

Auswertungsbericht E-Partizipation @ELBA

– E-Partizipation zur Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil

22. August bis 23. September 2012



Erstellt für die Bau- und Umweltschutzdirektion Basellandschaft.

12.11.2012

Bericht: Sophia Rieck | rieck@zebralog.de
Mitarbeit: Katja Homscheidt, Marrike Kortus

Zebralog GmbH & Co. KG
Niederlassung Bonn
Am Hofgarten 18
53113 Bonn

www.zebralog.de

Inhaltsverzeichnis

MANAGEMENT SUMMARY	4
1 ZIELE UND ABLAUF DER E-PARTIZIPATION WWW.ZUKUNFT-ELBA.CH	7
2 MITWIRKUNG IN ZAHLEN	8
2.1 UMFragen, BEITRÄGE UND BEWERTUNGEN	9
2.2 TEILNEHMENDE	10
3 INHALTE DER MITWIRKUNG	15
4 AUSWERTUNG DER UMFragen ZUR STRATEGIE	15
4.1 UMFrage VERKEHR	15
4.1.1 <i>Frage 1: Welches Verkehrsmittel würde Sie zukünftig am ehesten / am liebsten nutzen?</i>	15
4.1.2 <i>Frage 2: Zukünftig soll der Velo- und Fussverkehr zur Bewältigung des Gesamtverkehrs eine wichtigere Rolle einnehmen können. Was ist Ihnen besonders wichtig?</i>	17
4.1.3 <i>Frage 3: Der Platz für die Abwicklung von Verkehr im bebauten Raum ist beschränkt. Aus diesem Grund stehen die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entlang von Verkehrsachsen und an Knoten in Konkurrenz zu einander.</i>	18
4.1.4 <i>Frage 4: Zur Bewältigung der zukünftigen Verkehre ist auch eine Umfahrung südlich der Stadt Basel angedacht. Bewerten Sie folgende Aussagen zu einer Umfahrung (zunächst unabhängig von Ihrer konkreten Lage).</i>	20
4.1.5 <i>Frage 5: Im Leimental, im Birseck und im Raum Allschwil gibt es viel Verkehr, der nicht entlang der Talachsen in die Stadt Basel hinein geht, sondern sich (tangential) um die Stadt Basel herum bewegt. Womit kann dieser Verkehr zukünftig am besten gemeistert werden?</i>	22
4.2 UMFrage SIEDLUNG	23
4.2.1 <i>Frage 1: Für den ELBA-Raum wird bis 2050 ein maximaler Zuwachs von 42'000 Einwohnern und 35'000 Beschäftigten erwartet. Zur Bewältigung dieses Wachstums: Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Vorgehensweisen?</i>	23
4.2.2 <i>Frage 2: Falls mehr Wohnraum durch eine bauliche Verdichtung (höher und dichter bauen), geschaffen werden soll, wo im Siedlungsgebiet sollte dies erfolgen:</i> ..	24
4.2.3 <i>Frage 4: Falls mehr Wohnraum durch eine bauliche Verdichtung (höher und dichter bauen), geschaffen werden soll: In welchen Gemeinden des ELBA-Raums sollte die Strategie des höheren Bauens (nicht) verfolgt werden?</i>	24
4.2.4 <i>Frage 4: Falls mehr Wohnraum durch eine Vergrösserung der Bauzonen (neues Bauland auf Kosten der Landwirtschaft) geschaffen werden soll, wo am Rande des Siedlungsgebiets sollte dies erfolgen?</i>	26
4.2.5 <i>Frage 5: Falls mehr Wohnraum durch eine Vergrösserung der Bauzonen (neues Bauland auf Kosten der Landwirtschaft) geschaffen werden soll:</i>	26
4.3 UMFrage LANDSCHAFT	27
4.3.1 <i>Frage 1: Was ist Ihnen an der Landschaft besonders wichtig?</i>	27
4.3.2 <i>Frage 2: Bewerten Sie folgende Aussage: „Für die zukünftige Entwicklung des ELBA-Gebietes ist es wichtig, die Landschaft vor weiterer Überbauung für Wohnen, Verkehr und Wirtschaft zu bewahren.“</i>	28
4.3.3 <i>Frage 3: Welche Funktion soll die Landwirtschaft zukünftig (am ehesten) haben?</i> 29	29
4.3.4 <i>Frage 4: Was ist Ihnen bei der Ausgestaltung des Strassenraums innerhalb der Siedlung wichtig?</i>	29
4.3.5 <i>Frage 5: Finden Sie es wichtig, dass die Flussräume aufgewertet werden zu Gunsten Ökologie (Umwelt/Naturschutz) und Freizeit?</i>	30
5 AUSWERTUNG DER MASSNAHMEN	31
5.1 „TOP-LISTEN“	33

5.1.1	<i>Massnahmen mit den meisten Bewertungen</i>	33
5.1.2	<i>Massnahmen mit den meisten Kommentaren</i>	36
5.1.3	<i>Massnahmen mit den meisten Gemeinwohl-Markierungen</i>	37
5.2	MASSNAHMEN ZUM THEMA VERKEHR	37
5.2.1	<i>Schlüsselmassnahmen zum Thema Verkehr</i>	37
5.2.2	<i>Massnahmen zum Thema P&R-Anlagen</i>	48
5.2.3	<i>Massnahmen zum Ausbau Tramangebot Linie 10</i>	50
5.2.4	<i>Massnahmen zum Thema Tangentialbusse</i>	52
5.2.5	<i>Massnahmen zum Thema S-Bahn Birseck</i>	56
5.2.6	<i>Massnahmen zum Thema Velowege für die Freizeit</i>	56
5.2.7	<i>Übrige Massnahmen der drei Teams</i>	58
5.2.8	<i>Neue Massnahmen zum Thema Verkehr</i>	62
5.3	MASSNAHMEN ZUM THEMA SIEDLUNG	66
5.3.1	<i>Massnahmen zum Thema Siedlungsverdichtung</i>	66
5.3.2	<i>Massnahmen zum Thema Umgang mit Gewerbegebieten</i>	69
5.3.3	<i>Übrige Massnahmen der drei Teams</i>	71
5.3.4	<i>Neue Massnahmen zum Thema Siedlung</i>	73
5.4	MASSNAHMEN ZUM THEMA LANDSCHAFT	73
5.4.1	<i>Massnahmen zum Thema Aufwertung / Zugänglichkeit Flussräume</i>	73
5.4.2	<i>Massnahmen zum Thema Landschaftspark Raum Hégenheim-Saint-Louis</i>	77
5.4.3	<i>Massnahmen zum Thema Landschaftspark Bruderholz / Binningerhöhe</i>	78
5.4.4	<i>Übrige Massnahmen der Drei Teams</i>	78
5.4.5	<i>Neue Massnahmen zum Thema Landschaft</i>	82
6	ZUSAMMENFASSUNG UND EINORDNUNG DER ERGEBNISSE	85

Management Summary

Die Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA) ist ein breites und partizipativ angelegtes Verfahren, an dessen Ende ein verbindlicher Entscheid über Varianten einer langfristig integrierten Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft des Raumes Leimental–Birseck–Allschwil stehen soll. Im Rahmen einer E-Partizipation (Online-Konsultation) wurde die breite Öffentlichkeit in diesen Prozess miteinbezogen. Die Online-Phase der E-Partizipation dauerte vom 22. August bis zum 23. September 2012.

Über drei **Umfragen** zu strategischen Fragen in den Planungsbereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft wurden übergeordnet Einstellungen zu unterschiedlichen Themen abgefragt. 1.007 Mal wurden die drei Umfragen insgesamt ausgefüllt. Die Umfrage zum Verkehr wurde am Häufigsten – 465 Mal – ausgefüllt. Die Umfrage zum Thema Siedlung wurde 277 Mal und die Umfrage zum Thema Landschaft 265 Mal ausgefüllt.

Folgende Themen sind den Teilnehmenden der E-Partizipation nach Auswertung der Umfrage zu den übergeordneten Strategien besonders wichtig¹:

Themenbereich Verkehr

- *Die Teilnehmenden der E-Partizipation möchten in Zukunft deutlich stärker das Velo nutzen oder zu Fuss unterwegs sein. Dies gilt insbesondere für die Wege Arbeit/Ausbildung (Verkehr in den Spitzenstunden). Diese gewünschte Veränderung des Modal Splits in Richtung Langsamverkehr schätzen die Behörden anders ein.*
- *Für die Stärkung des Veloverkehrs nehmen die Verkehrssicherheit entlang verkehrsreichen Hauptstrassen sowie schnelle und direkte Velorouten eine zentrale Rolle ein.*
- *Bei der Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln auf Strassen innerorts soll der Bus im Grundsatz priorisiert werden. Des Weiteren soll der Verkehr flüssig sein, wobei Velos und Fussgänger nicht à priori priorisiert werden müssen. Grössere Bauwerke zur Entflechtung von Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigende Lösungsansätze.*
- *Bei der Ausgestaltung des Strassenraums überwiegt der Aspekt der Verkehrssicherheit den Aspekt Erholungswert (flanieren, Menschen begegnen, Pocket Parks schaffen etc.).*
- *Von einer Umfahrungsstrasse südlich um Basel werden vermehrt negative Effekte erwartet. Befürchtet wird vor allem ein erhöhter Landschaftsverbrauch (Zerschneidung, Siedlungserweiterung) und Mehrverkehr. Im Gegenzug werden aufgrund einer Umfahrungsstrasse attraktivere Ortszentren und Entlastung von stark belasteten Strassen erwartet.*

¹ Diese Einschätzungen zu den Antworten der Umfrage wurde im Rahmen der Auswertung von der Projektleitung ELBA vorgenommen.

- *Von schnellen Bussen (stadtnah und stadtfern) sowie einer stadtnahen Umfahrlösung wird am ehesten erwartet, dass damit der Tangentialverkehr gemeistert werden kann. Von einer stadtfernen Umfahrung und Velowegen wird diese regionale Wirkung weniger erwartet.*

Themenbereich Siedlung

- *Das Thema Siedlungserweiterung und Siedlungsverdichtung wird von Behörden und Bevölkerung ungleich beurteilt. Während die Behörden einem Bauzonenerweiterungsstopp eher skeptisch gegenüber stehen, wird dies von der Bevölkerung eher bejaht.*
- *Verdichtung soll in der Tendenz am ehesten in den stadtnahen Gemeinden erfolgen, dort an S-Bahn-Stationen oder anderen wichtigen ÖV-Umsteigestellen, am wenigsten aber in historischen Ortskernen.*
- *Bauzonenerweiterungen sollen – falls zwingend erforderlich – ebenfalls am ehesten stadtnah vorgesehen werden, dort primär an den Siedlungsrändern oder zwischen den Siedlungen (Auffüllen der Siedlungstrenngürtel). Hanglagen oder gar das Schaffen neuer isolierter Siedlungsteile (Satelliten) schneiden in der Gunst der Befragten deutlich schlechter ab.*

Themenbereich Landschaft

- *Siedlungsbegrenzung ist insbesondere aus dem Blickwinkel der Freihaltung der Landschaft wichtig. Wichtig ist dabei das Erhalten naturnaher Gebiete (Rückzugsgebiete für die Natur).*
- *Die Landwirtschaft soll primär die Ökologie positiv beeinflussen und Nahrungsmittel produzieren. Naherholung/Freizeit wird eher untergeordnet als Aufgabe der Landwirtschaft betrachtet.*
- *Die Aufwertung von Flussräumen wird grundsätzlich begrüßt und als wichtig erachtet.*

Auf einer zweiten Ebene konnten die Teilnehmenden **Massnahmen** der drei Planungsteams aus den drei Planungsvarianten der Testplanung („Bestand“, „Kombi“ und „Tangente“) kommentieren und bewerten. Die Massnahmen der Teams wurden insgesamt 1.474 Mal bewertet. Zusätzlich konnten die Teilnehmenden eigene Massnahmen formulieren. Es gingen 28 neue Massnahmen ein.

In der Top-10 der meist bewerteten Massnahmen befinden sich sieben Massnahmen aus dem Themenbereich Verkehr, zwei mit dem Thema Siedlung und eine mit dem Thema Landschaft. Alle sieben Verkehrsmassnahmen befassen sich mit dem ÖV.

- Platz 1: „S-Bahn-Haltestelle Morgartenring“
- Platz 2: „ÖV-Priorsierungs-Massnahmen“
- Platz 3: „Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11)“,
- Platz 4: „Siedlungsbegrenzung“
- Platz 5: „Erhaltung der Binner Höhe, des Bruderholz und des Gempen“
- Platz 6: „Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8)“

- Platz 7: „Expresstram Ettingen – Basel X10“
- Platz 8: „Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten“
- Platz 9: „Beschleunigung Tramlinie 10“
- Platz 10: „Verdichtung S3 (Basel – Aesch)“

Mit acht Kommentaren am intensivsten diskutiert wurde die Massnahme „Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil“ (Rang 61). Am zweit-häufigsten diskutiert wird die Massnahme „Aufwertung des Birsraumes“ (Rang 26). Die am dritt-stärksten kommentierte Massnahme mit fünf Kommentaren ist eine Teilnehmer-Massnahme: „S-Bahn Ring: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach“ (Rang 39).

Die Top-10 der neuen, von den Teilnehmenden vorgeschlagenen Massnahmen, stellt sich wie folgt dar:

- Platz 1: „Fahrradweg zwischen Therwil und Reinach“
- Platz 2: „Freies Parken in Frankreich, wenn das Tram / der Bus benutzt wird“
- Platz 3: „S-Bahn Ring: St. Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach“
- Platz 4 : „E-Bike-Begünstigung“
- Platz 5: „Umfahrung Dorenbachkreisel für Fahrradfahrer“ und „Naturschutzanliegen endlich ernstnehmen!“
- Platz 6: „Wildnispark Blauen“ und „Gratis ÖV“
- Platz 7: „Inventarisierte Wiesen unter Schutz stellen!“
- Platz 8: „Allschwil-Basel: Direkte Verbindung (Tunnel?) vom Hegenheimermattweg zum St. Johantunnel“, „Vollanschluss Autobahn H18 Aesch“ und „Schnellzüge halten in Dornach / Arlesheim“
- Platz 9: „Hochbahn über dem Birsig im Leimental“, „Durchstich Anschluss Aesch“, „Bus 61 im Viertelstunden-takt (ganztags) und „Umsteigen von Tram 2 auf Bus 61 am Kronenplatz Binningen“
- Platz 10: „Biopark Leimental“ und „KOMBI: Neuer Verbindungstunnel Oberwil <> Reinach-Nord, Stärkung ÖV-Linien Birsig-/Leimental“

E-Partizipation berät Entscheider und vergrössert den Kreis der Involvierten und Informierten. Die E-Partizipation ist ein qualitativer Prozess der Wissensgewinnung und des Wissensaustausches. Es spielt dabei nicht die Repräsentativität (E-Partizipation ist nie repräsentativ), sondern die Qualität der Inhalte eine Rolle. Online-Konsultationen sind Fachbeteiligungen, in denen es nicht darum geht, eine komplette Grundgesamtheit als Beteiligte zu gewinnen, sondern darum, denjenigen eine Beteiligungschance zu geben, die sich für die Thematik interessieren und unter normalen Umständen nicht gehört worden wären. Es geht also um eine Vergrösserung des Teilnehmer- bzw. Expertenkreises im Vergleich zu dem Zustand vor der Einführung einer E-Partizipation. Auch stellt ein solches Online-Angebot eine Öffnung eines vormals weitestgehend nicht oder wenig einsehbaren Prozesses dar. Wichtig ist deshalb auch die Anzahl derjenigen, die sich „nur“ informieren (im Rahmen von ELBA waren das ca. 2.500 Personen). Das Informationspotenzial und -niveau ist gerade gegenüber anderen Formaten (etwa einer repräsentativen Meinungsumfrage oder klassischen Vor-Ort-Veranstaltungen) um ein Vielfaches höher.

1 Ziele und Ablauf der E-Partizipation www.zukunft-elba.ch

Die Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA) ist ein breites und partizipativ angelegtes Verfahren, an dessen Ende ein verbindlicher Entscheid über Varianten einer langfristig integrierten Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft des Raumes Leimental–Birseck–Allschwil stehen soll. Um eine möglichst grosse Verbindlichkeit, Verfahrenstransparenz und –gerechtigkeit herzustellen, wurden bereits zu Beginn wichtige Verfahrensgrundsätze erarbeitet und in Form einer Startvereinbarung durch alle beteiligten Kantone/Départements und Gemeinden unterzeichnet. Neben der Klärung der Projektorganisation und –organe, Meilensteine, Zuständigkeiten, Planungs- und Betrachtungsparameter, usw., wurden auch Kommunikations- und Mitwirkungsgrundsätze festgehalten. Zu diesen gehören beispielsweise die Zugänglichkeit von Informationen, Kommunikationskriterien wie Fairness, Transparenz, Nachvollziehbarkeit, Verständlichkeit, Umgang mit Konflikten, Schaffung von Planungsvarianten (Testplanung), oder die Mitwirkungsmöglichkeiten der organisierten und nicht-organisierten Öffentlichkeit. Die Mitwirkungsmöglichkeiten spielen in dem Planungsverfahren eine zentrale Rolle. So sollen offene und dem jeweiligen Stand der Planungen „angemessene Mitwirkungsmöglichkeiten für die breite Öffentlichkeit sowie für politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Interessengruppen angeboten [werden]“. Die zentrale Stellung der Mitwirkung wird auch durch ein eigens erstelltes „Kommunikations- und Mitwirkungskonzept“ als Bestandteil der Startvereinbarung zum Ausdruck gebracht. Dazu gehört die Einrichtung, Einbindung und Verbindung zentraler Mitwirkungsgefässe wie das Begleitgremium für die organisierte und das ELBA-Forum für die organisierte und (insbesondere) nicht-organisierte Öffentlichkeitsarbeit in einen übergeordneten Ablaufplan.

In dem laufenden Prozess, in dem parallel unterschiedliche Lösungsansätze weiterentwickelt und auf ihre Machbar- und Tauglichkeit hin untersucht werden, wurde deutlich, dass bei der Durchführung der Foren diejenigen Bürgerinnen und Bürger des Leimental–Birseck–Allschwil–Raumes, die in Planung und Politik nicht involviert sind, nicht erreicht werden und daher mittels dieses Mitwirkungsgefässes nicht partizipieren. Nicht nur das Begleitgremium, sondern auch das ELBA-Forum können so gesehen als Innenkreise für ein spezifisches, d.h. im Wesentlichen organisiertes Publikum bezeichnet werden, während für den Aussenkreis die vorhandenen Gefässe nicht adäquat schienen. Das federführende kantonale Tiefbauamt und das es in Ko-Führung begleitende Amt für Raumplanung der Bau- und Umweltschutzdirektion haben daher, entschieden, die nicht-organisierte Öffentlichkeit – insbesondere mit Blick auf die bevorstehende Diskussion der 3 entwickelten Stossrichtungen / Varianten des Testplanungsverfahrens – durch ein elektronisch geführtes Mitwirkungsangebot (E-Partizipation) einzubeziehen.

Mit der Einführung eines elektronischen Mitwirkungsangebotes im ELBA-Prozess wurden verschiedene Zielsetzungen verknüpft – die zentralste lautet:

- Schaffung eines niedrighwelligen Mitwirkungsangebotes für die nichtorganisierte Öffentlichkeit, die mit den bestehenden Mitwirkungsgefässen (BG, Forum) nicht erreicht werden.

Mit Blick auf die *Zielgruppe Nichtorganisierte Öffentlichkeit* wurden weitere, konkrete Zielsetzungen verbunden.

- Es sollte mit Blick auf die drei ausgearbeiteten Stossrichtungen eine vertiefte Auseinandersetzung auch für bislang nicht involvierte, organisierte Akteure ermöglicht werden, um zu diesem Zeitpunkt, in der sich das Testplanungsverfahren in einer zentralen Konvergenzphase befindet (Reduzierung von 3 auf 2 Varianten) eventuelle Bedenken und Knackpunkte identifiziert werden.
- Auch die nichtorganisierte Öffentlichkeit sollte durch Bewertung der Varianten und der vorgesehenen Massnahmen wichtige Hinweise und Impulse für den weiteren Reduzierungsprozess liefern. Sowohl zu den übergeordneten Stossrichtungen als auch aus ihnen abgeleiteten und Massnahmen sollten Priorisierungen (Rankings) und Gründe dafür erkannt werden.
- Es sollten potenzielle Planungslücken und neue Ideen identifiziert werden, die gegebenenfalls noch einzuarbeiten beziehungsweise bei dem Reduzierungsprozess auf zwei Varianten zu berücksichtigen wären.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden zwei verschiedene Ebenen der Mitwirkung angeboten: In den Umfragen zur Strategie zu den drei Themen Verkehr, Siedlung und Landschaft konnten inhaltliche Ziele losgelöst von den drei Planungsvarianten bewertet werden.

In der Themenbezogenen Priorisierung und Kommentierung der Massnahmen konnten die Einzel-Massnahmen der drei Planungsvarianten bewertet werden.

Die Entwicklungsplanung für den Raum Leimental–Birseck–Allschwill (ELBA) ist als ein ergebnisoffener und lernender Prozess angelegt. Dies wird durch umfassende Mitwirkungsmöglichkeiten zwischen Planung und den Interessengruppen beziehungsweise der breiten Öffentlichkeit dokumentiert. Der Planungs- und Mitwirkungsprozess läuft nach einer ersten der Variantenbildung über mehrere Schritte (Reduzierung der Varianten) auf eine Landratsvorlage und Entscheidung des Landrats mit anschliessendem formalen Richtverfahren (Anpassung des Richtplans) hinaus. Am Ende entscheiden die formal gewählten Repräsentanten. Die bestehenden Informations- und Mitwirkungsgefässe (Ausstellungen, Führungen, E-Partizipation) hatten daher eine *konsultative* Ausrichtung.

E-Partizipation berät Entscheider und vergrössert den Kreis der Involvierten und Informierten. Die E-Partizipation ist ein qualitativer Prozess der Wissensgewinnung und des Wissensaustausches. Es spielt dabei nicht die Repräsentativität (E-Partizipation ist nie repräsentativ), sondern die Qualität der Inhalte eine Rolle. Online-Konsultationen sind Fachbeteiligungen, in denen es nicht darum geht, eine komplette Grundgesamtheit als Beteiligte zu gewinnen, sondern darum, denjenigen eine Beteiligungschance zu geben, die sich für die Thematik interessieren und unter normalen Umständen nicht gehört worden wären. Es geht also um eine Vergrösserung des Teilnehmer- bzw. Expertenkreises im Vergleich zu dem Zustand vor der Einführung einer E-Partizipation. Auch stellt ein solches Online-Angebot eine Öffnung eines vormals weitestgehend nicht oder wenig einsehbarer Prozesses dar. Wichtig ist deshalb auch die Anzahl derjenigen, die sich „nur“ informieren (ca. 2.500 Personen). Das Informationspotenzial und -niveau ist gerade gegenüber anderen Formaten (etwa einer repräsentativen Meinungsumfrage oder klassischen Vor-Ort-Veranstaltung) um ein vielfaches höher.

2 Mitwirkung in Zahlen

Bei kommunalen Mitwirkungsverfahren mit einer ähnlichen Zielgruppenstruktur geht man in der Regel davon aus, dass man ca. 1% der wahlberechtigten Bevölkerung als aktive Teil-

nehmende gewinnt, und rund 10% der wahlberechtigten die jeweilige Mitwirkungsplattform besuchen. Bei einer Einwohnerzahl von ca. 180.000, die von dem ELBA-Prozess potenziell betroffen sind, müssten bei dieser Kalkulation ca. 1.800 Teilnehmende erreicht werden. Allerdings musste man im Falle der regionalen Ausrichtung womöglich von einer geringeren Mitwirkung ausgehen. Erreichbarkeit und Informationsweitergabe ist hier deutlich schwieriger als in Städten. Im Planungs-Workshop zur E-Partizipation wurde „spontan“ die Zahl 1.000 als „Zielmarke“ genannt.

Mit rund 2.500 Besuchen („Unique Visits“) während der Online-Phase (22. August bis 23. September 2012) haben sich so etwa 2.500 unterschiedliche Personen auf der Plattform informiert. 1.007 Personen haben die Umfrage ausgefüllt. Registriert haben sich 174 Personen. Da die Registrierung nötig war, um die Massnahmen bewerten zu können, entfallen die 1.474 Bewertungen nur auf diese registrierten Teilnehmenden.

Der Informationsbedarf zum komplexen Thema ELBA war also hoch. Die leichtere Form der Beteiligung, die Umfrage zu den übergeordneten Strategien, wurde über 1.000 Mal ausgefüllt. Hier wurde die „Zielmarke“ erreicht. Wobei davon auszugehen ist, dass auch einige Personen die Umfrage zu mehr als einem Thema ausgefüllt haben (Verkehr, Siedlung und Landschaft). Die Zahl der Teilnehmenden an der Umfrage liegt so zwischen 465 (Zahl der Umfragen zum Thema Verkehr) und 1.007 verschiedenen Personen.

174 Personen haben 1.474 Bewertungen zu den insgesamt 112 Massnahmen (84 unterschiedliche Massnahmen der Teams und 28 neue Massnahmen) abgegeben. Diese Personen haben sich folglich sehr intensiv mit der ELBA-Thematik auseinandergesetzt.

Die Chance eigene Massnahmen einzustellen (ohne Registrierung möglich) nutzen 28 Personen. 151 Kommentare zu vorhandenen Massnahmen (ebenfalls ohne Registrierung möglich) wurden abgegeben.

Da es sich bei E-Partizipations-Verfahren um qualitative und nicht um repräsentative Mitwirkungsangebote handelt (die Bewertung und Entscheidung über die Inhalte liegt immer bei den gewählten Volksvertretern), ist jedes neugewonnene Wissen und jeder dazu gewonnene Teilnehmer, ein deutliches „Mehr“ zur Ausgangslage vor der E-Partizipation.

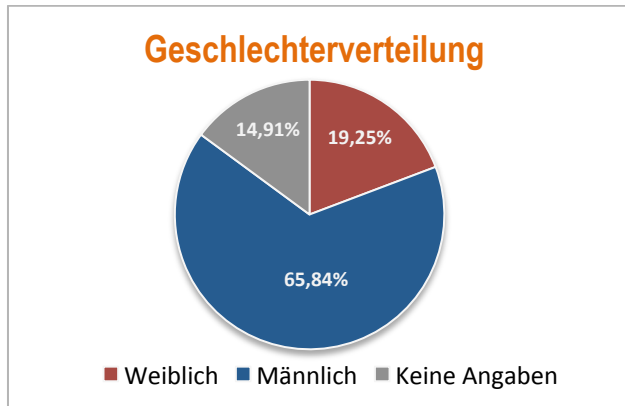
2.1 Umfragen, Beiträge und Bewertungen

Über drei Umfragen zu strategischen Fragen in den Planungsbereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft wurden übergeordnet Einstellungen zu unterschiedlichen Themen abgefragt. 1.007 Mal wurden die drei Umfragen insgesamt ausgefüllt. Die Umfrage zum Verkehr wurde am Häufigsten – 465 Mal – ausgefüllt. Die Umfrage zum Thema Siedlung wurde 277 Mal und die Umfrage zum Thema Landschaft 265 Mal ausgefüllt.

Auf einer zweiten Ebene konnten die Teilnehmenden Massnahmen der drei Planungsteams aus den drei Planungsvarianten der Testplanung („Bestand“, „Kombi“ und „Tangente“) kommentieren und bewerten. Die Massnahmen der Teams wurden insgesamt 1.474 Mal bewertet. Da Bewertungen nur von registrierten Nutzern vorgenommen werden konnten, entfallen diese Bewertungen auf die 174 registrierten Personen. Kommentare konnten auch von nicht-registrierten Teilnehmenden abgegeben werden. Es gingen insgesamt 151 Kommentare ein. 28 neue Massnahmen wurden formuliert.

2.2 Teilnehmende

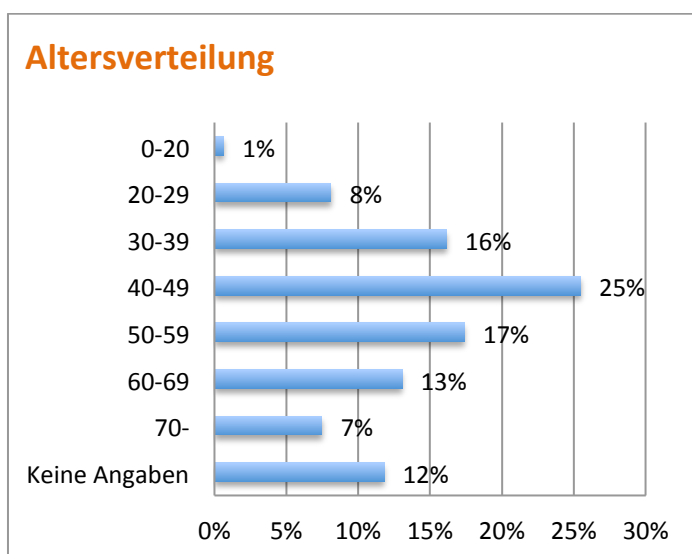
Insgesamt weist das System 174 registrierte Teilnehmer am Dialogverfahren aus. Davon machten 161 Teilnehmende freiwillig weitere Angaben zu ihrer Person.



Die Erfahrung mit Bürgerbeteiligungsverfahren im deutschsprachigen Raum zeigen, dass zumeist mehr Männer als Frauen an den Verfahren teilnehmen. Dieses Ungleichgewicht liess sich auch im vorliegenden Dialogverfahren beobachten. Von den insgesamt 161 Teilnehmenden waren knapp 2/3 (65,84%) Männer, nur etwa 1/5 (19,25%) Frauen. Weitere 14,91% machten keine Angabe.

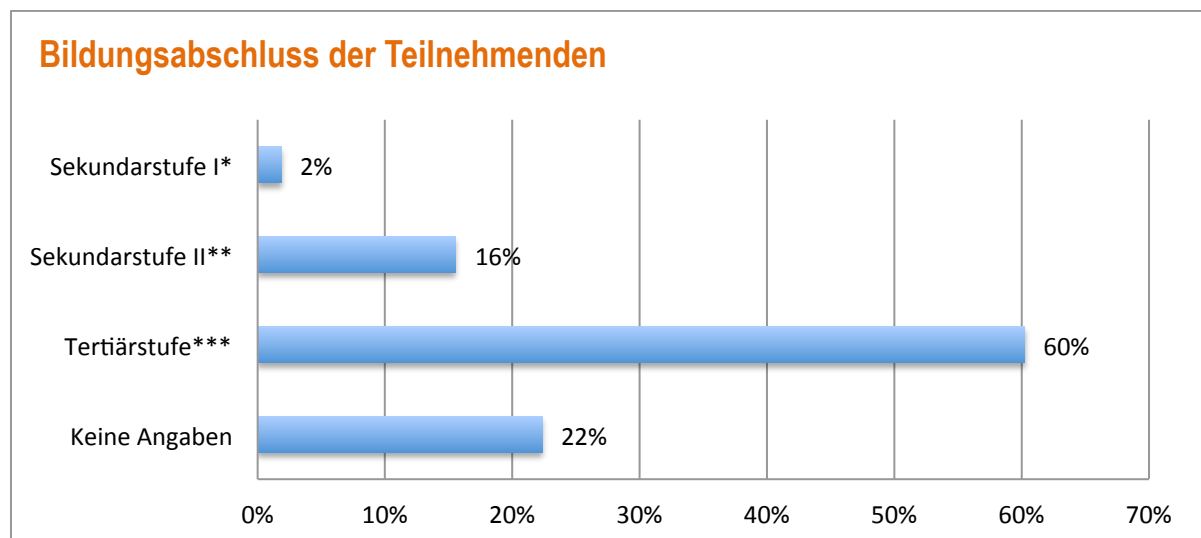
Neben dem Geschlecht der Teilnehmenden wurden ebenfalls deren Altersangaben ausgewertet. Während sich in anderen Verfahren der Grossteil der Teilnehmenden in der Altersgruppe von 40 bis 70 Jahren befindet, zeichnet sich das ELBA-Dialogverfahren durch eine etwas jüngere Teilnehmerschaft aus.

Ein Viertel (25,47%) der Teilnehmenden befindet sich in der Altersgruppe der 40- bis 49-Jährigen. In der jüngeren Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen beträgt die Teilnehmerzahl 16% und schliesslich befinden sich 17% Prozent der Teilnehmenden zwischen dem 50. und dem 59. Lebensjahr. Auffällig ist die mit knapp 1% verschwunden geringe Beteiligung der unter 20-jährigen Teilnehmenden.



Als weitere sozio-demografische Angabe wurden die Teilnehmenden darum gebeten, auf Auskunft über Ihren Bildungsstand zu machen. Die Erhebung dieses Merkmals erfolgte über eine gruppierte Vorauswahl von Bildungsabschlüssen, die den Teilnehmenden über ein Auswahlfeld zur Verfügung gestellt wurden. Die Gruppierung der Bildungsabschlüsse erfolgte dabei in einer groben Einteilung zwischen den Sekundarstufen 1 und 2 und der Tertiärstufe. Die Sekundarstufe 1 endet mit Beenden der 9.Klasse und die folgende Sekundarstufe 2 kann mit mehreren Abschlüssen enden (gymnasiale Maturität, Fachmaturität, Berufsmaturität, Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis oder Eidgenössisches Berufsattest). Die Tertiärstufe schliesslich wird mit dem Erhalt des Hochschulabschlusses oder eines Eidgenössische Diploms beendet.

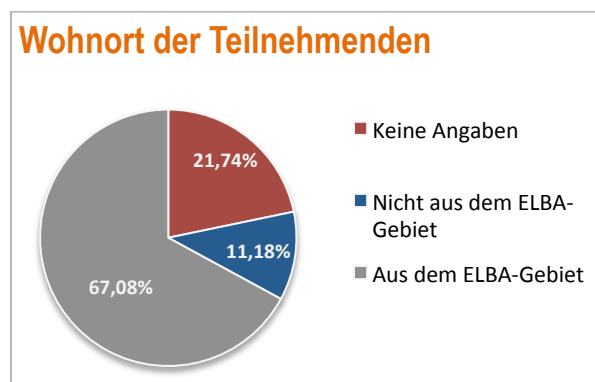
Insgesamt machten nur 22% der Teilnehmenden keine Angaben zu Ihrem Bildungsabschluss. Von den übrigen 78% gab ein grosser Anteil von über 60% an, einen tertiären Bildungsabschluss erhalten zu haben. Weitere 16% der Teilnehmer gaben als Bildungsabschluss die Vollendung der Sekundarstufe 2 an und 2% wählten die Sekundarstufe 1 als Bildungsabschluss. Insgesamt ist das Bildungsniveau des Dialogverfahrens demnach als sehr hoch zu bezeichnen.



* Sekundarstufe I (bis 9. Klasse)

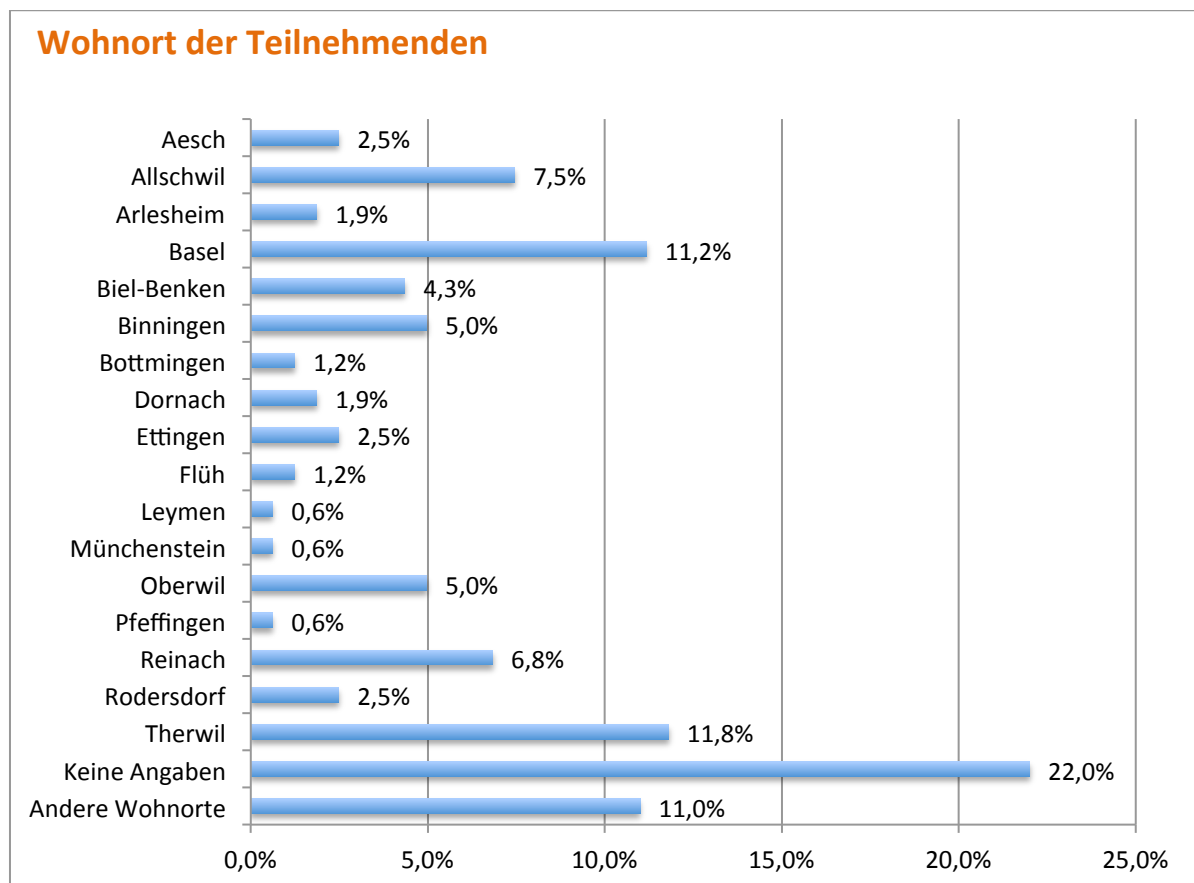
** Sekundarstufe II (Gymnasiale Maturität, Fachmaturität, Berufsmaturität, Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis oder Eidgenössisches Berufsattest)

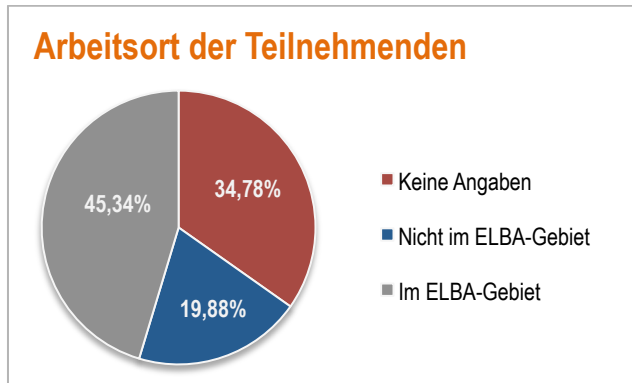
*** Tertiärstufe (Hochschulabschluss oder Eidgenössisches Diplom)



In einem weiteren Schritt wurden ausserdem noch Wohnort und Arbeitsort der Teilnehmenden erhoben, wobei die Angaben zum Wohnort von etwa 80% beantwortet wurden, während eine Auskunft über den Arbeitsort von nur 65% der Teilnehmenden erfolgte. Die Analyse der angegebenen Wohnorte erfolgte danach, ob der Teilnehmer einen Wohnort innerhalb des ELBA-Gebietes angab, oder ob sich der Wohnort ausserhalb befand. Mit einem Anteil von etwa 67% liegt die Anzahl der ELBA-Bewohner weit über der Anzahl der Teilnehmer, die ausserhalb des Gebietes wohnen (11%).

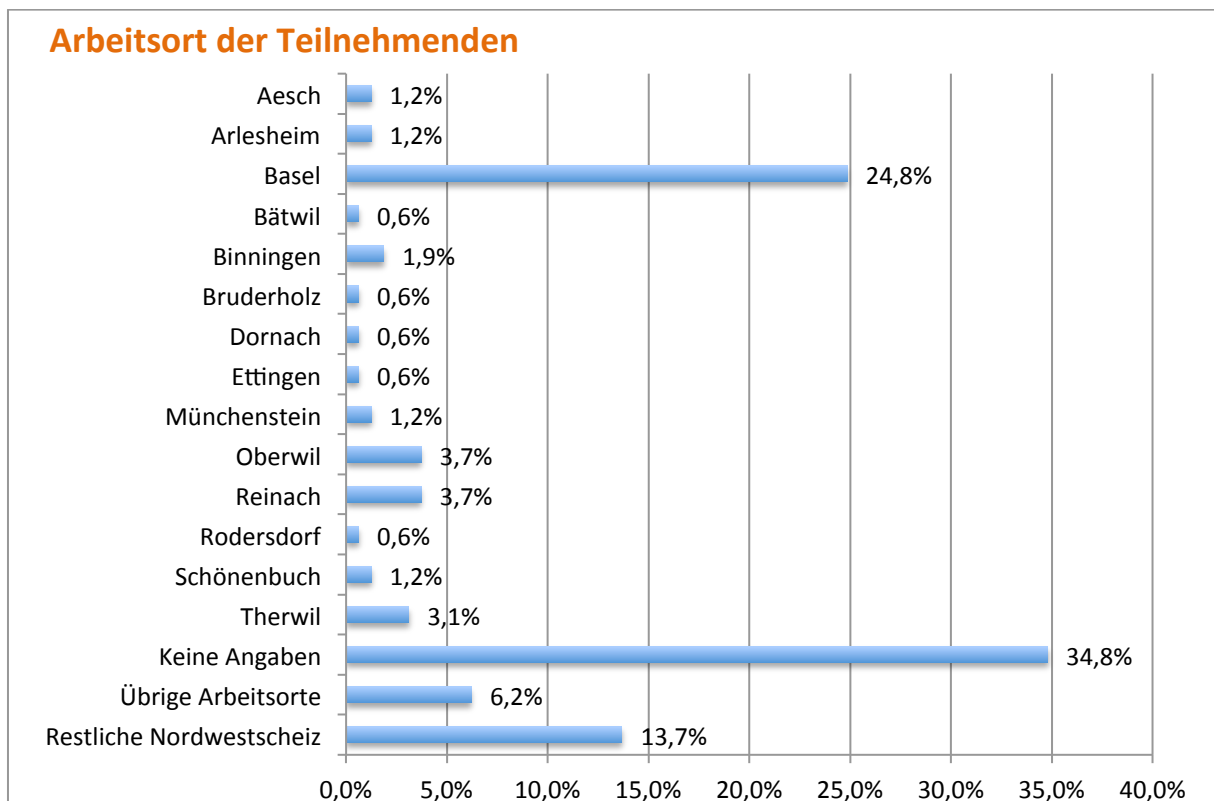
Um die Teilnehmerstruktur in Bezug auf die Herkunft der Teilnehmenden genauer beurteilen zu können, wurde dann analysiert, wie sich die Herkunft der Teilnehmenden aus dem ELBA-Gebiet im Detail zusammensetzt. Dabei wurde schnell klar, dass sich die lokalen Schwerpunkte der Beteiligung in den Gebieten Therwil (11,8 %), Basel (11,2%) und Allschwil befanden, während die Beteiligung aus Leimen, Münchenstein und Pfeffingen mit jeweils 0,6% sehr gering war.





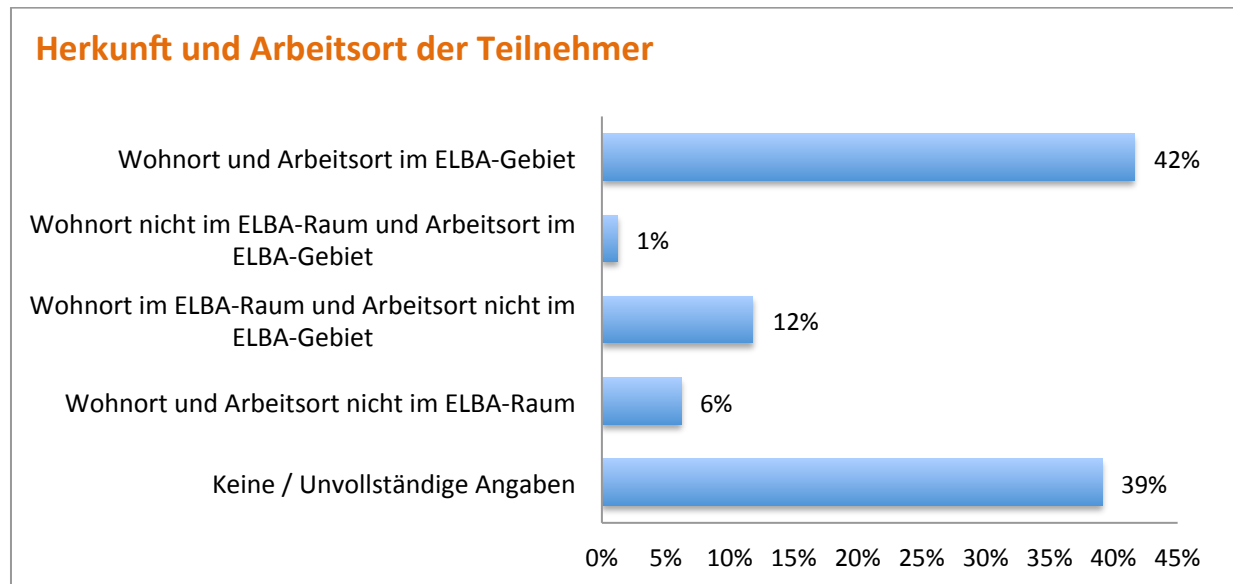
Bei Auswertung der Arbeitsorte der Teilnehmenden stellte sich erwartungsgemäss ein etwas anderes Bild ein. So ist zu sehen, dass der Anteil der Teilnehmenden, die im ELBA-Gebiet arbeiten, bei rund 45% liegt, während der Arbeitsort von knapp 20% der Befragten ausserhalb des ELBA-Gebietes befindet.

Auch hier erfolgte eine detaillierte Auswertung der Antworten. Eine deutliche Mehrheit von fast 25% der Teilnehmenden gab an, im Bereich von Basel zu arbeiten, während sich die übrigen 20% der Arbeitsplätze im ELBA-Gebiet relativ gleichmässig auf die verschiedenen Gebiete verteilt. Die Teilnehmenden, deren Arbeitsplätze sich ausserhalb des ELBA-Gebietes befinden, arbeiten zu knapp 14% in angrenzenden Gebieten der Nordwestschweiz.



In einem letzten Schritt bei der demographischen Auswertung der Teilnehmerstruktur erfolgte nun die Auswertung der Beziehungen zwischen Wohnort und Arbeitsort der Teilnehmenden.

Die Auswertung ergab, dass 42% der Teilnehmenden gleichzeitig im ELBA-Gebiet wohnen und arbeiten, während nur 12% der Teilnehmenden zwar im ELBA-Gebietes wohnen, sich deren Arbeitsstelle aber ausserhalb des ELBA-Raumes befindet. Ein Anteil von 6% der Teilnehmenden ist weder Bewohner des ELBA-Raumes, noch arbeitet er dort. Bei Betrachtung dieser Daten ist allerdings zu beachten, dass eine relativ grosser Prozentsatz der Teilnehmenden auf eine der beiden Fragen keine Antwort angegeben hat und somit bereits 39% der Teilnehmenden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt werden konnten.



3 Inhalte der Mitwirkung

Es wurden zwei verschiedene Ebenen der Mitwirkung angeboten:

In den Umfragen zur Strategie zu den drei Themen Verkehr, Siedlung und Landschaft konnten inhaltliche Ziele losgelöst von den drei Planungsvarianten bewertet werden.

In der Themenbezogenen Priorisierung und Kommentierung der Massnahmen konnten die Einzel-Massnahmen der drei Planungsvarianten kommentiert und bewertet werden. Zusätzlich konnten eigene Massnahmen formuliert werden.

4 Auswertung der Umfragen zur Strategie

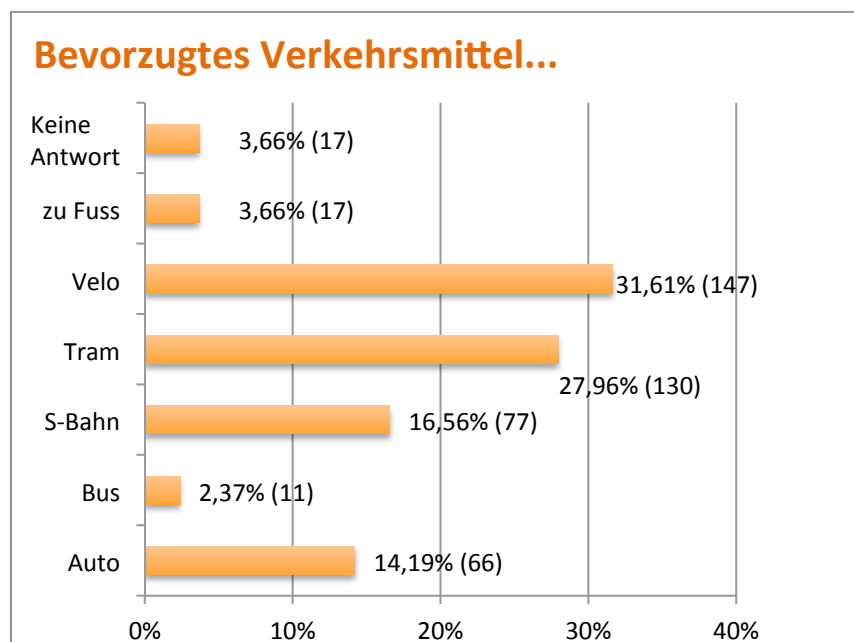
Über drei Umfragen zu strategischen Fragen in den Planungsbereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft wurden übergeordnet Einstellungen zu unterschiedlichen Themen abgefragt. 1.007 Mal wurden die drei Umfragen insgesamt ausgefüllt. Die Umfrage zum Verkehr wurde am häufigsten – 465 Mal – ausgefüllt. Die Umfrage zum Thema Siedlung wurde 277 Mal und die Umfrage zum Thema Landschaft 265 Mal ausgefüllt.

4.1 Umfrage Verkehr

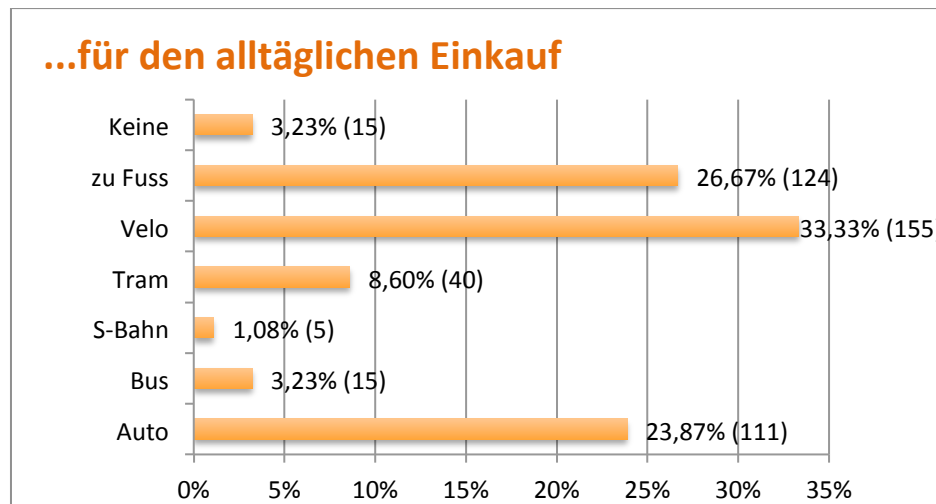
465 Teilnehmende beantworteten die Umfrage zum Thema Verkehr.

4.1.1 Frage 1: Welches Verkehrsmittel würden Sie zukünftig am ehesten / am liebsten nutzen?

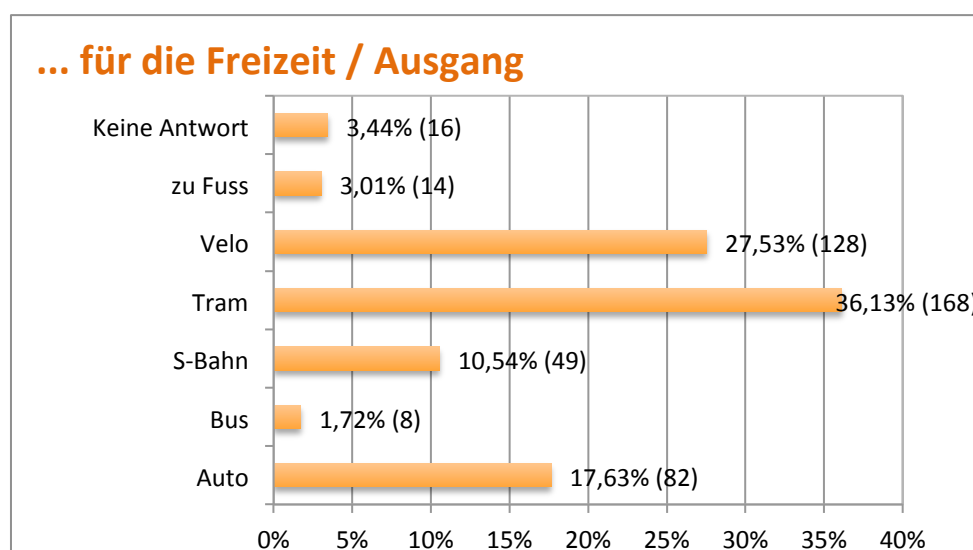
Auf die Frage nach dem in Zukunft am ehesten / am liebsten genutzten Verkehrsmittel gab die Mehrheit (147) das Velo an, dicht gefolgt von der Tram mit 130 Angaben. Erst mit einigem Abstand wurden des Weiteren die S-Bahn (77) und das Auto (66) genannt. Die am wenigsten genannten Verkehrsmittel sind der Bus (11) und „zu Fuss“ (17). Zudem haben 17 Teilnehmende keine Angabe zu dieser Frage gemacht. Festzustellen ist demnach, dass sowohl die öffentlichen Verkehrsmittel als auch das Velo mit sehr häufigen Nennungen vertreten sind (78,50%).



Des Weiteren wurde gefragt, welches Verkehrsmittel für den alltäglichen Einkauf zukünftig am ehesten genutzt werden würde. Auch hier wurde mit den meisten Nennungen das Velo (155) genannt. Bemerkenswert ist, dass für den alltäglichen Einkauf die Kategorie „zu Fuss“ 124 Nennungen erhielt. Hier ist ein Gegensatz zur obigen Frage festzustellen, bei der nur 17 Teilnehmende „zu Fuss“ als generelles zukünftiges „Verkehrsmittel“ angaben. Ebenso kommt auch das Auto bei dem alltäglichen Einkauf auf mehr Nennungen (111) als in der obigen Frage (66). Die öffentlichen Verkehrsmittel werden insgesamt verhältnismässig selten genannt (12,91%): So wurde die Tram noch 40 Mal genannt, Bus und S-Bahn jedoch nur 15 und 5 Mal. 15 Teilnehmende gaben auf diese Frage keine Antwort.



Für Freizeitaktivitäten wurde auf die Frage nach zukünftigen Verkehrsmitteln mehrheitlich die Tram (168) genannt. Doch auch das Velo ist mit 128 Angaben wieder eines der meistangegebenen Verkehrsmittel. Die anderen Verkehrsmittel wurden bei dieser Frage verhältnismässig selten genannt, so kam das Auto auf 82, die S-Bahn auf 49, „zu Fuss“ auf 14 und der Bus lediglich auf 8 Angaben. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben insgesamt knapp 50% aller Nennungen. 16 Teilnehmende machten hierzu keine Angabe.



4.1.2 Frage 2: Zukünftig soll der Velo- und Fussverkehr zur Bewältigung des Gesamtverkehrs eine wichtigere Rolle einnehmen können. Was ist Ihnen besonders wichtig?

Bei der Frage, was bei dem Ausbau des Velo- und „Fussverkehrs“ besonders wichtig ist, konnten verschiedene Aussagen in einer Rangfolge von 1 bis 5 geordnet werden. Der Aspekt „Zusätzliche markierte Abstellplätze für Velos schaffen“ wurde am häufigsten (143) auf Rang 1 gewählt, dicht gefolgt von dem Aspekt „Schnellere und direktere Velorouten für den Alltag schaffen“ (141). Auch der Gestaltungshinweis „Velorouten entlang von verkehrsreichen Hauptstrassen sicherer machen“ wurde mit 129 Nennungen als wichtiger Handlungsbedarf angesehen. Die beiden Aspekte „Naherholungsräume besser zu Fuss und per Velo erreichbar machen“ und „Velowege schaffen, welche vor allem für die Freizeit attraktiv sind“ wurden am seltensten mit der Rangfolge 1 bewertet und weisen auch insgesamt eine negative Rangfolge auf (die Mittelwerte sind 3,4 und 3,7). Wenn die Rangfolgen 1 und 2 zusammen betrachtet werden, hat der Aspekt der sicheren Velorouten entlang von verkehrsreichen Hauptstrassen die meisten Nennungen (323). Der Handlungsbedarf bei zusätzlich markierten Abstellplätzen für Velos hat die grössten Unterschiede bei den Nennungen. Wo hingegen die anderen Aussagen relativ eindeutig in eine Rangfolge gebracht werden können, ist hier keine klare Reihe zu erkennen. Der Handlungsbedarf wurde zwar mit 143 Nennungen das meiste Mal auf Rangfolge 1 geordnet, jedoch auch 101 Mal auf Rangfolge 3 und sogar 115 Mal auf Rangfolge 5. Dadurch ist das Mittel hierbei nur bei 2,9, obwohl es insgesamt die häufigste Einteilung auf Rang 1 aufweist.

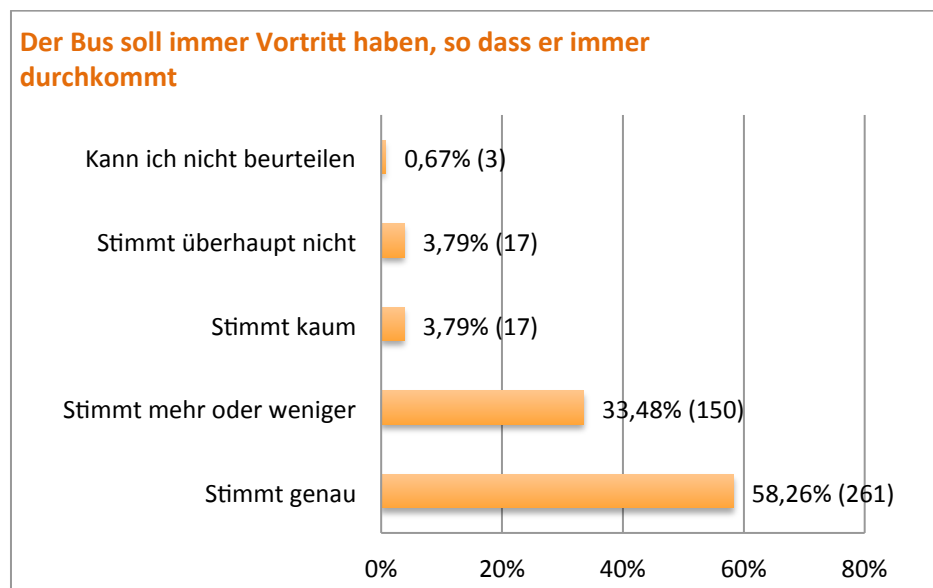
	1	2	3	4	5
Naherholungsräumen besser zu Fuss oder per Velo erreichbar machen.	40	81	98	122	124
Schnellere und direktere Velorouten für den Alltag schaffen.	141	98	77	126	23
Velorouten entlang von verkehrsreichen Hauptstrassen sicherer machen.	129	194	39	21	82
Velowege schaffen, welche vor allem für die Freizeit attraktiv sind.	12	47	150	135	121
Zusätzliche markierte Abstellplätze für Velos schaffen.	143	45	101	61	115

Rangfolge gemittelt:

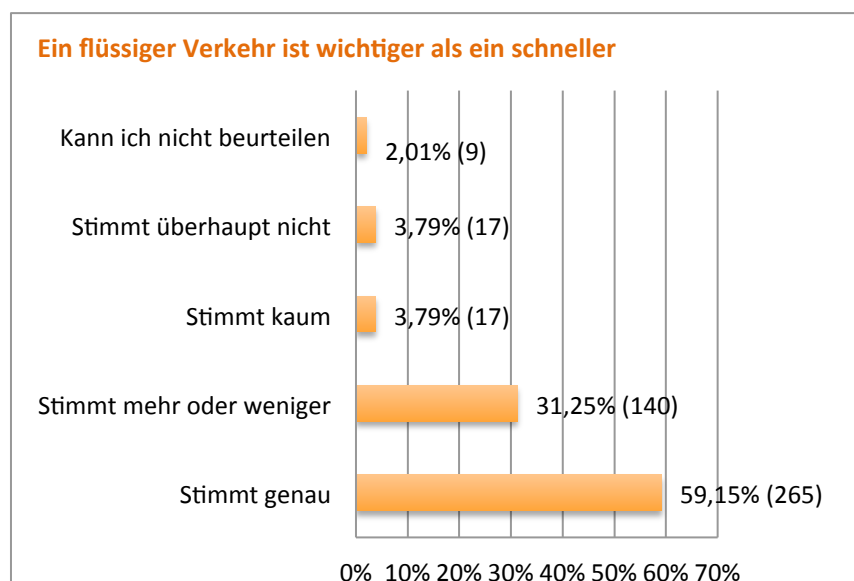
1	Velorouten entlang von verkehrsreichen Hauptstrassen sicherer machen. (2,4)
2	Schnellere und direktere Velorouten für den Alltag schaffen. (2,6)
3	Zusätzliche markierte Abstellplätze für Velos schaffen. (2,9)
4	Naherholungsräumen besser zu Fuss oder per Velo erreichbar machen. (3,4)
5	Velowege schaffen, welche vor allem für die Freizeit attraktiv sind. (3,7)

4.1.3 Frage 3: Der Platz für die Abwicklung von Verkehr im bebauten Raum ist beschränkt. Aus diesem Grund stehen die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entlang von Verkehrsachsen und an Knoten in Konkurrenz zu einander.

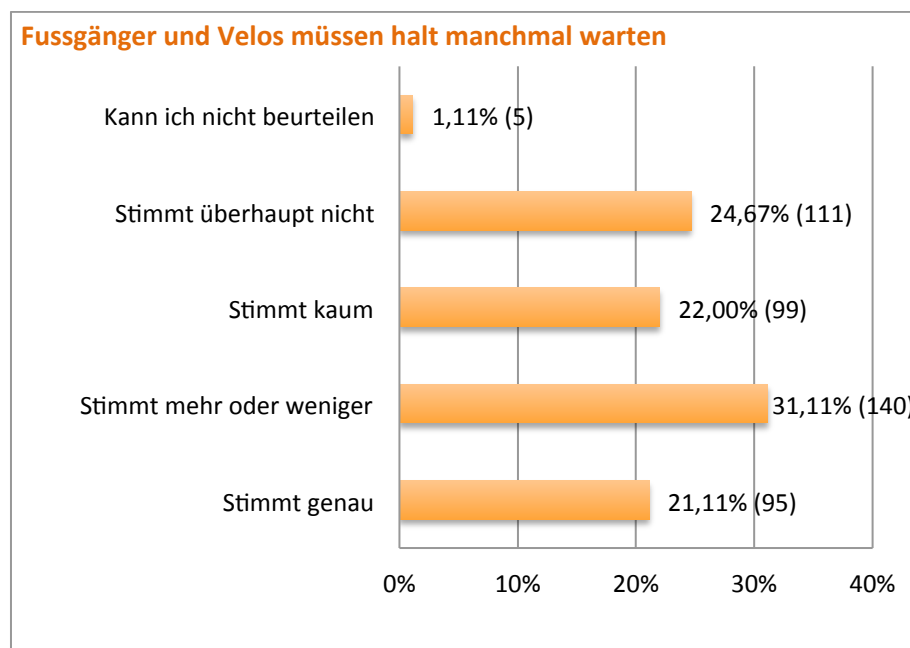
Die Frage, ob der Bus immer Vortritt haben sollte, so dass er besser durch den Verkehr kommt, wurde von den meisten mit „stimmt genau“ (261) oder mit „stimmt mehr oder weniger“ (150) beantwortet. Somit stimmen 91,74 % aller Befragten zu, dass der Bus immer Vortritt haben sollte. Die ablehnenden Antwortvorgaben „stimmt kaum“ und „stimmt überhaupt nicht“ wurden mit je 17 Stimmen kaum genannt. Drei Mal wurde die Frage mit „Kann ich nicht beurteilen“ beantwortet.



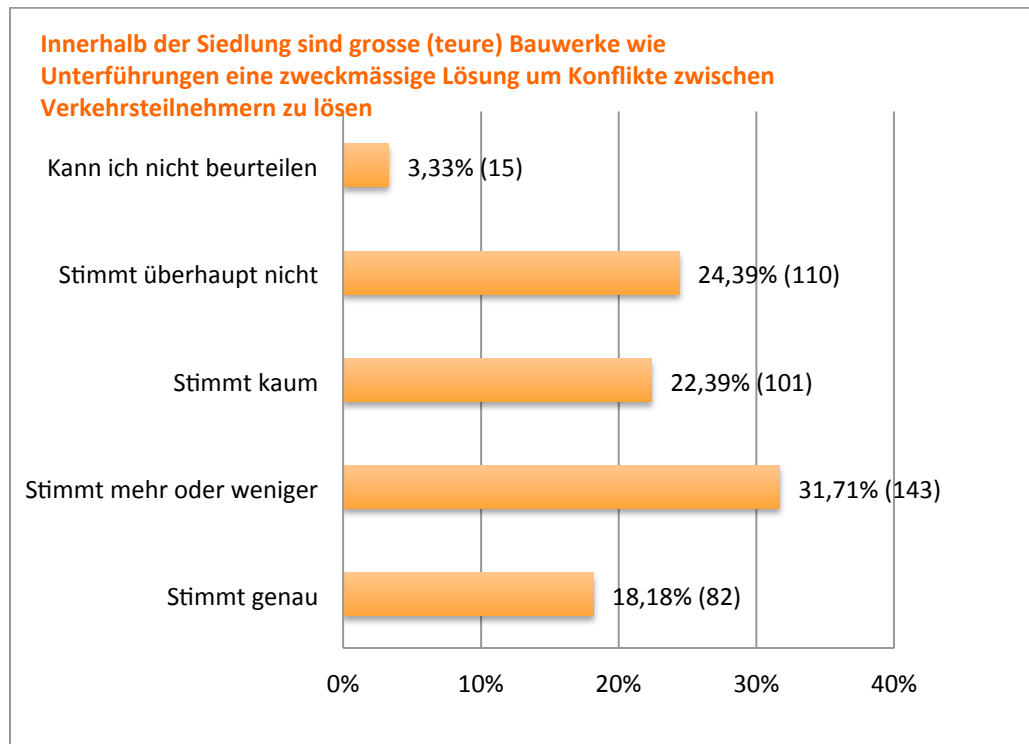
Der Aussage „Ein flüssiger Verkehr ist wichtiger als ein schneller“ stimmten knapp 60% genau zu. Weitere 31% stimmten „mehr oder weniger“ zu, sodass insgesamt 90% der Befragten dieser Aussage zustimmen. Genau wie bei der vorigen Frage wurden die ablehnenden Antwortkategorien jeweils 17 Mal genannt. 9 Personen konnten die Frage nicht beurteilen.



Bei der Aussage „Fussgänger und Velo müssen halt manchmal warten“ sind die gegebenen Antworten durchmischer als bei den vorigen Aussagen. Insgesamt stimmen 52% der Aussage genau beziehungsweise mehr oder weniger zu und knapp 47% stimmen kaum oder überhaupt nicht zu. Bemerkenswert ist hierbei zudem, dass bei der abwertenden Kategorie die Antworten mehrheitlich (111 / 25%) eher „radikal“ sind (stimmt überhaupt nicht), im Gegensatz zu den positiven Antworten, wo die Mehrheit (140 / 31%) die Antwort „stimmt mehr oder weniger“ gegeben hat. Fünf Personen gaben an, die Aussage nicht beurteilen zu können.



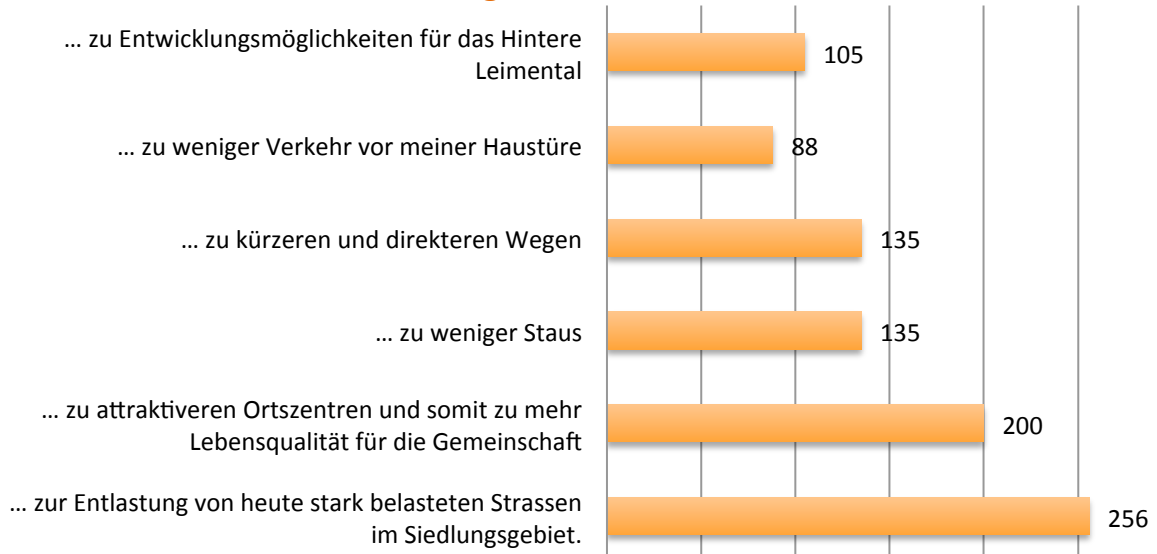
Bei der Aussage „Innerhalb der Siedlung sind grosse (teure) Bauwerke wie Unterführungen eine zweckmässige Lösung um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern zu lösen“ lässt sich ein ähnlicher Trend beobachten, wie bei der vorhergehenden. Die Antworten sind wieder fast 50/50 verteilt: Knapp 47% stimmen der Aussage kaum oder überhaupt nicht zu, wobei knapp 50% genau oder mehr oder weniger zustimmen. Jedoch sind auch hier die zustimmenden Antworten mehrheitlich in der abgeschwächten Kategorie „mehr oder weniger“ vertreten, wobei die ablehnenden Antworten eher in der stärkeren Kategorie „stimmt überhaupt nicht“ angegeben wurden. 15 Personen konnten die Aussage nicht beurteilen.



4.1.4 Frage 4: Zur Bewältigung der zukünftigen Verkehre ist auch eine Umfahung südlich der Stadt Basel angedacht. Bewerten Sie folgende Aussagen zu einer Umfahung (zunächst unabhängig von Ihrer konkreten Lage).

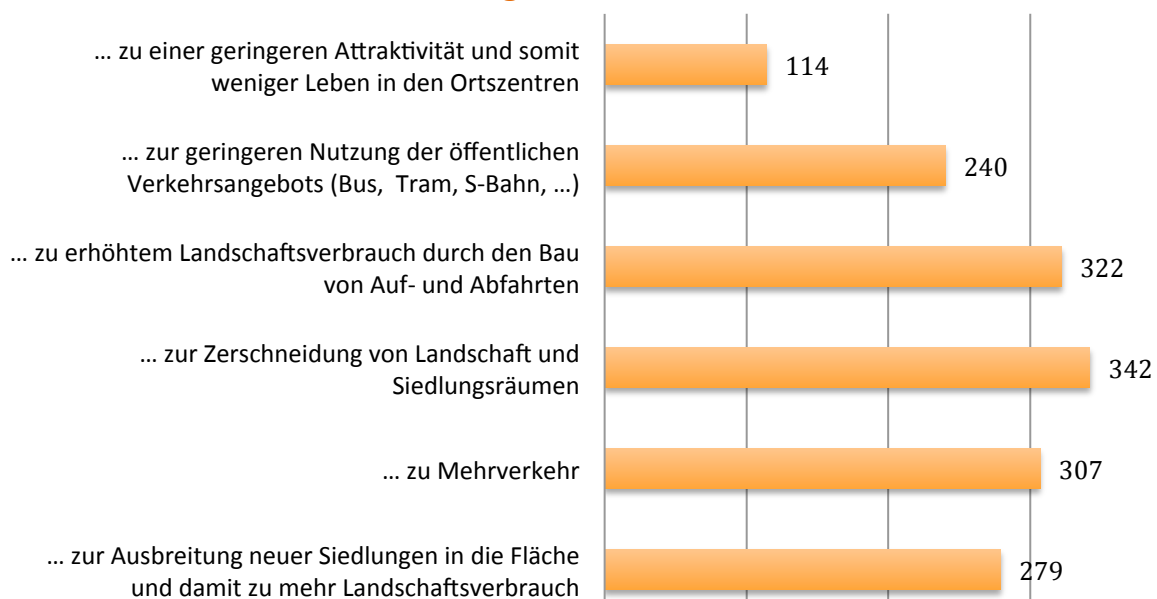
Der meist genannte Vorteil (256) einer zukünftigen Umfahung der Stadt Basel ist die Entlastung von heute stark belasteten Strassen im Siedlungsgebiet. Auch der Aspekt, dass die Ortszentren durch eine Umfahung attraktiver würden und somit zu mehr Lebensqualität beitragen würde mit 200 Angaben als wichtiger Vorteil genannt. Mit je 135 Zustimmungen wurden weniger Staus und kürzere, direkte Wege als weitere wichtige Vorteile bewertet. Dass durch eine Umfahung Entwicklungsmöglichkeiten für das Hintere Leimental entstehen würde von 105 Personen als wichtiger Vorteil eingeschätzt. Bemerkenswert ist, dass lediglich 88 Personen den geringeren Verkehr vor der eigenen Haustür durch eine Umfahung als Vorteil betrachten.

Vorteile einer Stadtumfahrung von Basel



Die Zerschneidung von Landschaft und Siedlungsräumen wurde am häufigsten (342) als Nachteil einer Umfahrung der Stadt Basel angegeben. Dicht dahinter, mit 322 Nennungen, folgt der Nachteil, dass durch den Bau von Auf- und Abfahrten ein erhöhter Landschaftsverbrauch entsteht. Der umfangreiche Landschaftsverbrauch wird zusätzlich durch die Ausbreitung neuer Siedlungen in der Fläche vermutet und von 279 Personen als Nachteil bewertet. Weitere Nachteile sind der Mehrverkehr (307 Zustimmungen) und die geringere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (240). Die Befürchtung, dass eine Umfahrung zu einer geringeren Attraktivität und somit zu weniger Leben in den Ortszentren führt, wird nur von 114 Personen geteilt.

Nachteile einer Stadtumfahrung von Basel



4.1.5 Frage 5: Im Leimental, im Birseck und im Raum Allschwil gibt es viel Verkehr, der nicht entlang der Talachsen in die Stadt Basel hinein geht, sondern sich (tangential) um die Stadt Basel herum bewegt. Womit kann dieser Verkehr zukünftig am besten gemeistert werden?

Die Handlungsmöglichkeiten, um den Verkehr, der sich um die Stadt Basel herumbewegt, zukünftig besser zu meistern, wurden jeweils in eine Rangfolge von 1 bis 6 gebracht. Dabei wurde die stadtnahe Umfahrung für den Autoverkehr am häufigsten mit der Rangfolge 1 bewertet (115), jedoch auch 124 Mal mit der Rangfolge 5, wodurch ein Mittelwert von 3,2 resultiert. Neue, stadtnahe, schnelle Busse weisen den besten Mittelwert von 3,0 auf (Rangfolge 1:89, Rangfolge 2:93, Rangfolge 3:128). Auch die Verbindungsstrasse Allschwil-Nordtangente wird als wichtiger Weg betrachtet, um den Verkehr zu meistern (Rangfolge 1: 102, Rangfolge 2:94). Am unwichtigsten wurden die stadtfernen, schnellen Busse (Rangfolge 5:133, Rangfolge 6:25), die stadtferne Umfahrung für den Autoverkehr (Rangfolge 5:56, Rangfolge 6:136) und neue, schnelle und attraktive Velowege (Rangfolge 5:35, Rangfolge 6:195) eingeschätzt.

Rangfolge	1	2	3	4	5	6
Stadtferne Umfahrung für den Autoverkehr (A35 - Allschwil (Hegenheim) – Oberwil – Aesch (H18))	34	38	95	106	56	136
Stadtferne, schnelle Busse (Dornach-Arlesheim - Reinach und Therwil - Oberwil – Allschwil – Sankt Johann)	74	92	75	66	133	25
Stadtnahe Umfahrung für den Autoverkehr (A35 - Allschwil (Hegenheim) – Binningen - H18)	115	95	32	59	124	40
Neue, stadtnahe, schnelle Busse (Muttenz – Bottmingen – Basel West)	89	93	128	69	70	16
Verbindungsstrasse Allschwil - Nordtangente	102	94	61	108	47	53
Neue, schnelle und attraktive Velowege (z.B. Münchenstein – Bottmingen; Dornach – Reinach – Therwil)	51	53	74	57	35	195

Rangfolge gemittelt:

1	Neue, stadtnahe, schnelle Busse (Muttenz – Bottmingen – Basel West) (3,0)
2	Verbindungsstrasse Allschwil – Nordtangente (3,1)
3	Stadtnahe Umfahrung für den Autoverkehr (A35 - Allschwil (Hegenheim) – Binningen - H18) (3,2)
4	Stadtferne, schnelle Busse (Dornach-Arlesheim - Reinach und Therwil - Oberwil – Allschwil – Sankt Johann) (3,4)
5	Stadtferne Umfahrung für den Autoverkehr (A35 - Allschwil (Hegenheim) – Oberwil – Aesch (H18)) (4,1)
6	Neue, schnelle und attraktive Velowege (z.B. Münchenstein – Bottmingen; Dornach – Reinach – Therwil) (4,2)

4.2 Umfrage Siedlung

Die Umfrage zum Thema Siedlung wurde 277 Mal ausgefüllt.

4.2.1 Frage 1: Für den ELBA-Raum wird bis 2050 ein maximaler Zuwachs von 42'000 Einwohnern und 35'000 Beschäftigten erwartet. Zur Bewältigung dieses Wachstums: Was sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Vorgehensweisen?

Zur Bewältigung des Wachstums an Einwohnern und Beschäftigten wurden drei Handlungsempfehlungen in eine Rangfolge gebracht. Die am besten bewertete Empfehlung schlägt vor, vorhandene Baulücken zu nutzen (Mittelwert: 1,7). Eine weitere Idee sieht vor, die Gebäude in Zukunft höher zu bauen. Diese hat einen Mittelwert von 2,0, hat aber weniger Rang 1-Nennungen (74) als die dritte Handlungsmöglichkeit (84), welche vorschlägt, neue Wohngebiete einzuzonen, auch wenn dadurch „Landschaft“ verbraucht wird. Der Mittelwert beträgt hier 2,3.

	1	2	3
Vorhandene Baulücken sollen genutzt werden.	119	129	29
Gebäude sollen zukünftig höher gebaut werden.	74	132	71
Es sollen neue Wohngebiete eingezont werden, auch wenn dadurch "Landschaft" verbraucht wird.	84	16	177

Rangfolge gemittelt:

1	Vorhandene Baulücken sollen genutzt werden. (1,7)
2	Gebäude sollen zukünftig höher gebaut werden. (2,0)
3	Es sollen neue Wohngebiete eingezont werden, auch wenn dadurch "Landschaft" verbraucht wird. (2,3)

4.2.2 Frage 2: Falls mehr Wohnraum durch eine bauliche Verdichtung (höher und dichter bauen), geschaffen werden soll, wo im Siedlungsgebiet sollte dies erfolgen:

Zu der Frage, wo im Siedlungsgebiet eine mögliche Verdichtung stattfinden sollte, wurden ebenfalls verschiedenen Antwortmöglichkeiten in eine Rangfolge gebracht. Dies hat ergeben, dass die Gegenden an S-Bahn Stationen mit einem Mittelwert von 2,4 durchschnittlich als am sinnvollsten betrachtet werden. Die meisten Rang 1-Nennungen (69) hat der Vorschlag, „Arbeitsplatzgebiete mit grossem Potential zur Aufwertung und mit guter ÖV-Erschliessung“ zu verdichten. Allerdings erhalten über den Mittelwert die „wichtigen Tram- oder Tram/Bus-Umsteigestellen“ als Orte der Verdichtung Rang 2. Mit grossem Abstand zu den vorher genannten Ideen, wird einer Verdichtung in historischen Ortskernen eher abgelehnt.

	1	2	3	4	5
an S-Bahn-Stationen	66	91	65	49	6
in Arbeitsplatzgebieten mit grossem Potential zur Aufwertung und mit guter ÖV-Erschliessung	69	48	53	52	55
entlang Hauptstrassen, die zu städtischen Hauptschlagadern (Einkaufen, Flanieren) umgebaut werden	61	19	56	115	26
in historischen Ortskernen	19	49	32	6	171
an wichtigen Tram oder Tram/Bus-Umsteigestellen	62	70	71	55	19

Rangfolge gemittelt:

1 an S-Bahn-Stationen (2,4)
2 an wichtigen Tram oder Tram/Bus-Umsteigestellen (2,6)
3 in Arbeitsplatzgebieten mit grossem Potential zur Aufwertung und mit guter ÖV-Erschliessung (2,9)
4 entlang Hauptstrassen, die zu städtischen Hauptschlagadern (Einkaufen, Flanieren) umgebaut werden (3,1)
5 in historischen Ortskernen (3,9)

4.2.3 Frage 4: Falls mehr Wohnraum durch eine bauliche Verdichtung (höher und dichter bauen), geschaffen werden soll: In welchen Gemeinden des ELBA-Raums sollte die Strategie des höheren Bauens (nicht) verfolgt werden?

Diese Frage war in zwei Teile gegliedert: Der Frage nach dem „Wo“ und dem „Wo nicht“:

„Wo“: Mit den meisten Nennungen (85) für eine bauliche Verdichtung wurde die Gemeinde Allschwil genannt, dicht gefolgt von Binningen (82), Münchenstein (76), Reinach (BL) (67) und Bottmingen (57). Gar keine Nennungen haben die Gemeinden Biederthal, Burg im Leimental, Metzerlen und Schönenbuch.

Gemeinde	Anzahl
Allschwil	85
Binningen	82
Münchenstein	76
Reinach (BL)	67
Bottmingen	57
Oberwil (BL)	46
Therwil	37
Alle	34
In stadtnahen Gemeinden	28
Basel	25
Arlesheim	18
Dornach	16
Ettingen	14
Hegenheim	13

Hésingue	8
Saint-Louis	5
Bättwil	3
Biel-Benken	3
Witterswil	3
Aesch (BL)	2
Leymen	2
Hofstetten-Flüh	1
Neuwiller	1
Pfeffingen	1
Rodersdorf	1
Biederthal	0
Burg im Leimental	0
Metzerlen	0
Schönenbuch	0

„Wo nicht“: Mit den meisten Nennungen (33) gegen eine bauliche Verdichtung wurde die Gemeinde Ettingen genannt, dicht gefolgt von Biel-Benken (30), Therwil (28), Pfeffingen (24) und in stadtfernen/ländlichen Gemeinden (21). Die wenigsten Nennungen erhielten die Gemeinden Saint-Louis (0), Hegenheim (1), Münchenstein (3) und Hésingue (3). Dass ausnahmslos in allen Gemeinden keine bauliche Verdichtung stattfinden soll, wurde 11 Mal genannt.

Gemeinde	Anzahl
Ettingen	33
Biel-Benken	30
Therwil	28
Pfeffingen	24
In stadtfern/ländlichen Gemeinden	21
Oberwil (BL)	20
Arlesheim	19
Rodersdorf	18
Hofstetten-Flüh	17
Bättwil	15
Metzerlen	15
In allen Gemeinden	15
Burg im Leimental	14
Schönenbuch	14
Leymen	12

Witterswil	12
Aesch (BL)	11
In keiner Gemeinde	11
Bottmingen	9
Dornach	8
Allschwil	7
Biederthal	7
Binningen	6
Historische Dorfkerne	6
Basel	5
Neuwiller	5
Reinach (BL)	5
Hésingue	3
Münchenstein	3
Hegenheim	1
Saint-Louis	0

4.2.4 Frage 4: Falls mehr Wohnraum durch eine Vergrößerung der Bauzonen (neues Bauland auf Kosten der Landwirtschaft) geschaffen werden soll, wo am Rande des Siedlungsgebiets sollte dies erfolgen?

Auf die Frage wo mehr Wohnraum durch eine Vergrößerung der Bauzonen geschaffen werden soll, wurden vier Möglichkeiten formuliert, welche in eine Reihenfolge gebracht werden sollten. Die meisten Rang-1-Angaben (135) erhält der Vorschlag, die Bauzonen zwischen den vorhandenen Siedlungen zu schaffen. Die meisten Rang 1- und Rang 2-Angaben (213) hat wiederum der Vorschlag einer Erweiterung an den Siedlungsrändern und erreicht daher über den Mittelwert Platz 1. Die Möglichkeiten die Bauzonen auch in den Hanglagen zu schaffen oder neue Siedlungen / Siedlungsteile zu gründen wurden mit den Mittelwerten von 3,0 und 3,1 weniger positiv bewertet.

	1	2	3	4
Erweiterung an den Siedlungsrändern	103	110	33	31
Zwischen den Siedlungen (zum Beispiel zwischen Dörfern)	135	41	71	30
Auch in den Hanglagen	30	60	76	111
Gründung einer neuen Siedlung oder eines neuen Siedlungsteils (Satellit)	9	66	97	105

Rangfolge gemittelt:

1 Erweiterung an den Siedlungsrändern (2,0)
2 Zwischen den Siedlungen (zum Beispiel zwischen Dörfern) (2,0)
3 Auch in den Hanglagen (3,0)
4 Gründung einer neuen Siedlung oder eines neuen Siedlungsteils (Satellit) (3,1)

4.2.5 Frage 5: Falls mehr Wohnraum durch eine Vergrößerung der Bauzonen (neues Bauland auf Kosten der Landwirtschaft) geschaffen werden soll:

a) In welchen Gemeinden des ELBA-Raums sollte die Strategie des Ausscheidens neuer Bauzonen verfolgt werden?

Die meisten Nennungen für die Strategie des Ausscheidens neuer Bauzonen gibt es für die Gemeinden Allschwil (31), Binningen (25), Münchenstein (24) und Reinach (BL) (24). Auffällig ist, dass 20 Personen angegeben haben, dass in keiner Gemeinde die Strategie das Ausscheiden neuer Bauzonen verfolgt werden soll und wiederum 17 Personen geben an, dass die Strategie in allen Gemeinden verfolgt werden soll. Hier wird klar, dass das Ausscheiden neuer Bauzonen ein eher kontroverses Thema darstellt. Die wenigsten Nennungen erhielten die Gemeinden Burg im Leimental (0), Biederthal (0), Rodersdorf (1), Pfeffingen (1) und Metzlerlen (1).

Gemeinde	Anzahl
Allschwil	31
Binningen	25
Münchenstein	24
Reinach (BL)	24
Aesch (BL)	20
In keiner Gemeinde	20

Therwil	18
In allen Gemeinden	17
Oberwil (BL)	17
In stadtnahen Gemeinden	15
Ettingen	14
Bottmingen	13
Biel-Benken	8

Hegenheim	8
Basel	7
Hésingue	5
Dornach	4
Saint-Louis	4
Arlesheim	3
Bättwil	3
Hofstetten-Flüh	3
Leymen	3
Neuwiller	3

Schönenbuch	3
Witterswil	2
Metzerlen	1
Pfeffingen	1
Rodersdorf	1
Biederthal	0
Burg im Leimental	0

b) In welchen Gemeinden des ELBA-Raums sollte die Strategie des Ausscheidens neuer Bauzonen nicht verfolgt werden?

Die meisten Nennungen gegen die Strategie des Ausscheidens neuer Bauzonen hat die Antwort „in allen Gemeinden“ (22) bekommen. Weiterhin viele Nennungen entfallen auf die Gemeinden Bottmingen (18), Therwil (17), Binningen (14) und Ettingen (14). Die wenigsten Nennungen haben Saint-Louis (0), Hésingue (0), Hegenheim (1) und Neuwiller (2). Auch bei dieser „Gegen-Frage“ wird nochmal deutlich, dass die Thematik des Ausscheidens neuer Bauzonen kontrovers gesehen wird.

Gemeinde	Anzahl
In allen Gemeinden	22
Bottmingen	18
Therwil	17
Binningen	14
Ettingen	14
Oberwil (BL)	13
Pfeffingen	12
In keiner Gemeinde	12
Aesch (BL)	11
Arlesheim	10
Dornach	10
Metzerlen	10
Biel-Benken	9
Burg im Leimental	9
Hofstetten-Flüh	9

In stadtnahen Gemeinden	Anzahl
Reinach (BL)	9
Rodersdorf	9
Bättwil	7
Biederthal	6
Münchenstein	6
Schönenbuch	6
Witterswil	6
Allschwil	5
Basel	3
Leymen	3
Neuwiller	2
Hegenheim	1
Hésingue	0
Saint-Louis	0

4.3 Umfrage Landschaft

Die Umfrage zum Thema Landschaft wurde 265 Mal ausgefüllt.

4.3.1 Frage 1: Was ist Ihnen an der Landschaft besonders wichtig?

Auf die Frage was an der Landschaft besonders wichtig ist wurden fünf Aspekte formuliert, die in eine Rangfolge gebracht werden sollten. Mit 93 Rang 1-Nennungen und einem Mit-

telwert von 2,5 sind die meisten Nennungen bei Naturschutzgebieten gemacht worden. An zweite Stelle kommen die Naherholungsgebiete (Mittelwert: 2,8). Mit einem Mittelwert von über 3 wurden die Kulturlandschaften, die Stadtparks und die Gewässerparcs als weniger bedeutend bewertet.

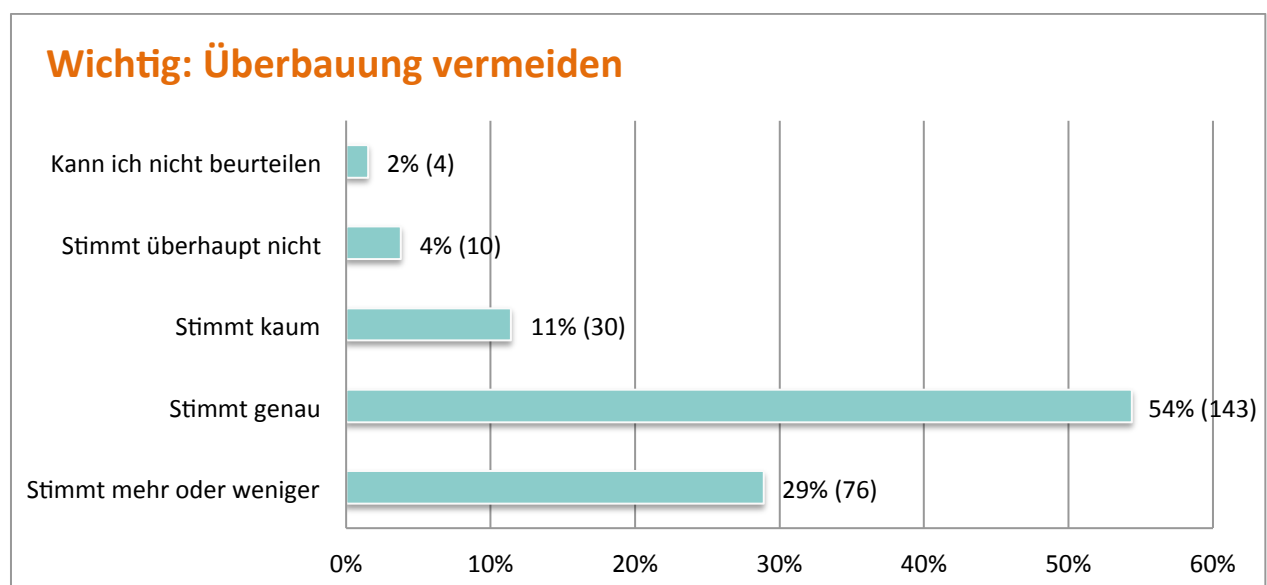
Rangfolge von Landschaftselementen	1	2	3	4	5
Naturschutzgebiete (Rückzugsgebiete für die Natur)	93	59	39	41	33
(Klassische) Naherholungsgebiete (Erholung dominiert, Landwirtschaft eingestreut)	48	73	64	54	26
Gewässerparcs (wohnortnah)	31	50	42	77	65
Kulturlandschaften (Land- und Forstwirtschaft)	40	60	56	36	73
Parkzellen in der Siedlung ("Stadtparks")	53	23	64	57	68

Rangfolge gemittelt:

1	Naturschutzgebiete (Rückzugsgebiete für die Natur) (2,5)
2	(Klassische) Naherholungsgebiete (Erholung dominiert, Landwirtschaft eingestreut) (2,8)
3	Kulturlandschaften (Land- und Forstwirtschaft) (3,2)
4	Parkzellen in der Siedlung ("Stadtparks") (3,2)
5	Gewässerparcs (wohnortnah) (3,4)

4.3.2 Frage 2: Bewerten Sie folgende Aussage: „Für die zukünftige Entwicklung des ELBA-Gebietes ist es wichtig, die Landschaft vor weiterer Überbauung für Wohnen, Verkehr und Wirtschaft zu bewahren.“

Der Aussage, dass es wichtig sei, die Landschaft vor weiterer Überbauung zu bewahren, stimmten 83% genau oder mehr oder weniger zu und nur 15% stimmen dem kaum oder überhaupt nicht zu.



4.3.3 Frage 3: Welche Funktion soll die Landwirtschaft zukünftig (am ehesten) haben?

Als die wichtigsten Funktionen der Landwirtschaft werden die Produktion von Nahrungsmitteln sowie die Pflege schöner Landschaften und der Erhalt der ökologischen Funktion angesehen. Die Funktion einer Naherholung wird als weniger wichtig betrachtet.

Rangfolge	1	2	3
Produktion von Nahrungsmitteln.	116	79	70
Pflege schöner Landschaften und Erhalt der ökologischen Funktion.	97	129	39
Möglichkeiten für Naherholung bieten.	52	57	156

Rangfolge gemittelt:

1 Pflege schöner Landschaften und Erhalt der ökologischen Funktion. (1,8)
2 Produktion von Nahrungsmitteln. (1,8)
3 Möglichkeiten für Naherholung bieten. (2,4)

4.3.4 Frage 4: Was ist Ihnen bei der Ausgestaltung des Strassenraums innerhalb der Siedlung wichtig?

Auf die Frage, was bei der Ausgestaltung des Strassenraums innerhalb einer Siedlung wichtig ist, wurde die Verkehrssicherheit am häufigsten mit dem Rang 1 bewertet. Auch ein gewisser Erholungswert (flanieren, Menschen begegnen), sowie Grünanlagen (Alleen, Pocket Parks) wurden mit den Mittelwerten von 2,4 und 2,5 als wichtige Eigenschaften dargestellt. Sitzmöglichkeiten hingegen wurden als weniger wichtig angesehen (Mittelwert: 3,2).

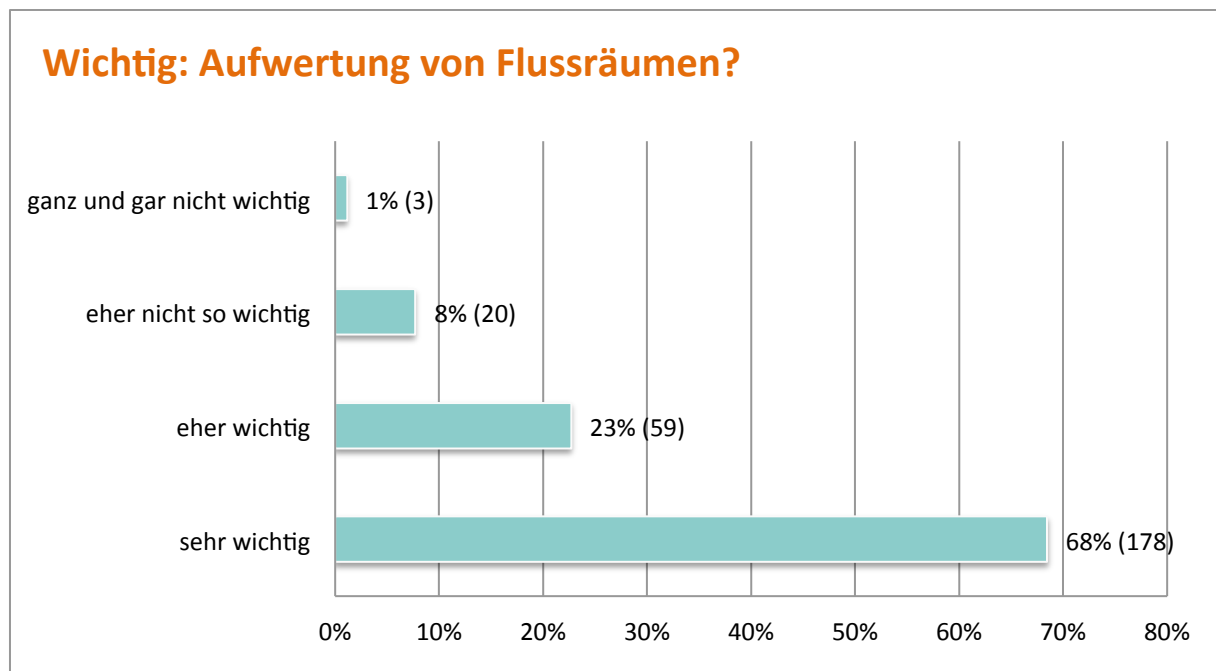
Rangfolge	1	2	3	4
Verkehrssicherheit	129	48	55	33
Sitzmöglichkeiten	39	27	39	160
Ein gewisser Erholungswert, wie beispielsweise flanieren und Menschen begegnen	66	74	84	41
Grünanlagen wie Alleen oder Pocket Parks	31	116	87	31

Rangfolge gemittelt:

1 Verkehrssicherheit (2,0)
2 Ein gewisser Erholungswert, wie beispielsweise flanieren und Menschen begegnen (2,4)
3 Grünanlagen wie Alleen oder Pocket Parks (2,5)
4 Sitzmöglichkeiten (3,2)

4.3.5 Frage 5: Finden Sie es wichtig, dass die Flussräume aufgewertet werden zu Gunsten Ökologie (Umwelt/Naturschutz) und Freizeit?

91% der Befragten finden es sehr oder eher wichtig, dass die Flussräume aufgewertet werden, 9% sehen es als nicht wichtig an.



5 Auswertung der Massnahmen

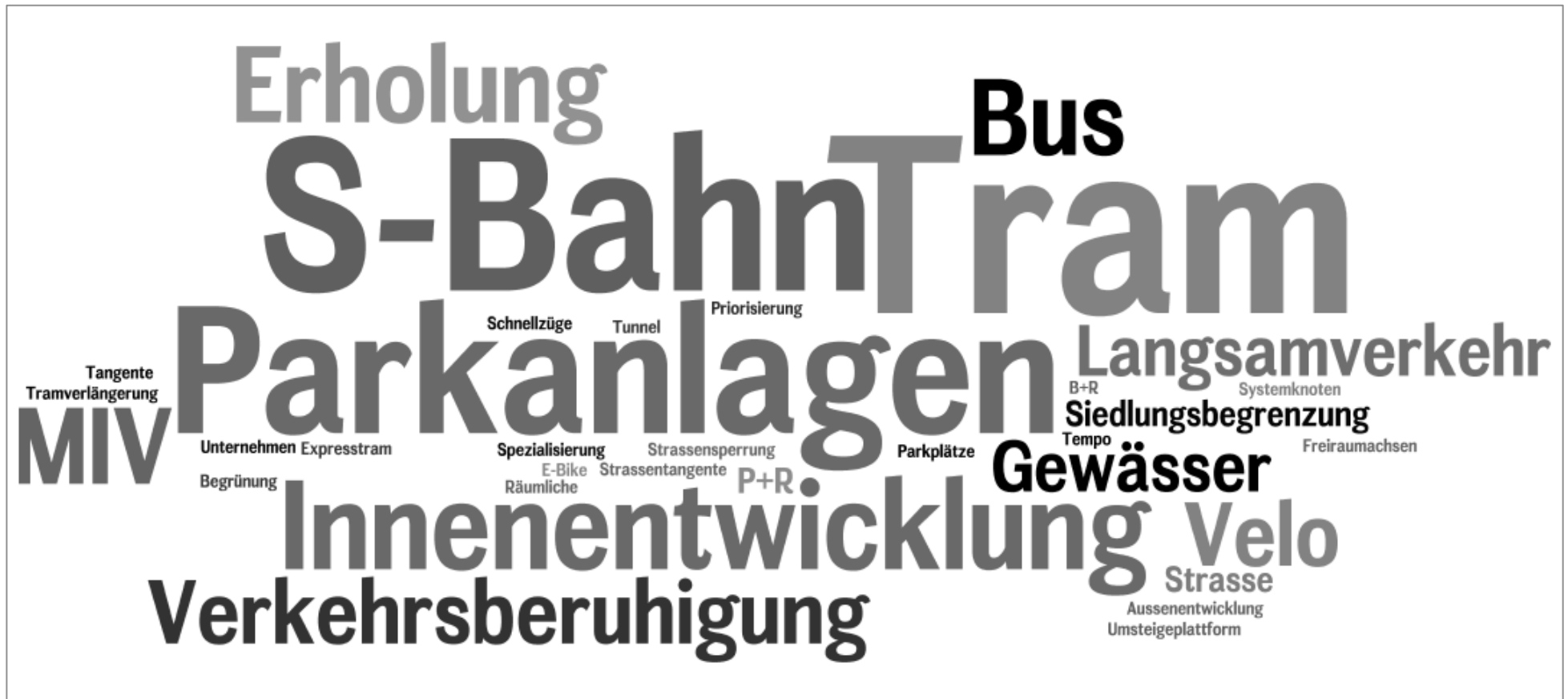
Insgesamt wurden 84 Massnahmen aus den drei Planungsvarianten „Bestand“, „Kombi“ und „Tangente“ der drei Teams eingestellt. Die Massnahmen konnten bewertet („Daumen hoch“) und kommentiert werden. Zusätzlich konnten pro registriertem Teilnehmer fünf „Gemeinwohl-Favoriten“ ausgewählt werden. Teilnehmende konnten zusätzlich eigene Massnahmen einstellen, die wiederum bewertet und kommentiert werden konnten.

Die Massnahmen sind im Folgenden tabellarisch dargestellt und nach dem folgenden Schlüssel aufbereitet:

Legende zu den 112 Massnahmen	
	Massnahmen der drei Teams (84)
	Neue Massnahmen (28)
	Kommentare (151)
	3 und mehr Gemeinwohlmarkierungen (7)
Z	Zustimmungen zu Massnahmen (1.474)
G	Zahl Gemeinwohl-Markierungen (66)
S	Schlüsselmassnahme
F	Flankierende Massnahme
W	Weitere Massnahme

Eine Gesamtliste aller Massnahmen mit allen Kommentaren sortiert nach der Anzahl der Bewertungen (Rang) befindet sich in einem gesonderten Dokument (Anhang). Um die Massnahmen dort auffinden zu können, erhalten sie, wenn sie im Text genannt werden immer die Zahl ihres Ranges in Klammern.

Die Vergabe von bis zu 2 thematischen Schlagworten pro Massnahme der Teams zeigt folgende wichtigste Themen der E-Partizipation an (die Grösse des Begriffs ergibt sich aus der Häufigkeit des jeweiligen Schlagwortes):



5.1 „Top-Listen“

Die folgende Auswertung der Massnahmen stellt die „Top-Listen“ aller Massnahmen dar. Darauf folgend werden die Massnahmen nach den einzelnen Themen (Verkehr, Siedlung und Landschaft) einschliesslich der neuen Massnahmen in den jeweiligen Themengebieten ausgewertet. Die Zahl in Klammern hinter einem Massnahmentitel im Text zeigt jeweils immer den Rang der Massnahme an – so können die Massnahmen in der Gesamtliste aller Massnahmen leicht aufgefunden werden.

5.1.1 Massnahmen mit den meisten Bewertungen

Die Top-10 der Massnahmen nach Anzahl der Bewertungen zeigt, welche Massnahmen den Teilnehmenden am wichtigsten waren. Bei gleichen Massnahmen – manche Massnahmen wurden durch mehrere Teams vorgeschlagen – wurde die Anzahl der Bewertungen addiert. Interessant ist, dass die einzige Massnahme, die von allen drei Teams vorgeschlagen wurde, auch insgesamt die meisten Bewertungen erhalten hat („S-Bahnhaltestelle Morgartenring“ – Rang 1). Vier Massnahmen, der insgesamt fünf weiteren Massnahmen, die von zwei der drei Teams vorgeschlagen wurden, befinden sich ebenfalls in der Top-10. Hier kann also daraus geschlossen werden, dass nicht nur die Teams diese Massnahmen als besonders wichtig erachten, sondern auch die Teilnehmenden. Auffällig ist weiterhin, dass die Massnahmen, die besonders hoch bewertet wurden eher wenig kommentiert wurden. Hier hatten die Zustimmenden scheinbar keine weiteren Anmerkungen bzw. Teilnehmende, die nicht zustimmten, machten keine Anmerkungen zu ihren den Gründen. Sieben Massnahmen aus der Top-10 sind Verkehrsmassnahmen. Das spricht dafür, dass dieses Thema besonders zentral ist, aber ist wohl auch der Tatsache geschuldet, dass der grösste Teil der Massnahmen aus dem Themengebiet Verkehr stammt (Verkehr 77; Siedlung 13; Landschaft 22).

Inhaltlich befassen sich alle Verkehrsmassnahmen in den Top-10 mit dem Thema ÖV. Die höchst-gerankten Massnahmen aus dem Bereich Siedlung wünschen „Siedlungsbegrenzung“ und „Verdichtung im Bereich von ÖV-Umsteigepunkten“. Rang 5 belegt die einzige Top-10 Massnahme aus dem Bereich Landschaft („Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen“).

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
1	Verkehr	W	Bestand	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.	49	1
				vielseitig Die Haltestelle könnte echt zum Knotenpunkt werden - vor allem wenn eine direkte Verbundung aus den Ergolz- und Birs-ecktälern geschaffen wird!		
	Verkehr	W	Tangente	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
				Top-Idee Echte Superidee mit Anbindung an bestehendes Netz		

	Verkehr	S	Kombi	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
2	Verkehr	F	Bestand	ÖV-Priorisierungs-Massnahmen Der strassengebundene ÖV wird grundsätzlich priorisiert, d.h. er erhält eigene Bus- oder Tramspuren oder zumindest eigene Zeittrassen im Mischbetrieb (Bevorzugung mittels Ampeln), wo keine räumliche Trennung möglich ist. Diverse noch genau zu definierende ÖV-Priorisierungsmassnahmen werden in der Stadt Basel sowie im städtischen Agglomerationsraum umgesetzt. Die Fahrplanstabilität und insgesamt die Attraktivität des ÖV werden so erhöht.	47	4
	Verkehr	F	Kombi	ÖV-Priorisierungs-Massnahmen Der strassengebundene ÖV wird grundsätzlich priorisiert, d.h. er erhält eigene Bus- oder Tramspuren oder zumindest eigene Zeittrassen im Mischbetrieb (Bevorzugung mittels Ampeln), wo keine räumliche Trennung möglich ist. Diverse noch genau zu definierende ÖV-Priorisierungsmassnahmen werden in der Stadt Basel sowie im städtischen Agglomerationsraum umgesetzt. Die Fahrplanstabilität und insgesamt die Attraktivität des ÖV werden so erhöht.		
3	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11) Die Tramlinie 11 wird bis nach Saint-Louis verlängert.	45	
	Verkehr	W	Tangente	Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11) Die Tramlinie 11 wird bis nach Saint-Louis verlängert.		
4	Siedlung	W	Kombi	Siedlungsbegrenzung Die künftige Siedlungsentwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden. Klare Siedlungsbegrenzungslinien werden festgelegt.	36	6
				Bevölkerungswachstum Die Bevölkerung wächst grossteils nur durch die Einwanderung und durch die Ausdehnung unserer Industrie und Gewerbe. Die folgen dieses tun's sind täglich sichtbar. Mehr Verkehr, Gedränge in der Verkehrsmitteln im Gartenbad in den Spitälern (Ambulatorien), es führt auch zu mehr Infrastruktur, Schulen, Wasserverbrauch, Energieverbrauch, mehr öffentlichen Ausgaben, mehr und neue Steuern. Dies wird oft begründet mit der Erhaltung unseres Wohlstandes. Das Wohlfühlen bleibt auf der Strecke. Ich bin nicht dafür, dass sich die Stadt Basel bis nach Rodersdorf im Westen und nach Liestal im Süden ausdehnt. Nord und Ost sind durch die Landesgrenzen begrenzt. Die masslose Einwanderung hat viel mehr negative Einflüsse als positive. Ich will keine Schweiz mit 10 Millionen Einwohnern.		
5	Landschaft	W	Kombi	Erhaltung der Binniger Höhe, des Bruderholz und des Gempen Die ausgedehnten, zusammenhängenden Grünräume auf der Binniger Höhe, dem Bruderholz und dem Gempen werden ungeschmälert erhalten. Die offene Kulturlandschaft zeichnet sich durch Strukturreichtum aus. Die Gestaltung des Siedlungsrandes wird im Bestand und in der baulichen Entwicklung aus landschaftsgestalterischer Sicht ausformuliert. Strukturelemente wie Obsthaine, Hecken, artenreiche Wiesen und Feldgehölze werden bewusst gefördert. Die artenreichen Wälder bleiben erhalten und gewinnen durch die sorgfältige Pflege an Qualität.	33	1
6	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8) Die Tramlinie 8 wird zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert.	33	1
	Verkehr	S	Tangente	Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8)		

				Die Tramlinie 8 wird zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert.		
				Endlich aber bitte bis Allschwil Dorf oder zumindest Binnergerstrasse, damit endlich eine direkte Verbindung von Allschwiler Dorfkern zum Bahnhof SBB besteht!		
7	Verkehr	S	Bestand	Expresstram Ettingen - Basel X10 Eine Tram-Schnellverbindung ins Leimental wird eingeführt: Das Trasse der Tramlinien 10 und 17 wird im Vorderen Leimental mit Doppelspur-Bereichen so ausgebaut, dass zwischen Ettingen und dem Stadtzentrum zusätzliche Expresstrams verkehren können. Diese Expresstrams werden nur 4-5 Haltestellen (Ettingen, Therwil, Oberwil, Bottmingen) bis zum Bahnhof Basel SBB bedienen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.	32	4
				Ausbau nötig Muss der Ausbau in Doppelspur realisiert sein, um diesen Vorschlag umzusetzen? Würde es nicht reichen, wenn der Express die "Langsamen" an einer Haltestelle überholt?		
				Mehr Tempo für OeV Ein Hauptnachteil der radialen Tram-Verbindungen im Leimen- und Birstal sind die langsamen Durchschnittsgeschwindigkeiten des Trams und damit lange Reisezeiten verglichen mit dem MIV. Expresslinien werden diesen Nachteil z. T. beheben können, besonders wenn weitere Hindernisse (Lichtsignale, Kreuzungen etc) z.B. durch Tieflage beseitigt werden könnten.		
8	Siedlung	W	Bestand	Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten Attraktive und dichte Stadt- und Quartierzentren werden um die bestehenden oder künftig bedeutenden Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Hier werden eine hohe Dichte und eine starke Nutzungsdurchmischung angestrebt. Ein breites Grundangebot (Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen), ergänzt durch ein je nach Quartier spezifisches Nutzungsangebot (kulturelle Nutzungen, Sportanlagen, Schulen) soll entwickelt werden. Die Umsetzung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes um die Stadt- und Quartierzentren ist ebenfalls von grosser Bedeutung.	31	3
9	Verkehr	W	Bestand	Beschleunigung Tramlinie 10 Die Tramlinie 10 wird zwischen Basel und Ettingen dank des Margarethenstichs und Expresszüge beschleunigt. Daraus ergeben sich weitere verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen: Durch die Beschleunigung wird der Standort Mühlematt in Oberwil/Therwil gestärkt. In diesem Entwicklungsschwerpunkt soll das Strassennetz so angepasst werden, dass die Bahnhofstrasse in Therwil aus dem Kantonsstrassennetz herausgenommen werden kann. Ringstrasse und Langmattstrasse werden für den ESP Mühlematt zu strukturierenden Hauptachsen, wo auf der Brücke jeweils eine Haltestelle der BLT zu liegen kommen soll (als Ersatz der bestehenden Haltestelle Hüslimatt). Zwischen Bottmingen und Basel Heuwaage wird das ursprüngliche Überlandstrassenbahn-Seitentrassee allmählich zu einem Stadtraum verträglicheren Stadtbahntrasse transferiert.	29	3
				Margarethenstich unnützlich Die heutige Verbindung zum Bahnhof ist genügend. Der Margarethenstich wird kaum eine Beschleunigung der Wegzeit vom Leimental zum Bahnhof bringen. Wichtiger ist der Weg in die Stadt und der Takt mit welchem der ÖV fährt. Wer im Leimental wohnt führt an erster Stelle in die Stadt Basel und weder ins Ausland oder in andere Städte der Schweiz. Die überwiegende Mehrheit der ÖV-Benutzer hat deshalb nicht in erster Linie den Bahnhof sondern die STADT BASEL als Ziel. Sonst könnten wir die Minderheit auch eine neue Linie direkt vom Leimental ans Joggelstadion planen??!!		

				Depot Hüslimatt Haltestelle zwingend		
10	Verkehr	S	Tangente	Verdichtung S3 (Basel - Aesch) Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt (oder sogar 10'-Takt) verdichtet.	29	1
	Verkehr	W	Bestand	Verdichtung S3 (Basel - Aesch) Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt (oder sogar 10'-Takt) verdichtet.		

5.1.2 Massnahmen mit den meisten Kommentaren

Mit acht Kommentaren am intensivsten diskutiert wurde die Massnahme „Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil“ (61). Neben Fragen zur Durchführbarkeit diskutieren die Teilnehmenden besonders den Umgang mit Grenzgängern, die die Infrastruktur zwar nutzen, aber nicht dafür bezahlen, indem sie ausserhalb der Schweiz leben: *„Ich habe vorgeschlagen, den Grenzgängern im ELBA Gebiet zur Auflage zu machen, ihre Privatwagen auf neu einzurichten–den Parkplätzen in Frankreich oder Deutschland stehen zu lassen und mit dem ÖV zur Arbeitstelle zu fahren. Dies führt zu weniger Verkehr, Luftverbesserung und weniger zugeparkten Quartierstrassen.“*

Am zweit–häufigsten diskutiert wird die Massnahme „Aufwertung des Birsraumes“ (26). Hier sehen einige Teilnehmende, die Gefahr, dass der Schutz der Flussaue durch mehr Publikum und eine bessere Zugänglichkeit gefährdet werden könnte: *„Der angrenzende Flussraum wird uebernutzt, ver trampelt, abgelebt, mit Folgen für Pflanzen und Tierwelt.“* Andere Teilnehmende finden eine verbesserte Zugänglichkeit hingegen begrüßenswert: *„Eine bessere Nutzung der Birs sollte möglich gemacht werden. Ich finde das Begrüssenswert. Denn so kann der Mensch eine Beziehung zum Fluss aufbauen. Er wird sensibilisiert auf Verschmutzungen und wird sich darum kümmern. Angst vor Übernutzung finde ich übertrieben.“*

Vorgeschlagen werden Kompromisslösungen die den Zugang zur Birs weiter öffnen, aber dem Naturschutz dennoch Rechnung tragen:

- „1.) Zugänge für Mensch und Hund zum Wasser dürfen nur punktuell in nicht sensiblen Gebieten erlaubt sein und müssen räumlich klar abgegrenzt sein. Schön, wenn eine Hecke reicht, zur Not auch mit Zaun.*
- 2.) in sensiblen Jahreszeiten (z.B. Laichzeit der Fische) ist eine Schliessung des Wasserzuges nötig.*
- 3.) Zum Schutz der Tiere und zur Vermeidung vor Litteringproblemen ist eine Nachtruhe (mindestens 22 Uhr bis 6 Uhr) angebracht.*
- 4.) Falls eine Route entlang eines Naturschutzgebietes (NSG) liegt, dürfen nur Stichwege in das NSG angelegt werden.*
- 5.) der grosse Passantenstrom muss durch Umgehungswege am NSG vorbeigelenkt werden, so dass nur die interessierten Menschen in/durch das NSG gehen.“*

Die am dritt-stärksten kommentierte Massnahmen mit fünf Kommentaren ist eine Teilnehmer-Massnahme: „S-Bahn Ring: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach“ (39). Der Vorschlag zielt darauf ab die Agglomeration durch einen S-Bahn-Ring besser durch ÖV zu vernetzen. Zwei Teilnehmende sehen diese Massnahme positiv als Alternative der Südumfahrung, drei weitere Teilnehmende sehen die Massnahme kritisch: „Auch eine Tramlinie durchschneidet das Land wie eine Strasse. Der Landverbrauch wäre enorm und fordert die Zersiedelung.“

5.1.3 Massnahmen mit den meisten Gemeinwohl-Markierungen

Die Option der Gemeinwohl-Markierungen wurde im Vergleich zu den Bewertungen (1.474) eher wenig genutzt – insgesamt gingen 66 Gemeinwohl-Markierungen ein. Die Massnahme „Siedlungsbegrenzung“ (4) erhielt sechs Gemeinwohl-Markierungen. „ÖV-Priorisierungsmassnahmen“ (2) und die „Expresstram Ettingen – Basel X10“ (7) erhielten jeweils vier Gemeinwohl-Markierungen. Drei Gemeinwohl-Markierungen erhielten die Massnahmen: „Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten“ (8), „Beschleunigung Tramlinie 10“ (9), „Voies vertes“ (14), „Tempo 30 Zonen“ (19), „Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64“ (48). Einige weitere Massnahmen erhielten ein bis zwei Gemeinwohl-Markierungen (siehe Gesamtliste der Massnahmen). Auffällig ist, dass sich die meisten Massnahmen, die mehr als drei Gemeinwohl-Markierungen erhalten haben auch bei der Zahl der Bewertungen in der Rangliste relativ weit oben befinden.

5.2 Massnahmen zum Thema Verkehr

Die grösste Zahl Massnahmen befasst sich mit dem Thema Verkehr. 63 Massnahmen der Teams befassen mit dem Thema Verkehr und 22 der insgesamt 28 neuen Massnahmen bearbeiten ebenfalls dieses Thema. Bestimmendes Thema innerhalb der Mitwirkung zum Thema Verkehr ist der ÖV. „S-Bahn“ und „Tram“ sind die am häufigsten vertretenen Themen (siehe zu Beginn von Kapitel 5). Weitere zentrale Themen sind „Bus“ und „Verkehrsberuhigung“. Aber auch der Umgang mit dem Motorisierten Individualverkehr („MIV“) ist häufiges Thema.

5.2.1 Schlüsselmassnahmen zum Thema Verkehr

Die drei Planungsteams hatten die Möglichkeit die erstellten Massnahmen zu gewichten, indem sie Schlüsselmassnahmen (S, in rot dargestellt) definierten. Weiterhin definierten sie Flankierende Massnahmen (F) zu den Schlüsselmassnahmen. Alle anderen Massnahmen erhielten die Bezeichnung „Weitere Massnahmen“ (W). Schlüsselmassnahmen wurden nur beim Thema Verkehr erstellt. Die Teams definierten insgesamt 35 Schlüsselmassnahmen. Identische Massnahmen, die von mehreren Teams formuliert wurden, wurden in der Auswertung wieder zusammengefasst (siehe Kapitel oben oder Gesamtliste Massnahmen im Anhang). Diese sind hier auch mit dargestellt. Die Liste aller Schlüsselmassnahmen mit ihren Kommentaren stellt sich wie folgt dar:

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
1	Verkehr	W	Bestand	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.	49	1
				vielseitig Die Haltestelle könnte echt zum Knotenpunkt werden - vor allem wenn eine direkte Verbundung aus den Ergolz- und Birs-ecktälern geschaffen wird!		
	Verkehr	W	Tangente	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
				Top-Idee Echte Superidee mit Anbindung an bestehendes Netz		
	Verkehr	S	Kombi	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
3	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11) Die Tramlinie 11 wird bis nach Saint-Louis verlängert.	45	
	Verkehr	W	Tangente	Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11) Die Tramlinie 11 wird bis nach Saint-Louis verlängert.		
6	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8) Die Tramlinie 8 wird zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert.	33	1
	Verkehr	S	Tangente	Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8) Die Tramlinie 8 wird zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert.		
				Endlich aber bitte bis Allschwil Dorf oder zumindest Binningerstrasse, damit endlich eine direkte Verbindung von Allschwiler Dorfkern zum Bahnhof SBB besteht!		
7	Verkehr	S	Bestand	Expresstram Ettingen - Basel X10 Eine Tram-Schnellverbindung ins Leimental wird eingeführt: Das Trasse der Tramlinien 10 und 17 wird im Vorderen Leimental mit Doppelspur-Bereichen so ausgebaut, dass zwischen Ettingen und dem Stadtzentrum zusätzliche Expresstrams verkehren können. Diese Expresstrams werden nur 4-5 Haltestellen (Ettingen, Therwil, Oberwil, Bottmingen) bis zum Bahnhof Basel SBB bedienen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.	32	4
				Ausbau nötig Muss der Ausbau in Doppelspur realisiert sein, um diesen Vorschlag umzusetzen? Würde es nicht reichen, wenn der Express die "Langsamen" an einer Haltestelle überholt?		
				Mehr Tempo für OeV Ein Hauptnachteil der radialen Tram-Verbindungen im Leimen- und Birstal sind die langsamen Durchschnittsgeschwindigkeiten des Trams und damit lange Reisezeiten verglichen mit dem MIV. Expresslinien werden diesen Nachteil z. T. beheben können, besonders wenn weitere Hindernisse (Lichtsignale, Kreuzungen etc) z.B. durch Tieflage beseitigt werden könnten.		
10	Verkehr	S	Tangente	Verdichtung S3 (Basel - Aesch)	29	1

				Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt (oder sogar 10'-Takt) verdichtet.		
19	Verkehr	S	Bestand	<p>Tempo 30 Zonen Tempo 30 Zonen werden in den Kernzonen auf allen Strassen eingeführt. Damit kann für den Fuss- und Veloverkehr die Infrastruktur und die Sicherheit optimal verbessert werden.</p> <p>Generell 30 innerorts Wuerde zu einer enormen Verkehrsberuhigung führen. Lärmverminderung Verringerung der Luftschadstoffe Erhebliche Steigerung des Wohlbefindens Stressabbau Sicherheit des Veloverkehrs Fussgängersicherheit</p> <p>Kontrolle Ich bin ebenfalls für die Einführung von Tempo 30 an gewissen Strassen und Punkten. Jedoch müssen diese auch kontrolliert werden. Wir haben in Therwil auch 30 er Zonen, leider werden diese nicht von der Polizei, trotz mehrfachen Reklamierens, kontrolliert. Trotz Kinder auf den Strassen oder verengten, unübersichtlichen Punkten heizen weiterhin unbelehrbare Personen Ihre Autos mit 50 - 60 Km/h durch die Quartiere. Spricht man die Personen darauf an, was in der heutigen Zeit ja auch gefährlich werden kann, muss man sich noch blöde Sprüche anhören. Mit der Einführung allein ist es deshalb noch lange nicht getan!</p> <p>Geht nicht anders Man kann nicht nur den Autoverkehr zulasten der anderen Verkehrsteilnehmer weiter und weiter ausbauen. Mit 30er-Zonen in den Dorfkernen kann die Attraktivität der Dörfer stark erhöht werden. Wichtig für mich ist jedoch, dass der Verkehr zumindest flüssig durch die Dorfkerne geschleusst wird.</p> <p>Tempo 30 Kantonsstrassen Innerhalb der Siedlungen soll auch auf den Kantonsstrassen Tempo 30 gelten. Tempo 30 sollen auch ausserhalb der Schulzeiten kontrolliert werden. Nachts und am Wochenende gilt die Tempolimit häufig nicht bei den Autofahrern.</p>	23	3
21	Verkehr	S	Kombi	<p>Neue innerstädtische S-Bahnlinie In der Agglomeration Basel soll die Entwicklung einer innerstädtischen S-Bahn diskutiert werden. Die Opportunität und Machbarkeit eine S-Bahnlinie Saint-Louis -Aesch müssen weiter geprüft werden (Struktur eines Netzes mit zwei Niveaus sowie deren Kapazitäten und Rolle für das Gesamtverkehrssystem usw). Die neue S-Bahnhaltestelle Morgartenring ist als Teil solcher Überlegungen zu verstehen.</p> <p>S-Bahn-Ring Wenn in Basel auf die unsägliche, irrsinnig teure und völlig unnötige unterirdische S-Bahnlinie SBB-Marktplatz-Bad.Bhf. ver-</p>	21	1

				zichtet wird, so wäre mit der Ringlinie auf den Trassees der franz. Bahn mit einem Verbindungsstück in der Gegend Dreirosen / Rheinhafen (vielleicht via "Rheinhattan") zur deutschen Bahn eine ideale Verbindung geschaffen, die auch diese S-Bahn ermöglichen würde.		
				S-Bahn- schon lange überfällig ob S-Bahn, Schnelltram, Exraspur für Bus: der ö.V. muss Vorrang haben!!! Bitte auch eine S-Bahn im Leimental!!!		
				Intelligente Gesamtlösung Die S-Bahn als Rückgrat ist sinnvoll und bietet zahlreiche Optionen zur Verknüpfung verschiedenster Zubringerlinien.		
24	Verkehr	S	Kombi	Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36) Die Linie 36 muss hierarchisch so eingeordnet sein, dass sie von denselben Prioritäten wie eine Tramlinie profitiert. Dazu sind in gewissen Fällen Infrastrukturmassnahmen nötig (Eigentrasseierung).	19	
				Eigentrasse systematisch prüfen Ich begrüsse die Idee von Eigentrasseierung (wo notwendig). Bogotá hat so auf eine relativ kostengünstige Art ein jahrzehntelanges Verkehrs-Chaos überwinden können. Natürlich in Kombination mit dichtem Fahrplan.		
30	Verkehr	S	Kombi	Tieferlegung Regiotram Das Tram zwischen Bottmingen und Basel wird unter die Erde verlegt. Das ist einerseits eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil - Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden wird. Die Verbindung wird massiv schneller, zudem sind höhere Frequenzen möglich. Die Tieferlegung lässt sich zusätzlich mit anderen Verkehrsmassnahmen kombinieren. So erhält durch die Verlängerung der Tramlinie 2 das Gebiet Binningen-Bottmingen durch seine spezifische Lage im Siedlungskorridor eine bessere ÖV-Erschliessung. Durch die Tieferlegung entsteht Platz in der Bottmingerstrasse, die sowohl dem MIV zu Gute kommt (besserer Durchfluss an Kreuzungen) als auch dem LV (mehr Platz). Andererseits ist die Tieferlegung eine städtebauliche Massnahme. Infolge ihrer hohen Geschwindigkeit ist die Tramlinie heute baulich vom übrigen Strassenraum abgetrennt. Diese Trennwirkung kann aufgehoben werden. Die Quartiere wachsen zusammen, die Bottmingerstrasse wird zur Saumlinie. Wichtige Nutzungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und Naherholungsgebiete (Birsigraum, Bruderholz) werden für das gesamte Tal zu Fuss besser erreichbar. Die vielen heute unternutzten Flächen entlang der Strasse bilden zudem eine grosse Reserve an Entwicklungszonen. Auch der Strassenraum selber (durchschnittlich 32 m breit) kann massiv aufgewertet werden (breite Gehbereiche, Baumreihen).	17	1
				Sehr wünschenswert, aber wann verwirklicht? Die aufgeführten Auswirkungen und Vorteile des Projekts sind offensichtlich und wären sehr begrüssenswert. Hohe Kosten stehen dagegen. Planung sollte aber doch so rasch wie möglich angegangen werden, damit wenigstens in 20 oder mehr Jahren die Verwirklichung realistisch wird. Schliesslich leben wir in der gemütlich langsamen Schweiz!!		
				Bloss wünschbar Die Massnahme ist zwar wünschbar, aber im Verhältnis zu ihrem Nutzen sehr teuer. Also zweite Priorität.		
				Metro Wir brauchen neue und schnellere Verbindungen und dies geht nur noch unterirdisch.		

				Überdecken statt tiefer gehen könnte es mit Überdecken gehen?		
32	Verkehr	S	Kombi	Tramverbindung Reinach-Dornach Zwischen Reinach und Dornach wird eine Tramverbindung erstellt. Diese verläuft ab der Hauptstrasse in Reinach in Eigen-trasse auf der Bruggstrasse über Dornachbrugg zum Bahnhof Dornach Arlesheim.	16	
33	Verkehr	S	Tangente	Expresstram Aesch - Basel X11 Eine Tram-Schnellverbindung ins Birseck wird eingeführt: Die Tramlinie 11 wird mit einem Expresstram X11 ergänzt. Dieses Expresstram soll das heute bestehende Trasse mit benutzen. Expresstrams bedienen nur wenige Haltestellen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.	16	
				was für ein Quatsch !!!! das Tram holt auf dem gleichen Trasse in Kürze die normalen Trams ein!! wer kommt auf solchen Mist		
37	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Bottmingen (Linie 2) Die Tramlinie 2 wird bis nach Bottmingen verlängert.	16	
41	Verkehr	W	Tangente	Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee Eine neue S-Bahnhaltestelle im Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt.	15	2
	Verkehr	S	Bestand	Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee Eine neue S-Bahnhaltestelle im Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt.		
45	Verkehr	S	Kombi	Tramverlängerung Aesch Die Tramlinie in Aesch wird bis zum Bahnhof Aesch verlängert.	13	
48	Verkehr	S	Bestand	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64 Die Linie 64 wird direkt - und nicht wie die Tangentiallinien heute teils mit Umwegen durch die Quartiere - geführt. Die Linie verbindet die meisten Entwicklungsschwerpunkte möglichst direkt und mit nur wenigen Unterwegshalten. Ein dichter, störungsfreier Takt und eine geschlossene Transport-kette ist das Ziel. Hierzu werden wo nötig zeitliche (Buspriorisierung mittels Ampeln) oder räumliche Eigentrassees (Busspu-ren) hergerichtet. Als entsprechende Schlüsselmaßnahmen gelten: - Neubau des Zubringers Bachgraben für die ÖV-Priorisierung auf der Hegenheimerstrasse (Bemerkung: ähnliche Massnah-men wie der Zubringer Allschwil, jedoch mit dem Ziel den ÖV zu priorisieren) - Rück- und Umbau der Hegenheimerstrasse in Basel (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse - Einrichten von Busspuren auf dem Hegenheimermattweg in Allschwil - Ausbau des Herrenweg in Allschwil mit Busspuren - Ausbau der Langmattstrasse in Oberwil - Rück- und Umbau der Bahnhofstrasse in Therwil (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse - Umbau und Buspriorisierung auf der Brugger- und auf der Sternenhofstrasse in Reinach Weitere Massnahmen, welche auf dieser Achse getroffen werden sollen sind: - Beschleunigungsmassnahmen im Bereich St. Johann, auf der Baslerstrasse / Gartenweg in Allschwil und in Oberwil - Busspuren zur ÖV-Priorisierung auf der Binnigerstrasse in Allschwil, auf der Birsigtalstrasse in Reinach und auf der Reinach-	13	3

				<p>erstrasse in Therwil</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kreiselausfahrt unter Licht im Bereich Dornachbrugg-Bahnhof Dornach - Diverse weitere Massnahmen an Haltestellen <p>Die Haltestellen erhalten eine hohe Qualität, so dass das Warten dort nicht mehr stört. Zwischen 6 und 24 Uhr fährt mindestens alle 15 Minuten ein Bus. Zudem sollen neue Gelenkbusse eingesetzt werden.</p>		
				<p>Nicht vergolden!</p> <p>Die Linie ist sehr zweckmässig. Ob alle Detail-Baumassnahmen nötig sind, sollte sorgfältig erwogen werden. Linie erst einrichten und betreiben und erst dann Baumassnahmen durchführen, wenn sie sich als unumgänglich erweisen.</p>		
				<p>Gemischtwarenladen</p> <p>Tangentiale Hochleistungsbuslinie gute Massnahme - Rest genau zu prüfen.</p>		
50	Verkehr	S	Bestand	<p>Regionale Verkehrssteuerung</p> <p>Der motorisierte Individualverkehr wird heute ungenügend gesteuert. Mittels Lichtsignalanlagen an Ortseingängen ("Pfortnerung") und bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV gesteuert und gelenkt werden, damit in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams nicht verspätet werden.</p>	13	1
53	Verkehr	S	Tangente	<p>Tramtunnel Bruderholz</p> <p>Zwischen Bottmingen und dem Bahnhof SBB wird ein Tramtunnel mit einer Haltestelle beim Bruderholzspital erstellt. Damit kann das Tram ins Leimental beschleunigt und der Verkehrsknotenpunkt am Dorenbach entflechtet werden.</p>	12	
				<p>inkl. Velospur</p> <p>Wenn ein Tunnel gebort wird, kann man auch noch ein Velospur mit einplanen. Dann hat man relativ günstig eine direkte, wettergeschützte und steigungsarme Verbindung von Leimental zum Bahnhof SBB</p>		
				<p>Unnötiger Tunnel</p> <p>Der Tunnel ist viel zu teuer im Verhältnis zu seinem marginalen Nutzen. Niemand braucht diesen Tunnel wirklich.</p>		
				<p>Etwas teuer</p> <p>Ich verstehe den Sinn dieses Tunnels nicht? 220 Mio könnte man bestimmt besser investieren.</p>		
				<p>bringt nichts ausser hohen Kosten</p> <p>Dieser Tunnel kostet sehr viel und ist überflüssig. Mit den geplanten Verbesserungen (Margarethenstich, Doppelspurausbau Spiesshöfli) ist das Tramnetz bereits viel stärker als heute.</p>		
56	Verkehr	S	Bestand	<p>Anpassung Signaltechnik S-Bahn Birseck</p> <p>Auf der S-Bahn im Birseck wird die Signaltechnik angepasst, damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können.</p>	11	
61	Verkehr	S	Kombi	<p>Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil</p> <p>Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil wird realisiert und die Flughafenstrasse wird ins normale Strassennetz integriert. Zudem wird eine unterirdische Umfahrung der Gemeinde Allschwil umgesetzt.</p>	10	1
				<p>Realisierbar?</p> <p>Sehr gute Idee um den Hegenheimerweg zu entlasten.</p> <p>Durchführbarkeit? Siehe mein Kommentar bezüglich Vorhandensein von Erdsonden bis 200m Tiefe im geplanten Tunnelgebiet...</p>		

<p>Zusätzliche Einfahrt & alternative Route für E25-Zubringer Aus meiner Sicht wäre eine zusätzliche Einfahrt am Anfang des Hegenheimermattweges (Grabenring) sinnvoll. Auf diese Art könnte der Zubringer auch Verkehr aus Richtung Schönenbuch, Allschwil Dorf,... aufnehmen). Desweiteren wäre zu überlegen, den Tunnel auf Schweizer Gebiet, unterhalb des Hegenheimermattweges zu führen und in den St. Johannstunnel enden zu lassen - natürlich in beide Richtungen (Flughafen und Dreirosenbrücke).</p>	
<p>Grenzgaengerverkehr Es ist fraglich ob dieses Projekt nach meinem Vorschlag zur Einschränkung überhaupt noch notwendig ist.</p>	
<p>Grenzgaengerverkehr ich habe vorgeschlagen, den Grenzgängern im ELBA Gebiet zur Auflage zu machen, ihre Privatwagen auf neu einzurichtenden Parkplätzen in Frankreich oder Deutschland stehen zu lassen und mit dem ÖV zur Arbeitsstelle zu fahren. Dies führt zu weniger Verkehr, Luftverbesserung und weniger zugeparkten Quartierstrassen.</p>	
<p>Vorschlag Grenzgänger Ein Verbot für Grenzgänger Ihr Auto nicht mehr in die Schweiz einzuführen ist ebenso unrealistisch wie wenig umsetzbar. Wie soll man den kontrollieren wer Tourist, Durchreisender oder Grenzgänger ist? Zudem könnten ja dann auch die Nachbarländer verlangen das man zum Einkaufstourismus ebenfalls sein Auto vor der Grenze parkiert.... Denken Sie bitte auch an die Berufsgruppen die nicht nur Mo-Fr 08.00 - 17.00 Uhr arbeiten sondern auch an jene die im Schichtbetrieben arbeiten. Würden Sie, fiktiv, Ihrer Tochter die im Spital arbeitet zumuten wollen um 23.45 Uhr mit ÖV ca. 45 Min. lang in der Nacht alleine fahren zu lassen?</p>	
<p>akzeptabel Finden Sie es in Ordnung, dass Tausende Grenzgänger mit ihren Autos unsere Strassen verstopfen, unsere Luft verstinken und in unseren Quartierstrassen ihre Karossen nota bene noch Gratis wie selbstverständlich abstellen?</p>	
<p>Re-Akzeptabel Ihre Antwort(en) sind ebenso wenig durchdacht wie konstruktiv. Analog können Sie ja fordern eine Mauer parallel zur Grenzlinie bauen zu lassen um diese dann mit Wachtürmen ausstatten. Hilfreiche Ideen können Ihnen sicherlich noch Personen aus der ehemaligen DDR geben. Grenzgänger zum Verzicht auf das Auto zu bewegen wird man nur schaffen wenn man dieses mit einem Geldbetrag sanktioniert. Man müsste eine Road-Vignette im Grenzbereich einführen die extrem teuer ist, aber für einzelne Tage noch tragbar wäre. So könnte man erreichen das die Dauer-Pendler auf die ÖV umsteigen. Trotzdem klappt das nur wenn das ÖV Netz dementsprechend ausgebaut ist. Solange man aber auf beide Pferde setzt, also ÖV Verkehr und Ausbau der Strassen, wird das ebenso wenig gelingen.</p>	

				Allschwil entlasten nur mit flankierenden Massnahmen Achtung auf das Ende der Umfahrung!		
64	Verkehr	S	Tangente	11 neue P+R- / Car-Sharing-Standorte Elf zusätzliche P+R-Standorte werden eingerichtet: Die neuen Anlagen entlang der französischen Grenze (Rodersdorf, Leymen, Schönenbuch, Allschwil Süd, Hégenheim und Hésingue) dienen hauptsächlich den Arbeitspendlern. Diejenigen im zentralen Leimental und im Birseck (Ettingen, Oberwil, Aesch Bahnhof, Aesch Nord und Münchenstein) dienen zusätzlich auch dem Freizeitverkehr und sollen deshalb auch ein Sharing-Angebot anbieten (u.a. mit Elektromobilität).	9	1
				schon lange Zeit das ist schon lange nötig		
				P&R Anlagen vor neuralgischen Verkehrspunkten Wenn immer möglich, fahren die meisten Pendler mit ihrem Auto so nah als möglich an ihr Fahrziel. P&R Anlagen können eine Erleichterung für den motorisierten Verkehr darstellen, wenn sie sich kurz vor neuralgischen Verkehrsknotenpunkten befinden. Weit aussen stellen P&R nur teure Baumassnahmen dar.		
65	Verkehr	S	Tangente	Stadtnahe Strassentangente Eine stadtnahe, vorwiegend unterirdische Strassentangente wird zwischen Dorenbach - Allschwil Bachgraben - A35 / Route des Carrières) erstellt. Diese kann entweder an eine Umfahrung Gundeldingen oder auch an die Bruderholzstrasse in Münchenstein angeschlossen werden.	9	1
				Keine neuen Strassen Neue Strassen führen letztlich zu mehr Verkehr. Deshalb nein zu einer Südumfahrung light!		
				Verkehr beschleunigen mitten in der Stadt? Mit diesem Tunnel wird nur mehr Verkehr generiert, der dann wieder zusätzliche Staus im Leimental verursacht.		
71	Verkehr	S	Kombi	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte Die verschiedenen Umsteigepunkte im Raum ELBA werden laufend umgestaltet und neuorganisiert.	8	
				...aber keine Umsteigemaschinen Eine hohe Qualität von Umsteigestationen bedeutet: Viel Bewegungsraum, Begegnungsraum, Bänke zum Sitzen und etwas abstellen, nicht von Plakaten, Reklamen- und Läden zugestapelt sondern gestaltet. Kunst wäre hier angebracht (wie beliebt war doch die Tingueli-SBB-Bahnhofhalle gewesen! Heute sind die Haltestellen lang, eng und langweilig (siehe nebenstehendes Bild: Ein-Aus-Steige-Maschinen), und Konsum-geprägt. Das stresst. An den Stationen, wo auch bei bester Fahrplan-Logistik Wartezeiten unvermeidlich sind, muss man aufatmen können. Und wenn's dann doch pressiert: Platz zum losrennen haben.		
75	Verkehr	S	Bestand	Umsteigeplattform Flüh In Zusammenhang mit der Tramlinie 10 soll in Flüh eine Umsteigeplattform mit Bushaltestellen realisiert werden. Flüh soll ein so genannter "Systemknoten" werden: Regionale Buslinien sollen systematisch zur Minute .00 und / oder .30 anschliessen (siehe auch Massnahme "Neues Regionalbusangebot (mit Systemknoten Flüh)")	7	1
				Buslinie über den Chall Seit langem wünscht sich die Bevölkerung im hinteren Leimental eine regelmässig betriebene Buslinie über den Chall nach		

				Laufen sowohl aus privaten wie auch geschäftlichen Gründen.		
76	Verkehr	S	Tangente	<p>Entschärfung Kreuzungspunkte ÖV / MIV Eine Entflechtung zwischen Motorisiertem Individualverkehr MIV / Tram / Bus an sieben neuralgischen Kreuzungspunkten in Bottmingen, Oberwil, Therwil, Ettingen, Aesch und Reinach wird umgesetzt. Von diesen Entflechtungsmassnahmen an Knoten profitieren grundsätzlich immer MIV und ÖV. Bei den vier Knoten im Leimental profitiert der ÖV tendenziell mehr als der MIV.</p> <p>Auch im Basler Stadtgebiet nötig... Aeschenplatz, Markthalle, Heuwaage,... Das sind verkehrplanerische Fehlleistungen. Erstaunlich, dass da nicht noch mehr Unfälle passieren.</p> <p>Entflechtungsbauwerke in Ortszentren - Nein danke An wenigen Stellen kann das Problem gut gelöst werden. Es braucht Augenmass und Rücksicht auf die gewachsenen Ortszentren. Die effektive Behinderung des MIV ist viel kleiner als generell behauptet.</p> <p>Konsequenter Vortritt und Eigentrasse für ÖV ausreichend Die Massnahmen sind teuer, stellen eine bauliche Herausforderung dar und widersprechen dem Ziel, attraktive Dorfkerne zu erreichen. Dies kann durch eine Reduktion und Verlangsamung des Verkehrs erreicht werden, während eine Entflechtung zu mehr und schnellerem Verkehr führen wird.</p>	7	
79	Verkehr	S	Tangente	<p>Tramverlängerung Pfeffingen Die Tramlinie 11 wird zwischen Aesch und Pfeffingen verlängert. Damit soll der radiale ÖV-Anteil gesteigert werden</p> <p>Kosten Nutzen eine Tramverlängerung nach Pfeffingen sehe ich als absolut nicht nötig Verdichten sie denn Busbetrieb nach Aesch dann ist das Problem mit geringen Kosten gelöst. wie sieht ihr eine Trasse Führung in diesem dicht besiedeltem und an den Hang gebautem Dorf. das ganze würde das ganze Dorf verunstalten evt müssten Häuser abgerissen werden. im übrigen fahren 80 % der Pfeffingen mit dem Auto zur Arbeit und das würden sie auch weiterhin tun wenn ein Tram zur Verfügung stehen würde. Also Verzicht auf Tram und Verdichtung vom Busfahrplan neu via Bahnhof das ist mein Vorschlag.</p> <p>Dito Seh ich auch so. Eher eine Tramverlängerung nach Mariastein wegen der Pilger (ca. 250'000 Personen/Jahr !).</p>	6	
83	Verkehr	S	Kombi	<p>Ausbau H18 Die H18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu müssen in erster Linie Staumanagementmassnahmen (Aufstellflächen, Steuerung des Verkehrs etc.) vor allem bei den Anschlüssen ergriffen werden. Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich.</p> <p>Irreführung! Diese Massnahme als "Ausbau H18" zu bezeichnen, ist - in Anbetracht dass es lediglich um eine Rampenbewirtschaftung und mitnichten um eine Kapazitätserweiterung geht - schlichtweg eine Irreführung.</p>	5	1

84	Verkehr	S	Kombi	<p>Tunnel Binningen</p> <p>Mit einer unterirdischen Umfahrung Allschwil (s. Massnahme Tunnel Allschwil) und dem Tunnel Binningen soll langfristig eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil ermöglicht werden, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 verlängert werden kann. Zwar kann die Tramlinie 8 heute auch ohne die MIV-Infrastrukturausbauten verlängert werden, jedoch ist eine Verdichtung oder Transformation des Gewerbegebiets wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich.</p> <p>Zudem wird das System mit dem Tram im Mischverkehr (Tram auf der Strasse) langfristig an Grenzen stossen und die Flexibilität z.B. bezüglich dichtem Takt ist beschränkt. Die Binningerstrasse kann gestalterisch nur zum Teil aufgewertet werden. Das neue Strassensystem soll sich in den landschaftlichen und städtebaulichen Kontext einfügen. So sind die Tunnelportale in die Umgebung integriert und an wenig sensiblen Stellen vorgesehen.</p>	5
				<p>Neue Strassentunnel unter dicht besiedeltem Gebiet mit vielen Neubauten?</p> <p>Strassentunnel sind sicher eine tolle Sache, wenn es darum geht, dicht besiedelte Gebiete zu entlasten. Bei neuen Strassentunnelprojekten unter dicht besiedeltem Gebiet frage ich mich allerdings, ob das überhaupt möglich ist: Viele der Neubauten haben eine meist mit öffentlichen Mitteln geförderte Erdsonde zur nachhaltigen Nutzung der Erdwärme, die üblicherweise um die 200m tief in die Erde reicht. Ich gehe mal davon aus, dass wo derartige Erdsonden sind, kein Tunnel gebaut werden kann, da dieser ja normalerweise weniger als 200m tief liegt. Nach meinen Informationen sind alle Erdsonden in einem zentralen Kataster eingetragen, so dass sich leicht prüfen lassen sollte, ob das für die ELBA-Tunnelprojekte tatsächlich ein Problem ist oder nicht.</p>	
				<p>Antwort der Projektleitung ELBA</p> <p>Es ist tatsächlich so, dass unsere Siedlungen nicht nur in die Höhe wachsen sondern auch in die Tiefe (z. B. Tiefgaragen, Leitungen, Fundamente von Gebäuden oder auch Erdsonden). Diese Schwierigkeit stellt sich bei jedem Tunnelbauwerk unter einer Stadt. Wenn die Anlagen und Leitungen im Boden einfach verschoben werden können, dann würde dies bei einem Konflikt mit dem Tunnel auch so gemacht. Aus diesem Grund müssten beim Bau eines Tunnels die Erdsonden wo möglich verschoben werden, u. a. weil dies deutlich billiger wäre als den Strassentunnel zu verschieben. Die Kosten für die Verschiebung oder einen gleichwertigen Ersatz müssten durch die Ersteller des Tunnelbauwerks erbracht werden.</p> <p>mit freundlichen Grüssen Projektleitung ELBA eingestellt durch die Moderation im Auftrag der Projektleitung</p>	
				<p>Verlängerung der Tramlinie 8 bis Allschwil Dorf ist ein absolutes Muss...</p> <p>...um auch endlich auch den Allschwiler Dorfkern mit öffentlichen Verkehrsmitteln direkt an den Bahnhof SBB anzuschliessen.</p>	
88	Verkehr	S	Bestand	<p>Neue S-Bahn-Haltestelle Widenhof</p> <p>Eine neue S-Bahnhaltestelle im Gebiet Widenhof wird erstellt. Mit den bestehenden Haltestellen sowie mit den neuen Haltestellen Widenhof und Dornach-Apfelsee (siehe Massnahme "Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee") soll die S-Bahn im Birseck eine Stadtbahn mit mittleren Haltestellenabständen ca. alle 1'500 m werden.</p>	4
				<p>Verlangsamung S-Bahn</p>	

				<p>Ich stehe diesem Vorschlag eher kritisch gegenüber. Dadurch könnte die S3 verlangsamt werden. Neue Haltestellen würden allenfalls einen Sinn machen, falls es einen 15-Minuten-Takt gäbe und solche Haltestellen z.B. nur jedes zweite Mal bedient werden.</p>	
90	Verkehr	S	Tangente	<p>Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrières) Es wird eine neue Strassentangente gebaut (siehe Massnahme "stadtnahe Strassentangente"). Sie verläuft zum Teil unterirdisch und kommt im Bereich Neuallschwil mit einem Tunnelportal zum Vorschein. Von dort wird eine Verbindungsstrasse zur französischen D105 in Héringue erstellt.</p>	4
				<p>Den Grenzgaengerverkehr nicht fördern Es ist der falsche Weg den Grenzgängern die Fahrt in die Stadt zu erleichtern. Vielmehr sollten Grenznah Parkplätze errichtet und die Grenzgänger verpflichtet werden diese zu benutzen.</p>	
				<p>Was ist der Nutzen? Diese Massnahme führt nur zu noch mehr Verkehr in Neuallschwil (Hegenheimerstrasse).</p>	
97	Verkehr	S	Kombi	<p>Strasse Reinach Süd Damit der Anschluss Aesch besser ins Verkehrsnetz integriert werden kann, wird eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd erstellt. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden.</p>	3
				<p>Am besten den Verkehr den anderen vor die Nase setzen? Anstatt neue Miniumfahrungsstrassen in Reinach zu bauen, wäre es besser den Verkehr auf den bestehenden Strassen aufzuteilen. MOTTO: Behörden (und "Privatinteressen") beweisen ein vermehrtes Verkehrsaufkommen an anderer Stelle, indem durch Verbot (hier: Therwilerstrasse Reinach) künstlich der Verkehr durch eine andere Strasse umgeleitet wird (in diesem Falle Birsigstrasse Reinach mit Stau wegen Mehrverkehr an der Kreuzung zur Hauptstrasse) Zudem: Die geplante Strasse ist bloss ein kleines Flickwerk, da der Querverkehr Frankreich - Birstal dennoch weiter fliessen wird. Statt kleinkarriert bloss auf Reinach sich zu konzentrieren, wie wäre es mit grossräumiger Verkehrsplanung mit Einbezug des hinteren Leimentales ??? Dann wäre diese Mini-Reinachumfahrung in mittlerer Zukunft obsolet.</p>	
				<p>Mobilitätszentrale In Anbetracht des langfristigen Planungshorizont von elba bitte auch zukunftssträchtige Mobilitätspläne ins Auge fassen wie dies z.B. in der Industriezone von Plan-les-Ouates bei Genf geschieht. Es wurde eine Mobilitätszentrale geschaffen (Gemeinde, ansässige Firmen, Kant. Verkehrsdirektion), welche Mitfahrgelegenheiten vermittelt, weiter sollen eine Veloflotte sowie direkte Shuttleverbindungen geschaffen werden. Die ansässigen Unternehmen werden in die Pflicht genommen.</p>	
100	Verkehr	S	Kombi	<p>Autobahnzubringer A35 Es wird eine neue Strassentangente gebaut (siehe Massnahme "stadtnahe Strassentangente"). Sie verläuft zum Teil unterirdisch und kommt im Bereich Neuallschwil mit einem Tunnelportal zum Vorschein. Von dort soll eine zum Teil unterirdische Verbindungsstrasse entlang der Landesgrenze bis zur französischen A35 erstellt werden.</p>	3
				<p>Gute Lösung für das Kannenfeldquartier Seit dem Autobahnzubringer beim Luzernerring, wird das Kannenfeldquartier überschwemmt vom Verkehr. Täglich Staus morgens in Richtung Stadt und abends in Richtung Bachgraben, Frankreich sind die Folgen. Immer mehr Lastwagenverkehr</p>	

				und Pendlerströme, durch den Ausbau des Industriegebietes Bachgraben in Allschwil. Viel Schleichverkehr im Quartier in Tempo 30 Zonen, dazu Autofahrer die hier zu schnell fahren. Die Bevölkerung des Kannenfeldquartiers leidet sehr unter diesem Verkehr. Die Sicherheit von vielen Kindern, die eine Hauptverkehrsachse, die Hegenheimerstrasse überqueren müssen, ist nicht gewährleistet. Die Wohnungen entlang der Hauptachsen, der Hegenheimerstrasse und der Luzernerring, wie auch des Wasgenrings lassen sich häufig nur dank günstigen Wohnungsmieten, überhaupt vermieten. Dazu kommt natürlich auch ein Wegzug von vielen Mietern aus dem Quartier. Es ist also, wirklich Zeit, dass das Kannenfeldquartier von den Pendlerströmen vom Baselland, Frankreich etc. entlastet wird und die Wohnqualität nicht immer mehr sinkt.		
104	Verkehr	S	Bestand	Anschluss Dornach Eine Verbindung zwischen dem Vollanschluss Aesch und dem Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt.	2	

5.2.2 Massnahmen zum Thema P&R-Anlagen

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
64	Verkehr	S	Tangente	11 neue P+R- / Car-Sharing-Standorte Elf zusätzliche P+R-Standorte werden eingerichtet: Die neuen Anlagen entlang der französischen Grenze (Rodorsdorf, Leymen, Schönenbuch, Allschwil Süd, Hégenheim und Hésingue) dienen hauptsächlich den Arbeitspendlern. Diejenigen im zentralen Leimental und im Birseck (Ettingen, Oberwil, Aesch Bahnhof, Aesch Nord und Münchenstein) dienen zusätzlich auch dem Freizeitverkehr und sollen deshalb auch ein Sharing-Angebot anbieten (u.a. mit Elektromobilität).	9	1
				schon lange Zeit das ist schon lange nötig		
				P&R Anlagen vor neuralgischen Verkehrspunkten Wenn immer möglich, fahren die meisten Pendler mit ihrem Auto so nah als möglich an ihr Fahrziel. P&R Anlagen können eine Erleichterung für den motorisierten Verkehr darstellen, wenn sie sich kurz vor neuralgischen Verkehrsknotenpunkten befinden. Weit aussen stellen P&R nur teure Baumassnahmen dar.		
66	Verkehr	W	Kombi	7 neue P+R-Anlagen Kleine P+R-Anlagen mit maximal 100 Parkplätzen werden an den peripheren Regionalbahnhöfen / Regiotramhaltestellen im Leimental (Rodorsdorf, Flüh), Birstal (Zwingen, Grellingen) und entlang der Bahnlinie Mulhouse-Basel (Sierentz, Bartenheim, St-Louis-La-Chaussée) eingerichtet.	9	
				Umerziehung nötig Die Anlagen sind sehr sinnvoll. Allerdings wird es sehr viel und konstante Propagierung - vielleicht sogar eine "Vegraulung" des direkten Verkehrs - brauchen, damit die Autofahrer zum kombinierten Verkehr umerzogen werden.		
				Vegraulung? Man wird diese "Vegraulung" nur durch den Geldbeutel erreichen. Mit Propargierung und Hoffnung wird man nicht erreichen. Gerade die Grenzgänger aus Frankreich sind meist unbelehrbar, was die Vergangenheit mehr als deutlich gezeigt hat. Eine Einführung einer teuren Road-Vignette für den Bereich würde das Umsteigen massiv erhöhen. Das eingenommene Geld		

				könnte man für das Reduzieren der Abos im ÖV einsetzen.		
				P&R allein nützt nichts P&R wirkt nur bei gleichzeitigem roadpricing, d.h. wenn das P&R gratis und die Strassenbenutzung (fahrend und ruhend) kostenpflichtig ist.		
78	Verkehr	W	Bestand	2 neue und 4 erweiterte P+R-Anlagen In Flüh wird eine neue P+R-Anlage inklusiv Verbesserung der Zufahrt ab Leymen erstellt. In Biel wird eine neue Anlage mit 20-40 und in Allschwil eine mit 50-100 bewirtschafteten Plätzen realisiert. Die P+R-Anlagen in Rodersdorf, Leymen, Ettingen und Aesch werden erweitert. Bei den ersten drei Standorten werden 20-40 und bei derjenige in Aesch 50-100 bewirtschaftete Plätze angestrebt.	7	
				Freiwillig Es ist fraglich ob diese Massnahmen zu einer Verkehrsentlastung führen, vor allem wenn die Parkplätze kostenpflichtig sind.		
39			cwagner	S-Bahn Ring: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach Mögliche Route: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach (-MuttENZ-Grenzach-Riehen-Weil am R.-St.Louis) Der Ring ist immer ein Instrument, das Zentrum zu umfahren und Tangentialverbindungen zu verstärken. Ob sich dies in der Agglo Basel lohnt wäre noch zu ermitteln. Der Vorteil liegt klar in der Vernetzung der Agglo-Ausläufer und den sich daraus ergebenden Umsteigemöglichkeiten in der Peripherie. Die Verbindung Dornach-Reinach-Therwil über Oberwil bis Allschwil würde aber schon mit dem heutigen Bevölkerungsstand rege genutzt. Dies müsste nicht zwingend eine S-Bahn sein sondern ist auch als Tramverbindung denkbar.	16	1
				Nicht dringlich Diese S-Bahn wäre zwar einer Autobahn-Südumfahrung vorzuziehen. Der Verkehr vom Elsass ins Birstal dürfte sie aber wohl ebensowenig rechtfertigen, wie die Autostrasse. Dort wird meist bloss ein rascherer Zugang via H18 zur Autobahn in die Schweiz gesucht, der sich mit einer Anbindung von Allschwil an die Nordtangente viel sinnvoller erreichen lässt.		
				Grenzgänger Die S-Bahn würde Sinn machen wenn der Grenzgaengerverkehr durch entsprechende Massnahmen (Parkplätze in F/ D) verpflichtend eingeführt würden. Diese Parkplätze zum Beispiel auf den alten Kiesgruben in Hegenheim (anstatt Motocross) müssten natürlich eine Anbindung an den ÖV haben, z.B. S-Bahn.		
				Durchschneidet das Land Auch eine Tramlinie durchschneidet das Land wie eine Strasse. Der LandverbrUch wäre enorm und fordert die Zersiedelung.		
				Zu viel des "Guten" Auch eine S-Bahn würde die Zersiedlung fördern.		
				Nicht zielführend Wenig bis gar kein Nutzen für sehr viel Geld!		

5.2.3 Massnahmen zum Ausbau Tramangebot Linie 10

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
7	Verkehr	S	Bestand	<p>Expresstram Ettingen - Basel X10 Eine Tram-Schnellverbindung ins Leimental wird eingeführt: Das Trasse der Tramlinien 10 und 17 wird im Vorderen Leimental mit Doppelspur-Bereichen so ausgebaut, dass zwischen Ettingen und dem Stadtzentrum zusätzliche Expresstrams verkehren können. Diese Expresstrams werden nur 4-5 Haltestellen (Ettingen, Therwil, Oberwil, Bottmingen) bis zum Bahnhof Basel SBB bedienen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.</p>	32	4
				<p>Ausbau nötig Muss der Ausbau in Doppelspur realisiert sein, um diesen Vorschlag umzusetzen? Würde es nicht reichen, wenn der Express die "Langsamen" an einer Haltestelle überholt?</p>		
				<p>Mehr Tempo für OeV Ein Hauptnachteil der radialen Tram-Verbindungen im Leimen- und Birstal sind die langsamen Durchschnittsgeschwindigkeiten des Trams und damit lange Reisezeiten verglichen mit dem MIV. Expresslinien werden diesen Nachteil z. T. beheben können, besonders wenn weitere Hindernisse (Lichtsignale, Kreuzungen etc) z.B. durch Tieflage beseitigt werden könnten.</p>		
9	Verkehr	W	Bestand	<p>Beschleunigung Tramlinie 10 Die Tramlinie 10 wird zwischen Basel und Ettingen dank des Margarethenstichs und Expresszüge beschleunigt. Daraus ergeben sich weitere verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen: Durch die Beschleunigung wird der Standort Mühlematt in Oberwil/Therwil gestärkt. In diesem Entwicklungsschwerpunkt soll das Strassennetz so angepasst werden, dass die Bahnhofstrasse in Therwil aus dem Kantonsstrassennetz herausgenommen werden kann. Ringstrasse und Langmattstrasse werden für den ESP Mühlematt zu strukturierenden Hauptachsen, wo auf der Brücke jeweils eine Haltestelle der BLT zu liegen kommen soll (als Ersatz der bestehenden Haltestelle Hüslimatt). Zwischen Bottmingen und Basel Heuwaage wird das ursprüngliche Überlandstrassenbahn-Seitentrasse allmählich zu einem Stadtraum verträglicheren Stadtbahntrasse transferiert.</p>	29	3
				<p>Margarethenstich unnütz Die heutige Verbindung zum Bahnhof ist genügend. Der Margarethenstich wird kaum eine Beschleunigung der Wegzeit vom Leimental zum Bahnhof bringen. Wichtiger ist der Weg in die Stadt und der Takt mit welchem der ÖV fährt. Wer im Leimental wohnt führt an erster Stelle in die Stadt Basel und weder ins Ausland oder in andere Städte der Schweiz. Die überwiegende Mehrheit der ÖV-Benutzer hat deshalb nicht in erster Linie den Bahnhof sondern die STADT BASEL als Ziel. Sonst könnten wir die Minderheit auch eine neue Linie direkt vom Leimental ans Joggelstadion planen??!!</p>		
				<p>Depot Hüslimatt Haltestelle zwingend</p>		
30	Verkehr	S	Kombi	<p>Tieferlegung Regiotram Das Tram zwischen Bottmingen und Basel wird unter die Erde verlegt. Das ist einerseits eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil - Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden wird. Die Verbindung wird massiv schneller, zudem sind höhere Frequenzen möglich. Die Tieferlegung lässt sich zusätz-</p>	17	1

				<p>lich mit anderen Verkehrsmassnahmen kombinieren. So erhält durch die Verlängerung der Tramlinie 2 das Gebiet Binnigen-Bottmingen durch seine spezifische Lage im Siedlungskorridor eine bessere ÖV-Erschliessung.</p> <p>Durch die Tieferlegung entsteht Platz in der Bottmingerstrasse, die sowohl dem MIV zu Gute kommt (besserer Durchfluss an Kreuzungen) als auch dem LV (mehr Platz). Andererseits ist die Tieferlegung eine städtebauliche Massnahme. Infolge ihrer hohen Geschwindigkeit ist die Tramlinie heute baulich vom übrigen Strassenraum abgetrennt. Diese Trennwirkung kann aufgehoben werden. Die Quartiere wachsen zusammen, die Bottmingerstrasse wird zur Saumlinie. Wichtige Nutzungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und Naherholungsgebiete (Birsigraum, Bruderholz) werden für das gesamte Tal zu Fuss besser erreichbar. Die vielen heute unternutzten Flächen entlang der Strasse bilden zudem eine grosse Reserve an Entwicklungszonen. Auch der Strassenraum selber (durchschnittlich 32 m breit) kann massiv aufgewertet werden (breite Gehbereiche, Baumreihen).</p>		
				<p>Sehr wünschenswert, aber wann verwirklicht?</p> <p>Die aufgeführten Auswirkungen und Vorteile des Projekts sind offensichtlich und wären sehr begrüssenswert. Hohe Kosten stehen dagegen. Planung sollte aber doch so rasch wie möglich angegangen werden, damit wenigstens in 20 oder mehr Jahren die Verwirklichung realistisch wird. Schliesslich leben wir in der gemütlich langsamen Schweiz!!</p>		
				<p>Bloss wünschbar</p> <p>Die Massnahme ist zwar wünschbar, aber im Verhältnis zu ihrem Nutzen sehr teuer. Also zweite Priorität.</p>		
				<p>Metro</p> <p>Wir brauchen neue und schnellere Verbindungen und dies geht nur noch unterirdisch.</p>		
				<p>Überdecken statt tiefer gehen</p> <p>könnte es mit Überdecken gehen?</p>		
53	Verkehr	S	Tangente	<p>Tramtunnel Bruderholz</p> <p>Zwischen Bottmingen und dem Bahnhof SBB wird ein Tramtunnel mit einer Haltestelle beim Bruderholzspital erstellt. Damit kann das Tram ins Leimental beschleunigt und der Verkehrsknotenpunkt am Dorenbach entflechtet werden.</p>	12	
				<p>inkl. Velospur</p> <p>Wenn ein Tunnel gebort wird, kann man auch noch ein Velospur mit einplanen. Dann hat man relativ günstig eine direkte, wettergeschützte und steigungsarme Verbindung von Leimental zum Bahnhof SBB</p>		
				<p>Unnötiger Tunnel</p> <p>Der Tunnel ist viel zu teuer im Verhältnis zu seinem marginalen Nutzen. Niemand braucht diesen Tunnel wirklich.</p>		
				<p>Etwas teuer</p> <p>Ich verstehe den Sinn dieses Tunnels nicht? 220 Mio könnte man bestimmt besser investieren.</p>		
				<p>bringt nichts ausser hohen Kosten</p> <p>Dieser Tunnel kostet sehr viel und ist überflüssig. Mit den geplanten Verbesserungen (Margarethenstich, Doppelspurausbau Spiesshöfli) ist das Tramnetz bereits viel stärker als heute.</p>		
92	Verkehr		Gast	<p>Hochbahn über dem Birsig im Leimental</p> <p>Analog der seit Jahrzehnten erfolgreich in Betrieb stehenden Hochbahn über der Wupper im deutschen Wuppertal, könnte man das Leimental mit einer leistungsfähigen Hochbahn über dem Birsig erschliessen. Ein Bau von Therwil bis nach Basel</p>	4	1

wäre ohne zusätzlichen Landverbrauch wohl realisierbar. Auf das Tram könnte so verzichtet werden. Das frei werdende Tramtrasse könnte als dritte Strassenspur dem Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Idee ist nicht neu. Das heisst aber nicht, dass sie deswegen nicht nochmals unter Berücksichtigung der heutigen technischen Möglichkeiten durchdacht werden sollte.		
keine dritte Autospur Eine sehr interessanten Vorschlag. Eine solche Hochbahn sollte auch das Ziel haben, mehr Personen von der Strasse auf die Schiene zu bringen --> weniger Verkehr. Dann braucht es keine dritte Autospur, sondern könnte für Naherholung genutzt werden. Da die Strasse sowieso nicht überall dem Tram entlang geht, wäre eine dritte Autospur nicht überall realisierbar.		
Keine dritte Autospur Vielleicht ist die Idee interessant um die Kapazität des Trams (Schnellspur) zu erhöhen. Aber nur keine neue Autospur.		

5.2.4 Massnahmen zum Thema Tangentialbusse

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
18	Verkehr	S	Tangente	<p>Tangentialbuskonzept</p> <p>Folgende sechs neue Tangentialbuslinien werden eingeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bus 91 (Flüh - Allschwil - Bahnhof St. Johann): Diese Linie bietet eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann, Allschwil und Flüh. Die französische Gemeinde Neuwiller erhält einen direkten Anschluss an das schweizerische Busnetz. - Bus 92 (Bhf. St. Johann - Reinach - Arlesheim): Entspricht weitgehend der bestehenden Linie 64 vom Bachgraben nach Arlesheim. Eine Anpassung und Beschleunigung der Linie erfolgt durch eine neue Routenführung im Abschnitt Allschwil - Haltestelle Spitzwald. Der nicht mehr bediente Abschnitt wird durch andere Buslinien und die verlängerte Tramlinie 8 übernommen. - Der Bus 93 (Basel - Hégenheim - Buschwiller) ist eine neue direkte Verbindung von Basel (Schifflände) und Buschwiller. - Bus 94 (Blotzheim - Allschwil - Reinach - Dornach): Im Abschnitt Allschwil - Dornach zusätzliche Linie zur Linie 64 (bzw. 92) mit Verlängerung nach Frankreich. Diese Linie bringt eine Verbesserung der Erreichbarkeit Allschwils, des vorderen Leimentals und des Birstals aus Richtung Frankreich. - Bus 96 (Münchenstein - Bottmingen - Biel-Benken): Neue Buslinie über die Bruder-holzstrasse für bisher wenig vom ÖV erschlossenes Gebiet. Die tangentialen Verkehrsbeziehungen zwischen den grösseren, bedienten Gemeinden werden damit erleichtert und gefördert. - Bus 98 (Dornach / Arlesheim - Liestal): Verbindet das Birstal direkt mit Liestal (nicht via Basel SBB) und reicht über den ELBA Perimeter hinaus. Die Fahrzeit ist vergleichbar mit der S-Bahn Verbindung über Basel SBB, die Route ist jedoch attraktiver und v.a. für den Freizeitverkehr auf dem Gempenplateau interessant. <p>Biel-Benken direkt mit dem Zentrum von Basel verbinden</p> <p>Eine grosse Schwäche des heutigen Busnetzes im Leimental ist, dass die von der Linie 60 bedienten Gebiete in Biel-Benken</p>	23	1

und Oberwil keine direkte Verbindung mit dem nachfragestärksten Reiseziel hat - dem Zentrum von Basel. Biel-Benken ist heute die einzige grössere Gemeinde der nahen Stadtglomeration, welche über keine Direktverbindung mit Basel verfügt. Sogar das deutlich kleinere Schönenbuch besitzt eine solche - erfolgreiche und rege genutzte - Direktverbindung. Nicht zu vergessen ist auch der ganze westliche Teil von Oberwil, dessen Bewohner nur mit Umsteigen nach Basel gelangen können.

Grob geschätzt fahren 40% der Fahrgäste der Linie 60 aus Richtung Biel-Benken via Linie 34 nach Basel, weitere 40% via Linie 10 (mit Umsteigen entweder in Oberwil oder in Bottmingen). Nur ein geringer Teil von geschätzten 20% führt ab Bottmingen weiter Richtung Münchenstein - Muttenz.

Dies bedeutet für den Grossteil der Fahrgäste ein zusätzliches Umsteigen, verbunden mit allen bekannten Nachteilen (Warten, z.T. bei Kälte, häufig, v.a. in den Spitzenzeiten nur knapp eingehaltene Anschlüsse, immer wieder auch gebrochene Anschlüsse (insbesondere die Linie 10 aus Richtung Stadt nach Bottmingen ist in Spitzenzeiten regelmässig verspätet), am Sonntag bei jedem zweiten Kurs lange Umsteigezeiten etc.).

Aus der fehlenden Direktverbindung resultiert für Biel-Benken ein nota bene vergleichsweise sehr schlechter Modal-Split (verglichen mit den anderen grösseren Gemeinden der inneren Agglomeration).

Aus diesen Gründen schlage ich als Lösung vor, statt mit der heutigen Linie 60 (resp. der Linie 96 des von Rapp vorgeschlagenen Konzepts) Biel-Benken mit einer Buslinie zu bedienen, die eine direkte Verbindung mit Basel sicherstellt. Dafür drängt sich die Linie 34 auf, welche heute in Bottmingen endet, und ohne grösseren Aufwand nach Biel-Benken verlängert werden kann (bei gleichzeitiger Verkürzung der Linie 60 bis Bottmingen, allenfalls bis Oberwil). Die Bedienung könnte analog zu der vor einigen Jahren nach Riehen verlängerten Linie 34 gestaltet werden. Ob eine Stichfahrt der verlängerten Linie 34 nach Bottmingen zu jeder Tageszeit nötig ist, wäre zu prüfen (allenfalls kann durch eine Belassung der Linie 60 auf dem Abschnitt Bottmingen - Oberwil die Verbindung mit dem Umsteigeknoten Bottmingen gewährleistet werden).

Durch eine solche Direktverbindung mit dem nachfragestärksten Reiseziel der Region Basel kann erwartet werden, dass der Modal-Split der Gemeinden Biel-Benken und Oberwil signifikant gesteigert wird, mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt wie auch dem Verkehrssystem.

Biel-Benken direkt mit dem Zentrum von Basel verbinden, Details zur konkreten...

Folgend einige Details zur konkreten Ausgestaltung des Vorschlages, Biel-Benken direkt mit dem Zentrum von Basel zu verbinden.

Betriebliche Massnahme 1: Verlängerung der Linie 34 von Bottmingen nach Biel-Benken im 15-Minuten-Takt (d.h. jeder zweite Kurs führt weiter nach Benken Brücke)

Fahrplantechnisch ideal ist im Tagesverkehr eine direkte Fahrt von Binningen nach Oberwil ohne Stichfahrt zur Haltestelle Bottmingen.

Die Verbindung von Oberwil zur Haltestelle Bottmingen wird durch jeden zweiten Kurs weiterhin sichergestellt.

Die Verbindung von (Biel-Benken -) Oberwil nach Bottmingen und weiter Richtung Muttenz wird durch die auf den Abschnitt Oberwil - Bottmingen - Muttenz begrenzte Linie 60 sichergestellt (siehe Massnahme 2).

Im Abendverkehr, sobald vom 7,5-Minuten-Takt (zwischen Riehen und Bottmingen) auf den 15-Minuten-Takt umgestellt wird, verkehren alle Busse mit Stichfahrt zur Haltestelle Bottmingen.

				<p>Durch die Verlängerung der Linie 34 erhalten Fahrgäste aus Biel-Benken und Oberwil eine Direktverbindung nach Binningen Kronenplatz - Dorenbach - Lyss/Universität - Schifflande - Claraplatz - Wettsteinplatz - Riehen Habermatten/z.T. Riehen Dorf. Für die Fahrgäste der verlängerten Linie 34 aus Biel-Benken und Oberwil bieten sich zusätzlich insb. folgende Umsteige-Punkte an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oberwil auf die Linie 10 nach Basel Heuwaage - Theater/Barfusserplatz - Binningen Hohle Gasse auf die heutige Linie 2 nach Basel SBB - Basel Schützenmattstrasse auf die Linie 6 nach Basel Heuwaage - Theater/Barfusserplatz <p>Die Taktfolge der verlängerten Linie 34 auf dem Abschnitt Bottmingen - Biel-Benken entspricht dem heutigen Fahrplan der Linie 60 auf diesem Abschnitt.</p> <p>Eingesetzt werden Gelenkbusse. Vorausgesetzt, dass auf der heutigen Linie 60 zukünftig ebenfalls Gelenkbusse eingesetzt werden, ergibt sich bei Wegfall der Linie 60 auf diesem Abschnitt praktisch keine Mehrbelastung bei den Betriebskosten der verlängerten Linie 34.</p> <p>Betriebliche Massnahme 2: Verkürzung der Linie 60 auf den Abschnitt (Schweizerhalle -) Muttenz - Oberwil. Damit bleibt es weiterhin möglich, für Fahrten von Biel-Benken in Richtung Haltestelle Bottmingen - Muttenz bei optimalen Anschlüssen in Oberwil von der verlängerten Linie 34 auf die Linie 60 umzusteigen.</p> <p>Bauliche Massnahmen: Notwendig würde das Aufstellen von Billettautomaten an den Haltestellen entlang der Strecke Bottmingen - Biel-Benken. Ansonsten keine baulichen Massnahmen notwendig.</p>		
				<p>Korrektur</p> <p>Korrektur zu diesem Abschnitt:</p> <p>"Fahrplantechnisch ideal ist im Tagesverkehr eine direkte Fahrt von Binningen nach Oberwil ohne Stichfahrt zur Haltestelle Bottmingen.</p> <p>Die Verbindung von Oberwil zur Haltestelle Bottmingen wird durch jeden zweiten Kurs weiterhin sichergestellt."</p> <p>Es sollte heissen:</p> <p>Die Verbindung von *Binningen* zur Haltestelle Bottmingen wird durch jeden zweiten Kurs der Linie 34 weiterhin sichergestellt.</p>		
28	Verkehr	W	Bestand	<p>Tangentiale Hochleistungsbuslinie 48</p> <p>Die Linie 48 wird neu direkt geführt und verbindet ein P+R an der Grenze zu Hégenheim und Allschwil mit Basel direkt (über die Parkallee) und weitgehend störungsfrei vom motorisierten Verkehr. Diese Linie soll in einer ersten Etappe bereits per 2014 ganztägig betrieben werden. Für die Beschleunigung diese Linie sind insbesondere folgende Massnahmen notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neues Bustrasse auf der Parkallee in Allschwil - Umbau, Bus- und Tramhaltestelle beim Kirchplatz in Allschwil - Buswendeplatz und Endhaltestelle im Bereich Allschwil Grenze - Diverse Beschleunigungsmassnahmen <p>Zudem sollen neue Gelenkbusse eingesetzt werden.</p>	17	
46	Verkehr	W	Bestand	<p>Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60</p>	13	1

				Die innere Tangente (Linie 60) wird ähnlich wie die äussere Tangente (Linie 64, s. entsprechende Massnahme) sukzessive weiterentwickelt. Neue Fahrzeuge und grössere Anpassungen werden erst mittelfristig (ab ca. 2020, in Abstimmung mit weitere Veränderungen am städtischen BVB-Netz) nötig.		
48	Verkehr	S	Bestand	<p>Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64</p> <p>Die Linie 64 wird direkt - und nicht wie die Tangentiallinien heute teils mit Umwegen durch die Quartiere - geführt. Die Linie verbindet die meisten Entwicklungsschwerpunkte möglichst direkt und mit nur wenigen Unterwegshalten. Ein dichter, störungsfreier Takt und eine geschlossene Transportkette ist das Ziel. Hierzu werden wo nötig zeitliche (Buspriorisierung mittels Ampeln) oder räumliche Eigentrassees (Busspuren) hergerichtet. Als entsprechende Schlüsselmassnahmen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau des Zubringers Bachgraben für die ÖV-Priorisierung auf der Hegenheimerstrasse (Bemerkung: ähnliche Massnahmen wie der Zubringer Allschwil, jedoch mit dem Ziel den ÖV zu priorisieren) - Rück- und Umbau der Hegenheimerstrasse in Basel (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse - Einrichten von Busspuren auf dem Hegenheimermattweg in Allschwil - Ausbau des Herrenweg in Allschwil mit Busspuren - Ausbau der Langmattstrasse in Oberwil - Rück- und Umbau der Bahnhofstrasse in Therwil (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse - Umbau und Buspriorisierung auf der Brugger- und auf der Sternenhofstrasse in Reinach <p>Weitere Massnahmen, welche auf dieser Achse getroffen werden sollen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschleunigungsmassnahmen im Bereich St. Johann, auf der Baslerstrasse / Gartenweg in Allschwil und in Oberwil - Busspuren zur ÖV-Priorisierung auf der Binnigerstrasse in Allschwil, auf der Birsigtalstrasse in Reinach und auf der Reinacherstrasse in Therwil - Kreiselausfahrt unter Licht im Bereich Dornachbrugg-Bahnhof Dornach - Diverse weitere Massnahmen an Haltestellen <p>Die Haltestellen erhalten eine hohe Qualität, so dass das Warten dort nicht mehr stört. Zwischen 6 und 24 Uhr fährt mindestens alle 15 Minuten ein Bus. Zudem sollen neue Gelenkbusse eingesetzt werden.</p>	13	3
				<p>Nicht vergolden!</p> <p>Die Linie ist sehr zweckmässig. Ob alle Detail-Baumassnahmen nötig sind, sollte sorgfältig erwogen werden. Linie erst einrichten und betreiben und erst dann Baumassnahmen durchführen, wenn sie sich als unumgänglich erweisen.</p>		
				<p>Gemischtwarenladen</p> <p>Tangentiale Hochleistungsbuslinie gute Massnahme - Rest genau zu prüfen.</p>		
24	Verkehr	S	Kombi	<p>Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36)</p> <p>Die Linie 36 muss hierarchisch so eingeordnet sein, dass sie von denselben Prioritäten wie eine Tramlinie profitiert. Dazu sind in gewissen Fällen Infrastrukturmassnahmen nötig (Eigentrasseierung).</p>	19	
				<p>Eigentrasse systematisch prüfen</p> <p>Ich begrüsse die Idee von Eigentrasseierung (wo notwendig). BogotlÁ hat so auf eine relativ kostengünstige Art ein jahrzehntelanges Verkehrs-Chaos überwinden können. Natürlich in Kombination mit dichtem Fahrplan.</p>		

5.2.5 Massnahmen zum Thema S-Bahn Birseck

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
10	Verkehr	S	Tangente	Verdichtung S3 (Basel - Aesch) Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt (oder sogar 10'-Takt) verdichtet.	29	1
	Verkehr	W	Bestand	Verdichtung S3 (Basel - Aesch) Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt (oder sogar 10'-Takt) verdichtet.		
27	Verkehr	W	Bestand	Wendegleis Aesch Damit zwischen Basel und Aesch eine Taktverdichtung zum 15'-Takt umgesetzt werden kann, wird in Aesch ein Wendegleis erstellt: Ein neues Durchfahrts-Gleis 1 wird erstellt und das Gleis 2 wird als Wendegleis genutzt.	18	1
				Überfällig Die Verdichtung des Taktes der S3 ist meines Erachtens längst überfällig - sowieso auch im Hinblick auf eine "Stadtbahn" mit mehr Haltestellen...		
56	Verkehr	S	Bestand	Anpassung Signaltechnik S-Bahn Birseck Auf der S-Bahn im Birseck wird die Signaltechnik angepasst, damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können.	11	

5.2.6 Massnahmen zum Thema Velowege für die Freizeit

Eine der Massnahmen stammt hier aus dem Themengebiet „Landschaft“, wurde aber ,da thematisch passend, hier zugeordnet.

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
12	Verkehr	W	Tangente	Ausbau Velonetz in Abstimmung Freiraumkonzepte Insbesondere entlang der Gewässer werden attraktive Alltags- und Freizeitrouten für den Veloverkehr in Abstimmung mit Freiraumkonzepte umgesetzt.	26	1
				Attraktiveren der Fahrradwege Die Möglichkeit mehr Teilnehmende zum Umsteigen aufs Fahrrad zu bewegen, sollte verstärkt angegangen werden. Dazu braucht es attraktive und sichere Fahrradwege. Es gibt genügend Beispiele von Städten in Holland und Nord-Deutschland, wo der Fahrradverkehr ein beträchtliches Volumen an Personen "befördert". Nach diesen Vorbildern sollte ein durchgängiges Fahrradnetz von der Stadt in die Agglomeration aufgebaut werden. Mit gelben Linien am Strassenrand ist es jedoch nicht getan. Es braucht eigene Wege (Strassen) für die Fahrradfahrer, denn nur damit kann Sicherheit oder wichtiger Sicherheitsgefühl entstehen, welches nötig ist um mehr Teilnehmende für das Fahrrad zu gewinnen. Für das Fahrrad als Transportmittel spricht nebst der Volksgesundheit und der Reduktion der Umweltbelastung (Abgase, Feinstaub, Lärm) auch der geringere Platzbedarf. Der Flächenbedarf einer Person im Auto (in Bewegung, inkl. Abstände) beträgt 115m2 während die eines Fahrradfahrers nur 10 m2 beträgt. (Quelle: umwelt 3/2012, Bundesamt für Umwelt BAFU). Von den geringeren Kosten für den Ausbau eines Fahrradnetzes im Vergleich zu neuen Autostrassen ganz zu schweigen.		

14	Verkehr	W	Bestand	<p>"Voies vertes"</p> <p>Zwischen den Siedlungskernen werden Velowege direkt geführt. Hauptstrassen werden wo nötig Velogerecht umgebaut. "Voies vertes" sind hingegen Routen in der Agglomeration, die wichtige Quell- und Zielorte entlang reizvoller Landschaften, Pärke und Gewässer verbinden. Folgende Anpassungen werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlegung der nationalen Jura-Route (Route 7) im Abschnitt Basel Stadt - Ettingen über das Bruderholz mit Anschluss vom Bahnhof SBB über das Gundeldinger Quartier: - Vervollständigung der Höhenroute mit Aussicht und "Berg-Gefühl" bis ins Basler Stadtgebiet - Verbesserung der Wahrnehmbarkeit und Zugänglichkeit der Birsig als Identitätsmerkmal im Leimental - Schaffung einer Freizeitpromenade entlang des Birsig in den Abschnitten ausserhalb Siedlungsgebiet zwischen Oberwil und Rodersdorf für den Fuss- und langsamen Veloverkehr - Aufwertung des Birsig in den Siedlungsgebieten Binningen, Bottmingen, Oberwil und Biel-Benken als attraktive Bewegungs-Achse und Identitätsträger in den Ortszentren - Förderung der Fusswegverbindung entlang der Birs im Abschnitt Basel Stadt bis Aesch - Langfristige Sicherung der durchgehenden Fusswegeverbindung auf beiden Seiten der Birs unter Ausschluss von Veloverkehr - Schaffung von attraktiven Velo-Durchgangsverbindungen in den Hanglagen des Birstals - Verlegung der übergeordneten Veloachsen auf die Ortsstrasse Münchenstein-Arlesheim-Dornach und auf die Hangkante oberhalb Reinacherheide und Heiligholz (Achse Dornacherweg-Krummenrainweg-Austrasse) - Aufwertung der Veloverbindung Allschwil-Binningen - Ausbau einer Velospur auf der Verbindungsstrasse Allschwil - Binningen - weitere Anpassungen bei kleineren Gemeinden: Neuwiller, Metzlerlen, Flüh, u.a. 	25	3
				<p>Sichere Velowege</p> <p>Das Umsteigen aufs Velo setzt sichere Fahrstrecken voraus.</p>		
29	Landschaft	W	Tangente	<p>Freizeitrouten / Aufwertung Freiraumachsen entlang Gewässer</p> <p><i>Entlang der Birs und dem Birsig sowie deren Nebengewässer bieten sich ideale Korridore für Alltags- und Freizeitrouten, die direkte Verbindungen einerseits und die Erschliessung attraktiver Erholungsräume andererseits ergeben. Entlang dieser Gewässer soll eine lückenlose Langsamverkehrsverbindung von den dichten Siedlungsgebieten in die offene Landschaft führen. Mit der Massnahme soll das oftmals kanalisierte Wegesystem zwischen eingezäuntem Landwirtschaftsland und Ufergehölzgürtel entlang der Gewässer aufgelockert und qualitativ gestaltet werden. Es sollen direkte Bezüge zum Gewässer, aber auch zum Umland hergestellt werden.</i></p>	17	
				<p>Nur mit Einschränkungen</p> <p><i>keine Zugänge mit Motorfahrzeugen.</i></p> <p><i>Die Uferverschmutzung der leicht zugänglichen Gewässer wie etwa die Birs zwischen Aesch und Münchenstein ist enorm und Ökologisch sowie Optisch verwerflich.</i></p>		
				<p>Gewässer</p>		

Entlang der Birs und des Birsig besteht bereits der ideale Korridor für an das Wasser gebundene Wildtiere, welche durch die vorgeschlagene Massnahme ihres Lebensraums beraubt und durch die Störungen vertrieben würden. Bitte auch an die Natur und diejenigen Menschen denken, die ohne teure Infrastruktur in der Stille mit der nötigen Rücksicht das Naturerlebnis suchen!

ruhige Gewässerabschnitte

Grundsätzlich begrüsse ich diese Idee. Allerdings soll stets auch genügend unzugängliche gewässerabschnitte geplant werden, da einmal zugelassenes Publikum kaum mehr wegzubringen ist & gewisse Wirbeltiere Ruhe brauchen.

5.2.7 Übrige Massnahmen der drei Teams

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
1	Verkehr	W	Bestand	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.	49	1
				vielseitig Die Haltestelle könnte echt zum Knotenpunkt werden - vor allem wenn eine direkte Verbundung aus den Ergolz- und Birs-ecktälern geschaffen wird!		
	Verkehr	W	Tangente	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
				Top-Idee Echte Superidee mit Anbindung an bestehendes Netz		
	Verkehr	S	Kombi	S-Bahnhaltestelle Morgartenring Eine neue S-Bahnhaltestelle im Bereich Morgartenring wird erstellt.		
2	Verkehr	F	Bestand	ÖV-Priorisierungs-Massnahmen Der strassengebundene ÖV wird grundsätzlich priorisiert, d.h. er erhält eigene Bus- oder Tramspuren oder zumindest eigene Zeittrassen im Mischbetrieb (Bevorzugung mittels Ampeln), wo keine räumliche Trennung möglich ist. Diverse noch genau zu definierende ÖV-Priorisierungsmassnahmen werden in der Stadt Basel sowie im städtischen Agglomerationsraum umgesetzt. Die Fahrplanstabilität und insgesamt die Attraktivität des ÖV werden so erhöht.	47	4
	Verkehr	F	Kombi	ÖV-Priorisierungs-Massnahmen Der strassengebundene ÖV wird grundsätzlich priorisiert, d.h. er erhält eigene Bus- oder Tramspuren oder zumindest eigene Zeittrassen im Mischbetrieb (Bevorzugung mittels Ampeln), wo keine räumliche Trennung möglich ist. Diverse noch genau zu definierende ÖV-Priorisierungsmassnahmen werden in der Stadt Basel sowie im städtischen Agglomerationsraum umgesetzt. Die Fahrplanstabilität und insgesamt die Attraktivität des ÖV werden so erhöht.		
16	Verkehr	W	Tangente	Attraktive Velo-Abstellplätze bei ÖV Haltestellen und auf Firmenarealen An allen Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs sowie an wichtigen Ziel- und Quellorten (öffentliche Gebäude, Firmenareale) werden überdachte, diebstahlsichere und rasch zugänglich Veloabstellplätze installiert bzw. ausgebaut.	24	

35	Verkehr	W	Tangente	<p>Tramverlängerung Allschwil Süd (Linie 8) Die Tramlinie 8 wird zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil Süd entlang des Herrenwegs / Ofenstrasse verlängert. Diese Massnahme wird in Abhängigkeit zur Siedlungsentwicklung im Quartier Ziegelei / Bim Chrüz umgesetzt und ist als alternativer Ast zum Tram Letten denkbar.</p>	16	
				<p>Lieber Busse auf dieser Route Busse wären auf dieser Route völlig ausreichend. Viel wichtiger ist die alternative Verlängerung der Linie 8 bis Allschwil Dorf (oder falls das nicht geht zumindest Binningerstrasse), damit es endlich ein direkte Verbindung zum Bahnhof SBB gibt.</p>		
37	Verkehr	S	Kombi	<p>Tramverlängerung Bottmingen (Linie 2) Die Tramlinie 2 wird bis nach Bottmingen verlängert.</p>	16	
40	Verkehr	W	Bestand	<p>B+R-Anlagen Im gesamten Perimeter (ländlicher Raum und städtischer Agglomerationsraum) werden an regional bedeutenden Tram- und Bushaltestellen Veloabstellplätze ausgebaut und nach Bedarf mit Steckdosen und Schliessfächer für Helme usw. ergänzt.</p>	15	
				<p>Ungern Bei den Preisen welche heute für ein Fahrrad oder E-Bike bezahlt werden müssen, stellt man dieses ungern in einem unbewachten Velostaender ab. Ein besserer velotransport aus den Vororten in die Stadt wäre wünschenswert und würde sicher genutzt. Gratis wäre noch besser.</p>		
				<p>Gesamtkonzept Da der Gesamtverkehr zunehmen wird, muss man natürlich auch die Kapazitäten und die Attraktivität von und für Velofahrer ausbauen. Stromanschlüsse finde ich gut, da dies zukünftig noch viel viel mehr verwendet werden wird.</p>		
41	Verkehr	W	Tangente	<p>Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee Eine neue S-Bahnhaltestelle im Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt.</p>	15	2
	Verkehr	S	Bestand	<p>Neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee Eine neue S-Bahnhaltestelle im Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt.</p>		
44	Verkehr	F	Tangente	<p>Innerstädtische Entflechtung Sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Velofahren sowie verkehrsberuhigte Zonen werden innerorts geschaffen.</p>	14	
				<p>"Chaos" funktioniert gut Eine Entflechtung ist problematisch. Wenn Fussgänger in Unterführungen oder auf Brücken gezwungen werden, ist das abschreckend für den Langsamverkehr. Gemischter Verkehr führt zu gegenseitigem Respekt und viel weniger aggressivem Verhalten der stärkeren Teilnehmer. Das Chaos auf dem Platz vor dem Bahnhof SBB in Basel hat sich entgegen allen frühen Befürchtungen sehr gut bewährt.</p>		
45	Verkehr	S	Kombi	<p>Tramverlängerung Aesch Die Tramlinie in Aesch wird bis zum Bahnhof Aesch verlängert.</p>	13	
52	Verkehr	W	Bestand	<p>Schwachstellen- Erhebung und Schwachstellenbehebung im Langsamverkehr</p>	12	

				Bei der Umsetzung von Tempo 30 Zonen und im Umfeld der Kernzonen sollen die Gemeinden Schwachstellen im Fuss- und Velowegenetz systematisch erheben und beheben.		
58	Verkehr	W	Tangente	Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Aesch Die Ortsdurchfahrt in der Gemeinde Aesch wird verkehrsberuhigt.	10	1
68	Verkehr	F	Bestand	Verkehrsberuhigung Oberwilerstrasse, Allschwil Die (kantonalen) Hauptverkehrsstrassen werden wo möglich aus den engen, historisch gewachsenen Siedlungskernen in dynamische Siedlungsbereiche verlegt. In Allschwil wird die Ortsdurchfahrt (Oberwilerstrasse) für den Durchgangsverkehr gesperrt und rückgebaut. Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen können geschaffen werden. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung durch den ausgebauten Herrenweg (siehe auch Massnahme "Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64").	9	
				Sehr guter Vorschlag! Ich unterstütze diese Idee voll und ganz. Über die Oberwilerstrasse wird sehr viel Durchgangsverkehr in den alten Dorfkern geleitet, der nur einspurig ausgebaut ist und zusätzlich Bus- und Tramverkehr verkraften muss. Mit dem Ausbau des ÖVs (zusätzliche Busse? Verlängerung der Tramlinie 8 bis zur 6er Tram Endstation Allschwil Dorf?...?) wird dieser sensitive Bereich um den alten Dorfkern herum ohnehin zusätzlich belastet. Zusätzlichen Verkehr von der Oberwilerstrasse könnte definitiv nicht mehr aufgenommen werden.		
72	Verkehr	W	Tangente	Verkehrsberuhigung Ortszentrum Dornach Das Ortszentrum der Gemeinde Dornach wird verkehrsberuhigt.	8	
77	Verkehr	W	Bestand	Neues Regionalbusangebot (mit Systemknoten Flüh) Die Beschleunigung der Regio-Tramlinie im Leimental (s. Beschleunigung Tramlinie 10) lässt eine Reisezeit Basel SBB-Flüh von ca. 27 Minuten zu, womit die Regionalbuslinien im hinteren Leimental erhalten optimale Anschlüsse in Flüh und Basel SBB erhalten. Neuwiller kann mit einer neuen Buslinie Flüh-Schönenbuch erschlossen werden. Schönenbuch könnte ebenfalls mit einer Reisezeit von ca. 24 Minuten mit dem Bahnhof Basel SBB direkt verbunden werden. Für Hofstetten und Metzerlen-Burg ist ein neues Angebotskonzept vorgesehen. Zudem könnte eine neue Linie nach Altkirch eingeführt werden (optional). Ein attraktiverer Taktfahrplan mit systematischeren Anschlüssen wäre auch für Pfeffingen möglich, indem die Strecke geändert wird: Pfeffingen-Bahnhof Aesch-Aesch Dorf (mit optimalen Umsteigemöglichkeiten in Aesch an und von der S3).	7	
81	Verkehr	W	Bestand	Temporäre Sperrung der Neuweilerstrasse, Biel-Benken Bei Biel-Benken Zollübergang soll geprüft werden, ob die Neuweilerstrasse temporär gesperrt werden soll: Werktags zu den Pendlerzeiten (z.B. 6.00 bis 9.00, 16.00 bis 19.00 Uhr und/oder an Feiertagen. Eine allfällige Sperrung müsste zusammen mit der Gemeinde Neuwiller im Zusammenhang mit einer denkbaren Buslinie und einem Ausbau der Veloverbindungen betrachtet werden.	6	
				weitere Einschränkungen notwendig Dies funktioniert nur wenn der Umwegverkehr ausgeschlossen wird. Die Grenzgänger müssen über ihre Firmen verpflichtet werden, den		

				<p>ÖV zu benutzen und ihre Autos in Frankreich oder Deutschland stehen zu lassen. Die notwendigen Parkplätze müssen von ihren Herkunftsländer zur Verfügung gestellt werden, welche Ja auch steuerlich profitieren. Es sollte unmöglich sein, dass die Leute ihre Autos in der Quartierstrassen unserer Doerfer abstellen und so unseren Lebensraum zuparken.</p>		
82	Verkehr	W	Bestand	<p>Einrichten einer Mobilitätsfachstelle Eine Mobilitätsfachstelle zur Mobilitätsberatung von Firmen und Gemeinden soll eingerichtet oder eine vorhandene Stelle mit zusätzlichen Ressourcen versehen werden. Unternehmen sollen im Bereich Mobilitätsmanagement unterstützt, aber auch verpflichtet werden.</p>	5	
91	Verkehr	F	Kombi	<p>Flächendeckende Aufwertung der Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet Es werden verschiedene neue Strassen gebaut. Um die Hierarchie des Netzes umzusetzen, ist es unumgänglich, dass jedes neue Netzelement (u.a. Tunnel Allschwil und Binningen, Anpassung Erschliessung Arlesheim, Strasse Reinach Süd) durch flankierende Massnahmen begleitet wird. Eine flächendeckende Aufwertung und eine siedlungsorientierte Umgestaltung der Strassenräume (u.a. mit Verkehrsberuhigung) in diesen Gebieten werden vorgenommen. Ansonsten können sich diese neuen Netzelemente kontraproduktiv auswirken, sprich ein erhöhtes MIV Vorkommen hervorrufen.</p>	4	
				<p>noch mehr Beton? mehr Strassen, mehr Verkehr = diese alte Binsenwahrheit hat sich noch immer erfüllt</p>		
96	Verkehr		zu Gast in ELBA	<p>Generell vom Gas weg Alle sind langsamer unterwegs. Damit sind Begegnung u. Verständnis unter Menschen (u. mit Natur) sowie Umsteigen (Verkehrsmittel) viel einfacher. Die Regio wird eine Tempo 15 Zone im Durchschnitt aller, die unterwegs sind! (in der Regio zurückgelegte km geteilt durch gesamte Wegzeit) Was es dafür braucht?z.B. in Quartieren in Teilen von Gemeinden (z.B. Hanglagen) überall beginnen und ausprobieren - zum Vergleich: manchmal liegt Schnee, alles wird langsam, leise, sanft, beschaulich ... also z.B. 20 cm Schnee-Decke verordnen. Dies könnte mit Chip in den Autos gelöst werden, wenn sie über eine Grenze fahren...</p>	4	1
99	Verkehr	F	Bestand	<p>Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Münchenstein Die (kantonalen) Hauptverkehrsstrassen werden wo möglich aus den engen, historisch gewachsenen Siedlungskernen in dynamische Siedlungsbereiche verlegt. In Münchenstein wird die Ortsdurchfahrt zur Begegnungszonen rückgebaut. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung durch eine neue Hauptverkehrsstrasse im Talboden (Tramstrasse / Industrie-strasse) (siehe auch Massnahme "Ausbau Münchenstein, Talstrasse und Tramstrasse").</p>	3	
103	Verkehr	F	Tangente	<p>Verkehrsberuhigung (Flankierende Massnahme zur stadtnahen Strassentangente) Es wird eine neue Strassentangente gebaut (siehe Massnahme "stadtnahe Strassentangente"). Als Konsequenz werden die Binnerstrasse in Oberwil sowie die Reinacherstrasse in Münchenstein verkehrsberuhigt (Begegnungszonen / Tempo 30 Zonen). Damit kann die Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes sowie des strassengebundenen ÖV reduziert werden.</p>	2	
				<p>Grenzübergänge aus dem Elsass ins Leimental schliessen!</p>		

Das sehr starke Verkehrsaufkommen im Leimental stammt zu einem grossen Teil von den Arbeitnehmern aus dem nahen Elsass (Schweizer und Franzosen). Warum müssen wir (und auch Allschwil) unser Strassennetz für diese Verkehrsteilnehmer teuer ausbauen? Warum muss unsere wertvolle Natur für den geplanten Ausbau geopfert werden? Frankreich profitiert von überdurchschnittlich hohen Fiskaleinnahmen, weil viele gutes Geld in der Region Basel verdient und in F versteuert wird. Es ist daher nicht falsch, wenn Frankreich selbst dafür sorgt, dass diese Arbeitnehmer auf schnellen Verkehrswegen ihre Arbeitsplätze erreichen.

Die Franzosen sollen den Verker in den granznahen Ortschaften mittels Ausbau der bestehenden Verkehrsachse zwischen Ferrette und Saint-Louis in eine Schnellstrasse mit Anschluss an die Nordtangente leiten. Die Kosten sind erfahrungsgemäss nicht so hoch wie in der Schweiz und fallen auch nicht zulasten des Baselbietes. Aufgrund einer Kosten/Nutzen-Analyse dürfte wohl Frankreich einem Staatsvertrag zustimmen, der den Verkehrs- und Einkommenfluss berücksichtigt. Damit dieseer Idee Nachachtung verschafft werden kann, müssten werktags die Grenzübergänge für den Autoverkehr geschlossen werden. Die Franzosen sind ja auch nicht zimperlich, wenn's um Umsetzen von Vorhaben geht.

5.2.8 Neue Massnahmen zum Thema Verkehr

Die Teilnehmenden formulierten 19 neue Massnahmen zum Thema Verkehr: Acht Massnahmen zum Thema MIV; sieben Massnahmen zum Thema ÖV; Vier Massnahmen befassen sich mit dem Thema Velo.

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
31	Verkehr		Snowdy	<p>Fahrradweg zwischen Therwil und Reinach</p> <p>Therwil und Reinach sind durch das Chäppeli von einander getrennt. Das tönt harmlos, als Fahrradfahrer ist es jedoch ein gröberes Hindernis. Fahrradfahrer sind Ausgangs Therwil nur durch einen gelben Streifen vom 80 km/h fahrenden motorisierten Verkehr getrennt. Das ist sehr unangenehm; die wenigen Fahrradfahrer, die das auf sich nehmen, sprechen für sich. Im Moment kann man nur über grössere Umwege diese Strasse umgehen. Will man dem Langsamverkehr ein Gewicht geben, soll man ihm auch eigene Wege geben. An dieser Stelle wäre das sehr nötig. Denn im Moment sind Fahrradwege oft so angelegt, dass man als Fahrradfahrer mit grösseren Umwegen schon verkehrsberuhigt ans Ziel kommt. Dabei wir davon ausgegangen, dass der Fahrradfahrer es nicht eilig hat; dass er gar nicht den schnellsten Weg nehmen will, denn sonst würde er ja mit dem Auto gehen...</p> <p>Gerade die umgekehrte Denkweise müsste sich endlich breit machen. Der Mensch benutzt ein Fortbewegungsmittel nur, wenn es ihm etwas nützt. Entweder es macht ihm mehr Spass oder er ist schneller damit oder flexibler. Er benutzt es nicht, wenn es keinen Spass macht, wenn er grosse Umwege fahren muss oder wenn er sich rechts stehen gelassen fühlt.</p>	17	
38	Verkehr		Gast	<p>Freies Parken in Frankreich, wenn das Tram/der Bus benutzt wird</p> <p>Die Feinverteilung in Frankreich erfolgt traditionell mit dem Auto oder Tram/Bus. Das werden wir nicht ändern (können). Deswegen der Vorschlag: Die grenznahen ÖV-Linien werden nach Frankreich verlängert. An den französischen Haltestellen</p>	16	1

			<p>sind grosse (!) Parkgelegenheiten einzurichten, deren Nutzung im Fahrschein eingeschlossen ist oder gleich frei ist. Das entlastet das Schweizer Strassennetz ausreichend, um den Neubau von Strassen überflüssig zu machen. Die Kosten sind deutlich geringer als jede Massnahme in der Schweiz. Der Betrieb durch die Schweizer Seite ermöglicht saubere Einbindung.</p> <p>Die Tram- und Buslinien müssen entsprechend gestärkt werden (Takt und Fahrzeit).</p>		
39	Verkehr	cwagner	<p>S-Bahn Ring: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach</p> <p>Mögliche Route: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach (-Muttentz-Grenzach-Riehen-Weil am R.-St.Louis)</p> <p>Der Ring ist immer ein Instrument, das Zentrum zu umfahren und Tangentialverbindungen zu verstärken. Ob sich dies in der Agglo Basel lohnt wäre noch zu ermitteln. Der Vorteil liegt klar in der Vernetzung der Agglo-Ausläufer und den sich daraus ergebenden Umsteigemöglichkeiten in der Peripherie. Die Verbindung Dornach-Reinach-Therwil über Oberwil bis Allschwil würde aber schon mit dem heutigen Bevölkerungsstand rege genutzt.</p> <p>Dies müsste nicht zwingend eine S-Bahn sein sondern ist auch als Tramverbindung denkbar.</p>	16	1
			<p>Nicht dringlich</p> <p>Diese S-Bahn wäre zwar einer Autobahn-Südumfahrung vorzuziehen. Der Verkehr vom Elsass ins Birstal dürfte sie aber wohl ebensowenig rechtfertigen, wie die Autostrasse. Dort wird meist bloss ein rascherer Zugang via H18 zur Autobahn in die Schweiz gesucht, der sich mit einer Anbindung von Allschwil an die Nordtangente viel sinnvoller erreichen lässt.</p>		
			<p>Grenzgänger</p> <p>Die S-Bahn würde Sinn machen wenn der Grenzgaengerverkehr durch entsprechende Massnahmen (Parkplätze in F/ D) verpflichtend eingeführt würden. Diese Parkplätze zum Beispiel auf den alten Kiesgruben in Hegenheim (anstatt Motocross) müssten natürlich eine Anbindung an den ÖV haben, z.B. S-Bahn.</p>		
			<p>Durchschneidet das Land</p> <p>Auch eine Tramlinie durchschneidet das Land wie eine Strasse. Der LandverbrUch wäre enorm und fordert die Zersiedelung.</p>		
			<p>Zu viel des "Guten"</p> <p>Auch eine S-Bahn würde die Zersiedlung fördern.</p>		
			<p>Nicht zielführend</p> <p>Wenig bis gar kein Nutzen für sehr viel Geld!</p>		
55	Verkehr	Gast	<p>E-Bike-Begünstigung</p> <p>Förderung von Velo- und E-Bike-Verkehr durch geeignete Radrouten. Der Aktionsradius per Fahrrad wird immer grösser, das Fahrrad als Verkehrsmittel immer schneller. Grössere Berufspendlerstrecken sind mit diesem Verkehrsmittel möglich, was weniger kurvenreiche, direktere Verbindungen und eine Entflechtung vom Fussgängerverkehr bedingt.</p>	12	
			<p>Basel - Veloregion</p> <p>Attraktive und sichere Routen fördern das Umsteigen vom Auto aufs Velo</p>		
62	Verkehr	Snowdy	<p>Umfahrung Dorenbachkreisel für Fahrradfahrer</p>	10	

			<p>Der Dorenbachkreisel ist der Alptraum eines Fahrradfahrers und trotzdem unumgänglich, will man vom Leimental nach Basel oder zurück. Der Dorenbachkreisel ist der Grund weshalb ich mit meinen Kinder (10 + 11 Jahre) noch nie mit dem Fahrrad in der Stadt war (wir wohnen in Therwil), und ich weiss, dass es noch vielen anderen Vätern so geht. Deshalb mein Vorschlag einen eigenen Fahrradweg entlang der Birsig zu führen, dem Zoo (Binningerstrasse) entlang und unter dem Dorenbachviadukt durch.</p> <p>Dadurch und mit weiteren Verbesserungen am Fahrradnetz könnten sicher diverse Teilnehmende zum Umsteigen aufs Fahrrad bewegt werden.</p>		
70	Verkehr	Joseph haering	<p>Gratis ÖV Anstelle Millionenschwerer Strassenbauvorhaben muss meiner Meinung nach auch der Gratis ÖV zur Sprache gebracht werden. Auch der Fahrradtransport wäre verbesserungswürdig. Das würde sicher viele anregen den ÖV mehr zu benutzen.</p>	9	1
85	Verkehr	Gast	<p>Allschwil - Basel: Direkte Verbindung (Tunnel?) vom Hegenheimermattweg zum St. Johanntunnel In Verbindung mit einem Ausbau des Hegenheimermattwegs könnte das eine sehr wertvolle, "neue" Verkehrsachse sein, die die davor und darüber liegenden Gebiete entlastet.</p>	5	
86	Verkehr	Gast	<p>Vollanschluss Autobahn H18 Aesch Mit einem Kreisel würde nebst einem direkten Anschluss für die Pfeffinger Wohnbevölkerung Richtung Basel und somit einer Entlastung der Hauptstrasse Aesch, auch für mehr Sicherheit gesorgt. Ein allfälliger Bau (an dem keiner mehr glaubt) des Muggenbergtunnels würde dieser Kreisel nicht im Weg stehen!</p>	5	
			<p>Ausführen bitte ! Schliesse mich dem obigen Beschrieb an !</p>		
87	Verkehr	Clemens. Huber	<p>Schnellzüge halten in Dornach / Arlesheim So wie in Liestal oder Rheinfelden viele Schnellzüge halten, sollten in Dornach auch die Schnellzüge halten.</p>	5	
			<p>S-Bahn Dazu wird die S-Bahn ausgebaut. Nicht die Schnellzüge durch zusätzliche Halte verlangsamen!</p>		
92	Verkehr	Gast	<p>Hochbahn über dem Birsig im Leimental Analog der seit Jahrzehnten erfolgreich in Betrieb stehenden Hochbahn über der Wupper im deutschen Wuppertal, könnte man das Leimental mit einer leistungsfähigen Hochbahn über dem Birsig erschliessen. Ein Bau von Therwil bis nach Basel wäre ohne zusätzlichen Landverbrauch wohl realisierbar. Auf das Tram könnte so verzichtet werden. Das frei werdende Tramtrasse könnte als dritte Strassenspur dem Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Idee ist nicht neu. Das heisst aber nicht, dass sie deswegen nicht nochmals unter Berücksichtigung der heutigen technischen Möglichkeiten durchdacht werden sollte.</p>	4	1
			<p>keine dritte Autospur Eine sehr interessanten Vorschlag.</p>		

			<p>Eine solche Hochbahn sollte auch das Ziel haben, mehr Personen von der Strasse auf die Schiene zu bringen --> weniger Verkehr. Dann braucht es keine dritte Autospur, sondern könnte für Naherholung genutzt werden.</p> <p>Da die Strasse sowieso nicht überall dem Tram entlang geht, wäre eine dritte Autospur nicht überall realisierbar.</p>		
			<p>Keine dritte Autospur</p> <p>Vielleicht ist die Idee interessant um die Kapazität des Trams (Schnellspur) zu erhöhen. Aber nur keine neue Autospur.</p>		
93	Verkehr	Gast	<p>Durchstich Anschluss Aesch</p> <p>Baut endlich den Durchstich zwischen Autobahnanschluss H18 und Pfeffingerring, dann wird die lästige Stausituation im Berufsverkehr gelöst und eine sichere Verkehrssituation geschaffen.</p>	4	
			<p>Sinnvoll</p> <p>Diese Massnahme wäre sehr sinnvoll und relativ einfach umzusetzen, da keine Wohngebiete tangiert werden. Die Unfallhäufigkeit würde sicher abnehmen und der Verkehrsfluss würde sich verflüssigen sowie das Dorfzentrum Aesch entlastet. Nachteile sehe ich gerade keine.</p>		
			<p>Verkehrsbehinderung</p> <p>Für die flüssige Abnahme des MIV mit Destination Ettingen eine sehr wichtige und dringliche Massnahme!</p>		
94	Verkehr	Brera1	<p>Bus 61 im Viertelstunden-Takt (ganztags)</p> <p>Zur besseren Erschliessung des Binninger Plateaus als beliebtes Naherholungsgebiet sollte der Bus 61 vom Kronenplatz aus Richtung Oberwil (auch am Wochenende) regelmässiger verkehren. Ideal wäre ein durchgängiger Viertelstundentakt, so könnte man die am Wo-Ende an den Strassen entlang parkierten Autos verringern und auch unter der Woche würden wohl mehr Anwohner rund ums Binninger Plateau auf den Bus umsteigen. (Einkauf im Mühlematt, etc).</p>	4	
95	Verkehr	Brera1	<p>Umsteigen von Tram 2 auf Bus 61 am Kronenplatz Binningen</p> <p>Seit dem Umbau und der Verlegung der Endhaltestelle vom Tram 2 am Binninger Kronenplatz weg vom Strassenkreisel hat sich der Umsteigeweg auf den Bus 61 merklich verlängert und ist mit der zweifachen Strassen-Ueberquerung wesentlich gefährlicher geworden.</p> <p>Die zum Teil sehr knappen Umsteigezeiten stellen für ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder etc. ein Problem dar. Das Tram braucht jeweils fast eine Minute, bis es um den Kreis rumgefahren ist und die Passagiere endlich aussteigen können (+ Run auf den Bus).</p> <p>Es wäre allen gedient, wenn das Tram kurz nach der Einfahrt in die Endschleife kurz anhalten könnte und die Passagiere direkt in Richtung Strasse und Fussgängerstreifen aussteigen könnten und erst dann die Schleife zu Ende fahren würde fürs erneute Einsteigen.</p>	4	
102	Verkehr	exabrain	<p>KOMBI: Neuer Verbindungstunnel Oberwil <> Reinach-Nord, Stärkung ÖV-Linien Birsig-/Leimental</p> <p>Zwischen Oberwil-Zentrum (T-Kreuzung Therwiler-/Bottmingerstrasse) und dem H18-Anschluss soll eine neue tunnelgeführte 2- oder 3-spurige Strasse führen (anstelle Südumfahrung). Sozusagen als Verlängerung der Allschwilerstrasse (Oberwil). Diese würde die neuralgischen Punkte in Bottmingen und Therwil (Kreisel / Bahnhöfe) entlasten.</p> <p>Gleichzeitig könnten die tangentialen ÖV-Linien auf den bestehenden Trassen, Bottmingen <> Münchenstein und Therwil <> Reinach, gestärkt werden (Busspuren, aber auch Veloverbindung).</p>	3	1
106	Verkehr	Gast	<p>Ampelabstimmung der rot/grün-Phasen</p>	2	

			Viele Städte kennen es, die optimierten rot/grün-Phasen an den Ampeln um einen durchgängigen flüssigen Verkehr sicherzustellen. Stattdessen vertraut man auf dem neuralgischen Abschnitt zwischen Autobahnanschluss Basel-City und Bahnhof SBB/Heuwaage-Viadukt auf die individuellen Schaltungen der jeweiligen Ampeln. Es wäre schön wenn mittels sinnvoller Taktung der rot/grün-Phasen der Verkehr auf dieser Achse flüssig gehalten wird - hierzu wäre eine Abstimmung der verschiedenen Ampeln anzustreben. Würde aber auch bedeuten, dass das Tram nicht mit absoluter Priorität beim Grosspeter behandelt wird.		
			Genau in diesem Abschnitt besteht schon eine Grüne Welle, welche aufgrund der geometrischen Beziehungen nicht perfekt funktionieren kann.		
108	Verkehr	Gast	Schnellbus Dornach-Arlesheim - Gempen - Nuglar - Liestal Eine direkte Verbindung zwischen Birstal und Ergolzthal als schnellere Alternative zur S3.	1	
109	Verkehr	Chris	Expresstram X10 Eine Tram-Schnellverbindung ins Leimental wird eingeführt: Die Tramlinie 10 wird mit einem Expresstram X10 ergänzt. Dieses Expresstram soll das heute bestehende Trasse mit benutzen. Expresstrams bedienen nur die Orts-Haltestellen. Expresstrams sollen an den Haltestellen NormaleTrams überholen (wie bei den Zügen).	1	
111	Verkehr	Chris	Leimen-Velo-Tag (2x Jahr) Es sollen zwei Autofreie Sonntage pro Jahr eingeführt werden (Frühling + Herbst).	1	
112	Verkehr	Chris	Road-Pricing Es soll eine automatisch-gemessenes Verusacher-Gebührensysteem eingeführt werden.	1	

5.3 Massnahmen zum Thema Siedlung

Es existieren 13 Massnahmen zum Thema Siedlung. 12 Massnahmen stammen von der Teams , eine neue Massnahme wurde von einem Teilnehmenden erstellt.

5.3.1 Massnahmen zum Thema Siedlungsverdichtung

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
8	Siedlung	W	Bestand	Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten Attraktive und dichte Stadt- und Quartierzentren werden um die bestehenden oder künftig bedeutenden Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Hier werden eine hohe Dichte und eine starke Nutzungsdurchmischung angestrebt. Ein breites Grundangebot (Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen), ergänzt durch ein je nach Quartier spezifisches Nutzungsangebot (kulturelle Nutzungen, Sportanlagen, Schulen) soll entwickelt werden. Die Umsetzung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes um die Stadt- und Quartierzentren ist ebenfalls von grosser Bedeutung.	31	3

25	Siedlung	W	Bestand	<p>Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen Verbreitete Strassen mit Alleen sollen wichtigen Siedlungsgebieten in der Agglomeration eine städtische Qualität verleihen. Die bestehenden Gebäude sollen bis auf weiteres bestehen bleiben können und allfällige Umwidmungen auf Vorplatz- und Vorgartenbereiche beschränkt werden. Die heute mässig dichten, lockeren Bebauungen entlang dieser Hauptverkehrsachsen werden in der ersten Bautiefe sukzessive durch dichtere Bauweise und nach Möglichkeit auch gemischtere Nutzung ersetzt. Im Umfeld der verbreiterten Hauptstrassenräume hinter der ersten Bautiefe werden auch die heute mässig dicht bebauten W2-Zonen (2 Geschosse) verdichtet (jeweils ca. 150 Meter ab Hauptstrasse oder ÖV-Knotenpunkt), in dem neu drei Geschosse zulässig sind.</p>	19	2
				<p>Grossstadt Leimenstadt unerwünscht Diese Massnahme ist für den genannten Zeithorizont nicht realistisch und für die Siedlungsentwicklung weder notwendig noch wünschenswert.</p>		
				<p>Patentlösung Verdichtung? In die Höhe bauen scheint mir sinnvoll, aber bitte mit entsprechendem naturnahem Grün im Umfeld. Verbreiterte Strassen zu welchem Zweck?</p>		
				<p>Sorgen sind berechtigt. Wir brauchen mehr Bäume und Büsche. Nimm Atlanta als... Mehr Hochhäuser. Günstigere Wohnungsmieten. Mindestanzahl Bäume und Grünfläche pro Haus. Unterirdische Parkplätze. ÖV-Ausbau. Nicht so viel EFH's. Und etwas mehr grüne Ideen.</p>		
36	Siedlung	W	Kombi	<p>Massgeschneiderte Verdichtung Im Raum ELBA werden je nach Lage und Kontext unterschiedliche Verdichtungsformen umgesetzt: - Urbane Verdichtungsformen in den zentralen Siedlungsgebieten (Grossformen, Hochhäuser, Blockränder) - Dichte suburbane Verdichtungsformen an den Rändern der Kernagglomeration (u.a. Reihenhäuser und Punkthäuser mit EG-Wohnungen mit eigenem Garten) - Suburbane Verdichtungsformen im Agglomerationsgürtel (Reihenhäuser, Doppel Einfamilienhäuser)</p>	16	2
				<p>Verdichtung unter Flugschneisen In der ganzen ELBA-Thematik wird die ausgeblendet, dass ein wesentlicher Teil des Gebiets von Flugverkehr betroffen ist. Weit grössere Gebiete als das Kleinfeld in Allschwil sind massiv von Fluglärm belastet, auch wenn die (larken) Schweizer Lärmgrenzwerte noch nicht überschritten sind. Mit zunehmendem Flugverkehr und zunehmender Siedlungsdichte nimmt auch das Gruppenrisiko im Falle eines Flugunglücks zu.</p>		
				<p>Verdichtung um jeden Preis? Hand aufs Herz, wer lebt gerne in einer verdichteten Siedlung und was heisst "massgeschneidert"? Verdichtung wird als Patentlösung gegen Landschaftsverschleiss propagiert, was auf der einen Seite sicher zutrifft und von Fall zu Fall auch zu unterstützen ist. Aber wer wird in den verdichteten Siedlungen wohnen und werden diese Menschen am Morgen trotzdem durch eine singende Amsel geweckt oder doch eher durch die WC-Spülung des Nachbarn? Bitte die psychosozialen Auswirkungen einer Verdichtung zuerst untersuchen, bevor neue Probleme wie Ghetto-Siedlungen geschaffen werden. Eine massgeschneiderte Verdichtung erfordert unbedingt naturnahe Ausgleichsflächen.</p>		

Verdichten darf nicht zubauen heissen

Der Begriff "verdichtet Bauen" darf nicht nur bedeuten, jede Baulücke in den Gemeinden mit Gebäuden aufzufüllen. Denn so gehen die letzten kleinen Trittstein-Grünflächen verloren, die noch existieren. Diese Kleinstgrünflächen (Rasen, Wiese, kleine Hecken, alte Bäume), die wahrscheinlich nicht nur in Reinach bei neuer Überbauung von Parzellen immer unwiderbringlich verloren gehen, sind wichtig für die Wohnqualität. Denn sie dienen als Sofort-Erholungsgebiet in der Siedlung. Zur Gewährleistung einer hohen Wohnqualität bei immer stärkerer Einschränkung der Mobilität der alternden Bevölkerung benötigen wir für die nächsten 20-30 Jahre dichte Bebauung mit viel Aussenraum. Das lässt sich mit Hochhäusern einfach umsetzen. Als Beispiel sei der Surbaum in Reinach genannt: 3 Hochhäuser stehen in einem grosszügigen Park mit schattenspendenden Bäumen. Bebauung dieser Art ist ebenfalls verdichtet, denn auch so kann man neuen Wohnraum schaffen. Zusätzlich müssen Tiefgaragen realisiert werden, die auch die Besucherparkplätze enthalten. Mit diesem Konzept, nennen wir es "maximale Höhe für maximalen Aussenraum" entstehen grosse unversiegelte (lebendige!) Flächen. Durch diese unversiegelten, grünen Flächen lösen sich verschiedene Probleme der Siedlung von selbst: 1. Entlastung der Kanalisation von Regenwasser und Regulation des Mikroklimas durch wirklich unversiegelte Fläche; 2. Schaffung von Begegnungsräumen; 3. Erhalt von ökologischer Ausgleichsfläche für Vernetzung innerhalb der Siedlung; 4. Erhalt von gefahrenarmen (Autoverkehr) Spiel- und Bewegungsräumen zur ganzheitlichen Entwicklung unserer Kinder. Mit cleverer Schallisolierung der Fussböden/Wände und versetzten Balkons für optimalen Lichteinfall in der daruntergelegenen Wohnung wird das Wohnen in allen Etagen attraktiv. Verglasung nach den Empfehlungen der Schweizerischen Vogelwarte Sempach stellen sicher, dass Vögel, die die grosszügigen, naturnahen Aussenraumanlagen auch zu schützen wissen, nicht gefährdet werden. Zusätzlich haben solche Quartiere einen weiteren Vorteil: sie lassen sich leichter zurückbauen und renaturieren, wenn die Bevölkerungszahl durch Überalterung wieder sinkt. Für die damit verbundenen (versteckten) Kosten, die auf zukünftige Generationen zukommen, sollten schon jetzt Rücklagen gebildet werden. Unsere Generation und die unserer Vorfahren hat aus biologisch hochwertigem "Naturland" biologisch minderwertiges (weil versiegeltes und an Arten verarmtes) Bauland gemacht. Dabei wurde finanzieller Gewinn generiert, aber kein Ausgleich in der Natur geschaffen. Es ist dringend notwendig, zu erkennen, dass Geld aufgewendet werden muss, um a) späteren Rückbau zu ermöglichen und b) Natur-Ausgleich zu schaffen. Mit Naturland meine ich keine Dachbegrünung mit 5cm Substrat oder Rasengittersteine auf dem Parkplatz, sondern echten, gleichwertigen Ausgleich, der an einem anderen Ort in der Nähe zur Aufwertung von Natur führt z.B.: ein Reservat im Wald, das für den Menschen geschlossen ist. Dafür sind Teile des finanziellen Gewinnes, der generiert wird, zu verwenden.

Blockrandbauten und höhere Bauwerke

Verdichten ist ok, entlang von Hauptverkehrsachsen aber wenn möglich in Blockrandbauten mit lärmgeschütztem (grünen) Innenhof. Insgesamt braucht es sicher in den Verdichtungsbereichen den Mut zu höheren Gebäuden (weg von EFH - hin zu MFH) mit entsprechend grösserem Teil grüner Aussenbereiche. Nicht sehr inspiriert finde ich die im Beispiel vorgestellte geometrisch ausgerichtete Bauweise von Reihen und DoppelEFHs. Das kann für einzelne in sich geschlossene Gebiete durchaus ok sein, nicht jedoch als flächendeckende Vision.

5.3.2 Massnahmen zum Thema Umgang mit Gewerbegebieten

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
22	Siedlung	W	Bestand	<p>Transformationsgebiete Industrie- und Gewerbe-Branchen oder schlecht genutzte Areale unter anderem im Birstal, im Raum Allschwil, in Saint-Louis, im Dreispitz und im Quartier Mühlematt werden umgenutzt: In diesen Arealen werden neue Wohnungen erstellt und neue Arbeitsplätze angesiedelt. Diese Gebiete werden durch zusätzliche Tram-, S-Bahn- und Bushaltestellen sowie neue Hauptstrassenräume effizient erschlossen. Dornach Apfelsee und Arlesheim Widenhof sind Beispiele von Transformationsgebieten, welche mit einer neuen S-Bahnhaltestelle sehr gut erschlossen werden können. Das Quartier Mühlematt kann durch die Verlegung der Haltestelle Häslimatt besser erschlossen werden: Es sollen bei den bestehenden Überführungen zwei neue Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse geschaffen werden. Das Umfeld um die neuen Haltestellen soll zudem verdichtet werden.</p> <p>Verdichtung und Umnutzung ist problematisch. Mühlematt Oberwil. die noch vorhandenen Freiräume zwischen Oberwil und Therwil müssen erhalten bleiben. Die Gewerbe und Industriezone darf nicht ausgeweitet werden. Wir haben gesehen wohin das führt. Die Ansiedlung der Grossverteiler, Migros, Coop Magashop, Coop Bau, Aldi, 2x Denner, 2 tankstellenshops auf engstem Raum, Mac Donalds, usw. führt zu Stosszeiten zum Verkehrskollaps. Dazu kommen die vielen Gewerbebetriebe in welchen bis in die Nacht gearbeitet wird. Dies wiederum zieht Verkehr an, durch welchen die Wohnqualität der angrenzenden Quartiere beeinträchtigt wird. Der noch vorhandene ländliche Charakter soll erhalten bleiben. Eine Verdichtung der Bausubstanz ist abzulehnen.</p> <p>Genau... Ich sehe es wie der Vorgänger. In der heutigen Zeit ist dieses Gebiet Oberwil-Therwil via Mühlematt völlig überflutet von Verkehr. Staus, gefährliche Situationen und dergleichen wechseln sich jeden Tag ab. Die örtlichen Betrieben sowie MC Donald und Tankstellen ziehen zudem auch in der Nacht viele Autos an, was wiederum zu Verkehrsaufkommen führt.</p> <p>Tramdepot quo vadis? und wie kommen dann die Trämmer zur Arbeit?</p>	21	1
54	Siedlung	W	Tangente	<p>Publikumsintensive Einrichtungen Der Verkehr, welcher durch publikumsintensive Einrichtungen generiert wird, soll gesteuert werden. Über Fahrtenmodelle</p>	12	

				im Rahmen konkreter Entwicklungsplanungen wird sichergestellt, dass insbesondere mittelstarke verkehrsintensive Einrichtungen in Oberwil/Therwil sowie in Allschwil nicht zu starke verkehrsintensive Einrichtungen werden. Hierzu werden entsprechende Schwellenwerte bspw. bezüglich der Anzahl Parkplätze oder der generierten Fahrten neu definiert. Die Gröszenordnung für diesen Schwellenwert dürfte bei 500 Parkplätzen oder 4000 Fahrten/Tag liegen.	
80	Siedlung	W	Tangente	<p>Förderung der Clusterbildung und räumlichen Spezialisierung</p> <p>In den Teilräumen des ELBA-Perimeters soll eine räumliche Spezialisierung in den Gewerbe- und Industriegebieten gefördert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Teilraum Basel West/Allschwil/Saint-Louis und insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Bachgraben soll auf die Life Sciences-Industrie ausgerichtet werden. - In Teilraum Birseck sind die vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete so zu positionieren, dass sie als Standort für wertschöpfungsintensive Unternehmen des 2. Sektors sowie gegebenenfalls vor- oder nachgelagerter Unternehmen aus dem 3. Sektor attraktiv sind. In Ergänzung dazu sind auch der (alternative) Gesundheitsbereich zu fördern bzw. für bereits heute bestehenden Institute in diesem Bereich (z.B. Birshofklinik, Regionalspital Dornach, Lukas Klinik, Ita Wegman Klinik) sowie vor- und nachgelagerte Einrichtungen (Praxen, Gesundheitsberatung usw.) gute Rahmenbedingungen zu schaffen. - Für den Teilraum Vorderes Leimental sind die Standortfaktoren auf die Bedürfnisse des Dienstleistungssektors und Detailhandels auszurichten. Im Vordergrund steht dabei das Gebiet Mühlematt. <p>Als nächster Schritt sollen detaillierte Förderungskonzepte für die genannten Schlüsselbranchen erarbeitet werden.</p>	6
				<p>Planwirtschaft nach altkommunistischem Modell</p> <p>Ökonomisch dümmmer geht's nimmer!</p> <p>Was geschieht, wenn ein Wirtschaftszweig serbelt? Arbeitsplatzverluste konzentrieren sich auf eine Region, zum Leid der betroffenen Gemeinden, welche die Steuereinbussen zu verkraften haben.</p> <p>Jene Region, die verkehrs-, emissions- oder lärmintensive Wirtschaftszweige beherbergen darf, bedankt sich für die reduzierte Lebensqualität.</p> <p>Gemeinden, die wertschöpfungsintensive Wirtschaftszweige zugeteilt erhalten, dürfen auf grössere Steuereinnahmen hoffen, die sie im kantonalen Finanzausgleich wieder abgeben dürfen.</p> <p>Und Wirtschaft wie Gemeinden werden von der Regierung noch mehr bevormundet.</p>	

5.3.3 Übrige Massnahmen der drei Teams

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
4	Siedlung	W	Kombi	<p>Siedlungsbegrenzung Die künftige Siedlungsentwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden. Klare Siedlungsbegrenzungslinien werden festgelegt.</p> <p>Bevölkerungswachstum Die Bevölkerung wächst grossteils nur durch die Einwanderung und durch die Ausdehnung unserer Industrie und Gewerbe. Die folgen dieses tun's sind täglich sichtbar. Mehr Verkehr, Gedränge in der Verkehrsmitteln im Gartenbad in den Spitälern (Ambulatorien), es führt auch zu mehr Infrastruktur, Schulen, Wasserverbrauch, Energieverbrauch, mehr öffentlichen Ausgaben, mehr und neue Steuern. Dies wird oft begründet mit der Erhaltung unseres Wohlstandes. Das Wohlfühlen bleibt auf der Strecke. Ich bin nicht dafür, dass sich die Stadt Basel bis nach Rodersdorf im Westen und nach Liestal im Süden ausdehnt. Nord und Ost sind durch die Landesgrenzen begrenzt. Die masslose Einwanderung hat viel mehr negative Einflüsse als positive. Ich will keine Schweiz mit 10 Millionen Einwohnern.</p>	36	6
13	Siedlung	W	Bestand	<p>Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren Die verloren gegangene Funktion der Kernzonen als zentrale Orte soll soweit möglich wiederhergestellt werden. Zentralörtliche Nutzungen (u.a. Versorgungsinfrastrukturen) werden wieder vermehrt in den Kernzonen angesiedelt. Die Struktur dieser Gebiete wird erhalten und punktuell zeitgemäss erneuert. Insbesondere die Verweilqualität soll erhöht werden. Die Kernzonen werden deshalb vom motorisierten Verkehr nach Möglichkeit entlastet und mit Tram und/oder Bus gut erschlossen. Zudem werden diese Zonen mit den angrenzenden Quartieren mit Fussgängerzonen oder Begegnungszonen (Tempo 20) verbunden.</p> <p>Kein Umgehungsverkehr Mit diesen Massnahmen wird der Verkehr nur in die Aussenquartiere verlagert, was auch nicht wünschenswert ist. Sinnreicher wäre die Einführung von Fussgängerzonen (20 Km/h) in den Kerndörfern und in der Umgebung von Schulen. Das würde die Lebensqualität und Sicherheit, auch der Kinder erheblich erhöhen.</p> <p>Wohin mit dem Verkehr? Wohin fliesst der Verkehr, wenn die Kernzonen entlastet werden? Entweder in die Aussenquartiere oder auf die grüne Wiese, was auch nicht wünschenswert ist. Deshalb Zustimmung zu Joseph Härings Vorschlag!</p>	26	1
51	Siedlung	W	Tangente	<p>Verdichtungsgebiete entlang gut erschlossener Achsen Innere Verdichtungsgebiete und bestehende Bauzonenreserven - insbesondere entlang gut erschlossener Achsen in den stadtnahen Gemeinden - werden genutzt.</p>	13	
73	Siedlung	W	Tangente	<p>Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen Die heute bereits bestehenden hochwertigen Hangwohnlagen insbesondere im Birstal, im Vorderen Leimental, im Bereich Allschwil sowie in Biel-Benken und Hofstetten werden gesichert. Nur in Ausnahmefällen werden punktuelle Verdichtungen</p>	8	

				zugelassen. In diesen Gebieten werden zudem die Siedlungsränder und die Übergänge zur Landschaft klarer gestaltet.	
				nicht mehr Hangwohnlagen überbauen Allenfalls könnten die bestehenden und überbauten Hangwohnlagen sensible verdichtet werden	
				Keine Verdichtung und keine Grossbauten an Hanglagen Hanglagen liegen in der Regel nicht an Verkehrsachsen, sondern werden über andere Quartiere erreicht. Würden Hangwohnlagen verdichtet, gäbe es in den darunter liegenden Wohngebieten viel mehr Durchgangsverkehr. Grössere, vor allem höhere Bauten würden die darunter liegenden Quartiere optisch "erdrücken". Also vor allem die darunter liegenden Quartiere würden eine Verminderung der Wohnqualität erfahren. Hanglagen grenzen meist an die unbebaute Landschaft an. Am Siedlungsrand sollte sich die Bebauung auflockern. Gartenflächen um Wohnhäuser schaffen einen fliessenden Übergang zur Landschaft, worin sich auch Wildtiere (Vögel, Amphibien, Insekten, Fledermäuse etc.) aufhalten und Nahrung finden können. Ein Verdichtungsgürtel um Ortschaften herum schliesst die Siedlung ein und die Natur aus mit dem Effekt, dass die verdichteten lebenden Menschen immer mehr dazu gezwungen werden, ihren Siedlungsraum erholungshalber zu verlassen. Das wiederum bedeutet Mehrverkehr.	
				Gartenanlagen naturnah gestalten ich stimme dem Kommentar von Gast zu. Meine Ergänzung: der naturnahen Gestaltung von Gartenflächen in der Siedlung wird bis jetzt zu wenig Beachtung geschenkt. Ganz besonders im Übergang zur umgebenden Landschaft am Siedlungsrand sollten Gartenanlagen naturnah gestaltet werden.	
89	Siedlung	W	Tangente	Bauzonen-Arrondierungen Es werden Siedlungsränder definiert, an denen kleinere Arrondierungen (flächige Ergänzungen) der Bauzone zulassen werden. Dies betrifft insbesondere das Siedlungsgebiet in Aesch Richtung Westen, in Reinach, in Binningen und Oberwil am Hang, in Therwil, Ettingen, Witterswil, Bättwil, Hofstetten, Leymen, Biel-Benken, Neuwiller, Schönenbuch, Hégenheim sowie in Hésingue.	4
				Siedlungsränder Flächige Ergänzungen der Bauzonen an gut erschlossenen Standorten sind in Ordnung, aber nur unter der Voraussetzung, dass an weniger gut erschlossenen Standorten ebenfalls arrondiert wird, und zwar in Form von Auszonungen z.B. an sehr steilen Lagen, an Waldrändern, etc.	
98	Siedlung	W	Tangente	Massvolle Ergänzungsflächen Längerfristig werden moderate Siedlungserweiterungen vorgenommen. Diese sind im Bereich Wohnen in Reinach, in Ettingen und in Allschwil vorgesehen. Für Gewerbenutzung sind moderate Erweiterungen des Siedlungsgebiets in Aesch Nord, in Witterswil sowie in Allschwil Bachgraben und für Mischnutzungen in Saint-Louis und in Oberwil geplant.	3
				Ettingen Ettingen ist sehr kompakt und kennt keine Zersiedelung. Am östlichen Siedlungsrand wären massvolle Ergänzungsflächen sinnvoll.	
				Was heisst moderat? Siedlungserweiterungen, lies Einzonungen, nur in Kompensation gegen Auszonungen an weniger gut erschlossenen Lagen	

oder besonders wertvollen Naturstandorten.

5.3.4 Neue Massnahmen zum Thema Siedlung

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
107	Siedlung		Chris	Einkaufen im Dorf (nicht in Randzonen) Einkaufen nahe beim Wohnen. Einkaufszentren ausserhalb Wohnzonen vermeiden (Einkaufsverkehr vermeiden).	2	

5.4 Massnahmen zum Thema Landschaft

17 Massnahmen der drei Teams befassen sich mit dem Thema Landschaft. Fünf neue Massnahmen kamen durch Teilnehmende hinzu.

5.4.1 Massnahmen zum Thema Aufwertung / Zugänglichkeit Flussräume

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
11	Landschaft	W	Kombi	Aufwertung des Birsigraums Entlang des Birsigs wird ein durchgehender gewässernaher Weg erstellt. Stadtnah soll der Birsigraum mit dem Zoo verknüpft, die Ufer abgestuft werden. Zwischen Binningen und Bottmingen soll die Ufervegetation ergänzt und vergrössert, die Ufer abgestuft werden. Zwischen Bottmingen und Oberwil werden Sichtbezüge zum Birsig sowie die Verknüpfung des Birsigraums mit den noch vorhandenen Offenland und Grünflächen vorgesehen verknüpft. Im hinteren Birsigraum ist die Erhaltung der Offenlandfläche zentral. Hier werden der Birsig ausgeweitet und Gesteinspakete für eine Verbesserung der Gewässerdynamik vorgesehen.	27	
				Dog Walk Der Weg zwischen Oberwil und Therwil Richtung Biel-Benken am Bisig entlang wird vorwiegend zum "Gassi führen" der Hunde benutzt. Nicht alle Hundehalter haben Robi Dog Säcke dabei mit den. bekannten folgen.		
				attraktiver Weg, wo machbar sehr einverstanden mit der Aufwertung. Unten, wo der Birsig teils (noch) durch Tunnel fliesst, weniger prioritär als oberhalb.		
				gewässernahe Wege und Intensivierung der Erholungsfunktion Hier gilt Selbes zu beachten, wie beim Birsuferweg dargelegt. Darüber hinaus 1. Keine Intensivierung der Erholungsnutzung ohne gleichzeitiges Auffangen des Wertverlustes für die Natur. 2. Etablierte Rückzugsgebiete belassen und neue Revitalisierungen z.T. der Erholungsnutzung übergeben. 3. Bei unvermeidbarem Nebeneinander von Naturschutz und Erholung vorher (!) die vorhandenen Lebensgemeinschaften		

				erfassen. Die Sicherung der Überlebensbedürfnisse dieser Lebensgemeinschaften muss im Nutzungskonzept sichergestellt sein, damit keine Arten durch die Erholungsnutzung unwiederbringlich aussterben.	
17	Landschaft	W	Bestand	<p>"Das Erwachen des Birsig"</p> <p>Der Birsig soll zwischen Biederthal/Rodersdorf und Oberwil/Therwil zugänglich und erlebbar gemacht werden. Ein durchgehender Uferweg für den Fuss- und Veloverkehr wird realisiert. Dieser soll eine attraktive Achse im Sinne einer Promenade für den langsamen Freizeitverkehr und die Naherholung bilden. Die bereits bestehenden Wegfragmente in Rodersdorf und Leymen können in diesen neuen Uferweg einbezogen werden.</p>	24
				<p>toll</p> <p>muss gemacht werden</p>	
				<p>Erlebbar und naturnah</p> <p>Damit der Birsig zu einem Erlebnis wird, muss er in Rodersdorf aus dem Kanal befreit werden und für neue Bedürfnisse mehr Platz haben. Die Erholungsfunktion darf nicht zur Belastung des Birsigs werden (Abfall, Lärm, Störung der Tiere, Brutvögel usw.)</p>	
				<p>Veloweg sinnvoll?</p> <p>Bin skeptisch gegenüber einem Gemisch aus Fussgängerinnen und Velofahrern - müsste deutlich räumlich getrennt sein, sonst wird es mit zunehmender Verwendung von E-Bikes zu zunehmenden Gefahrensituationen kommen.</p>	
20	Landschaft	W	Bestand	<p>"Berg und Fluss"</p> <p>Einerseits wird der Birsig zwischen Biel-Benken und Therwil mit direkter Zugänglichkeit zum Wasser, Sitz- und Spielmöglichkeiten und andererseits der Bernhardberg mit attraktiven Wegen und Aussichtspunkten aufgewertet.</p>	22
				<p>Unnötig</p> <p>Der Birsig zwischen diesen beiden Gemeinden ist schon recht gut erschlossen. Attraktive Aussichtspunkte ziehen nur Mehrverkehr aus der Stadt an. Wenn überhaupt dann nur für Fussgänger und Velofahrer zugänglich</p>	
				<p>Sicher nicht unnötig</p> <p>Nur aus Angst vor Mehrverkehr sollte man Landschaftsaufwertende Massnahmen nicht für unnötig erklären. Ich glaube der Vorblogger ist auch nicht gegen die Massnahme.</p>	
				<p>Lokal begrüßenswert</p> <p>Eine örtlich begrenzte Aufwertung der Gegend zwischen Tennisplätzen und Bernhardsberg (Zugang zum Birsig) sowie eine attraktivere Gestaltung des Bernhardsbergs, ev. mit Aussichtsplattform, könnte die bereits heute starke Benutzung im Winter (bei geschlossener Schneedecke) ergänzen. Da der Birsig wichtig ist auch als Lebensraum für Tiere, sollte die öffentliche Nutzung nur einen klar eingegrenzten Bereich umfassen. Es braucht ein nebeneinander von intensiv genutzten Freizeiträumen und NICHT genutzten Bereichen (ohne bachnahen Wege).</p>	
26	Landschaft	W	Kombi	<p>Aufwertung des Birsraums</p> <p>Entlang der Birs wird ein durchgehender gewässernaher Weg erstellt. Die Zugänge zu diesen Gewässern werden zudem verbessert und die Verweilplätze aufgewertet. Wo möglich wird die Ufervegetation ergänzt und vergrössert. Zudem wird,</p>	19

<p>wo möglich, der Flussbereich ausgeweitet, dies vor allem zum Bräglinger Park hin. Eine Ergänzung und Erweiterung der Reinacher Heide, die Schaffung von Blickachsen zur Birs hin ist ebenfalls vorgesehen.</p>	
<p>Problematische leichte Zugänglichkeit Ich habe schon andernorts darauf hingewiesen. Leichte Zugänglichkeit führt zu Mehrverkehr und unerwünschten parkierereien. Der angrenzende Flussraum wird uebernutzt, vertrampelt, abgelebt, mit Folgen für Pflanzen und Tierwelt. Die Folgen sind Lagerplätze, Feuerstellen und liegendebliebener Unrat. Selbst gesehen zwischen Aesch und Reinach.</p>	
<p>Nutzung möglich machen Eine bessere Nutzung der Birs sollte möglich gemacht werden. Ich finde das Begrüssenswert. Denn so kann der Mensch eine Beziehung zum Fluss aufbauen. Er wird sensibilisiert auf Verschmutzungen und wird sich darum kümmern. Angst vor Übernutzung finde ich übertrieben.</p>	
<p>Natur unter Druck Die Natur muss auch in unserer dicht überbauten Region über Rückzugsgebiete verfügen, ohne dass der Mensch hinein sehen und hindurch rennen kann. Die Birs ist bereits genügend gut erschlossen. Das Reinacherheidegebiet soll nicht noch mehr geöffnet werden. Bitte keine neuen Wege. Der Tausch: "Hier mache ich einen neuen Weg und dafür soll an diesem Ort der Mensch nicht mehr hingehen können" klappt nicht. Es gibt immer Menschen, die sich das Recht nehmen, was sie früher durften auch weiterhin zu machen. Lasst die Reinacherheide in ihrem ganzen Perimeter intakt.</p>	
<p>Eisvogel braucht Lebensraum Es gibt Tiere, die sind auf die Gewässer mit ihren Uferbereichen als Lebensraum angewiesen und nutzen sie nicht zur Freizeitgestaltung, z.B. der störungsanfällige Eisvogel. Das Birsufer ist vielerorts mit Uferwegen erschlossen. Bitte Rückzugsgebiete belassen - keine neuen Uferwege und v.a. kein Öffnen des rechtsseitigen Teils des NSG Reinacherheide!</p>	
<p>nur einzelne Wasserzugänge mit Probetrieb, durchgehender Weg: ja, Gewässernah... Vor 2011 war ein durchgehender, gewässernaher Birsuferweg bereits im Gespräch. Er schien ein Prestigeobjekt für die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit der Birsstadtgemeinden zu sein, mit dem man einfach Pluspunkte bei der Bevölkerung sammeln konnte. Er sollte sogar ununterbrochen entlang beider (!) Birsufer geführt werden. Eine Öffnung der betroffenen Naturschutzgebiete wurde als unumgänglich dargestellt. Asphaltierung war ebenfalls im Gespräch. Die am Birsufer gelegene ARA in Reinach ist seit wenigen Jahren renaturiert. Der Flusslauf wurde verbreitert und das Ufer zugänglich gemacht. Ob die Artenvielfalt gestiegen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Bodenbrütende Wasservögel werden vermutlich keine dazukommen, da die Birsinsel von Mensch und Hund zu stark genutzt wird. Der Besucherdruck ist empfindlich gestiegen, und damit einhergehend das Abfallproblem und die Anzahl wilder Feuerstellen. Ich freue mich an Wasseramsel, Gebirgsstelze, Eisvogel und Zwergtaucher. Noch kann ich sie treffen, wenn sich unsere Wege kreuzen, weil meine Kinder gerne am Wasser spielen. Eine Zwickmühle? Nicht wirklich. Die immer kleiner werdenden bestehenden Rückzugsgebiete für die Natur müssen mindestens erhalten bleiben. Dazu lassen sich verschiedene Optionen</p>	

				<p>bei der Planung geschickt kombinieren:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Zugänge für Mensch und Hund zum Wasser dürfen nur punktuell in nicht sensiblen Gebieten erlaubt sein und müssen räumlich klar abgegrenzt sein. Schön, wenn eine Hecke reicht, zur Not auch mit Zaun. 2.) in sensiblen Jahreszeiten (z.B. Laichzeit der Fische) ist eine Schliessung des Wasserzuganges nötig. 3.) Zum Schutz der Tiere und zur Vermeidung vor Litteringproblemen ist eine Nachtruhe (mindestens 22 Uhr bis 6 Uhr) angebracht. 4.) Falls eine Route entlang eines Naturschutzgebietes (NSG) liegt, dürfen nur Stichwege in das NSG angelegt werden. 5.) der grosse Passantenstrom muss durch Umgehungswege am NSG vorbeigelenkt werden, so dass nur die interessierten Menschen in/durch das NSG gehen. <p>Damit jeder die notwendigen Einschränkungen respektieren lernt, plädiere ich für ein neues Besucherdisziplinierungskonzept: den Probebetrieb. Wenn sich Übernutzung zeigt, die ein für die Natur erträgliches Mass übersteigt, müssen diese Gebiete leider wieder geschlossen werden.</p>	
29	Landschaft	W	Tangente	<p>Freizeitrouten / Aufwertung Freiraumachsen entlang Gewässer</p> <p>Entlang der Birs und dem Birsig sowie deren Nebengewässer bieten sich ideale Korridore für Alltags- und Freizeitrouten, die direkte Verbindungen einerseits und die Erschliessung attraktiver Erholungsräume andererseits ergeben. Entlang dieser Gewässer soll eine lückenlose Langsamverkehrsverbindung von den dichten Siedlungsgebieten in die offene Landschaft führen.</p> <p>Mit der Massnahme soll das oftmals kanalisierte Wegesystem zwischen eingezäuntem Landwirtschaftsland und Ufergehölzgürtel entlang der Gewässer aufgelockert und qualitativ gestaltet werden. Es sollen direkte Bezüge zum Gewässer, aber auch zum Umland hergestellt werden.</p>	17
				<p>Nur mit Einschränkungen</p> <p>keine Zugänge mit Motorfahrzeugen.</p> <p>Die Uferverschmutzung der leicht zugänglichen Gewässer wie etwa die Birs zwischen Aesch und Münchenstein ist enorm und Ökologisch sowie Optisch verwerflich.</p>	
				<p>Gewässer</p> <p>Entlang der Birs und des Birsig besteht bereits der ideale Korridor für an das Wasser gebundene Wildtiere, welche durch die vorgeschlagene Massnahme ihres Lebensraums beraubt und durch die Störungen vertrieben würden. Bitte auch an die Natur und diejenigen Menschen denken, die ohne teure Infrastruktur in der Stille mit der nötigen Rücksicht das Naturerlebnis suchen!</p>	
				<p>ruhige Gewässerabschnitte</p> <p>Grundsätzlich begrüsse ich diese Idee. Allerdings soll stets auch genügend unzugängliche gewässerabschnitte geplant werden, da einmal zugelassenes Publikum kaum mehr wegzubringen ist&gewisse WirbelTiere Ruhe brauchen.</p>	

5.4.2 Massnahmen zum Thema Landschaftspark Raum Hégenheim-Saint-Louis

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
34	Landschaft	W	Bestand	<p>Landschaftspark Allschwil - Hegenheim - Hésingue (Pionierpark) Ein grenzüberschreitender Pionierpark im Bereich Allschwil - Hégenheim - Hésingue soll umgesetzt werden. Dieser soll mit seiner Anzugskraft als Erholungs-, Bewegungs- und Freizeitstandort u.a. die Landwirtschaftsflächen, die Kiesgruben sowie die Familiengärten der umliegenden Orte zusammenbinden. Temporäre Nutzungen und Experimente in partnerschaftlichen Modellen, z.B. mit landwirtschaftlichen Betrieben, werden hier unterstützt und gezielt gefördert.</p> <p>Lieber bestehende Grünflächen bestmöglich schützen als einen zusätzlichen... In dieser Gegend hat es ausreichend und genügend grosse Naherholungsfläche, die als Erholungs-, Bewegungs- und Freizeitstandort genutzt werden können (insbesondere der Allschwiler Wald). Weitere Massnahmen braucht es meiner Meinung nach nicht. Wichtiger wäre es, die bestehenden Grünflächen bestmöglich zu schützen, d.h. insbesondere jede Umwandlung von Natur- oder Agrarflächen in Bauland zu verhindern.</p> <p>Laufende Entwicklung unterstützen! Ab Herbst 2012 wird unter der Federführung der IBA Basel 2012 eine Studie für einen Landschaftspark erarbeitet (siehe www.kiesgruben.net). Die Studie soll Machbarkeiten, die konkrete Konzeption sowie Umsetzungsschritte aufzeigen. Unser Vorschlag: ELBA wählt diesen grenzüberschreitenden Raum als Schlüsselprojekt und fördert die anlaufenden Planungen. Binationale Projekte sind pionierhaft und brauchen für ihr Zustandekommen jede Unterstützung. Eine persönliche Bemerkung zum Schluss: Der Landschaftspark soll die Aspekte Freizeit, Erholung, Bewegung, Artenvielfalt, Landwirtschaft und - beispielsweise auf Seiten Bourgfelden - auch Siedlungsentwicklung enthalten. Grossflächige Beschallung à la Motocross, wie dies ein ELBA-Team vorschlägt, hiesse hingegen: Spass für wenige, Lärm für viele - eine denkbar kontraproduktive Nutzung für einen wachzuküssenden Landschaftsraum. Andreas Courvoisier, Projekt- und Stadtentwicklungsbüro Courvoisier, Mitinitiant des Landschaftsparks</p> <p>Keine lärmintensiven Aktivitäten Ich unterstütze die Ablehnung von Motocross und anderem für dieses Gebiet. Solche Sportarten sollten in der Nähe des Flughafens angesiedelt werden, wo es ebenfalls ausreichend (Brach)Flächen hat.</p>	16	1
47	Landschaft	W	Tangente	<p>Landschaftspark Saint-Louis / Hégenheim Im Gebiet Saint-Louis / Hégenheim soll die Landschafts- und Aufenthaltsqualität verbessert und auch neu geschaffen werden. Zudem sollen ökologisch wertvolle Bereiche geschätzt, weiterentwickelt und in die Erholungslandschaft eingegliedert werden. Aufgrund der Nähe zum EuroAirport Basel-Mulhouse und dem damit einhergehenden Fluglärm, sollen in diesem Park eher schnelle und lautere Nutzungen vorgesehen werden, indem beispielsweise einige der in diesem Landschaftsraum vorkommenden Kiesabbaugebiete als Bike-Strecke, Pumptrack oder Motocross- Strecke umgestaltet werden. Modellfliegern oder Planespottern kann eine Plattform bereitete werden. Auch Brachflächen in denen sich die Anwohner kreativ ausleben können sind denkbar.</p>	13	

Brachflächen

bitte beachten, dass auch Brachflächen leben. Sie dienen oft als Rückzugsgebiete für seltene Tiere, die störungsanfällig aber nicht lärmempfindlich sind.

5.4.3 Massnahmen zum Thema Landschaftspark Bruderholz / Binningerhöhe

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
5	Landschaft	W	Kombi	Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen Die ausgedehnten, zusammenhängenden Grünräume auf der Binninger Höhe, dem Bruderholz und dem Gempen werden ungeschmälert erhalten. Die offene Kulturlandschaft zeichnet sich durch Strukturreichtum aus. Die Gestaltung des Siedlungsrandes wird im Bestand und in der baulichen Entwicklung aus landschaftsgestalterischer Sicht ausformuliert. Strukturelemente wie Obsthaine, Hecken, artenreiche Wiesen und Feldgehölze werden bewusst gefördert. Die artenreichen Wälder bleiben erhalten und gewinnen durch die sorgfältige Pflege an Qualität.	33	1
49	Landschaft	W	Tangente	Landschaftspark Bruderholzrücken und Binningerhöhe Auf dem Bruderholzrücken und auf der Binningerhöhe soll die Landschafts- und Erholungsqualität erhöht werden. Wichtig dafür ist u.a. die Verbesserung der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Flächen für die Erholungsnutzung.	13	
				Stadtspark Bruderholz Bruderholz und Binninger Höhe sind die künftigen 'Central Parks' der Agglomeration. Die Landwirtschaft wird künftig keine Legitimation mehr haben, es sei denn zu Museumszwecken. In der Abwägung zwischen der heutigen intensiven Produktion und der Landschaftserholung hat letztere Priorität.		
				Erholung und Landwirtschaft Was heisst Erholung? Herumliegen wie in der Badi oder selber einen Bezug zur Umgebung bekommen? Wie wäre es, wenn die Landwirte vermehrt mit der Bevölkerung zusammenarbeiten würden? Erlebnis auf dem Bauernhof, Mosten zusammen mit Eltern und Kindern, Schule auf dem Bauernhof, Gemüsekooperative Bruderholz, wo die Bevölkerung mithelfen oder selber Gemüse anbauen kann, Erntefest, Brotbacken, Mithilfe beim Beerenpflücken, Kräuter anbauen und verwerten. Der Bezug der Bevölkerung zur Nahrungsmittelproduktion muss wieder hergestellt werden. Wir brauchen neue Modelle und Ideen und deren Umsetzung.		

5.4.4 Übrige Massnahmen der Drei Teams

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
15	Landschaft	W	Kombi	Parkanlagen Neue Parkanlagen werden in dichten und bevölkerungsreichen Quartieren der Agglomeration geschaffen.	24	

				<p>Wozu Anlagen? Wozu braucht es denn Parkanlagen? Vielmehr sollte man schauen das es erst gar nicht zu zu dichten Quartieren kommt. Dann hat es meist noch "Mutter Natur" ringsrum.</p>		
				<p>Keine 'Möblierung', sondern lebendige Parks auch Fassaden, Plätze, Rabatten einbeziehen - urban agriculture / guerilla gardening und Bezug zum Leben fördern</p>		
				<p>Parkanlagen ja bitte, naturnahe Parkanlagen im Siedlungsgebiet schaffen, aber in welchem Zonenplan werden die dafür notwendigen Flächen vorgesehen?</p>		
23	Landschaft	W	Bestand	<p>Alleenkonzep Die Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration werden mit Doppelbaumreihen (Alleen) und die ländlich geprägten Hauptachsen mit Baumreihen begrünt. Dieses Alleenkonzep hat u.a. das Ziel, die Grenze zwischen städtisch orientierten Siedlungsfingern und ländlich geprägter Peripherie zu betonen. Gleichzeitig soll entlang der Hauptverkehrsachsen der urbane Charakter visuell verstärkt werden.</p>	21	
42	Landschaft	W	Tangente	<p>Übergänge Wald / Landschaftspark gestalten Der Wald als landschaftsprägender Bestandteil der Landschaftsparks Bruderholzrücken und Binningerhöhe, teilweise auch in Randbereichen der Reinacher Ebene, soll sich in die Parkgestaltung integrieren. Dazu werden harte Übergänge vom Wald ins Offenland mittels Waldrandabstufung und Teilauflockerung der Waldbestände gebrochen. In diesem neugeschaffenen Bereich werden zudem neue attraktive Wegverbindungen angelegt.</p>	14	1
				<p>Der Wald ist keine räumlich begrenzte Struktur Wir verdrängen Wälder immer mehr auf räumlich klar abgegrenzte Gebiete. Für das ökologische Gleichgewicht wären fließende Übergänge von Mittelwäldern zu immer lichtereren Gebieten wichtig.</p>		
				<p>keine neuen Wege! unsere Landschaft ist genügend erschlossen. Es bleiben wenig Rückzugsgebiete für Tiere (siehe z.B. Feldhase im Aescher Feld). Bitte auch den Wildtieren Lebensraum zugestehen und nicht durch zusätzliche Wege neue Störungen kreieren.</p>		
43	Landschaft	W	Tangente	<p>Landschaftspark Reinach / Aesch In der Ebene zwischen Reinach und Aesch sollen die Landschafts- und Aufenthaltsqualität weiter verbessert werden, indem ökologisch wertvolle Bereiche geschätzt, weiterentwickelt und in die Erholungslandschaft eingliedert werden. Ausserdem sollen mit gestalterischen Massnahmen und erhöhter Flächenverfügbarkeit (zum Beispiel Allmenden) die Aufenthaltsqualität verbessert und die Randsituationen der heutigen, visuell "harten Gewerbefronten" aufgelockert werden.</p>	14	1
				<p>Kein Mehrverkehr Aber keine Parkplätze zur Verfügung stellen oder nur für Behinderte. sonst führt die Aufwertung zu Mehrverkehr. Ö V und Velo fordern. Unterstützt den Vorschlag mit obigem Vorbehalt.</p>		
				<p>Naturschutzgebiet Reinacherheide Naturschutzgebiete sollen nicht der Freizeitnutzung geopfert werden. Für den Erhalt der Biodiversität, die uns erst reiche Naturerlebnisse ermöglicht, braucht es Ruhezeiten, die weder betreten noch durchfahren werden.</p>		
				<p>keine Öffnung von Naturschutzgebieten für Erholungsnutzung</p>		

				<p>Naturschutzgebiete wurden in vergangenen Zonenplanungen bewusst für den Erhalt der an diesen Orten als besonders wertvoll beurteilten Natur geschaffen. Leider wurde vergessen, im gleichen Masse Grünzone für Parkanlagen und Spielplätze auszuscheiden. Das war damals auch nicht notwendig, denn um kleine Häuser gab es grosse Gärten mit alten Bäumen. Mit dem Abriss der alten Häuser und dem Neubau von viel mehr Häusern auf denselben Parzellen sind nicht nur die Gärten verschwunden. Auch die Bäume werden gefällt. Nun ist das Dilemma langsam offensichtlich: alle verfügbare Fläche ist bald überbaut, nur die Naturschutzgebiete nicht. Jetzt sollen diese als "Ersatzpark" erhalten. Mit dieser Umfunktionierung und Zweckentfremdung bin ich nicht einverstanden. Diese kurzfristig einfach und preiswert erscheinende Lösung ist weder eine nachhaltige Lösung, um Erholungsraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen und deren wachsenden Ansprüchen an den Naherholungsraum gerecht zu werden, noch um die Natur langfristig zu erhalten. Die Naturschutzgebiete verlieren, was ihre ursprüngliche Funktion zum Erhalt von Lebensräumen mit speziellen Artengemeinschaften anbetrifft an "Naturwert". Die Erholungssuchenden fühlen sich durch die strengen Regeln belästigt. Dringend notwendige verlässliche Besucherleitungskonzepte gibt es nicht. Sie funktionieren nur mangelhaft. Einerseits weil die meisten Erholungssuchenden den Wert der Naturschutzgebiete ausserhalb der Erholungsfunktion nicht anerkennen und andererseits weil es keine griffigen Massnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung der Regeln gibt bzw. vor einer "schmerzhaften" Durchsetzung der Regeln immer wieder zurückgescheut wird. Das suggeriert, dass diese Regeln nur für diejenigen gelten, die sich freiwillig an die Einschränkungen halten, aber eben nicht für alle.</p> <p>Statt die Naturschutzgebiete schleichend zu entwerten (um sie in 50 Jahren auch überbauen zu können?), sind neben der dringend nötigen Ausscheidung von Grünflächen Konzepte nötig, wie Privateigentümer von der Allgemeinheit entschädigt werden können, wenn sie Teile ihres Baulandes als Sofort-Erholungsgebiet zur Verfügung zu stellen. Unter Sofort-Erholungsgebiet verstehe ich kleine Grüninseln oder Natur-Nischen in der Siedlung, die man innerhalb von max. 5 Gehminuten erreichen kann. Das können alte Bäume sein, eine Sitzgelegenheit, ein Brunnen, kleinste Wiesenbiotope, eine begrünte Wand oder ein Hühnerauslauf.</p>	
57	Landschaft	W	Bestand	<p>Landschaftspark Birstal / Reinacher Heide</p> <p>Der Landschaftsraum Birstal/Reinacher Heide soll mit dem Schwerpunkt Naturerlebnis und Naturmanagement weiterentwickelt werden. Die heute teilweise ganzflächig eingezäunten Naturschutzgebiete sollen geöffnet und in die Parkgestaltung integriert werden. Der Nutzbarkeit attraktiver Flächen am Wasser - in Verbindung mit der Aufwertung des Gewässerraumes - soll vermehrt Vorrang gegeben werden. Zudem soll ein konsequent lückenloses, attraktiv gestaltetes Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer erstellt werden, welches den Raum selber erschliesst, aber auch dessen Zubringerfunktion nach Norden und Süden gerecht wird.</p>	11
				<p>Naturschutzgebiet Reinacherheide</p> <p>Das Naturschutzgebiet Reinacherheide soll nicht der Freizeitnutzung geopfert werden. Um die Biodiversität zu erhalten, dürfen nicht alle Zonen betreten und durchfahren werden. Auch am Birsufer braucht es Ruhezone, damit auch weiterhin z.B. Vögel brüten können.</p>	
				<p>NSG Reinacherheide</p> <p>bereits heute ist der Nutzungsanspruch an die Reinacherheide so enorm, dass er sich mit den notwendigen Massnahmen für ein Überleben des NSG kaum mehr vereinbaren lässt. Die Reinacherheide ist ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeu-</p>	

				<p>tung. Hier wird der Natur Vorrang vor allen übrigen Ansprüchen eingeräumt, siehe BG über den Natur- und Heimatschutz. Es besteht KEIN Spielraum mehr für zusätzliche Massnahmen z.G. Freizeitnutzung.</p> <p>keine weitere Öffnung von Naturschutzgebieten für Erholungsnutzung</p> <p>Naturschutzgebiete wurden in vergangenen Zonenplanungen bewusst für den Erhalt der an diesen Orten als besonders wertvoll beurteilten Natur geschaffen. Leider wurde vergessen, im gleichen Masse Grünzone für Parkanlagen und Spielplätze auszuscheiden. Das war damals auch nicht notwendig, denn um kleine Häuser gab es grosse Gärten mit alten Bäumen. Mit dem Abriss der alten Häuser und dem Neubau von viel mehr Häusern auf denselben Parzellen sind nicht nur die Gärten verschwunden. Auch die Bäume werden gefällt. Nun ist das Dilemma langsam offensichtlich: alle verfügbare Fläche ist bald überbaut, nur die Naturschutzgebiete nicht. Jetzt sollen diese als "Ersatzpark" erhalten. Mit dieser Umfunktionierung und Zweckentfremdung bin ich nicht einverstanden. Diese kurzfristig einfach und preiswert erscheinende Lösung ist weder eine nachhaltige Lösung, um Erholungsraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen und deren wachsenden Ansprüchen an den Naherholungsraum gerecht zu werden, noch um die Natur langfristig zu erhalten. Die Naturschutzgebiete verlieren, was ihre ursprüngliche Funktion zum Erhalt von Lebensräumen mit speziellen Artengemeinschaften anbetrifft an "Naturwert". Die Erholungssuchenden fühlen sich durch die strengen Regeln belästigt. Dringend notwendige verlässliche Besucherleitungskonzepte gibt es nicht. Sie funktionieren nur mangelhaft. Einerseits weil die meisten Erholungssuchenden den Wert der Naturschutzgebiete ausserhalb der Erholungsfunktion nicht anerkennen und andererseits weil es keine griffigen Massnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung der Regeln gibt bzw. vor einer "schmerzhaften" Durchsetzung der Regeln immer wieder zurückgeschaut wird. Das suggeriert, dass diese Regeln nur für diejenigen gelten, die sich freiwillig an die Einschränkungen halten, aber eben nicht für alle.</p> <p>Statt die Naturschutzgebiete schleichend zu entwerten (um sie in 50 Jahren auch überbauen zu können?), sind neben der dringend nötigen Ausscheidung von Grünflächen Konzepte nötig, wie Privateigentümer von der Allgemeinheit entschädigt werden können, wenn sie Teile ihres Baulandes als Sofort-Erholungsgebiet zur Verfügung zu stellen. Unter Sofort-Erholungsgebiet verstehe ich kleine Grüninseln oder Natur-Nischen in der Siedlung, die man innerhalb von max. 5 Gehminuten erreichen kann. Das können alte Bäume sein, eine Sitzgelegenheit, ein Brunnen, kleinste Wiesenbiotope, eine begrünte Wand oder ein Hühnerauslauf.</p>		
59	Landschaft	W	Kombi	<p>Zugang zu den stadtnahen Erholungsräumen</p> <p>Stadtnahe Erholungsräume werden durch ein attraktives und feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer mit den Wohngebieten verbunden.</p>	10	1
				<p>Beachte: Rückzugsraum für Tiere</p> <p>Je feinmaschiger das Netz, desto zerschnittener der Rückzugsraum. Attraktiv gerne, wenn das in Wald und Landwirtschaftsland nicht mit asphaltiert gleichgesetzt wird. Feinmaschig nur an der Eintrittspforte in die Landschaft. In Landschaft und Wald muss weitere Zerschneidung von Revieren verhindert werden.</p>		
60	Landschaft	W	Tangente	<p>Verbindung über urbane Freiräume / Stadtparks</p> <p>Urbane Freiräume (Stadtparks) sollen in den stadtnahen Gemeinden geschaffen werden. Angegliedert an diesen urbanen Freiräumen sollen attraktiv gestaltete und gut beschilderte Freiraumverbindungen erstellt werden. Diese können als eine Art "Trittsteine" in übergeordnete Erholungslandschaften wie Landschaftsparks oder die umgebenden Grosslandschaften</p>	10	

				wahrgenommen werden.		
67	Landschaft	W	Bestand	<p>Landschaftspark Rütihard Im Bereich Mühlematt/Rütihard wird unter Zusammenarbeit der Gemeinden Muttenz und Münchenstein die Förderung von Naherholung und Landschaftserlebnis im Sinne eines Landschaftsparks unterstützt. In diesem Bereich werden die weitere Renaturierung der Birs sowie die Aufwertung des Fussgänger- und Velonetzes angestrebt. Es soll insbesondere ein attraktiver Anschluss an das Grün 80-Gelände für den Fussgänger- und Veloverkehr weiterverfolgt und umgesetzt werden.</p> <p>Sehr guter Vorschlag! Ich unterstütze diese Idee voll und ganz. Über die Oberwilerstrasse wird sehr viel Durchgangsverkehr in den alten Dorfkern geleitet, der nur einspurig ausgebaut ist und zusätzlich Bus- und Tramverkehr verkräften muss. Mit dem Ausbau des ÖVs (zusätzliche Busse? Verlängerung der Tramlinie 8 bis zur 6er Tram Endstation Allschwil Dorf?...?) wird dieser sensitive Bereich um den alten Dorfkern herum ohnehin zusätzlich belastet. Zusätzlichen Verkehr von der Oberwilerstrasse könnte definitiv nicht mehr aufgenommen werden.</p>	9	

5.4.5 Neue Massnahmen zum Thema Landschaft

Rang	Thema	Art	Autor	Massnahmen mit zugehörigen Kommentaren	Z	G
63	Landschaft		ahecker	<p>Naturschutzanliegen endlich ernstnehmen! Naturschutz und Biodiversitätsstrategien müssen dringend umgesetzt und respektiert werden. Die Kantonale Stelle für Naturschutz muss aufgewertet und ernstgenommen werden, Gelder für Naturschutz bereitgestellt werden. Naturschutzgebiete sind tabu für andere Begehrlichkeiten.</p> <p>Ettingen Mit der Revision des Zonenplans Landschaft bereits umgesetzt!</p> <p>keine Öffnung von Naturschutzgebieten für Erholungsnutzung Naturschutzgebiete wurden in vergangenen Zonenplanungen bewusst für den Erhalt der an diesen Orten als besonders wertvoll beurteilten Natur geschaffen. Leider wurde bei den gleichen Planungen vergessen, im gleichen Masse Grünzone für Parkanlagen und Spielplätze auszuscheiden. Das war damals auch nicht notwendig, denn um kleine Häuser gab es grosse Gärten mit alten Bäumen. Mit dem Abriss der alten Häuser und dem Neubau von viel mehr Häusern auf denselben Parzellen sind nicht nur die Gärten verschwunden. Auch die Bäume werden gefällt. Nun ist das Dilemma langsam offensichtlich: alle verfügbare Fläche ist bald überbaut, nur die Naturschutzgebiete nicht. Jetzt sollen diese als "Ersatzpark" erhalten. Mit dieser Umfunktionierung und Zweckentfremdung bin ich nicht einverstanden. Diese kurzfristig einfach und preiswert erscheinende Lösung ist weder eine nachhaltige Lösung, um Erholungsraum für die wachsende Bevölkerung zu schaffen und deren wachsenden Ansprüchen an den Naherholungsraum gerecht zu werden, noch um die Natur langfristig zu erhalten. Die Naturschutzgebiete verlieren, was ihre ursprüngliche Funktion zum Erhalt von Lebensräumen mit speziellen Artengemeinschaften anbetrifft an "Naturwert". Die Erholungssuchenden fühlen sich durch die strengen Regeln belästigt. Dringend notwendig!</p>	10	2

			<p>ge verlässliche Besucherleitungskonzepte gibt es nicht. Sie funktionieren nur mangelhaft. Einerseits weil die meisten Erholungssuchenden den Wert der Naturschutzgebiete ausserhalb der Erholungsfunktion nicht anerkennen und andererseits weil es keine griffigen Massnahmen zur Durchsetzung der Einhaltung der Regeln gibt bzw. vor einer "schmerzhaften" Durchsetzung der Regeln immer wieder zurückgeschreckt wird. Das suggeriert, dass diese Regeln nur für diejenigen gelten, die sich freiwillig an die Einschränkungen halten, aber eben nicht für alle.</p> <p>Statt die Naturschutzgebiete schleichend zu entwerten (um sie in 50 Jahren auch überbauen zu können?), sind neben der dringend nötigen Ausscheidung von Grünflächen Konzepte nötig, wie Privateigentümer von der Allgemeinheit entschädigt werden können, wenn sie Teile ihres Baulandes als Sofort-Erholungsgebiet zur Verfügung zu stellen. Unter Sofort-Erholungsgebiet verstehe ich kleine Grüninseln oder Natur-Nischen in der Siedlung, die man innerhalb von max. 5 Gehminuten erreichen kann. Das können alte Bäume sein, eine Sitzgelegenheit, ein Brunnen, kleinste Wiesenbiotope, eine begrünte Wand oder ein Hühnerauslauf.</p>	
			<p>Wieso müssen sich hauptsächlich Freiwillige um den Erhalt des Gemeingutes Natur...</p> <p>Im Februar 2011 war ich mehrmals mit einer Vereinskollegin die Naturwerte des Birsufers im Reinacher Gemeindebann kartieren. Es gab glücklicherweise eine Arbeitsvorlage vom Basellandschaftlichen Naturschutzverein BNV. Unsere Erhebungen und die unserer Mitstreiter in den anderen Birsgemeinden waren die Grundlage für die Entscheidung der Gemeinden, wo man am Birsufer Zugänge für die Erholungssuchenden öffnen kann. Oder besser gesagt, wo der Uferzugang zum Schutz der Natur verhindert werden/verhindert bleiben muss. Die Verantwortung, die damit einherging empfand ich als belastend. Das war definitiv kein Freiwilligenjob mehr, sondern wäre Aufgabe einer kantonalen Fachstelle gewesen.</p> <p>Das Engagement von Freiwilligen zur Unterstützung einer Sache ist ein wertvoller Teil unserer Lebenskultur. Wenn sie die Arbeit jedoch gezwungenermassen übernehmen, weil es sonst niemand macht, werden sie meiner Meinung nach ausgenutzt. Ich fühlte mich ausgenutzt, da mich meine Überzeugung, dass die Natur nicht ausreichend geschützt würde, umfangreichere Tätigkeiten übernehmen liess, als eigentlich in meiner Verantwortung lagen.</p> <p>Ich erwarte von der öffentlichen Verwaltung, dass</p> <p>a) das Kantonale Amt für Naturschutz personell und finanziell so ausgestattet ist, das nicht auf interessierte Laien zurückgegriffen werden muss. Denn ich bin weder Biologe, noch Botaniker, Ökologe, Raumplaner, Landschaftsgärtner oder Jurist.</p> <p>b) ausreichend Ressourcen bereitgestellt werden, so dass Naturschutz betreffende Regelüberschreitungen konsequent verfolgt und (empfindlich) gebüsst werden können bzw. andere wirksame präventive Massnahmen etabliert und durchgeführt werden können.</p>	
			<p>P&R allein nützt nichts</p> <p>P&R wirkt nur bei gleichzeitigem roadpricing, d.h. wenn das P&R gratis und die Strassenbenutzung (fahrend und ruhend) kostenpflichtig ist.</p>	
69	Landschaft	Tester	<p>Wildnispark Blauen</p> <p>Im Gebiet des Blauen-Nordhangs wird ein Naherholungs- und Wildnispark, vergleichbar mit dem Sihlwald bei Zürich entwickelt.</p>	9
			<p>Ettingen</p> <p>Der Blauen-Nordhang ist schön, so wie er ist und braucht keine Veränderung!</p>	

74	Landschaft	ahecker	<p>Inventarisierte Wiesen unter Schutz stellen! Für ökologisch wertvolle Wiesen, vor allem Magerwiesen wurde ein Inventar erstellt, diese müssen nun unter Schutz gestellt werden! Laufend gehen solche Wiesen unwiederbringlich verloren. Seltene Schmetterlinge, Heuschrecken und andere Tiere würden profitieren.</p> <p>Ettingen Mit der Revision des Zonenplans Landschaft wurden alle schützenswerten Objekte wie Wiesen, Hecken etc. erfasst!</p> <p>Magerwiesen bitte Schutz an die Hand nehmen, bevor die letzte verschwunden ist! Wo es Heuschrecken, Schmetterlinge, Käfer hat, leben auch die entsprechenden Vögel. Die Natur ist intakter und damit auch das hierzulande seltene Naturerlebnis grösser.</p> <p>Glatthaferwiesen auf Löss - unwiderbringlicher Schatz Die Glatthaferwiesen auf Löss, auf dem Bruderholz noch vorhanden aber zunehmend seltener und oft verarmt, sind schweizweit wevsn der besonderen geologischen Situation in dieser Form mit den ökotype sehr selten geworden&deshalb erhaltenswert. Besonders Spenderwiesen für Saatgut müssen inventarisiert&geschützt werden.</p> <p>Dito Seh ich auch so. Eher eine Tramverlängerung nach Mariastein wegen der Pilger (ca. 250'000 Personen/Jahr!).</p>	8
101	Landschaft	Chris	<p>Biopark Leimental Im Leimental soll nur noch Biologische-, Naturschonende- Landwirtschaft erlaubt werden. Dadurch wird das Leimental Turistisch aufgewertet.</p>	3
105	Landschaft	niggi01	<p>Landschaftsparks allgemein Stadtnahe und in den Agglomerationsraum eingebettete Landschaftsparks werden künftig allgemein viel wichtiger sein als eine Rest-Landwirtschaft, die ohnehin am Subventionstropf hängt. Die Teilnehmende in dicht besiedelten Räumen brauchen Freiräume, und keine gegällten Maisfelder, zwischen denen sie auf geteerten Wegen den Traktoren ausweichen müssen. Die Zukunft unserer Restlandschaften heisst: Central Parks à la Baloise.</p>	2
107	Siedlung	Chris	<p>Einkaufen im Dorf (nicht in Randzonen) Einkaufen nahe beim Wohnen. Einkaufszentren ausserhalb Wohnzonen vermeiden (Einkaufsverkehr vermeiden).</p>	2
110	Landschaft	Chris	<p>Naturbad Leimental Im Hinteren Leimental soll ein neues Naturbad entstehen. Dieses soll in die bestehende Landschaft integriert werden was eine Turistische Aufwertung der Region bedeutet.</p>	1

6 Zusammenfassung und Einordnung der Ergebnisse

Die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) ist ein breites und partizipativ angelegtes Verfahren, an dessen Ende ein verbindlicher Entscheid über Varianten einer langfristig integrierten Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft des Raumes Leimental–Birseck–Allschwil stehen soll. Im Rahmen einer E-Partizipation wurde die breite Öffentlichkeit in diesen Prozess miteinbezogen. Die Online-Phase der E-Partizipation dauerte vom 22. August bis zum 23. September 2012.

Über drei Umfragen zu strategischen Fragen in den Planungsbereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft wurden übergeordnet Einstellungen zu unterschiedlichen Themen abgefragt. 1.007 Mal wurden die drei Umfragen insgesamt ausgefüllt. Die Umfrage zum Verkehr wurde am häufigsten – 465 Mal – ausgefüllt. Die Umfrage zum Thema Siedlung wurde 277 Mal und die Umfrage zum Thema Landschaft 265 Mal ausgefüllt.

Folgende Themen sind den Teilnehmenden der E-Partizipation nach Auswertung der Umfrage zu den übergeordneten Strategien besonders wichtig²:

Themenbereich Verkehr

- *Die Teilnehmenden der E-Partizipation möchten in Zukunft deutlich stärker das Velo nutzen oder zu Fuss unterwegs sein. Dies gilt insbesondere für die Wege Arbeit/Ausbildung (Verkehr in den Spitzenstunden). Diese gewünschte Veränderung des Modal Splits in Richtung Langsamverkehr schätzen die Behörden anders ein.*
- *Für die Stärkung des Veloverkehrs nehmen die Verkehrssicherheit entlang verkehrsreichen Hauptstrassen sowie schnelle und direkte Velorouten eine zentrale Rolle ein.*
- *Bei der Konkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln auf Strassen innerorts soll der Bus im Grundsatz priorisiert werden. Des Weiteren soll der Verkehr flüssig sein, wobei Velos und Fussgänger nicht à priori priorisiert werden müssen. Grössere Bauwerke zur Entflechtung von Verkehrsmitteln sind zu berücksichtigende Lösungsansätze.*
- *Bei der Ausgestaltung des Strassenraums überwiegt der Aspekt der Verkehrssicherheit den Aspekt Erholungswert (flanieren, Menschen begegnen, Pocket Parks schaffen etc.).*

² Diese Einschätzungen zu den Antworten der Umfrage wurde im Rahmen der Auswertung von der Projektleitung ELBA vorgenommen.

- *Von einer Umfahrungsstrasse südlich um Basel werden vermehrt negative Effekte erwartet. Befürchtet wird vor allem ein erhöhter Landschaftsverbrauch (Zerschneidung, Siedlungserweiterung) und Mehrverkehr. Im Gegenzug werden aufgrund einer Umfahrungsstrasse attraktivere Ortszentren und Entlastung von stark belasteten Strassen erwartet.*
- *Von schnellen Bussen (stadtnah und stadtfern) sowie einer stadtnahen Umfahrungslösung wird am ehesten erwartet, dass damit der Tangentialverkehr gemeistert werden kann. Von einer stadtfernen Umfahrung und Velowegen wird diese regionale Wirkung weniger erwartet.*

Themenbereich Siedlung

- *Das Thema Siedlungserweiterung und Siedlungsverdichtung wird von Behörden und Bevölkerung ungleich beurteilt. Während die Behörden einem Bauzonenerweiterungsstopp eher skeptisch gegenüber stehen, wird dies von der Bevölkerung eher bejaht.*
- *Verdichtung soll in der Tendenz am ehesten in den stadtnahen Gemeinden erfolgen, dort an S-Bahn-Stationen oder anderen wichtigen ÖV-Umsteigestellen, am wenigsten aber in historischen Ortskernen.*
- *Bauzonenerweiterungen sollen – falls zwingend erforderlich – ebenfalls am ehesten stadtnah vorgesehen werden, dort primär an den Siedlungsrändern oder zwischen den Siedlungen (Auffüllen der Siedlungstrenngürtel). Hanglagen oder gar das Schaffen neuer isolierter Siedlungsteile (Satelliten) schneiden in der Gunst der Befragten deutlich schlechter ab.*

Themenbereich Landschaft

- *Siedlungsbegrenzung ist insbesondere aus dem Blickwinkel der Freihaltung der Landschaft wichtig. Wichtig ist dabei das Erhalten naturnaher Gebiete (Rückzugsgebiete für die Natur).*
- *Die Landwirtschaft soll primär die Ökologie positive beeinflussen und Nahrungsmittel produzieren. Naherholung/Freizeit wird eher untergeordnet als Aufgabe der Landwirtschaft betrachtet.*
- *Die Aufwertung von Flussräumen wird grundsätzlich begrüsst und als wichtig erachtet.*

Auf einer zweiten Ebene konnten die Teilnehmenden Massnahmen der drei Planungsteams aus den drei Planungsvarianten der Testplanung („Bestand“, „Kombi“ und „Tangente“) kommentieren und bewerten. 84 inhaltlich verschiedene Massnahmen der drei Teams der Testplanung

wurden zur Bewertung und Kommentierung auf der Plattform eingestellt. Die Teilnehmenden bewerteten diese Massnahmen 1.474 Mal und schrieben 151 Kommentare. 28 neue Massnahmen wurden durch die Teilnehmenden erstellt. Massnahmen, die einen besonderen Nutzen für das Gemeinwohl aufweisen, konnte als „Gemeinwohl-Favoriten“ markiert werden. Es gingen 66 Gemeinwohl-Markierungen ein. Sieben Massnahmen erhielten mehr als drei Gemeinwohl-Markierungen.

In der Top-10 der meist-bewerteten Massnahmen befinden sich sieben Massnahmen aus dem Themenbereich Verkehr, zwei mit dem Thema Siedlung und eine mit dem Thema Landschaft. Alle sieben Verkehrsmassnahmen befassen sich mit dem ÖV.

- Platz 1: „S-Bahn-Haltestelle Morgartenring“
- Platz 2: „ÖV-Priorisierungs-Massnahmen“
- Platz 3: „Tramverlängerung Saint Louis (Linie 11)“,
- Platz 4: „Siedlungsbegrenzung“
- Platz 5: „Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen“
- Platz 6: „Tramverlängerung Allschwil-Letten (Linie 8)“
- Platz 7: „Expresstram Ettingen – Basel X10“
- Platz 8: „Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten“
- Platz 9: „Beschleunigung Tramlinie 10“
- Platz 10: „Verdichtung S3 (Basel – Aesch)“

Mit acht Kommentaren am intensivsten diskutiert wurde die Massnahme „Autobahnzubringer und Tunnel Allschwil“ (Rang 61). Am zweithäufigsten diskutiert wird die Massnahme „Aufwertung des Birsräumes“ (Rang 26). Die am drittstärksten kommentierte Massnahme mit fünf Kommentaren ist eine Teilnehmer-Massnahme: „S-Bahn Ring: St.Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach“ (Rang 39).

Die Top-10 der neuen, von den Teilnehmenden vorgeschlagenen Massnahmen, stellt sich wie folgt dar:

- Platz 1: „Fahrradweg zwischen Therwil und Reinach“
- Platz 2: „Freies Parken in Frankreich, wenn das Tram / der Bus benutzt wird“
- Platz 3: „S-Bahn Ring: St. Louis-Allschwil-Oberwil-Therwil-Reinach-Dornach“
- Platz 4 : „E-Bike-Begünstigung“
- Platz 5: „Umfahrung Dorenbachkreisel für Fahrradfahrer“ und „Naturschutzanliegen endlich ernstnehmen!“
- Platz 6: „Wildnispark Blauen“ und „Gratis ÖV“

- Platz 7: „Inventarisierte Wiesen unter Schutz stellen!“
- Platz 8: „Allschwil–Basel: Direkte Verbindung (Tunnel?) vom Hegenheimerweg zum St. Johantunnel“, „Vollanschluss Autobahn H18 Aesch“ und „Schnellzüge halten in Dornach / Arlesheim“
- Platz 9: „Hochbahn über dem Birsig im Leimental“, „Durchstich Anschluss Aesch“, „Bus 61 im Viertelstunden-takt (ganztags) und „Umsteigen von Tram 2 auf Bus 61 am Kronenplatz Binningen“
- Platz 10: „Biopark Leimental“ und „KOMBI: Neuer Verbindungstunnel Oberwil <> Reinach–Nord, Stärkung ÖV–Linien Birsig-/Leimental“

Für konkrete detaillierte Hinweise empfiehlt es sich, die jeweiligen Massnahmen und ihre Kommentare ausführlich zu betrachten. Zu diesem Zweck sind alle Massnahmen mit ihren Kommentaren in diesem Bericht thematisch gegliedert aufgeführt. In der Gesamtliste der Massnahmen (Anhang) sind sie zusätzlich nach dem Rang ihrer Bewertung aufgeführt.

Mit rund 2.500 Besuchen („Unique Visits“ / unterschiedliche IP-Adressen) während der Online-Phase (22. August bis 23. September 2012) haben sich so etwa 2.500 unterschiedliche Personen auf der Plattform informiert. Der Informationsbedarf zum komplexen Thema ELBA war also hoch. Die leichtere Form der Beteiligung, die Umfrage zu den übergeordneten Strategien, wurde über 1.000 Mal ausgefüllt. Hier wurde die im Vorfeld gewünschte „Zielmarke“ erreicht. Wobei davon auszugehen ist, dass auch einige Personen die Umfrage zu mehr als einem Thema ausgefüllt haben (Verkehr, Siedlung und Landschaft). Die Zahl der Teilnehmenden an der Umfrage liegt so zwischen 465 (Zahl der Umfragen zum Thema Verkehr) und 1.007 (alle ausgefüllten Umfragen) verschiedenen Personen.

174 Personen haben 1.474 Bewertungen zu den insgesamt 112 Massnahmen (84 unterschiedliche Massnahmen der Teams und 28 neue Massnahmen) abgegeben. Diese Personen haben sich folglich sehr intensiv mit der ELBA-Thematik auseinandergesetzt. Die Chance eigene Massnahmen einzustellen (ohne Registrierung möglich) nutzen 28 Personen. 151 Kommentare zu vorhandenen Massnahmen (ebenfalls ohne Registrierung möglich) wurden abgegeben.

Die Entwicklungsplanung für den Raum Leimental–Birsek–Allschwill (ELBA) ist als ein ergebnisoffener und lernender Prozess angelegt. Dies wird durch umfassende Mitwirkungsmöglichkeiten zwischen Planung und den Interessengruppen beziehungsweise der breiten Öffentlichkeit dokumentiert. Der Planungs- und Mitwirkungsprozess läuft nach einer ersten der Variantenbildung über mehrere Schritte (Reduzierung der Varianten) auf eine Landratsvorlage und Entscheidung des Landrats mit anschliessendem formalen Richtverfahren (Anpassung des Richtplans) hinaus. Am Ende entscheiden die formal gewählten Repräsentanten. Die bestehenden Informations- und Mitwirkungsgefässe (Ausstellungen, Führungen, E-Partizipation) hatten daher eine *konsultative* Ausrichtung.

E-Partizipation berät Entscheider und vergrössert den Kreis der Involvierten und Informierten. Die E-Partizipation ist ein qualitativer Prozess der Wissensgewinnung und des Wissensaustausches. Es spielt dabei nicht die Repräsentativität (E-Partizipation ist nie repräsentativ), sondern die Qualität der Inhalte eine Rolle. Online-Konsultationen sind Fachbeteiligungen, in denen es nicht darum geht, eine komplette Grundgesamtheit als Beteiligte zu gewinnen, sondern darum, denjenigen eine Beteiligungschance zu geben, die sich für die Thematik interessieren und unter normalen Umständen nicht gehört worden wären. Es geht also um eine Vergrösserung des Teilnehmer- bzw. Expertenkreises im Vergleich zu dem Zustand vor der Einführung einer E-Partizipation. Auch stellt ein solches Online-Angebot eine Öffnung eines vormals weitestgehend nicht oder wenig einsehbaren Prozesses dar. Wichtig ist deshalb auch die Anzahl derjenigen, die sich „nur“ informieren (ca. 2.500 Personen). Das Informationspotenzial und -niveau ist gerade gegenüber anderen Formaten (etwa einer repräsentativen Meinungsumfrage oder klassischen Vor-Ort-Veranstaltungen) um ein vielfaches höher.

Mit der E-Partizipation @ELBA ist ein Pilotprojekt entstanden, das den Kreis der Informierten an einer schwer zugänglichen Thematik deutlich vergrössert hat (Rund 2.500 Besuche der Seite während der Online-Phase, im November 2012 bereits über 3.100). Die E-Partizipationsplattform behält ihre Informationsfunktion also auch über die Beteiligungsphase hinaus. Für die Bau- und Umweltschutzdirektion Basellandschaft wurden ausserdem wichtige Einblicke in die Meinungen und das Wissen der Öffentlichkeit ermöglicht, die im Verlauf der weiteren Planung genutzt werden können.