



## 1. Vorbemerkung der E-Partizipation

Bei der E-Partizipation handelt es sich **nicht um ein repräsentatives Verfahren**. Es geht um **fachliche Hinweise** und um eine **Vergrößerung** des Teilnehmer- bzw. Expertenkreises.

Die generelle **Umfrage** der E-Partizipation erfolgte auf einem abstrakten Niveau, weshalb Rückschlüsse auf konkrete Massnahmen nur teilweise möglich sind. Sie gibt ein Stimmungsbild wieder und hat eine Indikatorfunktion.

Dass viele Personen ihre Meinung äussern können - **ohne sich rechtfertigen zu müssen** - ist eine Chance der E-Partizipation. Damit können Haltungen und Themen hervortreten, welche für gewöhnlich unsichtbar bzw. unausgesprochen bleiben.

## Thesen / Schlussfolgerungen

### 2.1 Themenbereich Siedlung

1. 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.

2. 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.

3. Bauzonenerweiterungen sollen - falls zwingend erforderlich - ebenfalls am ehesten stadtnah vorgesehen werden, dort primär an den Siedlungsrändern oder zwischen den Siedlungen (Auffüllen der Siedlungstrengürtel). Hanglagen oder gar das Schaffen neuer isolierter Siedlungsteile (Satelliten) schneiden in der Gunst der Befragten deutlich schlechter ab.

### 2.2 Themenbereich Verkehr

1. 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.

2. Für die Stärkung des Veloverkehrs nehmen die Verkehrssicherheit entlang verkehrsreichen Hauptstrassen sowie schnelle und direkte Velorouten eine zentrale Rolle ein.

3. 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.

4. Bei der Ausgestaltung des Strassenraums überwiegt der Aspekt der Verkehrssicherheit den Aspekt Erholungswert (flanieren, Menschen begegnen, Pocket Parks schaffen etc.).

5. 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.

6. 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.

### 2.3 Themenbereich Landschaft

1. Siedlungsbegrenzung ist insbesondere aus dem Blickwinkel der Freihaltung der Landschaft wichtig. Wichtig ist dabei das Erhalten naturnaher Gebiete (Rückzugsgebiete für die Natur).

2. Die Landwirtschaft soll primär die Ökologie positiv beeinflussen und Nahrungsmittel produzieren. Naherholung/Freizeit wird eher untergeordnet als Aufgabe der Landwirtschaft betrachtet.

3. Die Aufwertung von Flussräumen wird grundsätzlich begrüsst und als wichtig erachtet.

### 3. Umgang mit Bericht und neuen Massnahmenvorschlägen

Der Auswertungsbericht stellt eine Grundlage für die weitere Bearbeitung von ELBA dar. Es gibt aber auch diverse Kommentare und Hinweise zu bereits laufenden Projekten. Diese werden im Rahmen der Projekte aufgegriffen. Konkret zu den Massnahmenvorschlägen der Teilnehmenden der E-Partizipation kann Folgendes bereits gesagt werden:

- **Freies Parken in Frankreich/öV in Richtung Schweiz:** Diverse Überlegungen zu den P&R-Standorten gehen in diese Richtung und werden weiterverfolgt. Damit das P&R funktioniert, sollte das Parken bei den P&R-Standorten billiger sein als in der Umgebung.

- **Grattis öV:** Da die Finanzierung des Verkehrsangebots immer mehr an Grenzen stösst und zu einer generellen Zunahme des Verkehrs führt, sollte dieser Ansatz aus fachlicher Sicht nicht weiterverfolgt werden.

- **S-Bahn-Ring:** Dieser Lösungsansatz wurde bereits vertieft überprüft und hat sich - mit den heutigen Annahmen und Randbedingungen - als nicht sinnvoll erwiesen.

- **Hochbahn im Leimental:** Es ist davon auszugehen, dass eine Hochbahn im Leimental in Bezug auf Städtebau, Haltestellenzugang und Lärmemission negative Auswirkungen hätte. Aus diesem Grund wird dieser Ansatz nicht weiterverfolgt. Eine Hochbahn im Leimental müsste mit grösster Wahrscheinlichkeit als Tram ausgeführt werden, damit die Einführung in das städtische Tramnetz (ohne Umsteigen) attraktiv bleibt. Würde die Hochbahn ausschliesslich durch Gewerbegebiet geführt, würde diese Bewertung anders ausfallen.

- **Neuer Verbindungstunnel Oberwil - Reinach-Nord / Stärkung ÖV-Linien Birsig-/Leimental:** Ein Verbindungstunnel Mühlematt - Reinach Nord wurde beim Variantenstudium der Strassentangente untersucht und hat tatsächlich positive Auswirkungen auf den strassengebundenen öV. Jedoch sind die positiven Auswirkungen für die Siedlung und Umwelt (Landschaft) deutlich schwächer wie bei einer stadtnahen Tangente. Deshalb wird diese Idee nicht weiterverfolgt.

Diverse Massnahmenvorschläge (z. B. Vollanschluss Aesch, Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim, Expresstram X10, etc.) werden in ELBA bzw. anderen Planungen/Projekten bereits behandelt und weiterentwickelt.

Projektleitung ELBA - 23. November 2012