



Korridorstudie N18

Protokoll Forum 1, 30. Januar 2024





Impressum

Auftraggeber	Bundesamt für Strassen ASTRA 3003 Bern
Projektleitung (Teil Technik)	Oliver Kanizaj, Projektleiter Verkehrsplanung, Abteilung Strassennetze ASTRA
Projektleitung (Teil Mitwirkung)	Jörg Häberli, Projektleiter Verkehrsplanung, Bereichsleiter Stellvertreter, Abteilung Strassennetze ASTRA
Projektnummer	23014.01
Berichtversion	1.0, 15.02.2024
Berichtverfassende	Eva Gerber / eva.gerber@kontextplan.ch (PL) Serena Rickenbacher / serena.rickenbacher@kontextplan.ch (Planerin)
Titelbild	Impression vom Forum, Kontextplan
Genehmigung Auftraggeber	Genehmigt durch Jörg Häberli am 29.02.2024



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung	4
2. Auswertung Rückmeldungen	5
Feedbackrunde 1	5
2.1 Schwachstellen	5
2.2 Ziele	12
2.3 Handlungsbedarf	16
Feedbackrunde 2	19
2.4 Lösungsansätze	19
3. Stimmungsbild zum Abend	26
A. Anhang	27
A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung	27
A.2 Feedbackrunde 1	34
A.3 Feedbackrunde 2	40
A.4 Fotodokumentation der Gruppenrückmeldungen	42



1. Einleitung

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zur Korridorstudie N18 findet eine Konsultation bei Interessengruppen (organisierten Akteuren) zu den Erkenntnissen aus der Korridorstudie statt. Der Entscheid über die weiter zu verfolgende Lösungskonzeption liegt beim Bund.

Folgende Formate werden in der Mitwirkung umgesetzt: Eine digitale Umfrage vor dem ersten Forum sowie zwei Foren. Das erste Forum fand am Dienstag, 30. Januar 2024 in der Mehrzweckhalle Serafin in Laufen statt. Der Ablauf war wie folgt:

- 17:30** Türöffnung / Einlass
- 18:00** Eröffnung Forum durch Erwin Wieland
Grusswort Regierungsrat Isaac Reber
ASTRA: Informationsblock 1
Erwin Wieland: Begrüssung; Rahmenbedingungen und Methode Korridorstudien
Jean-Luc Poffet: Vorgehen; Stand Bearbeitung Korridorstudie N18
- 19:00** Feedbackrunde 1: Schwachstellen, Ziele, Handlungsbedarf, Arbeit in 7 Gruppen (Kontextplan)
- 19:45** ASTRA: Informationsblock 2
Maik Hömke: Generelle Lösungsstrategien gemäss Methode Korridorstudie
- 20:00** Feedbackblock 2: Stimmungsbild zu Lösungsansätzen, Arbeit in 7 Gruppen (Kontextplan)
- 20:30** Erwin Wieland: Würdigung und Ausblick
- 20:40** Apéro

1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

Für die Feedbackrunden wurden aus allen Teilnehmenden sieben Gruppen gebildet. Dabei wurde die Zuteilung anhand der Sprache sowie ähnlicher Einstellungen der Teilnehmenden vorgenommen. Letztere wurden in der Vorbereitung zum Forum 1 abgefragt. Eine detaillierte Übersicht der Gruppeneinteilung befindet sich im Anhang A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung.



2. Auswertung Rückmeldungen

Feedbackrunde 1

Im Folgenden sind die Themen der Feedbackrunden aufgeführt. Es erfolgt jeweils zuerst eine Zusammenfassung der Beiträge und anschliessend sind die genannten Beiträge im Detail aufgeführt. Die Originalplakate mit den Beiträgen sind im Anhang zu finden.

2.1 Schwachstellen

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Schwachstellen

Zu Schwachstellen im **Strassenverkehr** gab es vorwiegend Ergänzungen zum Durchgangs- und Ausweichverkehr sowie zur Thematik der Verkehrsentwicklung. Neben Einzelmeldungen wurden der Gewerbe- und Güterverkehr sowie spezifische Engpässe thematisiert.

Bezüglich **ÖV** wurden das generelle und ortsspezifische Angebot sowie die Erschliessung als Schwachstellen ergänzt. Besonders auffällig ist die häufige Forderung nach Bike-and-Ride- bzw. Park-and-Ride-Infrastruktur.

Im Hinblick auf **Fuss- und Veloverkehr** wurden insbesondere der Komfort und die Sicherheit als Schwachstellen genannt. Weiter wurden beim Veloverkehr Anmerkungen zu spezifischen Nutzendengruppen vorgenommen.

Bezüglich der Schwachstellen bei **Siedlung und Lärm** wurden die Siedlungsentwicklung und Temporeduktion am häufigsten genannt.

Bei den Schwachstellen zu **Landschaft und Ökologie** wurden der Naturschutz, spezifisch Wildtierkorridore, und die Berücksichtigung der Landwirtschaft ergänzt.

Frage 1: Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

Über alles gesehen wurde die Schwachstellenanalyse als **stimmig und vollständig** eingeschätzt. In den Gruppen C und G nahmen Einzelne die Schwachstellenanalyse als eher nicht stimmig und vollständig wahr.



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen?

Nachfolgend sind die einzelnen Ergänzungen und Kommentare zu den Schwachstellen in Bezug auf Strassenverkehr, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Siedlung und Lärm sowie Landschaft und Ökologie thematisch gruppiert aufgeführt. Bei Ergänzungen in der Karte wurde die Ortsangabe in eckigen Klammern angemerkt (beispielsweise: [Birstal]).

Strassenverkehr

Thema	Ergänzung / Kommentare	Gruppe
Verkehrsentwicklung	Strasseninfrastruktur erzeugt Parkplatzbedarf → Kulturlandverlust durch Parkplätze	C
	Ausbau im südl. Teil wird zu Überlastung im nördl. Teil (Aesch, Dornach, Reinach ...) führen	F
	Spitzenbelastung MIV wird unterschätzt	F
	Einschätzung MIV m.E. so nicht richtig	G
	Verkehrsfluss nicht nur punktuell beeinträchtigt	G
Durchgangs- und Ausweichverkehr	Tunnel pour éviter Delémont et Soyhières	A
	Desserte du Val-Terbi	A
	Ortsdurchfahrt Tempo 30	C
	Ortsdurchfahrt Ausweichverkehr Aesch – Basel	F
	Durchgangsverkehr ist aus Optik Laufental grösser	F
	Höchste Priorität: Ortsdurchfahrten Laufen, Zwingen, Delémont sowie Knoten Angenstein	G
Gewerbe- und Güterverkehr	Anbindung Industrie Thierstein	E
	Direktausfahrt ins Arbeitsgebiet von kant. Bedeutung «Kägen» (Reinach)	F
	Arbeitsplatzschwerpunkte zu wenig priorisiert	G
	Zunahme Güterverkehr ist erheblich	G



Spezifische Engpässe	Kerne Laufen/Zwingen beheben	D
	Knoten Angenstein beheben	D
	Aus-/Einfahrt Eggflueh Nord beheben	D
	Ausfahrt Nenzlingen auf Baselstrasse ist während Pendlerzeiten schwierig und gefährlich	F
Diverse	Temps parcours Delémont – Bale	B
	«ökologische» Strassenbeläge «Hitzereduktion»	C
	Personenkilometer Leistung MIV berücksichtigen	C
	Unfallschwerpunkte: Lösungen kurzfristig: Geschwindigkeitsbeschränkung	D
	Möglichst Tempo reduzieren, Kapazität <u>nicht</u> erhöhen	D
	Gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Kapazitätsengpässen? (wo strategisch sinnvoll?)	E
	Zubringer Thierstein Breitenbach – Zwingen berücksichtigen	F
	Erschliessungen Entwicklungsschwerpunkte mitdenken! → Lüsseltal	G



Öffentlicher Verkehr

Thema	Ergänzung / Kommentare	Gruppe
Generelles Angebot	Umsteigebeziehungen Bahn Bus	C
	Abendkurse	C
	Bike & Ride Stellen an Bahnhöfen	C
	Bike + Ride: sichere Abstellanlagen	D
	Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen / Bhf	D
	P&R ausbauen	D
	P + R – Angebote	D
	Anschlüsse Bus / Bahn	D
	S-Bahn auf Schnellzug abstimmen	D
	Wurde das Buskonzept 2026 berücksichtigt?	E
	ÖV-Verbindungen aus dem Korridor in Seitentäler / in die Fläche verbessern	F
Erschliessung Seitentäler wichtig	G	
Spezifisches Angebot	Correspondances entre Bâle – Delémont – Porrentruy	A
	Trafic ferroviaire : Delémont – Laufon	B
	¼ h Takt bis Delémont	C
	¼ h Takt bis Laufen	C
	¼ h Takt Bahn muss bis Laufen mögl. sein	D
	[Birstal]: Weitere Anbindung (Fricktal, Ergolzthal) in Basel	D
	Anbindung Lüsseltal an Schnellzüge	E
Erschliessungsqualität	Anschluss Bus – Bahn Richtung Basel / Laufen häufig ohne Gewähr	F
	Über den ganzen Perimeter ÖV nicht stimmig	G



Diverse	Aussage, ob Verbesserung ÖV-Angebot (AS 35) zur Behebung von Schwachstellen Strasse ausreicht, fehlt	E
	Bahnhöfe schmutzdelig	D
	Abstimmung Entwicklung Strasse & ÖV	G

Fuss- und Veloverkehr

Thema	Ergänzung / Kommentare	Gruppe
Komfort & Sicherheit	Itinéraire cyclable insuffisant Delémont – Soyhières (conflit tourisme pédestre)	A
	Absence de voies séparées – danger	A
	Séparation 1) piste cyclable – 2) itinéraire cyclable	B
	Problem für Velo – Bahnhof Aesch → Angenstein	C
	Entflechtung Velowege & N18	C
	Ausbau Velo-Haupttrouten priorisieren	D
	Attraktivere Wege erstellen (Massnahme)	D
	Velofahren Grellingen Laufen → schmutzige Kleider	D
	Wird teilweise entlang Schnellstrasse geführt	D
Spezifische Nutzenden- gruppen	Pistes cyclables directes pour cyclistes pendulaires	A
	Keine durchgehende Velostrecke für Familien	C
	Attraktivität Freizeitvelorouten	C
	Sichere Touristen- u. Familienroute auf der rechten Birsseite ins. zw. Zwingen und Grellingen	D
Diverse	Genügend Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen / Bhf	D
	Schwachstelle: Querungen FW [<i>Annahme: Fusswege</i>] im Birstal (Trennwirkung der Autobahn)	E
	Zu fuss- und velo-lastig	G
	-	F



Siedlung und Lärm

Thema	Ergänzung / Kommentare	Gruppe
Siedlungsentwicklung	Bessere Erschliessung → Mehrverkehr → Peripheres Siedlungswachstum	C
	Siedlungspriorität (Richtplan...) nicht auf Arbeitsstandards abgestimmt!	D
	Schwachstelle: Trennwirkung der Autobahn für Siedlungen im Birstal (zw. Gemeinden zum Naturraum Birs,...)	E
	Entwicklungspotenzial Laufental wird unterschätzt	G
	Ortskerne Laufen, Zwingen und Delémont stark beeinträchtigt	G
Temporeduktion	Tempo 30 prüfen – Lärm – Sicherheit	C
	Tempo 30 statt Lärmschutzwände	C
	Tempo 30 / Begegnungszonen als Massnahme	D
	Temporeduktion im Siedlungsraum	D
Diverse	Contournement prévu /dessiné incohérent	A
	Eviter Soyhières en plus de Delémont	A
	Réaliser la Motion N18 (JU)	A
	Arbeitsplatzgebiet Ried mit einbeziehen	G
	-	B
	-	F



Landschaft und Ökologie

Thema	Ergänzung / Kommentare	Gruppe
Wildtierkorridore	Wildtierkorridor über Kantonsgrenzen hinweg	C
	Wildtierkorridore zwischen Breitenbach Wahlen Laufen	E
Naturschutz	Meilleure protection des milieux naturels	A
	Schwachstelle: Vernetzung Naturräume (BLN etc.) Trennwirkung der Autobahn	E
Landwirtschaft	Surface Agricole Impact SDA [<i>hypothèse : surfaces d'assolement</i>]	B
	Möglichst wenig Kulturlandverlust	C
Diverse	[<i>Delémont - Laufonnais</i>]: Tunnel	A
	Bestehende Ortskerne stärken → Zersiedelung eindämmen!	C
	Gewässerraum der Birs ist an vielen Stellen betroffen!	D
	Anliegen der Denkmalpflege + des Ortsbildschutzes nicht erst bei A5 Schwachstellen, sondern bei A3 Vorgaben	F
	-	G



2.2 Ziele

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Zielen

Die vorgeschlagenen Ziele wurden über alle Gruppen hinweg grundsätzlich als stimmig und vollständig eingestuft. **Standortentwicklung, Ortsschutz** und **Reduktion MIV** wurden mehrmals als zusätzliche Ziele genannt.

Frage 1: Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

Die Ziele wurden von einer Mehrheit der Personen als **stimmig und vollständig** bewertet. In den Gruppen A, C, E und F gab es vereinzelt die Ansicht, dass die Ziele eher nicht stimmig und vollständig sind.

Aufgabe 2: Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Nachfolgend werden die Kommentare nach Themen gruppiert einzeln aufgelistet¹.

Thema	Ergänzung / Frage	Bereich	Gruppe
Lebenswerte Räume	Aménagement du territoire → favoriser démographie de région décentralisée	Gesellschaft	A
	Rapprochement économique Bâle pour une route + rapide	Gesellschaft	A
	Zersiedelung eindämmen	Gesellschaft	C
	Gummiabrieb	Umwelt	C
	Steuerung über Raumplanung	Wirtschaft	D
	Siedlungsentw. generell? → Abstimmung	Wirtschaft	E
	Lebenswerte Räume Natur Landschaft Wild tw. Überdachung N18 ab Aesch – BS	Wirtschaft	F
	Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS: Angenstein, Zwingen, Laufen, Delémont	Wirtschaft	F
	Denkmalschutzobjekte nahe der N18 in: Grellingen + Liesberg	Gesellschaft	F

¹ Themen in kursiver Schrift waren auf den Plakaten aufgelistet



Umweltverträglichkeit	Objectif : Diminuer les GES! [<i>Hypothèse: Gaz à Effet de Serre</i>]	Umwelt	A
	Bei Unfällen Schweröltransporte	Umwelt	C
	Regionale Entwässerungsplanungen (Wasserrückhalt)	Umwelt	C
	H ₂ O Problem Birs im Sommer	Umwelt	C
	Quellenschutz	Umwelt	C
	Entsiegelung der Böden nötig	Umwelt	C
	Landwirtschaftliche Fläche schonen	Umwelt	D
	Viele TWW [<i>Annahme: Trockenwiesen und -weiden</i>] im Laufental → N-Problem (Überdüngung)	Umwelt	D
	Ökologisch wertvolle Flächen erhalten & Vernetzung	Umwelt	D
	Ortsbildschutz kein Ziel?	Umwelt	E
	«Weniger Flächen» ist nicht ganz klar, Referenzzustand	Umwelt	E
	Erhalt Kulturflächen	Umwelt	G
Kosten	Effekt für die Wirtschaft?	Wirtschaft	C
	Volle Kosten rechnen (z.B. inkl. Folgen auf Gesundheit, Umwelt)	Wirtschaft	D
	Kosten: Ansch. Substanzerhalt	Wirtschaft	G



Mobilitätsangebot	Désenclaver la région pour améliorer les échanges	Gesellschaft	A
	Fort enjeu pour le développement économique du Jura	Wirtschaft	A
	Il faut diminuer l'attractivité du TIM, pas l'augmenter !	Wirtschaft	A
	Favoriser le trafic bus / vélos dans les villes – villages	Gesellschaft	A
	Weg von MIV hin zu ÖV, Velo, Fuss	Gesellschaft / Wirtschaft	D
	Modal-Shift hin zu ÖV / aktive Mobilität hat Priorität	Gesellschaft	F
	ÖV-Anbindung in Stadt ist attraktiv – schnell → HOCH gewichten	Gesellschaft	D
	Entflechtung	Gesellschaft	C
	Langsamverkehr bringt wirtsch. Aufschwung	Wirtschaft	C
	Neue Infrastrukturen sollen keinen neuen MIV induzieren	Gesellschaft	F
	Verlagerung wird schwierig!	Gesellschaft	G
	Erschliessungen Entwicklungsschwerpunkte	Gesellschaft / Wirtschaft	G
	Verkehrssicherheit	Moins de trafic = plus de sécurité	Gesellschaft / Wirtschaft
Solutions mêlant plusieurs modes de transports		Gesellschaft / Wirtschaft	A
Kosten d. Unfälle		Gesellschaft	C
Risikotransporte Öl/Benzin/...		Gesellschaft	C
Standortentwicklung	Arbeitsplätze in den ländlichen Raum verlagern	Gesellschaft	F
	Arbeitsplätze erschliessen	Wirtschaft	G
Politische Dimension	Forté volonté des milieux économiques de mieux connecter JU avec BS – BL	Wirtschaft	A
	Aspect non-quantitatif (volonté polit.) lien BS – DEL	Gesellschaft	B



Diverse	Velo & Tourismus	Wirtschaft	E
	Zu viele Ziele! → verhindern Realisierung eines Projekts	Gesellschaft	F
	Alternative Modelle: Road Pricing	Wirtschaft	G
	Engpassbeseitigung braucht höchste Priorität	Wirtschaft	G
	Abstimmung Raum (div. Infra.)	Umwelt	G
	Lärm	Umwelt	G





2.3 Handlungsbedarf

Zusammenfassung der Rückmeldungen zum Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf der Themen wurde in allen Gruppen mehrheitlich zwischen mittel und gross eingestuft. Damit ist die Einstufung insbesondere beim **öffentlichen Verkehr** sowie bei **Siedlung, Landschaft und Umwelt** höher eingestuft als vorgeschlagen.

Frage 1: Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Nachfolgend werden die Rückmeldungen zu den vorgeschlagenen Einstufungen in den verschiedenen Themenbereichen des Handlungsbedarfs zusammengefasst wiedergegeben.

Strassenverkehr

Die Gruppen stuften die präsentierten Handlungsbedarfe grundsätzlich zwischen mittel und gross ein. Damit **stimmten sie der vorgeschlagenen Einstufung der Handlungsbedarfe zu**. In den Gruppen C und D gab es vermehrt Rückmeldungen, die einen geringen Handlungsbedarf sehen.

Öffentlicher Verkehr

Die Mehrheit der Gruppen stuft den Handlungsbedarf beim ÖV als mittel bis gross und somit **höher als die vorgeschlagene Bewertung** ein. Die vorgeschlagene Einschätzung teilten die Gruppen B und E, innerhalb der Gruppe G bestand eine grosse Streuung.

Velo- und Fussverkehr

Beim Velo- und Fussverkehr sahen alle Gruppen, abgesehen von der Gruppe B, mittleren bis grossen Handlungsbedarf. Auch die Gewichtung der einzelnen Aspekte **wurde gemäss vorgeschlagener Einstufung geteilt**.

Siedlung, Landschaft, Umwelt

Die Einschätzung der formulierten Handlungsbedarfe streute innerhalb der Gruppen deutlich. Es gibt eine Tendenz, dass der **Handlungsbedarf höher eingeschätzt wurde als vorgeschlagen**. Die grösste Abweichung zur vorgeschlagenen Einstufung bestand beim **«Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete»**, der Handlungsbedarf wurde in gewissen Gruppen als mittel bis hoch eingeschätzt.



Frage 2: Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte.

Die Ergänzungen zum Handlungsbedarf wurden von den Gruppen entweder direkt in der Karte markiert oder bei den Skalen ergänzt. Nachfolgend werden die Kommentare nach dieser räumlichen Einordnung bzw. den einzelnen Skalen gruppiert präsentiert²:

Karte

Thema / Ort	Ergänzung / Frage	Gruppe
A16	Prévoir jonction s/ A16	A
Laufental	15' Takt S-Bahn bis Laufen	D
	Anbindung Lüsseltal zu Stosszeiten	E
	Rückstau in Zwingen	E
Diverse	Schützenswerte Ortsbilder und Gebäude erhalten (ISOS, BIB [<i>Annahme: Bauinventar Kanton Basel-Landschaft</i>])	F

Skalen

Thema / Ort	Ergänzung / Frage	Gruppe
Strassenverkehr	Tempo 30 / Begegnungszonen	D
Öffentlicher Verkehr	Arrêts Soyhières – Liesberg → Laufon	B
	TFT Trafic TRA in vers Bus? (DEL – Laufon)	B
	Bus auf Schnellzug abstimmen	D
	Bus auf Bahn abstimmen	D

² Themen in kursiver Schrift waren auf den Plakaten aufgelistet



Siedlung, Landschaft, Umwelt	Bekämpfung Lärm an der Quelle	D
	ISOS/Ortsbilschutz warum nur geringer Handlungsbedarf?	E
	Stimmt nur für aktuelle Linienführung	E
Velo- und Fussverkehr	Sichere, abgetrennte Velo-/Fusswege	D



Feedbackrunde 2

2.4 Lösungsansätze

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Lösungsansätzen

Bei **MIV und ÖV** beschäftigten die Teilnehmenden vor allem Lösungsansätze, die Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte beinhalten sowie die Taktverdichtung des ÖVs. Bei beiden Lösungsansätzen gab es vereinzelt auch dezidierte Meinungen dagegen.

Lösungsansätze bezüglich **Velo- und Fussverkehr** wurden nur spärlich kommentiert. Die Schliessung von Lücken im Netz wurde am häufigsten erwähnt.

In Bezug auf **Siedlung, Raum und Umwelt** haben die Wachstumskonzentration des Siedlungsraumes auf urbane Räume sowie der Schutz der Ortsbilder viel Aufmerksamkeit erhalten, auch eine Steuerung via Parkierungsreglemente wurde begrüsst.

Frage 1: Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung, Raum und Umwelt?

Über alle Gruppen und Themen gesehen, wurden die Lösungsansätze **als vollständig** beurteilt. Am meisten Zustimmung erhielten die Lösungsansätze zum Velo- und Fussverkehr, bei MIV und ÖV sowie Siedlung, Raum und Umwelt ist die Streuung grösser.



Aufgabe 2: Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab.

Nachfolgend werden die Kommentare zu bereits aufgelisteten³ und zusätzlich genannte Lösungsansätze nach Themen gruppiert präsentiert.

Lösungsansätze MIV und ÖV

Thema	Ergänzung / Frage	Gruppe
Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte	Tronçon Delémont – Laufon	A
	Tunnel anstatt Umfahrung	C
	MIV vs. ÖV	C
	Netto null Boden!	D
	Keine neuen Flächen versiegeln	D
	Es braucht Lösungen ohne neue Strassen!	D
	Punktuelle Lösungen rasch realisierbar	F
	Führen zu Stau an anderen Stellen	F
	Ohne Umfahrung Zwingen – Laufen wird es nicht gehen	F
	Kein Weg führt an Maximallösung vorbei	G
	Prioritär: Muggenbergtunnel, Ortsdurchfahrt Laufen – Zwingen, Durchfahrt Delémont	G
<i>Kommentar: Es wurden 2 Punkte im Sinne von Zustimmung zu diesem Ziel geklebt (Gruppe A).</i>		

³ Themen in kursiver Schrift waren auf den Plakaten aufgelistet



Taktverdichtung	Aussi en lien avec Delémont – Bienne	A
	Beschleunigung ÖV	D
	¼ h Takt Bahn bis Laufen	D
	Insbesondere S-Bahn	D
	Taktverdichtung Bus und Bahn bei Zeit und Kosten unterschiedlich	E
	Bahnübergang in Grellingen – Wartezeiten!	F
	Taktverdichtung kann viel kosten (neue Infra)	G
	ÖV muss durchgehend sein	G
Kleinräumige Bypass-Lösungen	Priorisieren	F
Reduktion Umsteigevorgänge	Kann teuer sein	G
Vernetzung Bahn-Bus	Fonction bon en général	B
	Dringend!	D
	+ Vernetzung Bahn – Tram (Tram Dornach – Therwil + Tram Aesch)	F
Neue ÖV-Linien (Strasse)	Lien TP sur route Delémont – Laufen	A
Umgestaltung Knoten	Zu Bevorzugen	F
Busbevorzugung	Wäre rasch und einfach umsetzbar	D
	+ für Velo nutzbar machen (Busstreifen)	G
Verkehrssteuerung	Kluges Verkehrsmanagement zu begrüßen	G
Park + Ride	Bike + Ride: sichere Abstellmöglichkeiten	D



Tunnel	Tunnel sous Montagne de Courroux	A
	Nouveaux tunnels : Delémont, Laufon – Zwingen	A
Diverse	Lien entre Vagabond et Tarifverb. BL/BS/SO	A
	Réfléchir plus large Del – Bâle	B
	Différenciation trafic local >< trafic transit	B
	Parkplätze verknappen	C
	Finanzielle Ansätze fehlen (z.B. PP-Bewirtschaftung, Road-Pricing, ÖV-Tarife)	E
	Gesamtstrategie Engpässe Strasse fehlt (wo sind Engpässe strategisch sinnvoll)	E
	Beschleunigung ÖV fehlt (z.B. NBS Grellingen – Zwingen)	E
	Mobilitätsbedürfnis senken	F
	MIV: Mitfahrgelegenheiten fördern (mehr als 1 Person pro Auto)	F
	ÖV: Leistungsstärkeres Rollmaterial (Kapazität)	G
Kurzfristige Lösungen hilfreich, reichen aber nicht aus	G	

Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Thema	Ergänzung / Frage	Gruppe
Lückenschlüsse Velo-wegenetz	Bundesbeschluss Velo: innert 10 J. vollständige Netze realisieren	D
	Freizeitverkehr gehört nicht auf Hauptverkehrsachsen	F
Lückenschlüsse, Komfort Fusswegenetz	Offre ferroviaire vélos	A
Umgestaltung Strassenraum zugunsten Fuss- und Veloverkehr	Es braucht <u>zusätzlichen</u> Raum für Fuss- und Veloverkehr	F



Diverse	Entflechtung	C
	Veloparkierung an Bahnhöfen	D
	Bike + Ride: sichere Abstellmöglichkeiten	D
	Umsteigepunkte / «Mobilitätshubs» zu anderen Verkehrsmitteln stärken	F
	Fließverkehr in allen Bereichen	G
	-	B
	-	E



Lösungsansätze Siedlung, Raum und Umwelt

Thema	Ergänzung / Frage	Gruppe
Ortsbilder schützen	Ortsbildschutz weder teuer noch komplex	E
	= Ist-Zustand?? Was heisst das?	E
	Auch wenn der Schutz von Ortsbildern tatsächlich teuer sein sollte, bei Bundesaufgaben müssen Bundesinventare (ISOS) berücksichtigt werden → Ortsbilder von nationaler Bedeutung auf der Strecke: Angenstein, Zwingen, Laufen, Delémont	F
	Umfahrungen	G
Wachstum des Siedlungsraumes auf urbane Räume konzentrieren	Raumplanung Siedlungsentw. Arbeitsplätze ⚡	D
	Nutzungsdurchmischung fördern → weniger Wege → kürzere Wege	E
	Innenentwicklung am richtigen Ort = innere Agglomeration / Kernstadt!	F
	Distanz Wohnen / Arbeiten	F
	→ oder auf gut mit ÖV erschlossene Gebiete	F
Ökologische Trennwirkung reduzieren	Vernetzungen sicherstellen (Wildtiere, Barrieren reduzieren)	E
Lärmbelastung senken	An der Quelle!	C
	Ist mit Temporeduktion kurzfristig möglich	D
Wohnliche Strassenräume	Begegnungszonen / Tempo 30	D
	Muss ein HLS-Raum [<i>Annahme: Hochleistungsstrassen</i>] wohnlich sein?	F
Parkierungsreglement	Parkierungsrr. wichtig, aber pol. oft schwierig durchzusetzen (Zeitbedarf höher)	E
	Parkierung zentralisieren	E
	Je nach Ort zu wenig effizient	F



Diverse	-	A
	Lois déterminent beaucoup	B
	Wirtschaft / Gewerbe mitdenken	C
	Umgestaltung Strassenräume, Koexistenz	C
	Gesundheitskosten	D
	Kulturland + Fruchtfolgeflächen schützen	F



3. Stimmungsbild zum Abend

Eine grosse Mehrheit der Teilnehmenden beurteilte den Abend als sehr informativ und konnte ihre Anliegen einbringen.





A. Anhang

A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

Nachname/nom	Vorname/prénom	Stakeholder	Bezeichnung Kontaktperson/titre contact
Agostini	Marco	Grüne BL	Landrat
Aschwanden	Alain	Kanton BL	TBA, Abteilungsleiter GVP/SPOC BL, Kernteam
Bautz	Jan	movelng	Stv. Projektleiter Projektverfasser KS N18
Berret	Pierre-Alain	Chambre de commerce et de l'industrie du Jura (CCIJ)	Directeur
Blatter	Rolf	FDP BL	
Brodbeck	Claudia	Die Mitte BL	Ländrätin, Mitglied Bau- und Planungskommission
Buchecker	Silvan	Handelskammer beider Basel	Wissenschaftlicher Mitarbeiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt
Buchs	Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung (ARP)	Raumplanerin, weitere Fachvertretungen Kantone
Burkhalter	Joel	Commune de Courrendlin	Maire
Cattin	Roland	CarPostal, Région Jura	Key-Account Manager marché et clients Jura /Jura bernois - Neuchâtel
Chappuis	Damien	Agglomeration Delémont, Ville de Delémont	Président, Comité de pilotage
Chavanne	Laura	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung (ARP-KP)	Fachplanerin, weitere Fachvertretungen Kantone
Chiocchi	Claude	Service de l'Economie Rurale (ECR)	
Chretien	Roland	Pro Velo beider Basel	Geschäftsführer
Cueni	Roman	Gemeinde Aesch BL	Leiter Gemeindeverwaltung



Dätwyler	Martin	Komitee N18	FDP-Landrat, Direktor der Handelskammer beider Basel, Vorsitzender des Komitee N18, Behördendelegation
Dennert	Elisabeth	Pro Val Terbi	Conseillère communale
Dürr	Andreas	Gemeinde Breitenbach	Gemeindevorstand
Eggs	Janine	Gemeindevorwaltung Dornach	Raumplanerin, Kantonsrätin und Gemeinderätin
Eschmann	Vincent	Le Centre JU	Représentant
Fabbro	Thomas	Pro Natura Baselland	
Fischer	Daniel	Gemeinde Reinach BL	Verkehrsplaner (PL Mobilität)
Fleury	Yves-Alain	Canton du Jura	Chef du Service des infrastructures (SIN), Équipe de projet
Flück	Heinz	VCS: Sektion Solothurn	Vorstandsmitglied
Frick	Roman	INFRAS	Projektleiter Projektverfasser KS N18
Gerber	Eva	Kontextplan	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Girod	Camille	Kontextplan	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Gitzi	Rudolf	Gemeinde Grellingen	Gemeinderat
Godat	Pauline	Les Verts JU	
Häberli	Jörg	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung, Stv. Bereichsleiter Netzplanung
Hofer	Martin	Verein Region Laufental	Abteilungsleiter Bau/Planung Stadt Laufen, Behördendelegation
Hömke	Maik	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung
Imark	Christian	ASTAG Sektion Solothurn	Präsident
Imhof	Sebastian	ASTRA	Junior Projektleiter Verkehrsplanung



Kälin-Neuner-Jehle	Karin	SP SO	Mitglied Finanzkommission
Kirchmayr	Jan	IGöV Nordwestschweiz	Vorstandsmitglied
Koller	Emmanuel	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Conseiller communal
Kolly	Sandra	Kanton Solothurn	Regierungsrätin, Behördendelegation
Kübler	Rainer	Gemeinde Büsserach	Gemeinderat
Kübler	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung (SOF)	Leiter, weitere Fachvertretungen Kantone
Kühne	Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr (ARP-öv)	Verkehrsplaner, weitere Fachvertretungen Kantone
Lüthi	Florian	Grüne SO	Geschäftsführer
Meier	Simone	VCS beider Basel	Co-Präsidentin
Meyer	Franz	Die Mitte Grellingen	Alt Landratspräsident Kanton BL Ehem. Gemeindepräsident Grellingen
Nebiker	Stefan	Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck	
Neuenschwander	Patrick	Promotion Laufental	Standortförderer
Niklaus	Hannes	Gemeinde Brislach	Gemeindepräsident
Noack	Thomas	SP BL	
Noghero	Fanny	Canton du Jura	Déléguée aux affaires extérieures
Osoegawa	Steffen	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	
Parietti	Pierre	PLR JU	Représentant
Pfeiffer	Roland	ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung
Poffet	Jean-Luc	ASTRA	Bereichsleiter Netzplanung
Reber	Isaac	Kanton Basel-Landschaft	Regierungsrat, Behördendelegation



Rickenbacher	Serena	Kontextplan	Kommunikation & Mitwirkung
Roth	Urs	Kanton BL	Stv. Kantonsingenieur
Saner	Peter	Bauernverband beider Basel	
Scherrer	Marc	Gewerbeverein KMU Laufental	Präsident
Schindler	Susanne	Gemeinde Pfeffingen	Gemeinderätin
Siraut	Philippe	PEV JU	Président
Socchi	Lionel	Service de l'économie et de l'emploi (SEE)	Délégué à la Promotion économique
Sprecher	Eveline	Verein Birsstadt	Gemeinderätin Aesch BL, Behördendelegation
Staffelbach	Thomas	SBB	Leiter Projektorganisation Ausbau Knoten Basel
Stebler	Pascal	Kanton SO	TBA, Abteilungsleiter VP/SPOC SO, Kernteam
Steck	Pascale	WWF Region Basel	Geschäftsleiterin
Stettler	Thomas	Commune de Courroux	Conseiller communal
Vasella	Lorenzo	Gemeinde Nenzlingen	Gemeindevorwalter
Vogler	Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL	
Wieland	Erwin	ASTRA	Stv. Direktor, Leiter Behördendelegation
Zuber	Christian	Commune de Soyhières	Maire



Entschuldigte

Nachname/nom	Vorname/prénom	Stakeholder	Bezeichnung Kontaktperson/titre contact
Binggeli	Denise	Natur- und Landschaftsschutzkommission BL	
Dietwiler	Rainer	Gemeinde Münchenstein	Leiter Tiefbau
Ellenberger	Michel	Gemeinde Zwingen	Gemeinderat
Eray	David	Canton du Jura	Ministre Canton du Jura, Département de l'environnement (DEN), Comité de pilotage
Häner	David	Forum Schwarzbubenland	Kantonsrat, Behördendelegation
Herb	Marc	GLP BL	Präsident Grünliberale Partei Muttenz/Birsfelden
Jacquier	Hubert	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Urbaniste Communal, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Kanizaj	Oliver	ASTRA	Projektleiter Korridorstudie N18
Kneuss	Michel	Gemeinde Wahlen	Gemeindepräsident
Kron	Birgit	TCS Sektion beider Basel	Leiterin Politik, TCS beider Basel
Lachat	Guillaume	Jura Tourisme	Directeur
Monin	François	AgriJura, Chambre Jurassienne d'Agriculture	Directeur
Niederhauser	Daniel	Gemeinde Arlesheim	Leiter Tiefbau Umwelt und Planung
Oriet	Mélanie	Canton du Jura	Cheffe de service
Quiquerez	Steven	Ville de Delémont, Urbanisme Environnement Travaux publics (UETp)	Urbaniste Communale adjoint, Représentants spécialisés supplémentaires des cantons
Stäheli	Andreas	Fussverkehr Region Basel	Kontaktstelle
Tschudin	Peter	Gemeinde Duggingen	Gemeinderat
Zingg	Patrick	PostAuto Schweiz AG Region Nordschweiz	Transportunternehmer



Für die Feedbackrunden wurden Gruppen gebildet, die wie folgt zusammengesetzt waren:

Gruppe A Jean-Luc Poffet f, offen	Berret Pierre-Alain	Chambre de commerce et de l'industrie du Jura (CCU)
	Cattin Roland	CarPostal, Région Jura
	Dennert Elisabeth	Pro Val Terbi
	Eschmann Vincent	Le Centre JU
	Godat Pauline	Les Verts JU
	Koller Emmanuel	Ville de Delémont
	Socchi Lionel	Service de l'économie et de l'emploi (SEE)
	Stettler Thomas	Commune de Courroux

Gruppe B Roman Frick f, skeptisch oder unbekannt	Burkhalter Joel	Commune de Courrendlin
	Chiocchi Claude	Service de l'Economie Rurale (ECR)
	Parietti Pierre	PLR JU
	Siraut Philippe	PEV JU
	Zuber Christian	Commune de Soyhieres

Gruppe C Jan Bautz d, Parteien, offen	Lüthi Florian	Grüne SO
	Kälin-Neuner-Jehle Karin	SP SO
	Noack Thomas	SP BL
	Brodbeck Claudia	Die Mitte BL
	Agostini Marco	Grüne BL
	Meyer Franz	Die Mitte Grellingen
	Blatter Rolf	FDP BL

Gruppe D Jörg Häberli d, Interessenvertretungen, offen	Chretien Roland	Pro Velo beider Basel
	Fabbro Thomas	Pro Natura Baselland
	Flück Heinz	VCS: Sektion Solothurn
	Imark Christian	ASTAG Sektion Solothurn
	Kirchmayr Jan	IGÖV Nordwestschweiz
	Meier Simone	VCS beider Basel
	Nebiker Stefan	Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck
	Steck Pascale	WWF Region Basel

Gruppe E Sebastian Imhof d, Behörden I, offen	Buchs Andrea	Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung (ARP)
	Chavanne Laura	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Kantonsplanung (ARP-KP)
	Cueni Roman	Gemeinde Aesch BL
	Fischer Daniel	Gemeinde Reinach
	Kühne Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, öffentlicher Verkehr (ARP-ÖV)
	Kübler Rainer	Gemeinde Büsserach



Gruppe F Roland Pfeiffer d, Behörden II, offen oder unbekannt	Niklaus Hannes	Gemeinde Brislach
	Osoegawa Steffen	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL
	Vogler Vanessa	Denkmal- und Heimatschutzkommission BL
	Schindler Susanne	Gemeinde Pfeffingen
	Vasella Lorenzo	Gemeinde Nenzlingen
	Kübler Thomas	Kanton Basel-Landschaft, Standortförderung (SOF)
	Eggs Janine	Gemeindeverwaltung Dornach

Gruppe G Maik Hönke d, skeptisch oder unbekannt	Buchecker Silvan	Handelskammer beider Basel
	Gitzi Rudolf	Gemeinde Grellingen
	Saner Peter	Bauernverband beider Basel
	Scherrer Marc	Gewerbeverein KMU Laufental
	Dürr Andreas	Gemeinde Breitenbach
	Staffelbach Thomas	SBB
	Neuenschwander Patrick	Promotion Laufental

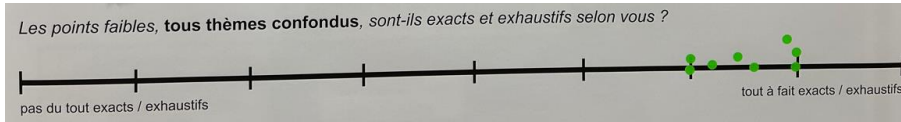


A.2 Feedbackrunde 1

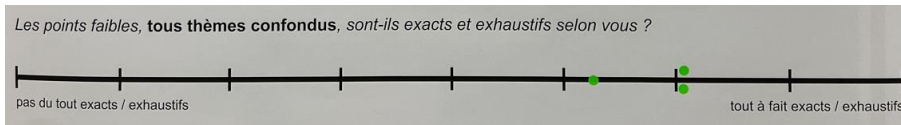
A.2.1 Skalen zu Schwachstellen

Frage 1: Sind die Schwachstellen aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

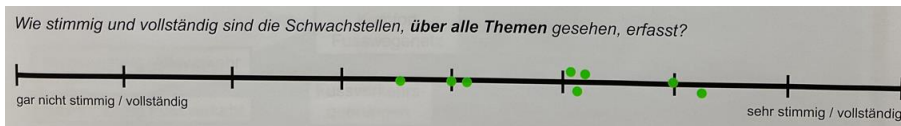
Gruppe A



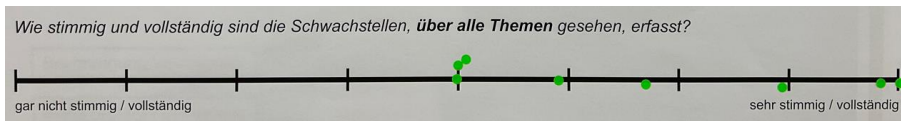
Gruppe B



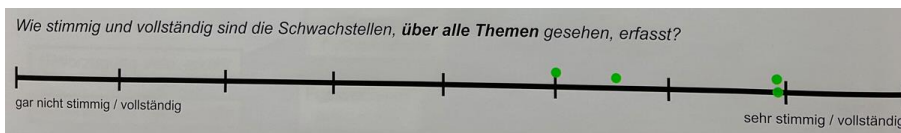
Gruppe C



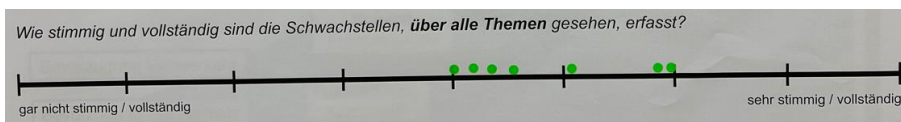
Gruppe D



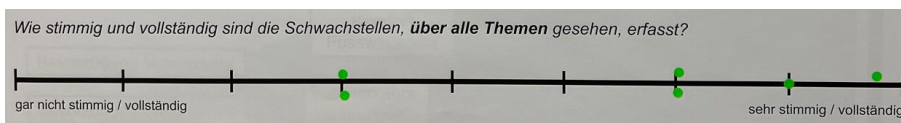
Gruppe E



Gruppe F



Gruppe G

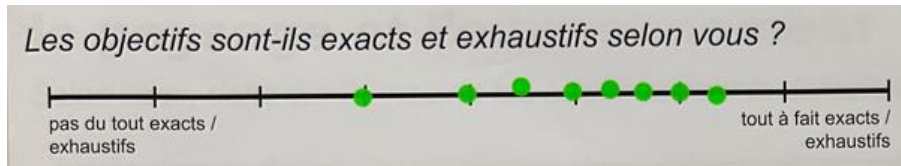




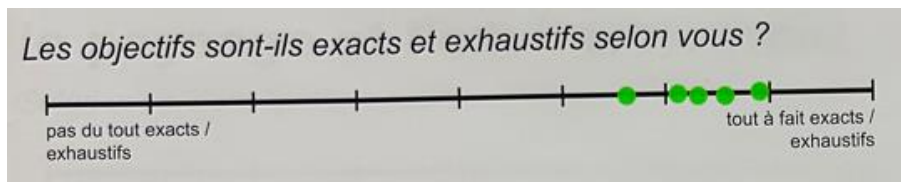
A.2.2 Skalen zu Zielen

Frage 1: Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

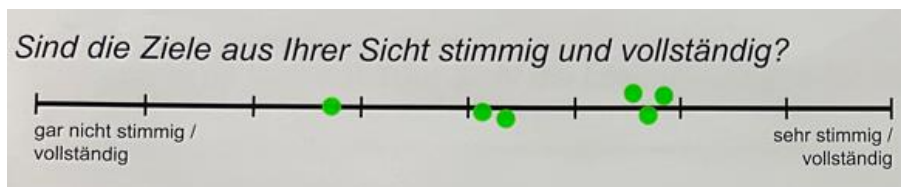
Gruppe A



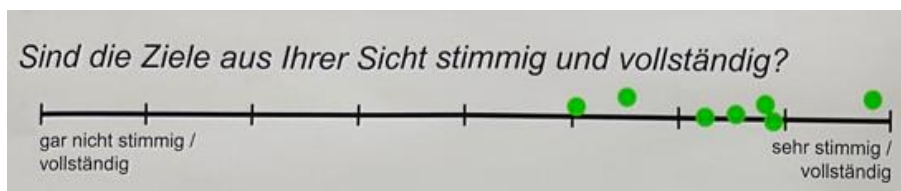
Gruppe B



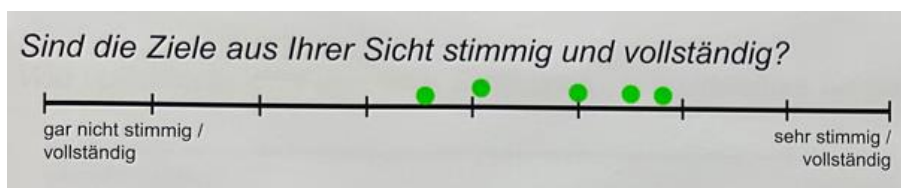
Gruppe C



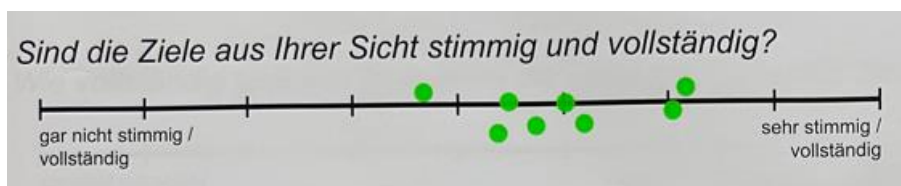
Gruppe D



Gruppe E

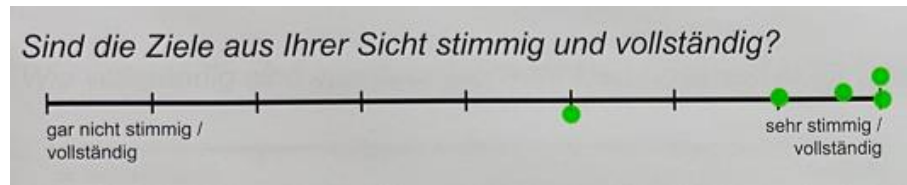


Gruppe F





Gruppe G



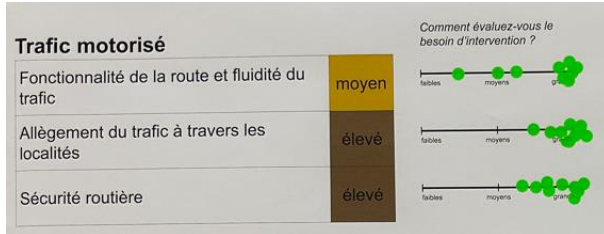


A.2.3 Skalen zum Handlungsbedarf

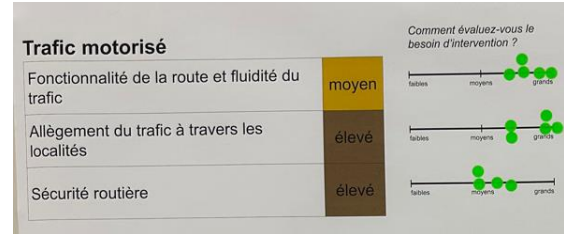
Frage 1: Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Strassenverkehr

Gruppe A



Gruppe B



Gruppe C



Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F

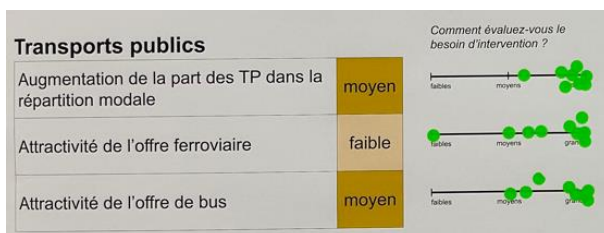


Gruppe G

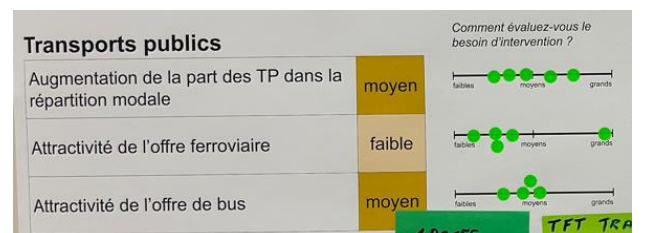


Öffentlicher Verkehr

Gruppe A

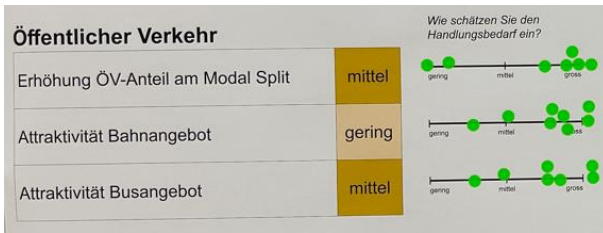


Gruppe B

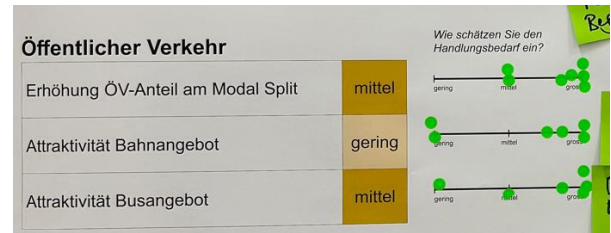




Gruppe C



Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F

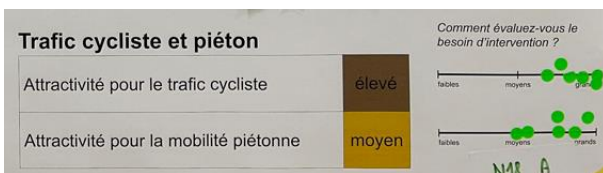


Gruppe G



Velo- und Fussverkehr

Gruppe A



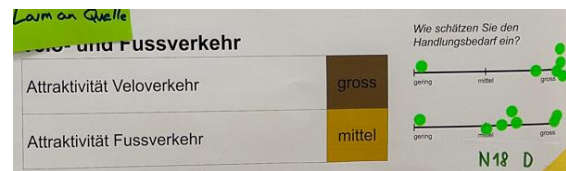
Gruppe B



Gruppe C



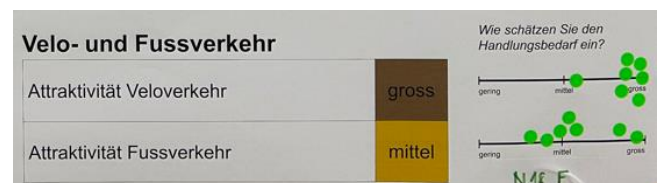
Gruppe D



Gruppe E

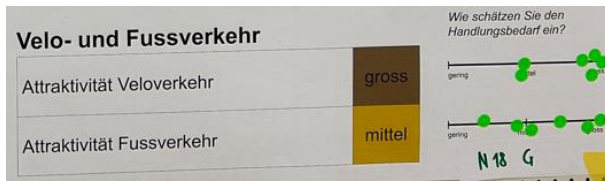


Gruppe F





Gruppe G

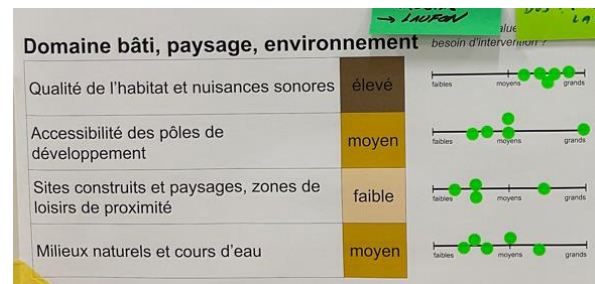


Siedlung, Landschaft, Umwelt

Gruppe A



Gruppe B



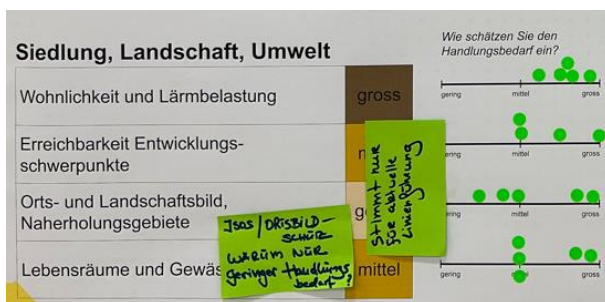
Gruppe C



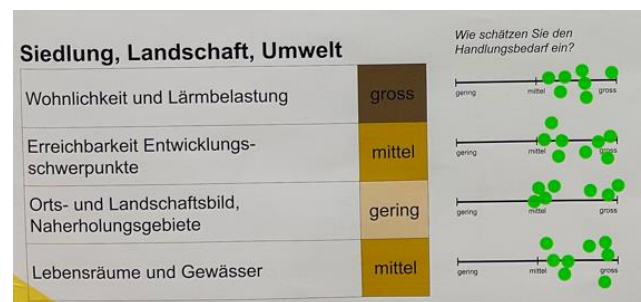
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F



Gruppe G





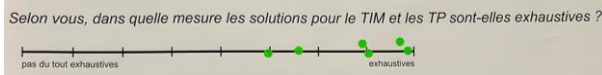
A.3 Feedbackrunde 2

A.3.1 Skalen zu Lösungsansätzen

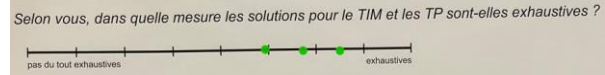
Frage 1: Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für...

... für MIV und ÖV

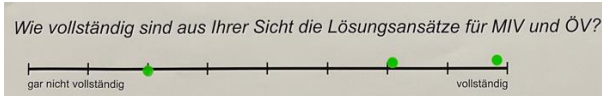
Gruppe A



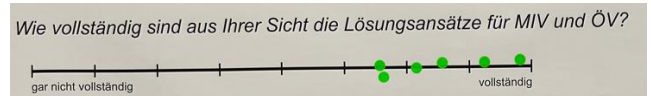
Gruppe B



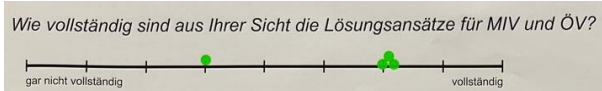
Gruppe C



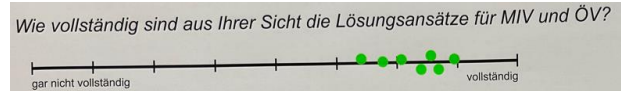
Gruppe D



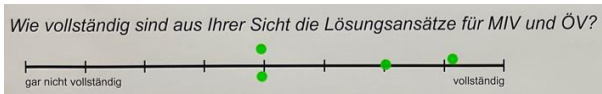
Gruppe E



Gruppe F



Gruppe G



... für Velo- und Fussverkehr?

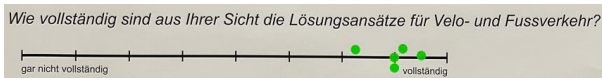
Gruppe A



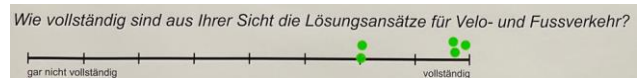
Gruppe B



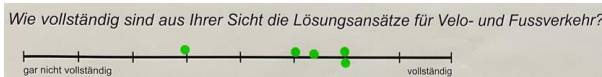
Gruppe C



Gruppe D



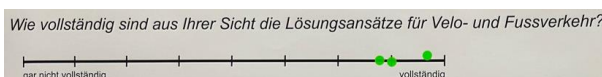
Gruppe E



Gruppe F



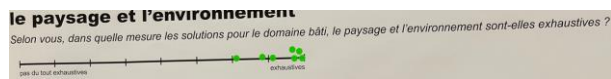
Gruppe G





... für Siedlung, Raum und Umwelt?

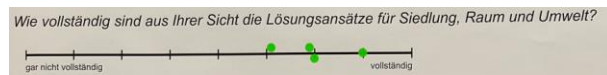
Gruppe A



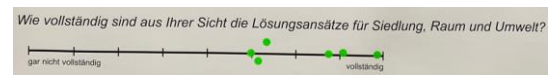
Gruppe B



Gruppe C



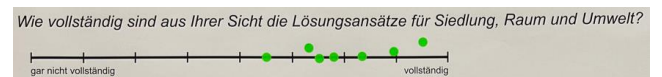
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F



Gruppe G





Objectifs

Les objectifs sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?

pas du tout exacts / exhaustifs ————— tout à fait exacts / exhaustifs

Complétez les objectifs ou commentez ceux qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

Société

Économie

Environnement

Coûts

Qualité
Risques liés à la construction
Autorisations

Qualité de l'espace de vie
Protection contre le bruit
Pôles de développement
Préservation du milieu bâti et du paysage

N18 A

Besoins d'intervention

Comment évaluez-vous le besoin d'intervention ?

Manque-t-il un besoin d'intervention ? Si oui, ajoutez-le sur la carte avec un post-it :

Trafic motorisé	
Fonctionnalité de la route et fluidité du trafic	moyen
Allègement du trafic à travers les localités	élevé
Sécurité routière	élevé

Transports publics	
Augmentation de la part des TP dans la répartition modale	moyen
Attractivité de l'offre ferroviaire	faible
Attractivité de l'offre de bus	moyen

Domaine bâti, paysage, environnement	
Qualité de l'habitat et nuisances sonores	élevé
Accessibilité des pôles de développement	moyen
Sites construits et paysages, zones de loisirs de proximité	faible
Milieux naturels et cours d'eau	moyen

Trafic cycliste et piéton

Attractivité pour le trafic cycliste

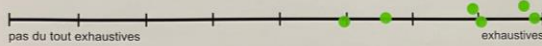
Attractivité pour la mobilité piétonne

N18 A

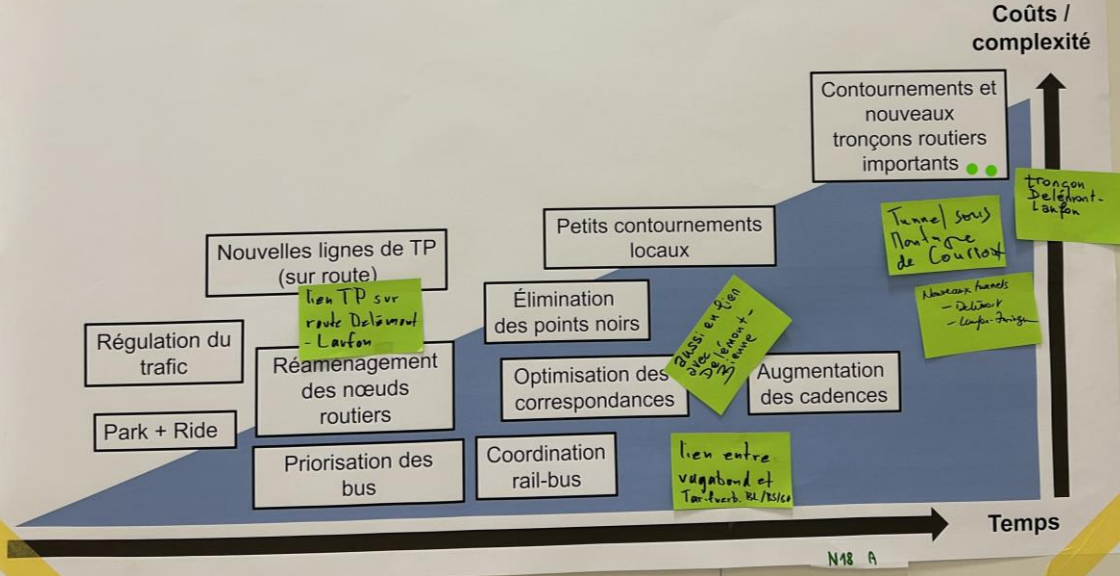


Solutions envisageables pour le TIM et les TP

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le TIM et les TP sont-elles exhaustives ?

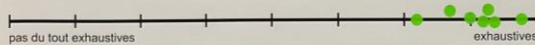


Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

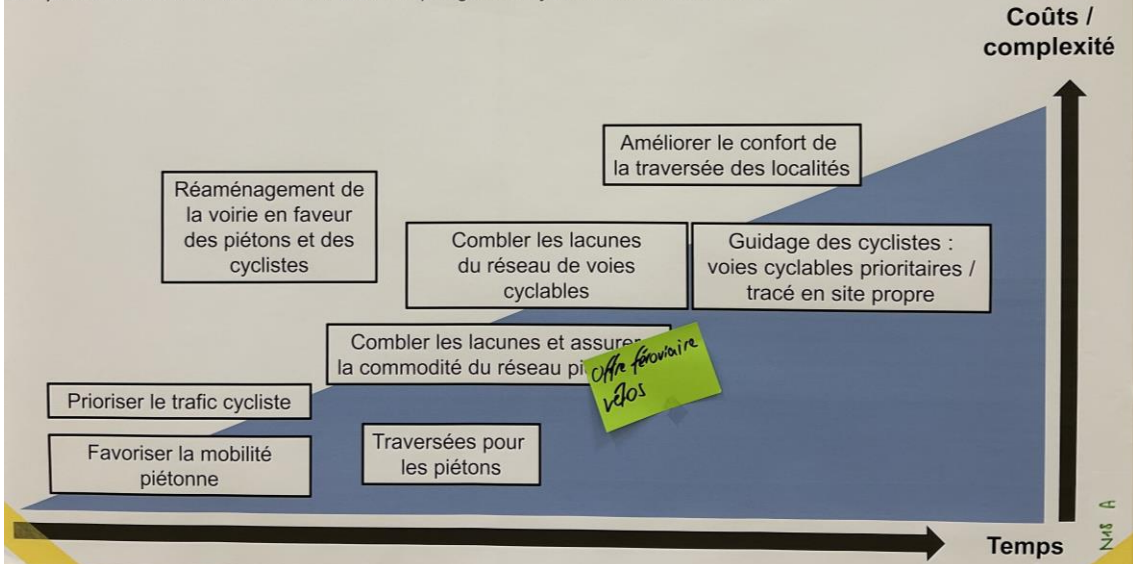


Solutions envisageables pour le trafic cycliste et piéton

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le trafic cycliste et piéton sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :





Solutions envisageables pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement sont-elles exhaustives ?

pas du tout exhaustives exhaustives

Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

Coûts / complexité

Temps

N18 A

A.4.2 Groupe B

Points faibles

Points faibles en matière de sécurité et de

- Sécurité routière
- Sécurité des transports publics
- Sécurité des transports publics et modes alternatifs (Bike, Scooter, etc.)

Points faibles en matière de mobilité

- Mobilité
- Qualité de l'air
- Qualité de l'environnement
- Qualité de vie
- Qualité des paysages
- Qualité des infrastructures
- Qualité des services
- Qualité des aménagements
- Qualité des équipements
- Qualité des services
- Qualité des aménagements
- Qualité des équipements

Points faibles en matière de BIC

- Sécurité des transports publics
- Qualité de l'air
- Qualité de l'environnement
- Qualité de vie
- Qualité des paysages
- Qualité des infrastructures
- Qualité des services
- Qualité des aménagements
- Qualité des équipements

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic motorisé ?

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour les transports publics ?

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le trafic cycliste et piéton ?

TR5 PARCOURS DEL-BS

TRAFFIC FERROVIAIRE DEL-EAUF

Séparation
1) Piste cyclable
2) Itinéraire cyclable

N18 B



Besoins d'intervention

Comment évaluez-vous le besoin d'intervention ?

Manque-t-il un besoin d'intervention ? Si oui, ajoutez-le sur la carte avec un post-it :

Catégorie	Évaluation
Fonctionnalité de la route et fluidité du trafic	moyen
Allègement du trafic à travers les localités	élevé
Sécurité routière	élevé
Augmentation de la part des TP dans la répartition modale	moyen
Attractivité de l'offre ferroviaire	faible
Attractivité de l'offre de bus	moyen
Qualité de l'habitat et nuisances sonores	élevé
Accessibilité des pôles de développement	moyen
Sites construits et paysages, zones de loisirs de proximité	faible
Milieux naturels et cours d'eau	moyen
Attractivité pour le trafic cycliste	élevé
Attractivité pour la mobilité piétonne	moyen

ARAPES SOUTIENS - LIÈVRE - LAURON
TFT TRAFIC TRAIN VERS BUS ? (DEL - LAURON)

fonction bon en général

Solutions envisageables pour le TIM et les TP

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le TIM et les TP sont-elles exhaustives ?

Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

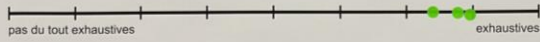
réflexion plus large Del - Gôle
DIFFÉRENCIATION TRAFIC LOCAL et TRAFIC TRANSIT

fonction bon en général

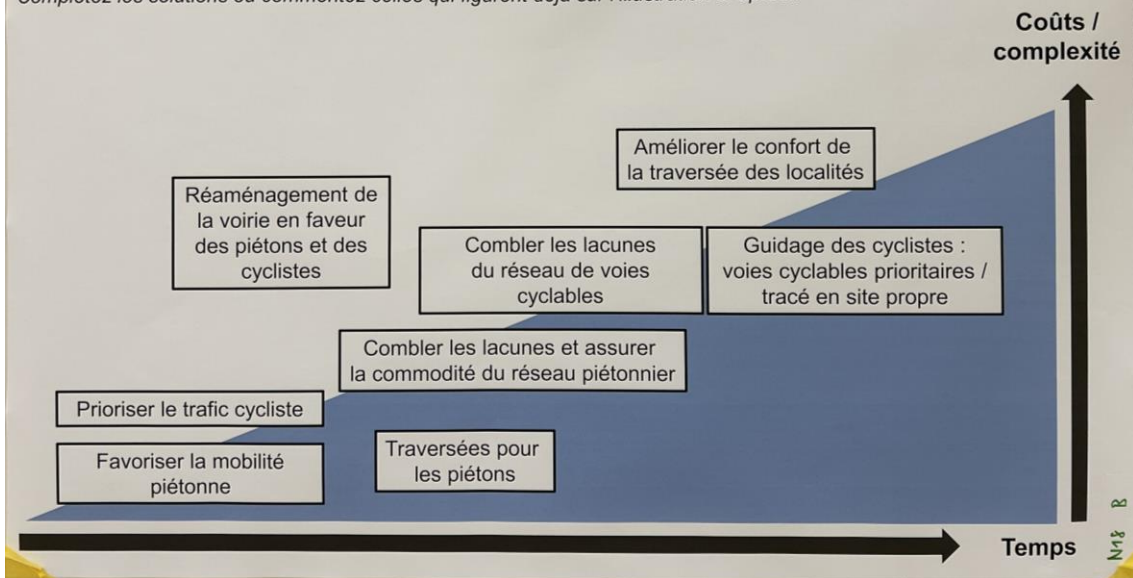


Solutions envisageables pour le trafic cycliste et piéton

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le trafic cycliste et piéton sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

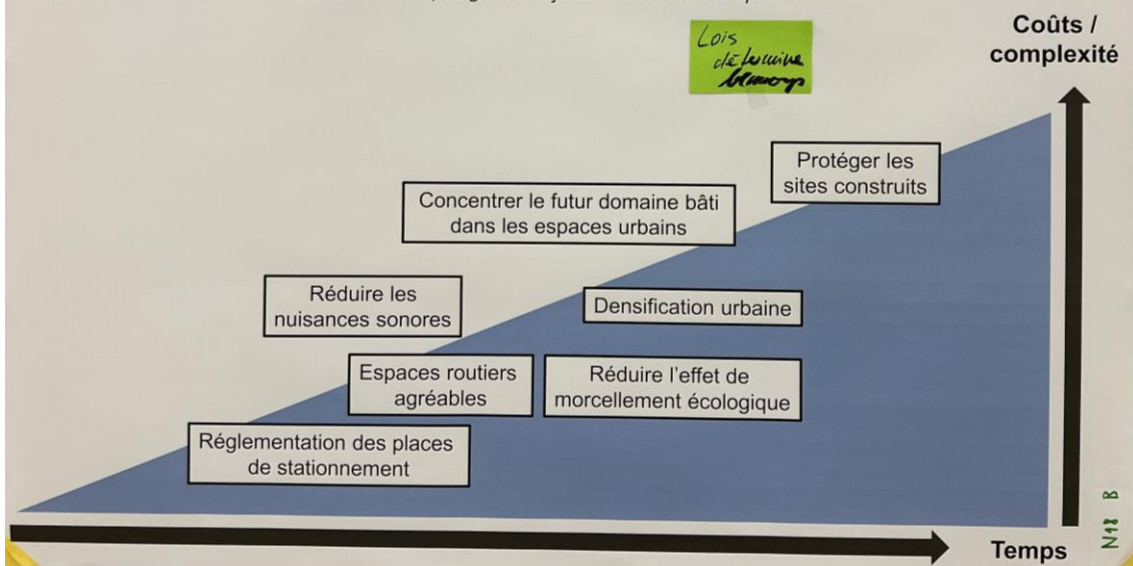


Solutions envisageables pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement

Selon vous, dans quelle mesure les solutions pour le domaine bâti, le paysage et l'environnement sont-elles exhaustives ?



Complétez les solutions ou commentez celles qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :





A.4.3 Gruppe C

Schwachstellen

Schwachstellen Kapazität und Zuverlässigkeit

- Überlastung
- Überlastung
- Überlastung

Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

- Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Strassenverkehr?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr?

Strosseninfrastruktur erzeugt Parkraumbelastung bei Kulturveranstaltungen durch Parkplätze

ÖKOLOGISCHE STRASSENBELASTUNG MIT REDUKTION

Durchschnittsfahrt Tempo 30

PERSONENKOMFORT LÄRMSTUNGEN BEBERÜCKSICHTIGEN

1/4h -Takt bis Delémont

Umsteigeleistungen Bahn Bus

Abendkurse

BIKE & RIDE STELLEN AN BAHNHÖFEN

1/4h Takt bis Laufen

Keine Durchgehende Velo- & Rade für Familien

Attraktivität Fuss- und Veloverkehr

PROBLEME Vело: Oublierer Assch → Angersheim

ENTFLECHUNG VELOWEGE & N18

N18 C

Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

Tempo 30
- Lärm
- Sicherheit

Tempo 30
- Lärm
- LÄRMSCHUTTWÄNDE

Bessere Erschließung
→ Neuansiedlung
→ Besseres Siedlungs-
-wachstum

möglichst wenig Kulturland Verlust

bestehende Ortskerne stärken → Zersiedelung eindämmen!

WILD TIER KORRIDOR ÜBER KANTONSGRENZEN HINNEG

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig

sehr stimmig / vollständig

N18 C



Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig | sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Verkehrssicherheit
Kosten d. Unfälle
Risikoprämie Öl/Benzin/....

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MV, Velo, Fuss
Entflechtung
Langverweile bringt wirtsch. Aufholung

Wirtschaft

Kosten
EFFERT für die WIRTSCHAFT?

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Umwelt

Umweltverträgliche
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und Boden beanspruchen
Bei Unfällen/Schweiss/Transporte
Entsiegelung d. Böden nötig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schützen
Zersiedelung eindämmen
Gumm - Abrieb
Quellen Schutz
REGIONALE ENTWÄSSERUNGS-PLANUNGEN (WASSERERHALT)
H2O Problem Birs im Sommer

N18 C

Handlungsbedarf

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Strassenverkehr

Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross

Öffentlicher Verkehr

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel

Siedlung, Landschaft, Umwelt

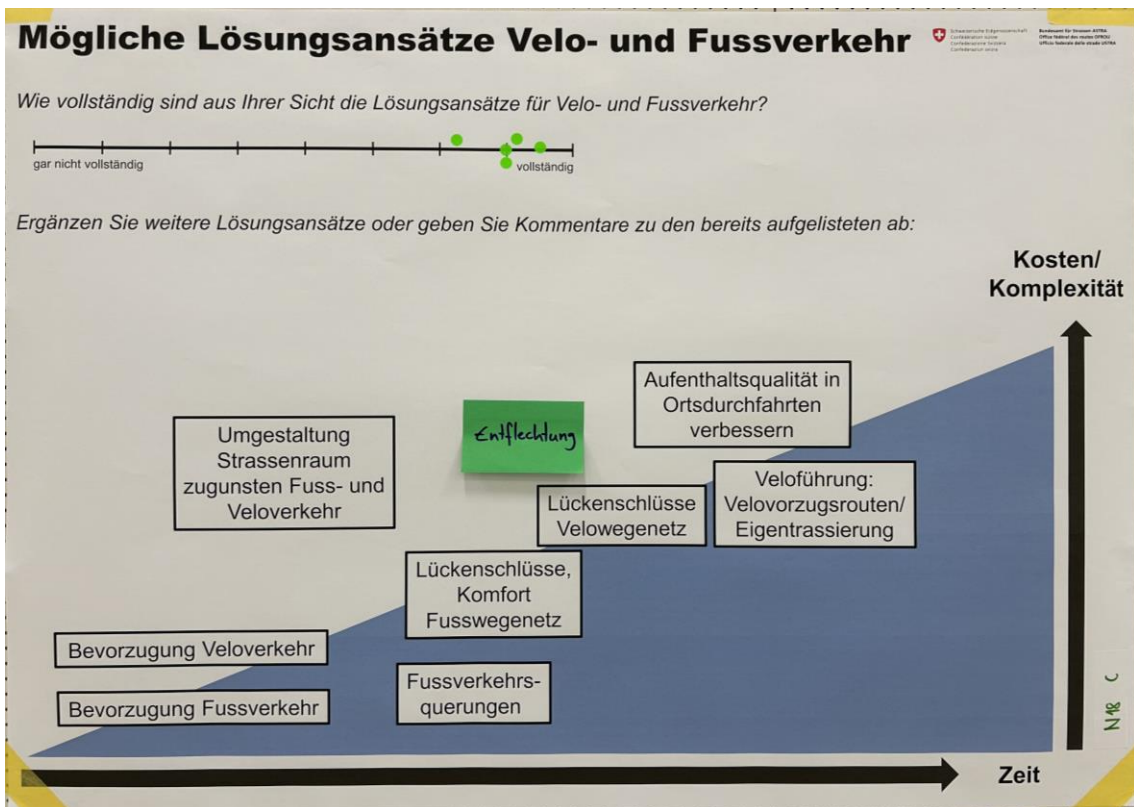
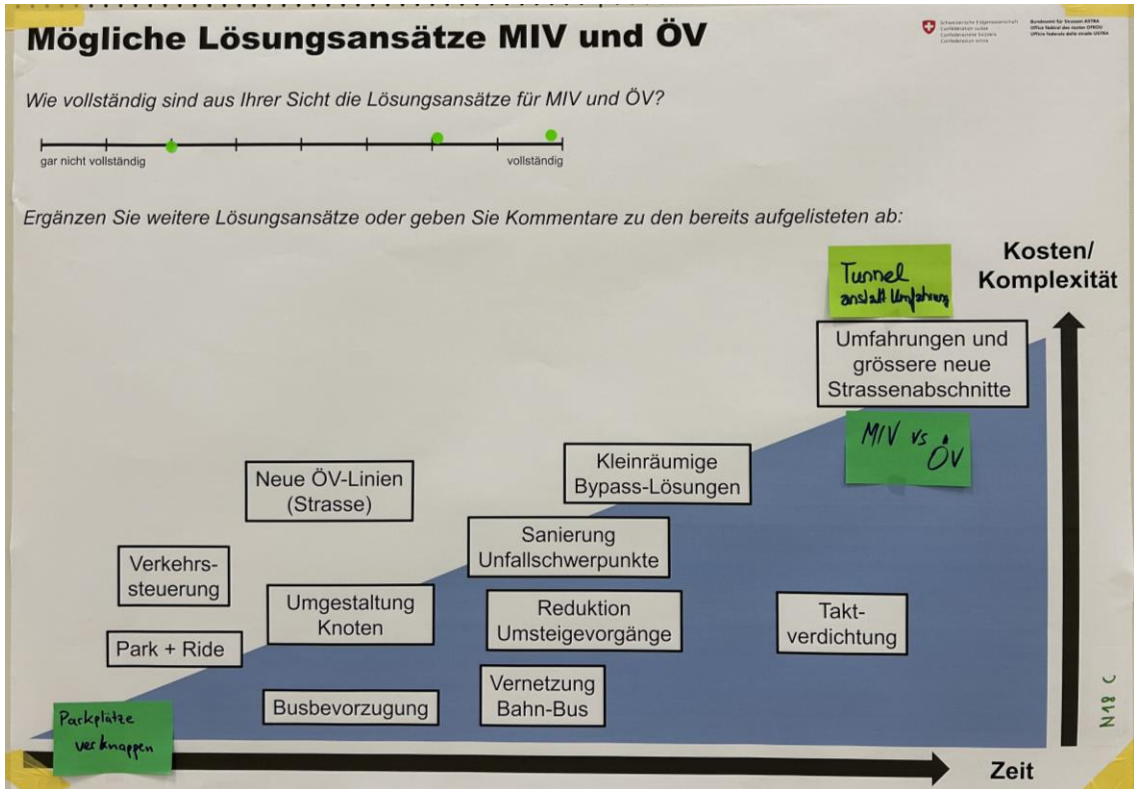
Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
Lebensräume und Gewässer	mittel

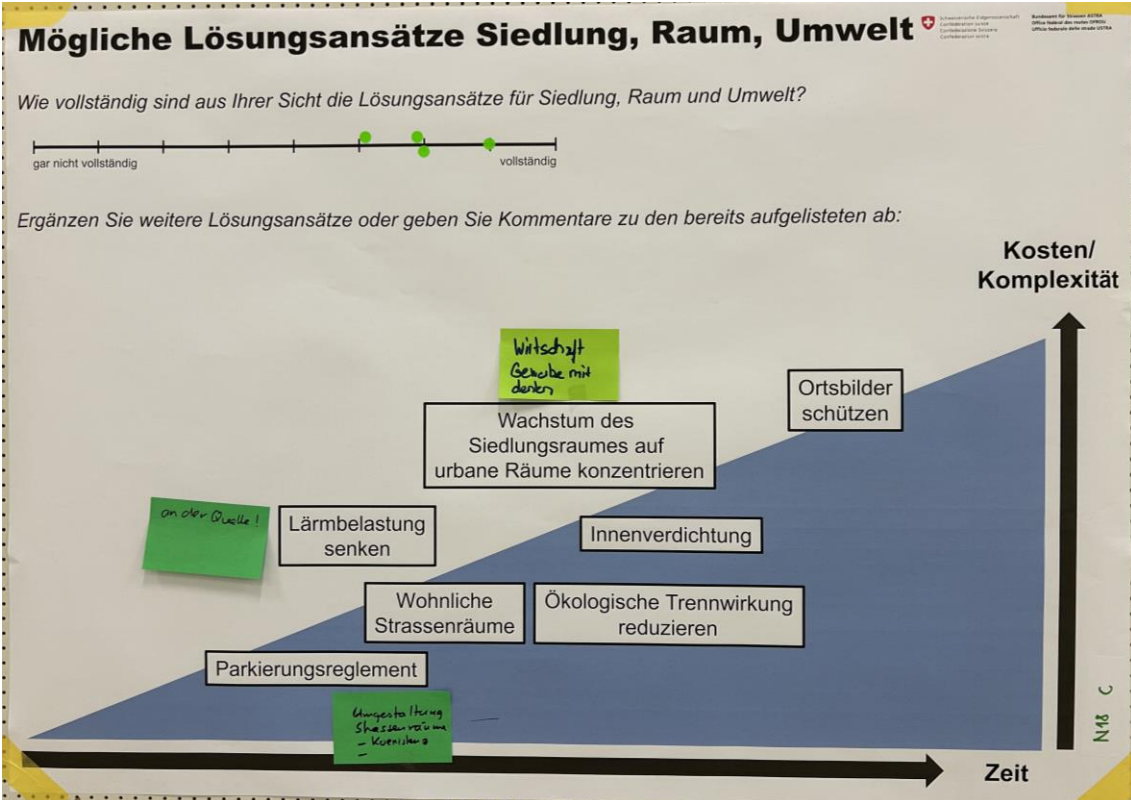
Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

Velo- und Fussverkehr

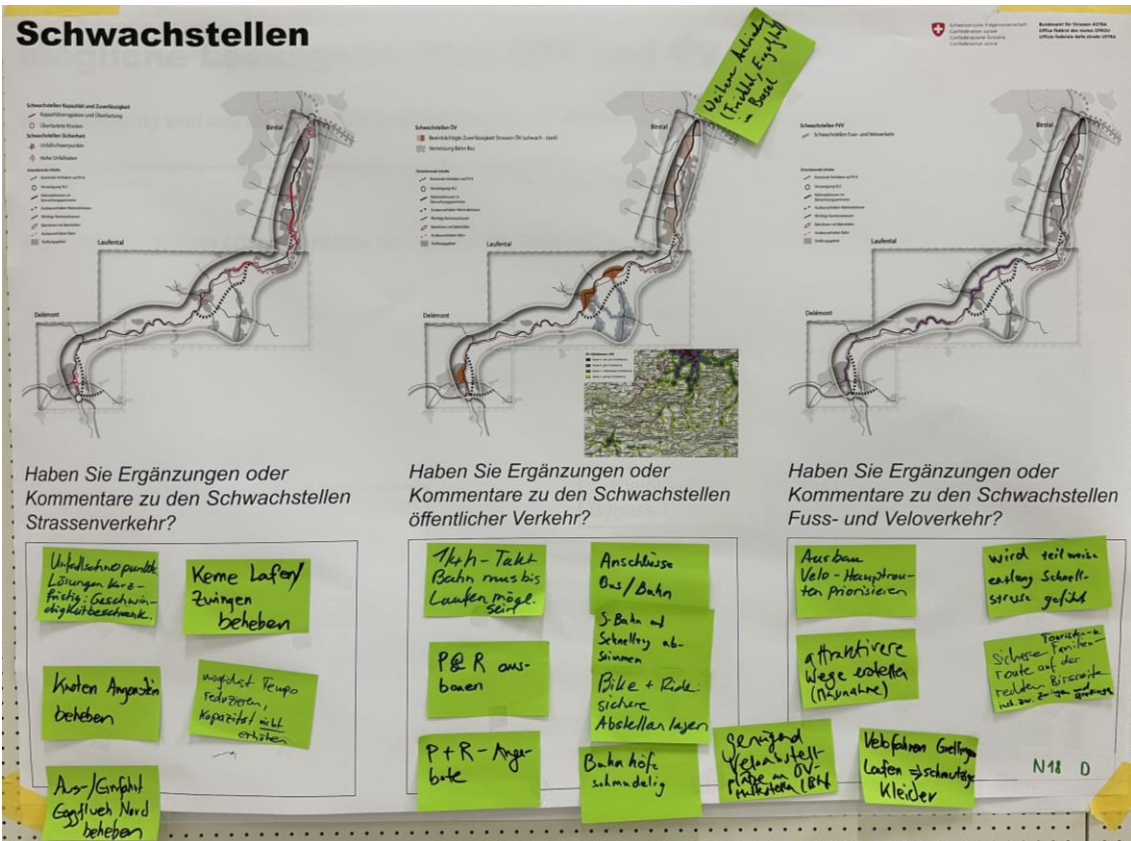
Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

N18 C





A.4.4 Gruppe D





Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?



Tempo 30
als Massnahme
Baugebieteszone

Siedlungspräzision
(Kuhle) wird
auf nicht städtische
abgeschwächt

Tempo reaktion
im
Siedlungsraum



Gewässerraum
des Birs ist in
viele Stille belüft!

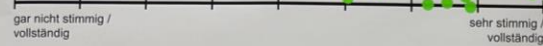
Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?



N18 D

Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?



Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebote
Attraktivität von ÖV, MiV, Velo,
Fuß

ÖV - Anbindung
in Stadt ist
schlecht - schnell
Weg zum Gewäss.

Wirtschaft

volle Kosten
rechnen (z.B.
in die Fläche auf
Kommunikation, Umwelt)

Kosten

Weg von MiV
hin zu ÖV, Velo,
Fuß
Steuerung
über Raum
planung

Umwelt

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
in ihrer Fläche und
Ansprüche

Landes. Maß
schonen

ökologisch un-
vollständig
erhalten &
Vererbung

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schonen

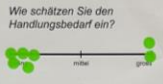
N18 D



Handlungsbedarf

Strassenverkehr

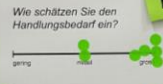
Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross



Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

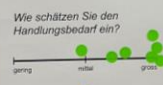
Öffentlicher Verkehr

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel



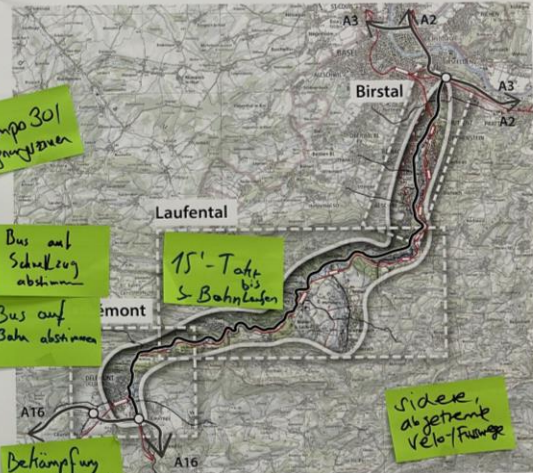
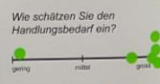
Siedlung, Landschaft, Umwelt

Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
Lebensräume und Gewässer	mittel



Rad- und Fussverkehr

Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

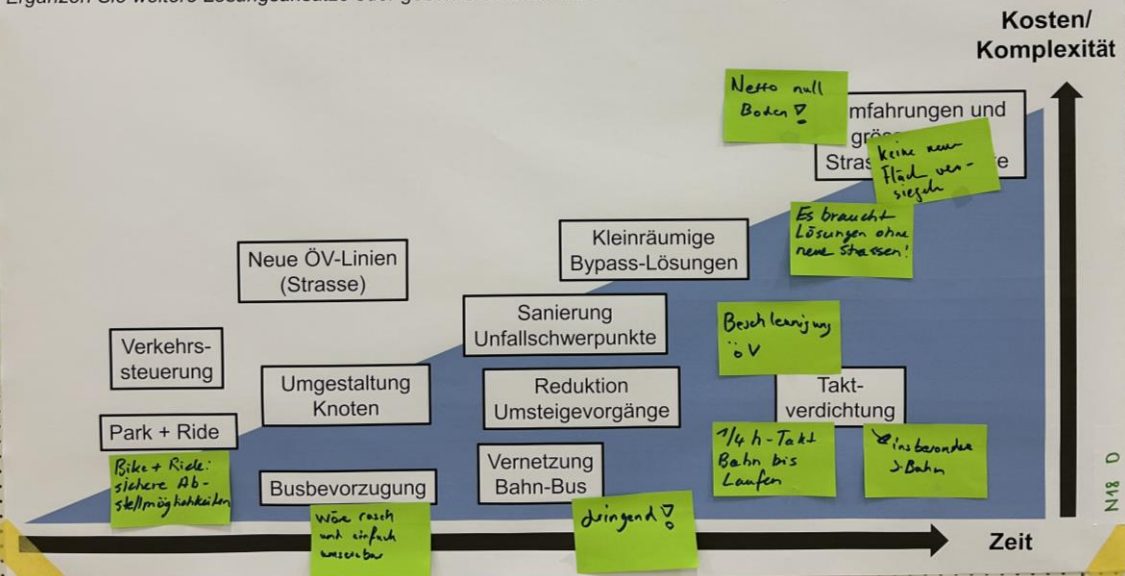


Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



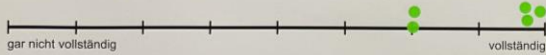
Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:



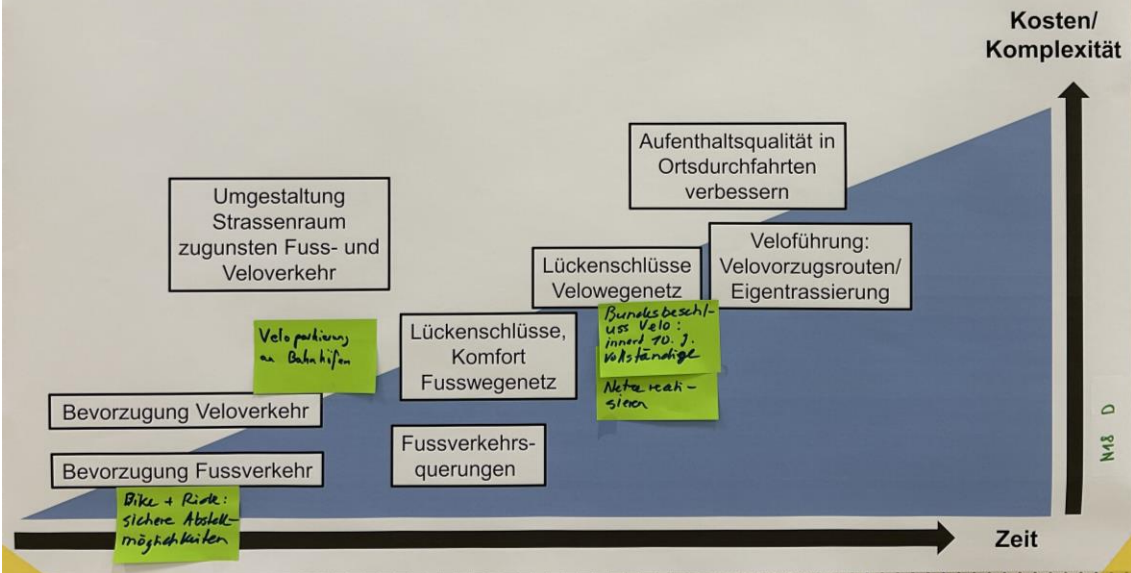


Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

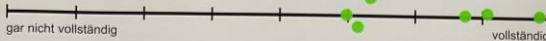


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

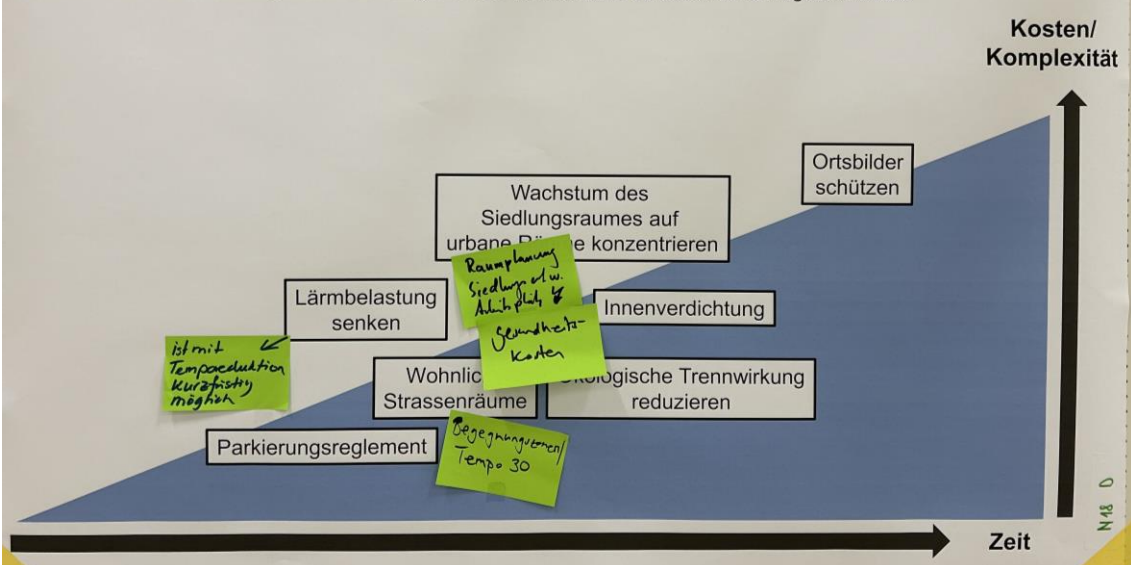


Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:





A.4.5 Gruppe E

Schwachstellen

Schwachstellen Kapazität und Zielsetzung

- ✓ Kapazitätsgrenzen und Zielsetzung
- Zielsetzung konform
- ✓ Schwachstellen Sicherheit
- Unfallrisikopunkte
- Verkehrsbehinderungen

Verkehrsmittel

- ✓ Personenkraftwagen
- ✓ Busse
- ✓ Lastenverkehr
- ✓ Radverkehr
- ✓ Fußgänger
- Sonstige

Schwachstellen ÖV

- Beseitigung Zielvorgabe ÖPNV (Schw.-) stark
- Beseitigung Ziele Bus

Verkehrsmittel

- Personenkraftwagen
- Busse
- Lastenverkehr
- Radverkehr
- Fußgänger
- Sonstige

Schwachstellen FVV

- Schwachstellen Fuß- und Veloverkehr

Verkehrsmittel

- Personenkraftwagen
- Busse
- Lastenverkehr
- Radverkehr
- Fußgänger
- Sonstige

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Strassenverkehr?

Gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Kapazitätsgrenzen? (wie strategisch sinnvoll?)

Anbindung Industrie Thierstein

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

Anbindung Lauchental an S-Bahnzone

Wurde das Bus-Konzept 2026 berücksichtigt?

Aussage: ob Nebensiedlungen die Anzahl (AS 30) zur Erreichung von Schwachstellen Strasse ausreicht, fehlt

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr?

Schwachstelle GLEISENBAUEN IM BRESNALE (FERNANWELTUNG DER AUTOBAHN)

N18 E

Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Schwachstelle FERNANWELTUNG DER AUTOBAHN FÜR SIEDLUNGEN IM BRESNALE (WAS GIBT ES ZUM ANSCHLUSS AN S-Bahn?)

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

Schwachstelle VERLEGENUNG LÄRM-BAUWERKE (KUNST) FERNANWELTUNG DER AUTOBAHN

Wird hier korrigiert zwischen Lauchental Wälder Lenzen

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig

sehr stimmig / vollständig

N18 E



Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Verkehrssicherheit

Wirtschaft

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MV, Velo, Fuss

Kosten

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schonen

Umwelt

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und Boden beanspruchen

Handwritten notes:
 - VELLO & TOURISMUS (green sticky note)
 - ORTSBILDSCHUTZ - KEIN ZIEL? (green sticky note)
 - Weniger Flächen - ist nicht ganz klar - Referenzzustand (green sticky note)
 - Siedlungsentw. gewünscht? -> Abstimmung (green sticky note)

N18 E

Handlungsbedarf

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Strassenverkehr	Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?
Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Öffentlicher Verkehr	Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?
Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

Siedlung, Landschaft, Umwelt	Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?
Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	mittel
Lebensräume und Gewässer	mittel

Handwritten notes:
 - Das ORTSBILD - schätze ich nicht nur Sie sondern die Bevölkerung (green sticky note)
 - wenn nur geringer Handlungsbedarf (green sticky note)

fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?

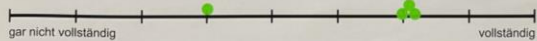
Velo- und Fussverkehr	Wie schätzen Sie den Handlungsbedarf ein?
Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

N18 E

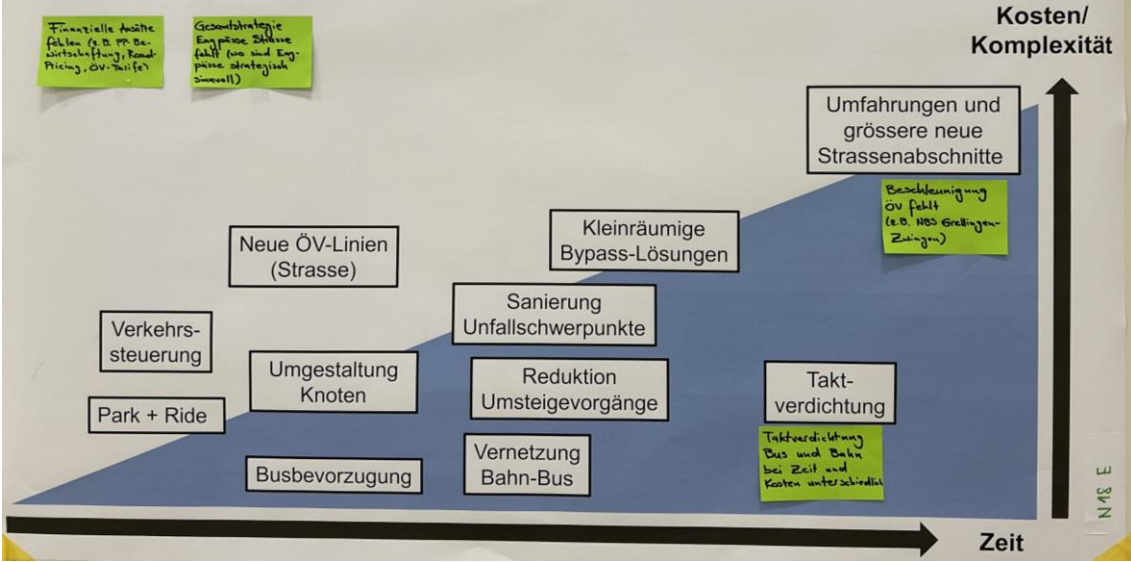


Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?

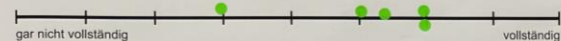


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

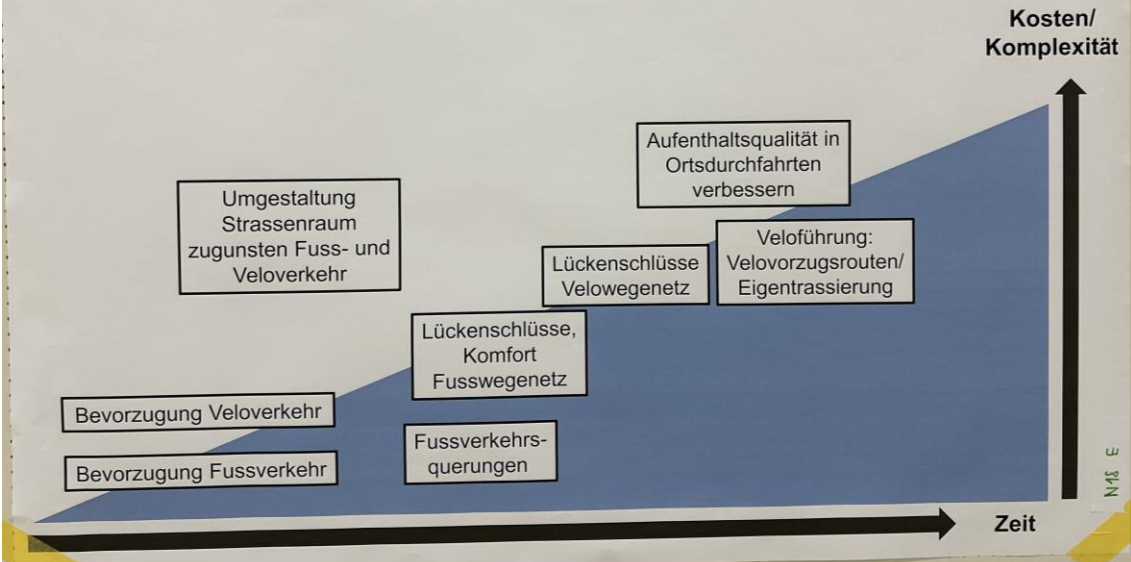


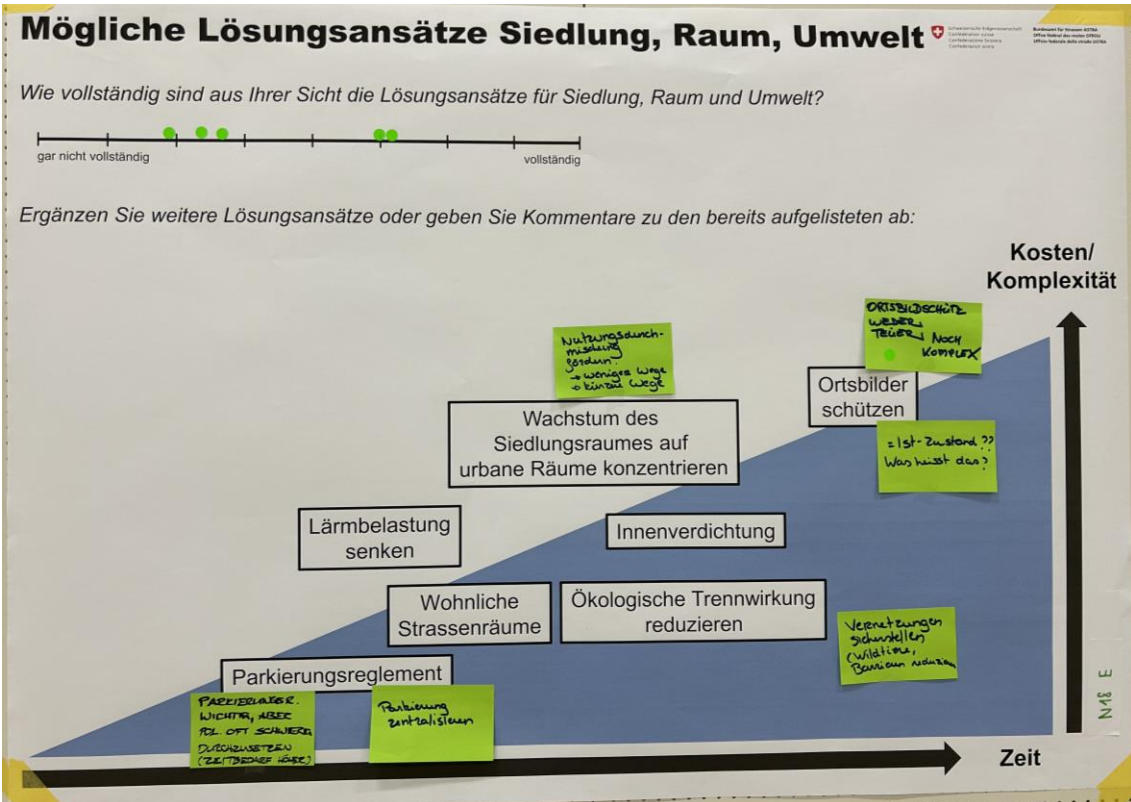
Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

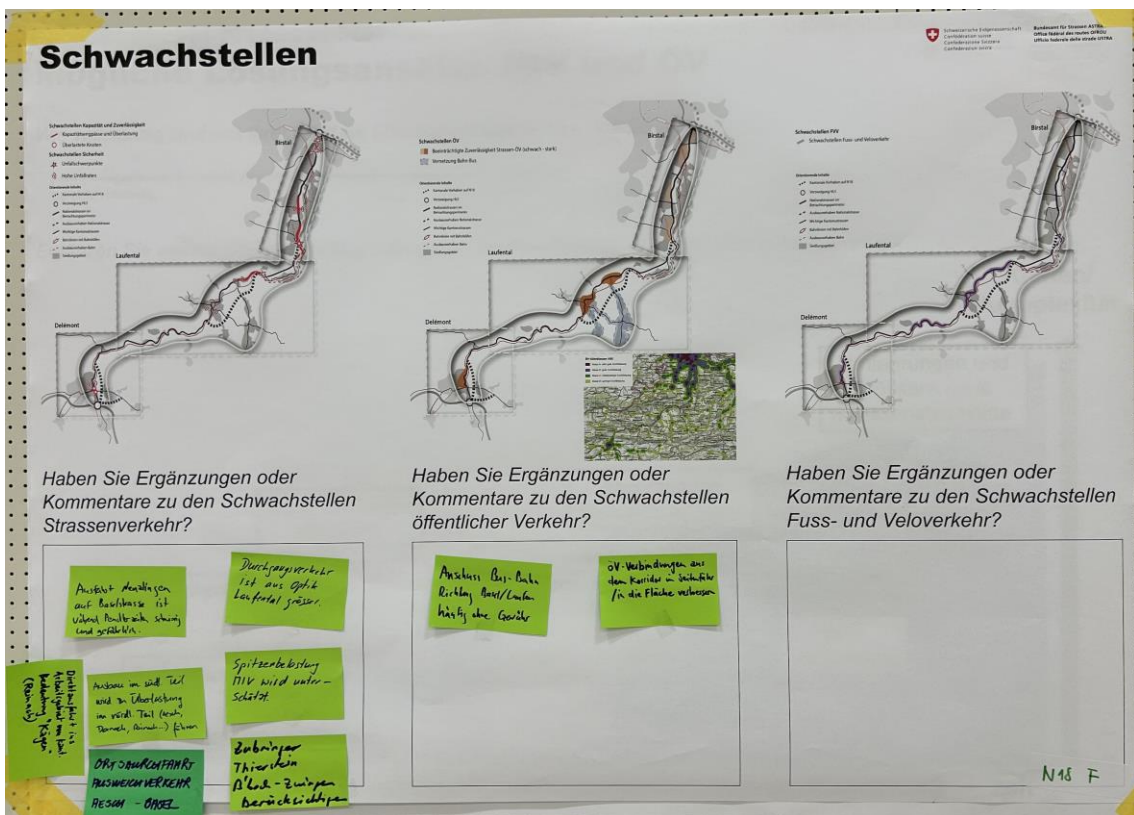


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:





A.4.6 Gruppe F





Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

Schwachstellen Siedlung & Lärm
 - Beeinträchtigte Siedlungsstruktur (Schwarz) - stark
 - Beeinträchtigte Siedlungsstruktur (Schwarz) - mittel
 - Beeinträchtigte Siedlungsstruktur (Schwarz) - schwach

Potenzielle Zielkonflikte mit Landschaft und Ökologie (Schwarz)
 - Beeinträchtigte Landschaft (Schwarz) - stark
 - Beeinträchtigte Landschaft (Schwarz) - mittel
 - Beeinträchtigte Landschaft (Schwarz) - schwach

Handwritten note:
 Anliegen der Denkmalförderung + des Ortsbildschutzes nicht erst bei A5 Schwandbühl, sondern schon bei A3 Berglen

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, **über alle Themen** gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

N48 F

Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Verkehrssicherheit
 Zu viele 'Rote' -> verhindern Realisierung einer 'Tropfen'

Mobilitätsangebot
 Attraktivität von ÖV, MiV, Velo, Fuss

Denkmal-Schutzgebiete
 nahe der WS in: Grellingen + Liesberg

Lebenswerte Räume
 Ortsbilder von nationaler Bedeutung
 ISOS - umgeben - zentral - Lössen - Delémont

Wirtschaft

Kosten

Qualität
 Baurisiken
 Bewilligungsfähig

Umwelt

Umweltverträglichkeit
 Schutz von Lebensräumen
 Weniger Fläche und Boden beanspruchen

N48 F



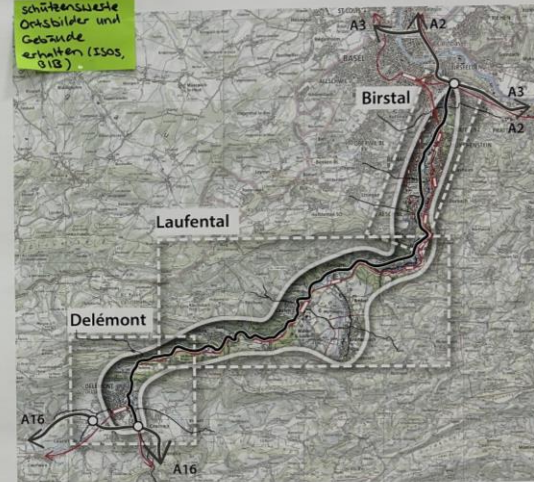
Handlungsbedarf

Strassenverkehr

Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	mittel
Entlastung Ortsdurchfahrten	gross
Verkehrssicherheit	gross

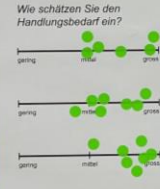


Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:



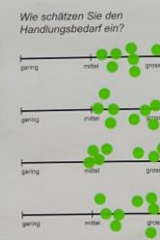
Öffentlicher Verkehr

Erhöhung ÖV-Anteil am Modal Split	mittel
Attraktivität Bahnangebot	gering
Attraktivität Busangebot	mittel



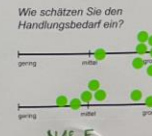
Siedlung, Landschaft, Umwelt

Wohnlichkeit und Lärmbelastung	gross
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	mittel
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	gering
Lebensräume und Gewässer	mittel



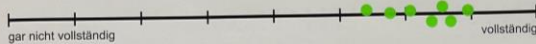
Velo- und Fussverkehr

Attraktivität Veloverkehr	gross
Attraktivität Fussverkehr	mittel

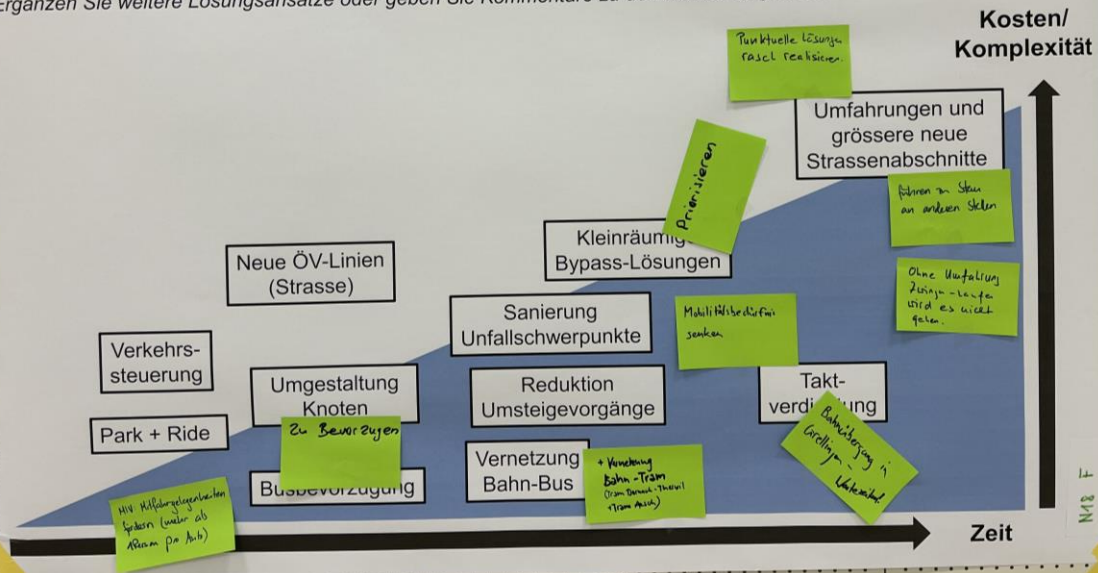


Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



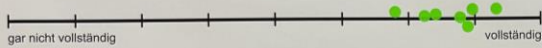
Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:



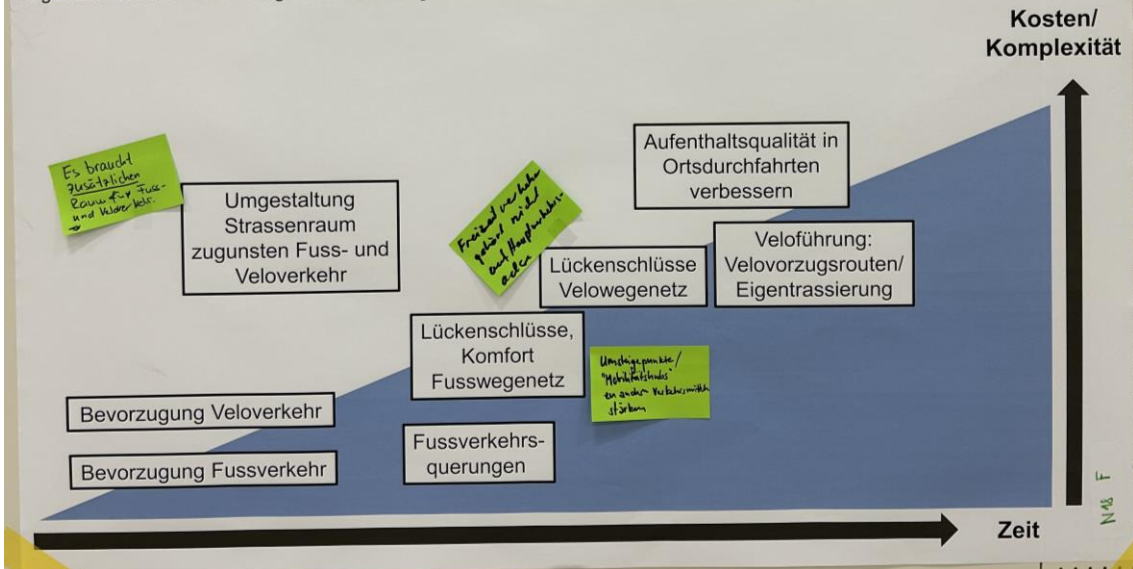


Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

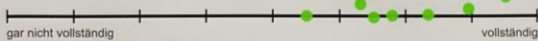


Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

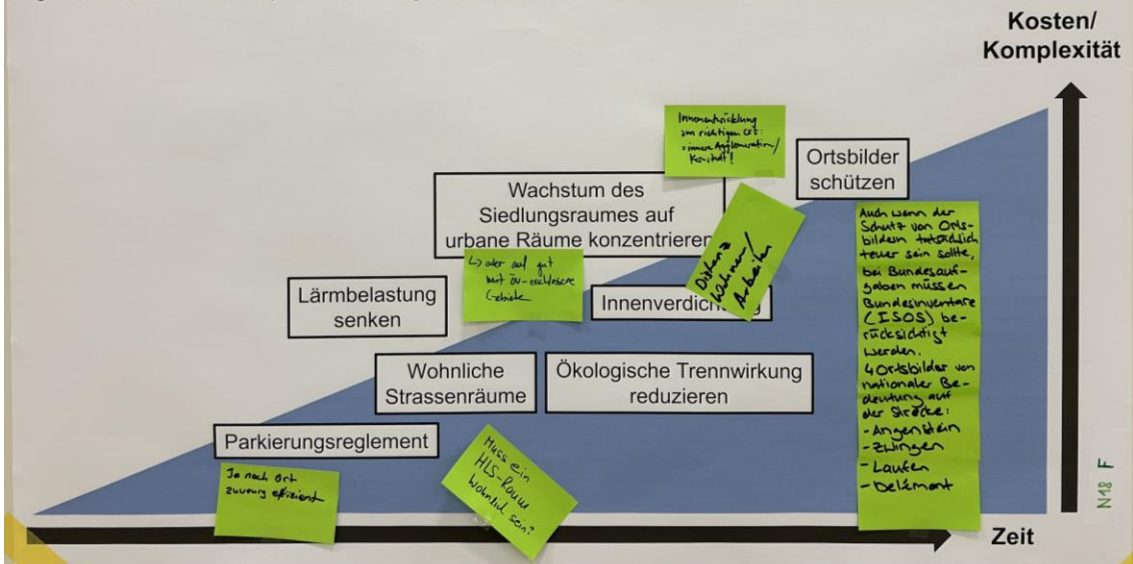


Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:





Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung und Lärm?

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den potenziellen Zielkonflikten mit Landschaft und Ökologie?

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, **über alle Themen** gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig sehr stimmig / vollständig

N18 G

Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MIV, Velo, Fuss

Wirtschaft

Kosten

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Umwelt

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und Boden beanspruchen

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schonen

Handwritten Notes:
 - Alternative Modelle: Road Pricing
 - Alternative: weniger Fläche
 - Erschließungen: Entwicklungsschwerpunkte
 - Kosten: anseh Substanzhaft
 - Ethik: KULTUR-Flächen
 - Verlagerung wird schwierig!
 - Abstimmung Raum (z.B. Infra) Lärm

N18 G

