

Ganz nach dem Gusto des Baudirektors

Reinach. Regierung gewichtet Erhalt von Parkplätzen stärker als Sicherheit der Trampassagiere

ANDREAS HIRSBRUNNER

Vor Kurzem fällt die Regierung in der umstrittenen Ortsplanung von Reinach einen weiteren Entscheid zugunsten ihres Mitglieds im Ausstand, Jörg Krähenbühl. Und schlug eine Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung in den Wind.

«Es wäre zynisch, wenn ich sagen würde, ich sei überrascht – nach allem, was vorgefallen ist»: Reinachs Gemeindepräsident Urs Hintermann reagiert ein Stück weit resigniert auf den neuesten Entscheid des Regierungsrats zur Neugestaltung des Ortszentrums von Reinach. Dieser teilte kürzlich mit, dass er nach Überprüfung von «Optimierungsmöglichkeiten» das Parkregime vor den Liegenschaften Hauptstrasse 33 bis 39 nicht ändern wolle (die BaZ berichtete). Damit schlägt die Regierung eine Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) in den Wind. Und das ist doch überraschend, nach allem, was die Regierung zum Stellenwert der Sicherheit rund um die Haltestelle Reinach Dorf bisher verlauten liess.

Zur Erinnerung: Die Liegenschaft 39 gehört Baudirektor Jörg Krähenbühl. Dieser hat zuerst als Reinacher Gemeinderat, danach als Regierungsrat die geplante Kap-Haltestelle vor seiner Haustüre bekämpft. Er machte Sicherheitsbedenken wegen der Velofahrer geltend, hätte aber durch die Änderungen bei der Tramstation auch zwei Parkplätze vor dem Haus verloren. Erst nach langem Vorgeplänkel trat Krähenbühl wegen Befangenheit in den Ausstand und übergab das Geschäft an Sicherheitsdirektorin Sabine Pegoraro.

SCHLECHTESTE VARIANTE. Das war vor bald zwei Jahren. Danach liess die Regierung die von Krähenbühl gestoppte Lösung von der BfU begutachten. Diese prüfte zusätzlich fünf weitere Varianten und empfahl drei davon: die geplante Kap-Haltestelle, eine Haltestelle am



Heikel. Autos, die aus den Parkplätzen fahren, sind eine Gefahr für wartende Trampassagiere, sagt die BfU. Foto Andreas Hirsbrunner

Fahrbahnrand und das Modell Zeitinsel, wie es bereits heute besteht (siehe Text rechts oben). Die Regierung entschied sich vor einem Jahr für die Zeitinsel und damit für jene Variante, die von den empfohlenen Varianten im BfU-Vergleich am schlechtesten abschnitt.

Die damalige Begründung lautete: «Für den Regierungsrat war entscheidend, wie den Sicherheitsbedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger (Trampassagiere), der Motorfahrzeuglenkenden und der Velofahrenden insgesamt am besten Rechnung getragen wer-

den kann.» Die BfU diagnostizierte bei der Variante Zeitinsel allerdings einen Sicherheitsmangel für die Trampassagiere: «Es entsteht ein Konflikt zwischen wartenden Trampassagieren und parkierenden Personenwagen, wenn kein Tram hält. Vor allem durch die Rückwärtsmanöver der parkierten Fahrzeuge können in diesem Bereich gefährliche Situationen entstehen.» Die BfU schlug deshalb in ihrem Schlussbericht eine optimierte Lösung vor: «Bei der Variante Zeitinsel mit Lichtsignalanlage sollte auf die Parkplätze bei der Hauptstrasse

Nr. 33–39 verzichtet oder eine andere Anordnung geprüft werden, sodass keine Rückwärtsmanöver stattfinden.»

ANWOHNER SAGEN NEIN. Davon will die Regierung nun nach einjähriger Prüfzeit nichts wissen. Pegoraros rechte Hand, Generalsekretär Stephan Mathis, begründet dies so: «Der Verzicht oder eine andere Anordnung der Parkplätze wird von den Anwohnern nicht akzeptiert beziehungsweise hat sich als unpraktikabel erwiesen.» Fazit nach siebenjähriger Planung: Reinach erhält jenes Halte-

Drei Modelle

HALTESTELLENTYPEN. Die BfU empfahl drei Varianten für Reinach Dorf – die Haltestelle am Fahrbahnrand (44,5 Punkte im Vergleichstest), die Kap-Haltestelle (43) oder die Zeitinsel (38,5 – respektive optimiert 42,5 Punkte, was die Regierung nun abgelehnt hat). Bei einer Kap-Haltestelle wird der Trottoirrand an die Geleise gezogen, bei einer Haltestelle am Fahrbahnrand werden umgekehrt die Geleise zum Trottoir geführt. Die beiden Varianten sind am behindertenfreundlichsten und sichersten für die Fahrgäste, weil diese direkt vom Trottoir ins Tram steigen können. Da sich Tram und Verkehr die Spur teilen, bleibt aber den Velofahrern zwischen Geleise und Trottoirkante relativ wenig Platz. Bei der Variante Zeitinsel verläuft die Strasse zwischen Tramegeleise und Trottoir. Fährt ein Tram in die Haltestelle ein, wird der Verkehr mittels Rotlicht gestoppt, damit die Passagiere die Strasse überqueren können. hi

stellenmodell mit dem grössten Konfliktpotenzial zwischen Trampassagieren und Autofahrern und den kleinsten Gestaltungsmöglichkeiten der Räume ausserhalb des Strassenbereichs.

Zudem ist die Umgestaltung des Ortszentrums durch den Meinungswechsel der Regierung um mindestens vier Jahre in Verzug geraten, und die Planungskosten erhöhen sich um mehrere Hunderttausend Franken. Dafür verliert Regierungsrat Jörg Krähenbühl keinen Parkplatz vor seiner Liegenschaft.