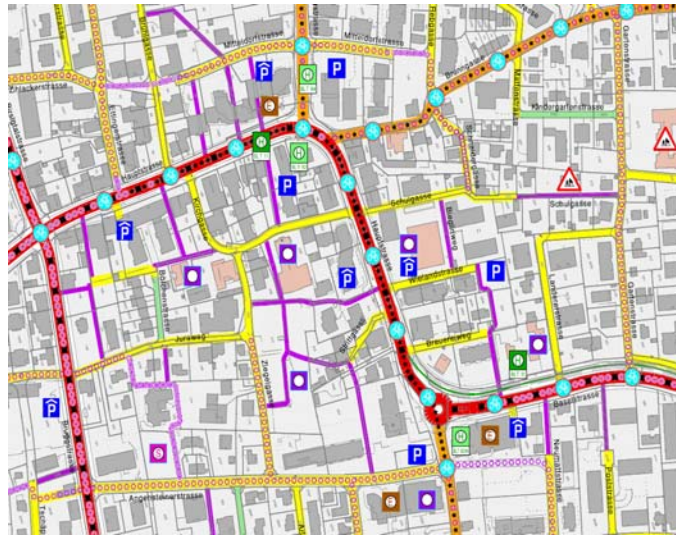


# Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

## Vorlage Nr. 910/07



## Kommunaler Strassennetzplan Siedlung

20. Februar 2007

# Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

## Nr. Vorlage 910/07

### **Kommunaler Strassennetzplan Siedlung**

#### **1. Um was es geht**

Die Einwohnergemeindeversammlung hat am 15. November 1951 den Bebauungsplan Reinach und das dazu gehörende Baureglement beschlossen. Beide Unterlagen regeln die Aspekte des kommunalen Strassennetzes, werden aber verständlicherweise nicht mehr den rechtlichen Erfordernissen und den Zielen der Stadtentwicklung gerecht.

Gemäss dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG), § 34, sind die Gemeindebehörden verpflichtet, einen kommunalen Strassennetzplan (SNP) zu erstellen, der vom Einwohnerrat zu erlassen und vom Regierungsrat zu genehmigen ist. Der SNP legt in groben Zügen die öffentlichen Strassen-, Fuss-, Wander- und Radwegnetze sowie die Verkehrsberuhigungszonen fest. Er bezeichnet die Funktion der Strassen und enthält die bestehenden, die zu korrigierenden und die zukünftigen Anlagen. Der SNP als behördenverbindliches Instrument ist massgebend für allenfalls nötige kommunale Bau- und Strassenlinienpläne.

Mit der Genehmigung des kommunalen Richtplans Reinach hat der Einwohnerrat am 25. April 2005 den Gemeinderat beauftragt, einen Strassennetzplan zu erarbeiten (siehe Kapitel 2.3) und dem Einwohnerrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die im behördenverbindlichen Richtplan Reinach formulierte Stadtentwicklungsstrategie, fachlichen Ziele, Massnahmenvorschläge und entsprechenden Einwohnerratsbeschlüsse sind im vorliegenden SNP berücksichtigt. Der SNP ist das Produkt und Ausdruck einer offensiven Stadtentwicklung. Umgesetzt in ein Planwerk, das die Ansprüche der Gesellschaft und Wirtschaft nach guter Mobilität, Wohn- und Lebensqualität insgesamt verkehrsinfrastrukturell sowie -betrieblich koordiniert.

#### **2. Mobilität und Verkehrspolitik, Relevanz für Stadtentwicklung und Umwelt**

##### **2.1 Grundsätzliche Überlegungen**

Die Bedürfnisse unserer Gesellschaft nach grosser Mobilität, guter Verkehrssicherheit und Wohn-/Lebensqualität können nicht konfliktfrei aufeinander abgestimmt werden. In Städten und grösseren Agglomerationsgemeinden sind das Verkehrsangebot und die Verkehrsbewirtschaftung Themen, welche die Öffentlichkeit stark interessieren. Der Umgang mit dem Strassenverkehr ist auch für die Disposition einer nachhaltigen Stadtentwicklung entscheidend.

Obwohl in der Gemeinde Reinach das kommunale Strassennetz bis auf wenige Ergänzungen vorhanden ist, wird dem SNP grosse politische und strategische Bedeutung beigemessen. Nicht zuletzt, weil auch die Gemeinde Reinach von einer agglomerationstypischen Verkehrsbelastung beeinträchtigt wird. Einerseits ist diese selbst verursacht und andererseits ist sie in vielen Wohnquartieren vom grossem Anteil an motorisiertem Durchgangsverkehr bestimmt. Als Folge davon wird

der Wunsch nach mehr Lebens- und Wohnqualität, nach grösserer Verkehrssicherheit, weniger Lärm und Immissionen immer stärker.

Strassen sind nicht lediglich Verkehrsinfrastrukturen, sondern zum Beispiel im Ortskern oder in den Quartieren auch Orte der Begegnung oder von Aktionen. Damit können Strassen auch Objekte der örtlichen Identifikation sein.

## 2.2 Verkehrsemissionen

Nach Beurteilung der kantonalen Fachstelle ist die auch vom motorisierten Strassenverkehr beeinflusste Luftqualität für Reinach wie folgt:

- Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>): Entlang der stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen (z.B. Birsigtal-/Bruggstrasse) ist mit einer Überschreitung des Jahresgrenzwertes zu rechnen. In den Wohnquartieren wird der Grenzwert grossflächig eingehalten. Der Tagesgrenzwert wird kaum überschritten.
- Feinstaub (PM<sub>10</sub>): Es ist mit Werten im Bereich des Jahresgrenzwertes oder darüber zu rechnen. Überschreitungen des Tagesgrenzwertes kommen in jedem Jahr und grossflächig vor.
- Ozon (O<sub>3</sub>): Die Ozonbelastung ist grossräumig im Sommer zu hoch.

Gemäss dem Lärmbelastungskataster aus dem Jahre 1993 haben folgende Strassen, in den der Empfindlichkeitsstufe II zugewiesenen Gebieten, eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes:

- Haupt-, Basel-, Birsigtal-, Brugg- und Sundgauerstrasse (alles Kantonsstrassen)
- Aumatt- (Abschnitt Brugg-/Austrasse) und Fleischbachstrasse (Abschnitt Basel-/Stockackerstrasse).

## 2.3 Frühere Beschlüsse

Der Einwohnerrat hat mit Genehmigung des kommunalen Richtplans Reinach am 25. April 2005 folgende behördenverbindliche Verkehrsziele beschlossen:

- Der Durchgangsverkehr benützt das übergeordnete Autobahnnetz.
- Die Wohnquartiere sind vom Schleichverkehr befreit.
- Wo von der Quartierbevölkerung erwünscht, ist in den Quartieren Tempo 30 eingeführt.
- Quartiersammelstrassen sind in der Regel von Tempo 30 ausgenommen.
- Auf den verkehrsorientierten Strassen ist der Verkehr verflüssigt.

Im Weiteren hat der Einwohnerrat den Gemeinderat beauftragt:

- Zusammen mit dem Kanton und Betroffenen die Machbarkeit einer Ortsumfahrung Reinach Süd zu prüfen.
- Im Rahmen der Erarbeitung des SNP, das bestehende Fusswegenetz zu überprüfen.
- Im Bereich der künftigen Erweiterung des Siedlungsgebiets „Brühl“ Netzergänzungen zu prüfen.
- Die im kantonalen Luftreinhalteplan, Bereich Verkehr, enthaltenen Massnahmen zu unterstützen.

## 3. Aufbau und Inhalte des SNP

### 3.1 Aufbau

Der SNP beinhaltet verbindliche und orientierende Planinhalte. Erstere sind vom Einwohnerrat zu genehmigen. Die orientierenden Planinhalte betreffen einerseits Anlagen in der Hoheit des Kantons (u. a. Kantonsstrassen, Tramlinien, regionale Rad-, Fuss- und Wanderwege) und andererseits Aspekte, die mit den Aussagen des SNP zu koordinieren sind (u. a. Baugebietsperimeter, Parkierungsanlagen Versorgungsrouten des Schwerverkehrs).

Aufgrund der Vorgaben des RBG und Beschlüssen des kommunalen Richtplans werden im neuen SNP folgende verbindliche Planinhalte definiert:

- Hauptsammelstrasse
- Quartiersammelstrasse
- Erschliessungsstrasse
- Privatstrasse mit Netzfunktion
- Fussweg
- Fusswegverbindung (gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege)
- Wanderweg (gemäss Regionalplan Fuss- und Wanderwege)
- Verkehrsberuhigungszone.

Die wesentlichen Planinhalte werden nachfolgend erläutert.

### **3.2 Hauptsammel-, Quartiersammel-, Erschliessungs- und Privatstrasse**

Der vorliegende SNP orientiert sich an den Empfehlungen der nationalen Fach- und Verkehrsverbände und baut auf einer differenzierten Verkehrsstrategie auf. Im Unterschied zum alten SNP (bzw. Bebauungsplan 1951) beinhaltet der SNP eine vereinfachte Hierarchie mit der Konzentration auf drei Strassenkategorien: Hauptsammel-, Quartiersammel- und Erschliessungsstrasse.

Die Differenzierung der Kategorien erfolgte nach bestimmten Kriterien. Die Kantons- und Hauptsammelstrassen sind verkehrsorientierte Anlagen mit einer Kanalisierungs- bzw. Durchleitungsfunktion. Die verkehrlichen Ansprüche haben Priorität. Die Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen sind siedlungsorientierte Anlagen mit einer Erschliessungsfunktion. Bei diesen Strassen sind die Verkehrs-, Wohn- und Immissionsansprüche gleichwertig zu berücksichtigen.

Aufgrund der eher grossen Querschnittsbemessung und den hohen Lastwagenfrequenzen werden im Gewerbegebiet Kägen die

- Neuhofstrasse
- Kägenstrasse
- Pfeffingerstrasse

als Hauptsammelstrasse bezeichnet.

Weil sie eine Sammelfunktion für den Quartierverkehr übernehmen, werden in den Wohngebieten die

- Therwilerstrasse
- Brunngasse
- Binningerstrasse
- Fleischbachstrasse
- Schönenbachstrasse, Abschnitt Brunngasse bis Baselstrasse
- Schönmattstrasse, Abschnitt Aumatt- bis Baselstrasse
- Aumattstrasse, Abschnitt Brugg- bis Schönmattstrasse
- Austrasse

als Quartiersammelstrasse bezeichnet.

Alle übrigen Gemeindestrassen erschliessen primär die Liegenschaften, haben keine Sammelfunktion und werden somit der Kategorie Erschliessungsstrasse zugeordnet.

Die nachfolgend aufgelisteten sieben Privatstrassen haben aktuelle oder werden zukünftig eine Funktion des öffentlichen Strassennetzes haben und werden bereits heute nicht nur von den Anstössern genutzt. Eine ordentliche Übertragung an die Gemeinde ist zweckmässig, weil damit nicht nur das öffentliche Nutzungsrecht geregelt werden kann, sondern auch die damit verbundenen Pflichten und Zuständigkeiten, wie Werterhalt, Strassenunterhalt, Schneeräu-

mung etc., der Gemeinde übertragen werden können. Der SNP definiert den allfällig nötigen Enteignungstitel an die Gemeinde, falls eine einvernehmliche privatrechtliche Übertragung mit den privaten Eigentümern nicht möglich sein sollte. Es handelt sich um folgende Privatstrassen:

- Allemannenstrasse
- Bölchenstrasse
- Grellingerstrasse
- Habsmattweg
- Herrenmatten
- Kindergartenstrasse
- Tulpenweg

Für die im Richtplan Reinach enthaltene Baugebietserweiterung "Brühl" ist im SNP kein konkretes Strassennetz enthalten. Die Verkehrserschliessung wird im siedlungsplanerischen Verfahren (Quartierrichtplan oder Zone mit Quartierplanpflicht) bestimmt.

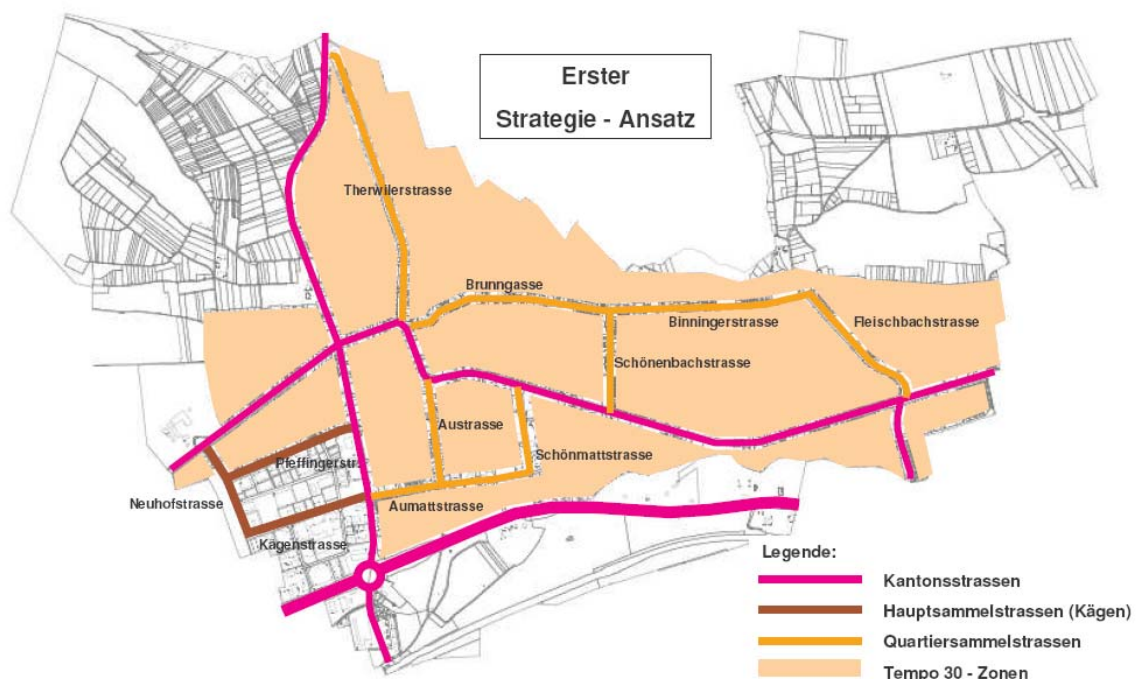
### 3.3 Verkehrsberuhigungszone

Zwischen der Strassenkategorie (bzw. Funktion der Strasse) und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besteht ein direkter Zusammenhang, der für die Definition von verkehrsberuhigten Zonen (bzw. Wohnquartieren) entscheidend ist.

In einem ersten Strategieansatz hat der Gemeinderat folgende Parameter berücksichtigt:

- Der interkommunale Verkehr wird auf den Kantonsstrassen kanalisiert und behinderungsfrei durchgeleitet. Um keine Anreize zu bieten, in Wohnquartieren auszuweichen, gilt auf diesen Strassen ausnahmslos innerorts generell Tempo 50.
- Die Haupt- und Quartiersammelstrassen (Gemeindestrassen) haben die Aufgabe, den Verkehr möglichst direkt aus den Wohngebieten auf die Kantonsstrassen zu leiten. Grundsätzlich gilt Tempo 50.
- Die Erschliessungsstrassen (übrige Gemeindestrassen) werden den Tempo 30-Zonen der jeweiligen Wohnquartiere zugeordnet.

Das aus dem ersten Strategieansatz resultierende Strassennetz und die Tempo 30-Zonen sind nachfolgend dargestellt:



Der Gemeinderat beabsichtigte, mögliche Tempo 30-Zonen gemäss den oben erwähnten Vorgaben festzulegen. Insbesondere sollten Quartiersammelstrassen in der Regel von Tempo 30-Zonen ausgenommen werden. Das Ergebnis überzeugte jedoch nicht:

- Das von der Bevölkerung kritisierte Problem des Schleichverkehrs auf der Aumatt-, Au- und Therwilerstrasse bleibt ungelöst, da diese Strassen als Quartiersammelstrassen definiert sind.
- Die Sicherheitssituation vor den Schulen und Kindergärten an der Brunngasse und Aumattstrasse sowie vor dem Alters- und Pflegeheim an der Aumattstrasse bleibt ungenügend. Diese Strassen sind Quartiersammelstrassen mit Tempo 50.
- Die Lärmimmissionwerte an der Aumatt- und Fleischbachstrasse verringern sich nicht.

Im Bestreben, die erwähnten Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltprobleme ernst zu nehmen und zu reduzieren, kam der Gemeinderat in einem zweiten Strategieansatz zur Auffassung, dass neben den Erschliessungsstrassen auch die nachfolgenden Quartiersammelstrassen den Tempo 30-Zonen zuzuweisen sind: Therwilerstrasse, Brunngasse, Aumattstrasse, Austrasse.

Nach dem eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz bzw. der Vollzugspraxis der Genehmigungsbehörde ist eine strassenabschnittsbezogenen Geschwindigkeitsanpassung zu innerorts Tempo 50, zum Beispiel ein Tempo 30 vor den Schulanlagen an der Brunngasse, kaum bewilligungsfähig.

Die Binneringerstrasse müsste gemäss dem ersten Strategieansatz ebenfalls eine Quartiersammelstrasse sein. Sie ist jedoch bereits seit über zehn Jahren in einer Tempo 30-Zone. Eine Rückführung zu Tempo 50 erschien dem Gemeinderat nicht opportun.

Nach den oben erwähnten Ausführungen verbleiben nur noch folgende vier Quartiersammelstrassen mit Tempo 50:

- Fleischbachstrasse
- Schönenbachstrasse, Abschnitt Brunngasse bis Baselstrasse
- Schönmattdstrasse, Abschnitt Aumatt- bis Baselstrasse
- Aumattstrasse, Abschnitt Brugg- bis Industriestrasse

Bei strenger Auslegung der angewendeten Regeln und ohne Berücksichtigung der beschriebenen Probleme und Ansprüche müssten diese Strassen aus den Tempo 30-Zonen ausgeklammert werden. Würden hingegen auch diese vier Strassen den Tempo 30-Zonen zugewiesen, so entstünde eine einfache, übersichtliche Situation bzw. es wäre eine konsequente und kosteneffektive Umsetzung von Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren möglich..

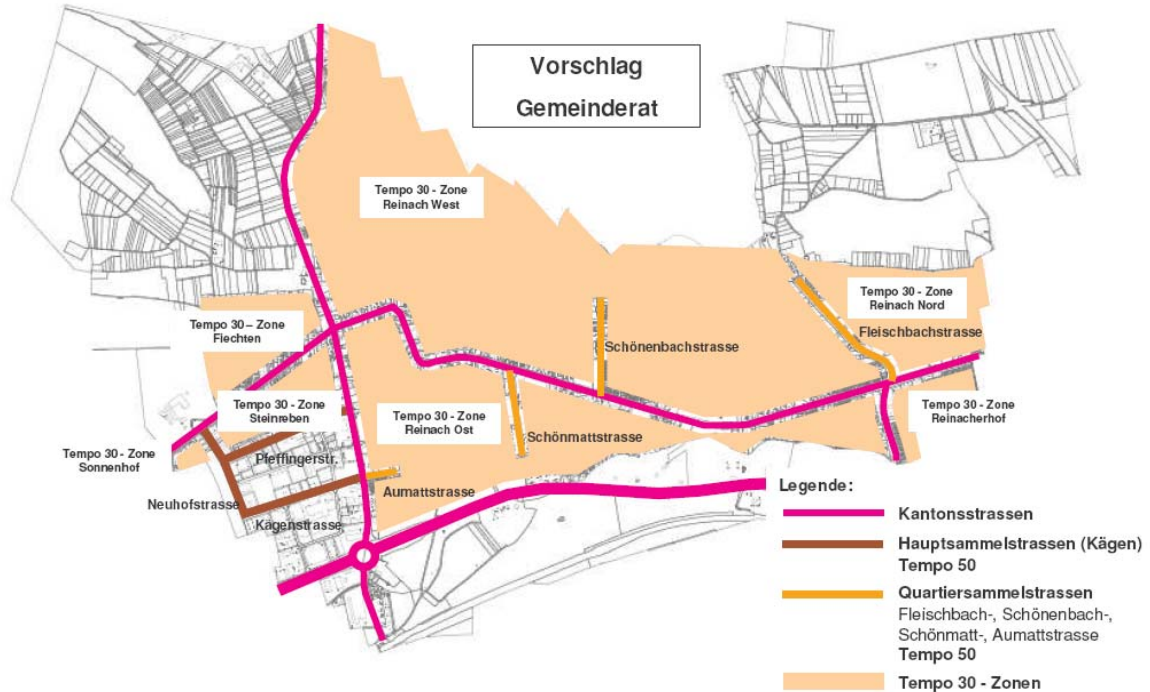
Nach eingehender Diskussion und unter Berücksichtigung der sehr positiven öffentlichen Mitwirkungsbeiträge sollen in allen Reinacher Wohnquartieren Tempo 30-Zonen umgesetzt werden. In der Gesamtabwägung der fachlichen Aspekte und politischen Interessen kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass Tempo 30 auf

- allen Erschliessungsstrassen
- den Quartiersammelstrassen mit nachfolgenden vier Ausnahmen: Fleischbachstrasse, Schönenbachstrasse (Abschnitt Baselstrasse bis Brunngasse), Schönmattdstrasse (Abschnitt Baselstrasse bis Aumattstrasse) und Aumattstrasse (Abschnitt Bruggstrasse bis Industriestrasse) eingeführt werden soll.

Somit können folgende Tempo 30-Zonen definiert werden:

- Reinach Nord
- Reinacherhof
- Reinach West
- Reinach Ost
- Steinreben/Sonnenhof
- Fiechten

Das aus dem zweiten Strategieansatz resultierende und vom Gemeinderat vorgeschlagene Strassennetz und die Tempo 30-Zonen sind nachfolgend dargestellt:



Die Umsetzung dieser Verkehrsberuhigungsstrategie ist insgesamt wirksam und kostengünstig, die Bevölkerungsansprüche zur Lebens- und Wohnqualität, Sicherheit und Mobilität können angemessen erfüllt werden.

Die BLT befürchtet, die Buslinie 64 werde durch Tempo 30-Zonen auf der Aumatt-, Au- und Therwilerstrasse behindert. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen dem Wohn- und Emissionsschutz der Anwohnerschaft einerseits und dem verkehrsbetrieblichem Anspruch der Transportunternehmung andererseits. Die Befürchtung der BLT ist aus Sicht des Gemeinderats allerdings zu relativieren. Der Bus muss bereits heute auf der Therwilerstrasse wegen den regelmässig örtlich verengten Strassenquerschnitten die Geschwindigkeit reduzieren oder die Fahrt unterbrechen. Andere nicht kalkulierbare Einflüsse wie die Anzahl Ein- und Aussteigende bei den fünf Haltestellen oder Personen, die im Bus ein Einzelbillet lösen, haben auch positive oder negative Zeiteffekte. Die Tempoanpassung auf der diskutierten Strecke wird den Busbetrieb daher nicht relevant beeinflussen. Hingegen wird zu prüfen sein, ob bei einer Einführung von Tempo 30-Zonen der Bus weiterhin Vortritt hat, bzw. auf der Aumatt-, Au- und Therwilerstrasse weiterhin das Vortrittsrecht gelten soll. Die Umstellung auf Rechtsvortritt wird auf dieser Strecke auch aufgrund sehr beschränkter Sichtverhältnisse aus den Querstrassen wohl nicht möglich sein. Zur Quantifizierung und Objektivierung wird zurzeit mit der BLT ein Untersuchungsprogramm vorbereitet. Die Resultate werden im April 2007 vorliegen.

### 3.4 Begegnungszonen

Folgende mögliche Begegnungszonen (gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung, Art. 22b) werden bezeichnet:

- Ortszentrum Süd, enthaltend Kirch-, Ziegelgasse, Herrenweg, und Angensteinerstrasse. Diese Begegnungszone ist ein bedeutsamer Bestandteil der Bestrebungen, das Ortszentrum zu vitalisieren und verstärkt auf die Bedürfnisse des Detailhandels und der Wohnbevölkerung auszurichten.
- Die Begegnungszone Gstad/Neureinach wird auf Wunsch der AnwohnerInnen definiert. Damit wird das Vortrittsrecht für den Verkehr auf der Gstadstrasse aufgehoben. Diese Regelung ermöglicht eine kostengünstige Umsetzung der Interessen der Anwohnenden.

Die Austrasse wird aufgrund ihrer Funktion (Quartiersammelstrasse) und entgegen der früheren Planungsabsicht des Gemeinderats nicht als Begegnungszone signalisiert, sondern einer Tempo 30-Zone zugewiesen. Die aufgrund des Coop-Neubaus nötige Wiederinstandsetzung der Austrasse wird mit Bezug auf die Einrichtung der Tempo 30-Zone Ost realisiert.

### **3.5 Fuss- und Wanderwegetze**

Die Fuss- und Wanderwege werden von den entsprechenden Regionalplänen übernommen. Zudem ergänzt durch wichtige Wege in bestehenden Überbauungen, wo derzeit lediglich ein Durchgangrecht vertraglich gesichert ist.

Die in den Regionalplänen definierten Fuss- und Wanderwege unterstehen dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege. Die Zuständigkeit (Einrichtung, Unterhalt) liegt bei der Gemeinde, demzufolge müssen die Fuss- und Wanderwege im "verbindlichen Planinhalt" des SNP aufgeführt werden.

### **3.6 Radnetz**

Die im „orientierenden Planinhalt“ definierten Radwege nehmen Bezug auf das regionale Netz. Kommunale Ergänzungen sind aus fachlicher Sicht nicht nötig. Die Zuständigkeit der regionalen Radrouten liegt beim Kanton, folglich sind diese im "orientierenden Planinhalt" enthalten.

## **4. Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens**

Der Entwurf des SNP, datiert vom 16. November 2006, ist mit der gut besuchten öffentlichen Orientierungsveranstaltung vom 15. November 2006 in die öffentliche Mitwirkung gestellt worden, welche bis zum 8. Dezember 2006 dauerte. Insgesamt sind 33 und von 985 Personen unterzeichnete schriftliche Eingaben fristgerecht eingereicht worden, welche im beiliegenden Mitwirkungsbericht, datiert vom 13. Februar 2007, berücksichtigt sind.

Eine derart grosse und engagierte Beteiligung hat es bis anhin noch in keinem öffentlichen Mitwirkungsverfahren gegeben. Der Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben und die Stellungnahmen des Gemeinderats am früheren SNP-Entwurf.

Zusammenfassend sind folgende Punkte aus der Mitwirkung zu erwähnen:

- Die Themen Verkehr und Wohnschutz sind für die Öffentlichkeit von grosser Relevanz.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Wohnquartieren werden beinahe ausnahmslos unterstützt. Die Realisierung von flächendeckenden Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren Reinacherhof, Reinach West, Reinach Ost, Steinreben/Sonnenhof und Fiechten werden unterstützt.
- Die Sozialdemokratische Partei, Sektion Reinach, unterstützt flächendeckende Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren.
- Die SVP, Sektion Reinach, lehnt die generelle Einführung von Tempo 30 auf allen Sammelstrassen ab, unterstützt aber dieses Regime im Bereich von Schulen, Kindergärten, Altersheimen sowie auf der Au- und Therwilerstrasse.
- Der Verkehrsclub Schweiz, Sektion beider Basel, beurteilt eine konsequente Umsetzung der Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren als Beitrag für die Stärkung des Wohn- und Wirt-



schaftsstandorts Reinach. Dem Bau einer neuen Strasse (Ortsumfahrung) steht er kritisch gegenüber.

- Der Quartierverein Reinach Nord unterstützt die Einführung von flächendeckenden Tempo 30-Zonen in allen Wohnquartieren. Die Zuweisung der Fleischbachstrasse in die Tempo 30-Zone wird ausdrücklich begrüsst. Er weist darauf hin, dass flächendeckende Tempo 30-Zonen eine einfachere Signalisierung ermöglichen und damit auch eine bessere Rechtssicherheit im Strassenverkehr zu erwarten ist.
- Der Quartierverein Aumatt (Stellungnahme mit 356 Unterschriften), die SP und der VCS fordern den Miteinbezug der Austrasse in die Begegnungszone.
- Die Gemeinden Aesch und Therwil beurteilen die Ortsumfahrung kritisch, weil diese lediglich eine gebietspezifische Verkehrsentslastung bieten wird.
- Die Gemeinde Münchenstein weist auf die Option der Siedlungsentwicklung im Heiligholz hin und die dafür zweckmässige Verkehrserschliessung.
- Die Gemeinden Arlesheim und Dornach danken für die Dokumentation und wünschen gutes Gelingen in der Umsetzung des SNP.

## 5. Kantonale Vorprüfung

Der in die öffentliche Mitwirkung gestellte erwähnte SNP-Entwurf, ist am 17. November 2006 der kantonalen Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) zur Prüfung zugestellt worden. Mit der schriftlichen Stellungnahme vom 26. Januar 2007 beurteilt die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) den SNP-Entwurf inhaltlich zusammenfassend wie folgt:

- Aus lufthygienischer und raumplanerischer Sicht wird die dem SNP zugrunde gelegte angebotsorientierte Verkehrsplanung als richtige Vorgehensweise beurteilt.
- Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere und den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs. Das Amt für Raumplanung BL fordert im Vorprüfungsbericht zum SNP, dass auf die Einführung von Tempo 30 auf Strassen mit regionalem Busbetrieb zu verzichten ist. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass die betrieblichen Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr (Fahrzeitverlust) nicht erheblich sind und die Wohnschutz- und Sicherheitsansprüche der Anwohnenden Vorrang haben, sodass der SNP auch mit Tempo 30 auf den vom Bus befahrenen Quartiersammelstrassen genehmigungsfähig ist.
- Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen sind verkehrsberuhigende Massnahmen, deren Anordnung ein ordentliches Genehmigungsverfahren nach dem eidgenössischen Strassenverkehrsrecht voraussetzt. Demzufolge werden diese beiden Zonenarten im verbindlichen Planinhalt des SNP als Verkehrsberuhigungszonen definiert und zonenspezifisch lediglich im orientierenden Planinhalt aufgenommen. Das bedeutet, dass der Einwohnerrat zuerst den behördenverbindlichen Willen für die Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen deklarieren muss und anschliessend das o. e. ordentliche Genehmigungsverfahren erfolgen kann.
- Inhaltliche Aussagen oder Festsetzungen, welche die Kantonsstrassen oder benachbarte Gemeinden betreffen, sind vom Regierungsrat nicht genehmigungsfähig. Das bedeutet zum Beispiel, dass die im Richtplan Reinach enthaltene Ortsumfahrung Reinach im SNP nicht aufgenommen werden kann. Allerdings bestätigt die BUD in der o. e. Vorprüfung, dass die Zweckmässigkeit der Ortsumfahrung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel geprüft wird. Zudem wird der Gemeinderat die Notwendigkeit einer Verkehrsentslastung auf der Ost-West-Tangentialen Leimental zur Autobahn H18 auch in den anstehenden konzeptionellen Abstimmungen zur Siedlungs-/Verkehrsentwicklung im Gebiet Aesch Nord/Kägen (Standort für publikumsintensive Einrichtungen gemäss kantonalem Richtplan, Stand Mai 2006) einbringen.
- Im Weiteren sind verschiedene Änderungen an Plan und Legende im SNP vorgeschlagen oder als zwingende Vorgabe definiert worden. Die entsprechend nötigen Korrekturen sind im vorliegenden SNP berücksichtigt.

## 6. Reglement Strassennetzplan

In der Regel wird die Erarbeitung und Genehmigung des SNP zeitlich mit dem dazugehörigen Reglement koordiniert. Dieses Vorgehen ist im vorliegenden Fall aus zwei Gründen nicht erfolgt. Einerseits ist das kommunale Strassennetz weitgehend gebaut, neue kommunale Strassenanlagen stehen in den nächsten Jahren nicht zur Diskussion und im Reglement sind vor allem die Planungs- und Realisierungs-Paragrafen für neue Strassenanlagen von Interesse. Andererseits besteht im Zusammenhang mit den öffentlichen Forderungen nach Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren der Anspruch, als Basis dazu das Strassennetz nach einer zeitgemässen Hierarchie zu klassieren. In der Folge hat der Gemeinderat entschieden, den SNP vorzuziehen und das entsprechende Reglement nach Genehmigung des SNP und im Rahmen der RevOR, Phase 3, zu erarbeiten.

## 7. Realisierung Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

Mit der Revision der Signalisationsverordnung zum eidgenössischen Strassenverkehrsrecht sind die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen bereitgestellt worden. Die rechtlichen Voraussetzungen und Anforderungen für die Einrichtung dieser beiden Zonenarten sind wesentlich vereinfacht worden. Der Umfang der baulichen, signalisationstechnischen und gestalterischen Massnahmen ist nun wesentlich geringer und kostengünstiger, als zum Beispiel in der im Jahre 1990 realisierten Tempo 30-Zone Mischeli umgesetzt. Das ist ein Grund, dass die Einrichtung von flächendeckend Tempo 30 in Wohnquartieren zurzeit auch in verschiedenen anderen Gemeinden wie Muttenz, Bottmingen und Allschwil vorangetrieben wird.

In Kanton Basel Landschaft haben sich in den letzten Jahren folgende Massnahmen für Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren bewährt: Torsituation mit Zonensignalisation, versetztes Parkieren, Rechtsvortrittsregelung, Bodenmarkierungen Tempo 30, in der Regel keine Fussgängerstreifen, einfache bauliche Rondellen auf grösseren Kreuzungen. Basierend auf diesem möglichen Massnahmenpaket wird von den Verkehringenieuren Rudolf Keller & Partner, Muttenz, der Aufwand für die Einrichtung der fünf Tempo 30-Zonen in den Reinacher Wohnquartieren und der beiden Begegnungszonen auf ca. Fr. 650'000.- geschätzt. Gleich grosse Aufwendungen für die Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren sind auch in den Gemeinden Allschwil und Muttenz geschätzt bzw. budgetiert worden.

Den politischen Entscheid vorausgesetzt, kann die Anordnung (Publikations- und Genehmigungsverfahren) bzw. Realisierung der fünf Tempo 30-Zonen und beiden Begegnungszonen in rund drei Jahren umgesetzt werden. Hinsichtlich der Priorität der einzelnen Wohnquartiere können verschiedene Kriterien, wie Engagement der Quartierbewohner, sachlicher Handlungsbedarf, Koordination mit anstehenden Bauvorhaben, berücksichtigt werden. Aufgrund einer ersten Beurteilung wird folgende Etappierung vorgeschlagen:

- 2007: Tempo 30-Zonen Reinach Nord und Reinacherhof (vom Einwohnerrat am 20. November 2006 beschlossen)
- 2008: Begegnungszone Gstad/Neureinach, Tempo 30-Zone Reinach Ost
- 2009: Tempo 30-Zone Reinach West
- 2010: Begegnungszone Ortszentrum Süd, Tempo 30-Zonen Steinreben/Sonnenhof und Fiechten

## 8. Anträge

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgende Anträge zur Beschlussfassung:

1. Der Einwohnerrat genehmigt den kommunalen Strassennetzplan (SNP) Siedlung, datiert vom 13. Februar 2007.
2. Der Bebauungsplan vom 15. November 1951 und der Strassennetzplan Ortskern vom 26. Januar 1988 werden aufgehoben.
3. Das Baureglement vom 15. November 1951 ist basierend auf dem kommunalen Strassennetzplan Siedlung vom 13. Februar 2007 zu überarbeiten und dem Einwohnerrat zu unterbreiten.
4. Der Einwohnerrat beauftragt den Gemeinderat, für eine Reduktion der Verkehrs- und Immissionsprobleme auf der Birsigtal- und Bruggstrasse weiterhin beim Kanton aktiv zu bleiben.
5. Er beauftragt den Gemeinderat, die Projekte und nötigen Publikations-/Genehmigungsverfahren nach eidgenössischem Strassenverkehrsrecht für die Realisierung der im SNP, Plan A, enthaltenen Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen in den nächsten drei Jahren umzusetzen.
6. Er bewilligt dafür einen Investitionskredit von Fr. 650'000.-.

### Gemeinderat Reinach BL

Hans Ulrich Zumbühl  
Vizepräsident

Peter Leuthardt  
Verwalter

Beilage: Kommunalen Strassennetzplan Siedlung (Massstab 1: 6'000, datiert 13. Februar 2007)