Vorlage Nr. 1081/13

Revision der kommunalen Erschliessungsplanung

LB 71 / Mobilität

26. November 2013

Gemeinde Reinach
Die Stadt vor der Stadt

Inhaltsübersicht

1. Ziel der Vorlage 3
2. Ausgangslage 3
3. Erläuterung der wichtigsten Revisionsinhalte 3
3.1 Strassennetzplan Siedlung und Landschaft 3
3.2 Strassenreglement 5
4. Mitwirkung und kantonale Vorprüfung 7
5. Weiteres Vorgehen 8
6. Konsequenzen 8
6.1. Finanzielle Folgen 8
6.2. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage 9
7. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat 9
8. Beilagen 9

Zusammenfassung

Mit dieser Vorlage wird dem Einwohnerrat die revidierte kommunale Erschliessungsplanung, bestehend aus Strassennetzplan Siedlung und Landschaft sowie Strassenreglement zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Gemeinden sind, gestützt auf Art. 21 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, angehalten, ihre Planungsinstrumente periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Dazu gehört auch die kommunale Erschliessungsplanung, bestehend aus einem Strassennetzplan sowie einem Strassenreglement im Sinne der §§ 34 und 36 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG).
Die vorhandene Erschliessungsplanung der Gemeinde Reinach besteht aus dem Strassennetzplan für das Siedlungsgebiet aus dem Jahr 2008 (ER-Vorlage Nr. 910/07 „Kommunaler Strassennetzplan Siedlung“) und dem sogenannten Baureglement (heute: Strassenreglement) von 1951. Für das Landschaftsgebiet von Reinach ist bisher keine Erschliessungsplanung vorhanden.

Der Strassennetzplan (SNP) legt als behördenverbindliches Instrument die öffentlichen Strassen-, Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest. Er definiert die bestehenden, die zu korrigierenden und die noch zu erstellenden Verkehrswege. Der neue Strassennetzplan Siedlung und Landschaft basiert auf dem Strassennetzplan von 2008, wurde aber neu auf den kantonalen Richtplan von 2010 sowie die revidierten Zonenpläne Siedlung und Landschaft (Entwürfe, Stand 2013) abgestimmt und zusammen mit dem neuen Strassenreglement entwickelt. Gegenüber dem Strassennetzplan von 2008 wurden insbesondere die Strassen- und Wegekategorien angepasst und vereinfacht und das Erschliessungsnetz im Landschaftsgebiet festgelegt.

Das Strassenreglement definiert Funktion und Ausbaustandard der im SNP festgelegten kommunalen Strassen und regelt deren Planung, Finanzierung, Projektierung und Unterhalt. Das neue Strassenreglement soll das veraltete Baureglement von 1951 ersetzen und wurde vollständig neu aufgebaut. Die wichtigsten Neuerungen zum bisherigen Baureglement sind: Die Definition von Neuanlage, Korrektion und Unterhalt, die Neuregelung der Kostentragung bei Neuanlagen und Korrektionen sowie die Übertragung der Schnee- und Eisräumung auf Trottoirs an die anstossenden Grundeigentümerschaften.

Nr. Vorlage 1081/13

Betrifft:	Leistungsbereich	LB 71 / Mobilität
	Leistung/Querschnittsleistung	Verkehrsinfrastruktur
Zuständigkeiten:	Ressort	Mobilität
	Mitglied des Gemeinderats	Stefan Brugger
	Geschäftsleitung	Peter Leuthardt
	Leistungs-/Querschnittsverantwortung	Marc G. Rueff

1. Ziel der Vorlage
Mit dieser Vorlage wird dem Einwohnerrat die revidierte kommunale Erschliessungsplanung, bestehend aus Strassennetzplan Siedlung und Landschaft sowie Strassenreglement, zur Beschlussfassung unterbreitet.

2. Ausgangslage
Die Gemeinden sind, gestützt auf Art. 21 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, angehalten, ihre Planungsinstrumente periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Dazu gehört auch die kommunale Erschliessungsplanung, bestehend aus einem Strassennetzplan sowie einem Strassenreglement im Sinne der §§ 34 und 36 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG).

Die vorhandene Erschliessungsplanung der Gemeinde Reinach besteht aus dem Strassennetzplan für das Siedlungsgebiet aus dem Jahr 2008 (ER-Vorlage Nr. 910/07 „Kommunaler Strassennetzplan Siedlung") und dem sogenannten Baureglement (heute: Strassenreglement) von 1951. Für das Landschaftsgebiet von Reinach ist bisher keine Erschliessungsplanung vorhanden.

Mit der Revision der kommunalen Erschliessungsplanung soll einerseits das veraltete Baureglement von 1951 durch ein neues Strassenreglement ersetzt werden. Andererseits zeigte sich aber mit der Erarbeitung der neuen Zonenplanungen Siedlung und Landschaft Revisionsbedarf am Strassennetzplan Siedlung von 2008. Dieser soll nun deshalb durch einen neuen Strassennetzplan für Siedlung und Landschaft abgelöst werden. Der neue Strassennetzplan basiert auf dem Strassennetzplan von 2008, wurde aber neu auf den kantonalen Richtplan von 2010 sowie die revidierten Zonenplanungen Siedlung und Landschaft (Entwürfe, Stand 2013) abgestimmt und zusammen mit dem neuen Strassenreglement entwickelt.

3. Erläuterung der wichtigsten Revisionsinhalte
Nachfolgend werden die wichtigsten Revisionsinhalte zusammengefasst. Eine ausführliche Darstellung findet sich im Planungsbericht (siehe Beilage).

3.1 Strassennetzplan Siedlung und Landschaft
Der Strassennetzplan (SNP) legt als behördenverbindliches Instrument die öffentlichen Strassen-, Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest. Er definiert die bestehenden, die zu korrigierenden und die noch zu erstellenden Verkehrswege. Die Gemeinde ist aber aufgrund des SNP nicht verpflichtet, innert einer bestimmten Frist ein Strassenbauprojekt zu realisieren. Der SNP gibt lediglich die grobe Lage, die Funktion und den Ausbaustandard einer geplanten Strasse bzw. eines geplanten Weges vor.

Der SNP beinhaltet verbindliche und orientierende Planinhalte. Die orientierenden Planinhalte betreffen einerseits Anlagen in der Hoheit des Kantons (Kantonsstrassen, Tramlinien, kantonale Radrouten) und andererseits Aspekte, die mit den Aussagen des SNP zu koordinieren sind (z.B. öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr).

Strassenkategorien
Die Strassen- und Wegkategorien werden mit der Revision angepasst bzw. vereinfacht. Die Strassennetzhierarchie wird gegenüber dem bisherigen SNP aber nicht verändert (siehe auch Planungsbericht, Kap. 4.3).

Sammelstrassen sollen als Hauptfunktion den Verkehr sammeln und durchleiten. Gemäss SNP 2008 wurden die Sammelstrassen unterteilt in Hauptsammelstrassen im Gewerbegebiet Kägen (Neuhofstrasse, Kägenstrasse und Pfeffingerstrasse) und Quartiersammelstrassen in den Wohngebieten (Therwilerstrasse, Brunngasse, Binningerstrasse etc.). Dies wurde begründet mit der eher grösseren Querschnittbemessung und den hohen Lastwagenfrequenzen der Strassen im Kägen. Das Strassenreglement (SR) legt für die verschiedenen Strassenkategorien Funktion und Ausbaustandard fest (SR, Anhang 1) und regelt die Kostenverteilung (SR §§ 30 und 31). Es macht aber weder eine Aussage zum Temporegime, noch zum Lastwagenaufkommen etc. Bei der Erarbeitung des Strassenreglements hat sich gezeigt, dass eine Unterscheidung von Haupt- und Quartiersammelstrassen aufgrund ihrer Funktion, ihres Ausbaustandards oder der Kostenverteilung nicht sinnvoll ist. Sie wurden deshalb zu „Sammelstrassen" zusammengefasst, was jedoch keinerlei Auswirkungen betreffend ihrer tatsächlichen Ausgestaltung oder Funktion hat.

Neu eingeführt wurde die Kategorie „Erschliessungsweg" für Sackgassen, welche keine durchleitende Funktion haben, sondern lediglich einige wenige Parzellen erschliessen. Sie unterscheiden sich bezüglich Funktion und Ausbaustandard von den Erschliessungsstrassen und sollen deshalb (im Fall von Neuanlagen und Korrektionen) auch grossmehrheitlich durch die betreffenden Grundeigentümerschaften finanziert werden.

Erschliessungsnetz ausserhalb des Siedlungsgebietes
Der SNP legt neu auch das Erschliessungsnetz in den Landschaftsgebieten fest. Dabei wird das Strassen- und Wegnetz im Unterschied zum Siedlungsgebiet nicht gesamthaft erfasst. Ausgewiesen werden nur Verbindungen des übergeordneten Wanderwegnetzes gemäss kantonalem Richtplan, wichtige Fusswege sowie die Erschliessung von besonderen Anlagen im Landschaftsgebiet, insbesondere solche mit Publikumsverkehr (z.B. Familiengärten, Reinacher Heide oder Bürgerhütte Ley).

Verkehrsberuhigungszone
In den Wohnquartieren soll auch mit dem revidierten SNP weiterhin die Verkehrsberuhigungszone gelten. Davon ausgenommen sind wie bisher:

- Therwilerstrasse, Austrasse und südlicher Abschnitt der Aumattstrasse (mit dem SNP 2008 hätten diese zwar Teil der Verkehrsberuhigungszone sein sollen. Dies wurde vom Regierungsrat aufgrund der regionalen Buslinien nicht genehmigt und ist gemäss kantonaler Vorprüfung 2013 auch weiterhin nicht genehmigungsfähig)
- alle Kantonsstrassen
- die Strassen in den Gewerbegebieten Kägen und Neureinach

Privatstrassen
Im SNP 2008 wurden sieben Strassen als „Privatstrasse mit Netzfunktion, von der Gemeinde zu übernehmen" ausgewiesen. Diese sieben Privatstrassen haben aktuell oder werden zukünftig eine Funktion des öffentlichen Strassennetzes haben. Eine ordentliche Übertragung an die Gemeinde ist sinnvoll, weil damit nicht nur das öffentliche Nutzungsrecht geregelt werden kann, sondern auch die damit verbundenen Pflichten und Zuständigkeiten, wie Werterhalt, Strassenunterhalt, Schneeräumung etc. der Gemeinde übertragen werden können. Im neuen Strassennetzplan werden diese sieben Strassen zwar neu als Erschliessungsstrasse bzw. Erschliessungsweg ausgewiesen, aber weiterhin mit dem Vermerk „von der Gemeinde zu übernehmende Privatstrasse" gekennzeichnet. Dies hat den Vorteil, dass bei einer Übernahme durch die Gemeinde der Strassennetzplan nicht extra mutiert werden muss.

Übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen

Im orientierenden und unverbindlichen Planinhalt werden neu „übergeordnete, längerfristig geplante Verkehrsinfrastrukturen (Lage variabel)“ dargestellt. Sollen diese zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden, bedingt dies separate Beschlüsse des Einwohnerrats.

- ÖV-Korridor Reinach/Dornach: Als langfristige Verkehrsmassnahme sollen die Tramlinien 10 und 11 miteinander verbunden werden. Die Linienführung steht noch nicht fest, durch das bereits bebaute Gewerbegebiet Kägen dürfte dies aber eher schwierig zu realisieren sein.
- Umfahrung Reinach, Anschluss Pfeffingerring: Mit dem kommunalen Richtplan 2005 beauftragte der Einwohnerrat den Gemeinderat zusammen mit dem Kanton und den Betroffenen eine Ortsumfahrung Reinach Süd zu prüfen. Mit einer Studie wurden verschiedene Varianten einer (teilweise unterirdischen) Ortsumfahrung überprüft. Eine Linienführung des Trams (ÖV-Korridor Reinach/Dornach) auf der Bruggstrasse hätte auf dieser in Stosszeiten stark ausgelasteten Verkehrsachse Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Folge. Eine Entlastung könnte mit der Ortsumfahrung Reinach in Kombination mit einem Vollanschluss Aesch an die H-18 erfolgen. Der Gemeinderat hat sich deshalb entschlossen, auch die Ortsumfahrung als „langfristige, übergeordnete Verkehrsplanungsmassnahme“ im orientierenden Planinhalt abzubilden. In der kantonalen Vorprüfung erfolgte dazu anders als beim Strassennetzplan 2008 keine negative Stellungnahme (aufgrund der kantonalen Vorprüfung wurde damals die Ortsumfahrung Reinach wieder aus dem Entwurf zum SNP 2008 gestrichen).
- Neue Fuss-/Veloverbindung Reinach – Dornach/Arlesheim: Mit einer neuen Fuss- und Velobrücke über die H-18 soll das Gewerbegebiet Kägen auch für den Langsamverkehr besser an den Bahnhof Dornach/Arlesheim angebunden werden. Die neue Fuss-/Veloverbindung ist im Aggloprogramm Basel, 2. Generation enthalten (Umsetzungshorizont: 2015 - 2018).

Weitere Anpassungen

- Das Fusswegnetz gemäss SNP 2008 wurde überprüft und teilweise angepasst (z.B. werden die Kanalisationwege am Rebberg neu als „Fusswege“ ausgewiesen).
- Diverse Privatstrassen im Kägen werden gemäss Zonenplan Siedlung neu der Bauzone zugewiesen, im SNP folglich nicht mehr als „Strasse“ festgelegt.
- Für ein potentielles Siedlungsgebiet Brühl wurde ein Anschlussbereich an die Birsigtalstrasse definiert.

3.2 Strassenreglement

Das Strassenreglement definiert Funktion und Ausbaustandard der im SNP festgelegten kommunalen Strassen und regelt deren Planung, Finanzierung, Projektierung und Unterhalt.

Das bisherige Baureglement aus dem Jahr 1951 stützt sich noch auf das vorletzte kantonale Baugesetz und ist in zahlreichen Punkten überholt. Das neue Strassenreglement wurde deshalb vollständig neu aufgebaut und richtet sich nach dem kantonalen Muster-Strassenreglement 2001 des Amts für Raumplanung. Die wichtigsten Neuerungen zum bisherigen Baureglement sind:

Definition von Korrektionen, Neuanlagen, baulicher und betrieblicher Unterhalt

Das neue Strassenreglement unterscheidet zwischen Neuanlagen von Strassen, Korrektionen und baulichem und betrieblichem Unterhalt (SR § 4).

- Neuanlage: Neuerstellung einer Strasse, wo es vorher keine gab.
- Korrektion: Ausbau einer Strasse mit Mehrwert für die Anwohner (insbesondere durch neues Trottoir).
- Baulicher und betrieblicher Unterhalt: übrige bauliche Massnahmen (z.B. Erneuerung Belag), Reinigung und Winterdienst.

Anhang 3 und 4 legen planlich und tabellarisch fest, wo Neuanlagen zu erwarten sind und bei welchen Strassen zukünftig eine Korrektion möglich ist, bzw. welche Massnahmen getroffen werden müssen, damit dies als „Korrektion" gilt. Da das Strassennetz in Reinach weitgehend ausgebaut ist, kommen für Korrektionen lediglich sechs Strassen in Frage. Neuanlagen betreffen einige wenige Fusswege oder allenfalls Strassen in einem zukünftigen Siedlungsgebiet Brühl.

Kostenverteilung

Das Strassenreglement legt fest, wie sich Gemeinde und beitragspflichtige Grundeigentümer an der Finanzierung von Landerwerb und Baukosten beteiligen (SR §§ 26 bis 35). Der vorgeschlagene Kostenteiler entspricht weitgehend dem Muster-Strassenreglement des Kantons und den Regelungen in andern Gemeinden wie z.B. Münchenstein und Arlesheim.

Vergleich der Kostenverteilung neues Strassenreglement / bestehendes Baureglement:

Kosten	**Strassenreglement 2013**	**Baureglement 1951**
Landerwerb	Sammelstrasse: 50% Grundeigentümer Erschliessungsstrasse: 100% Grundeigentümer Erschliessungsweg: 100% Grundeigentümer	Anwänder haben Beiträge an den Landerwerb bis in die Strassenmitte, bzw. bis max. 5m Strassenbreite, zu leisten.
Baukosten Neuanlage	Sammelstrasse: 60% Grundeigentümer Erschliessungsstrasse: 80% Grundeigentümer Erschliessungsweg: 90% Grundeigentümer	Anwänder leisten Fixbeiträge pro m Strassenfront (CHF 60 für Strasse, CHF 20 für beidseitiges Trottoir etc.).
Baukosten Korrektion	Sammelstrasse: 30% Grundeigentümer Erschliessungsstrasse: 40% Grundeigentümer Erschliessungsweg: 50% Grundeigentümer	Anwänder leisten Fixbeiträge pro m Strassenfront (CHF 40 für Strasse, CHF 20 für beidseitiges Trottoir etc.).

Wird ein ganzer Strassenzug neu erstellt oder korrigiert, werden die Landerwerbskosten bisher gemäss Baureglement 1951 vollständig durch die Grundeigentümer getragen. Diese Regelung soll weiterhin für Erschliessungsstrassen und -wege gelten, die hauptsächlich den Anwohnern dienen. An den Landerwerbskosten für Sammelstrassen, welche den Verkehr sammeln und durchleiten und damit für ganz Reinach eine wichtige Funktion haben, soll sich hingegen neu die Gemeinde zu 50% beteiligen. Dies bedeutet, dass die Gemeinde 50% des Landwerts (für Bauland) zu entschädigen hat.

Gemäss Baureglement 1951 beteiligen sich die Grundeigentümer mit einem festen Anwänderbeitrag pro Meter Strassenfront an den Baukosten für Neuanlagen und Ausbau von bestehenden Strassen. Diese Fixbeiträge wurden seit 1951 nicht angepasst und decken die effektiven Baukosten nur zu einem kleinen Teil. Neu sollen sich die Grundeigentümer stärker beteiligen, insbesondere bei Erschliessungswegen und Erschliessungsstrassen, welche vorwiegend den Anwohnern dienen.

Beispiele für die neuen Regelungen:

- **Langrüttiweg**: gilt als Erschliessungsstrasse, die Grundeigentümer müssten das Land für eine allfällige Korrektion (neues Trottoir) deshalb unentgeltlich abtreten und sich mit 40% an den Baukosten beteiligen.
- **Neuanlagen von Erschliessungsstrassen im Brühl**: Die Grundeigentümer müssten sich am Landerwerb zu 100% beteiligen, dieser würde aber ohnehin über die Baulandumlegung geregelt. An den Baukosten müssten sich die Grundeigentümer zu 80% beteiligen.
- **Neuanlagen von öffentlichen Fusswegen**: Die Gemeinde trägt die Landerwerbs- und Baukosten zu 100%.

Winterdienst

Für die Schnee- und Eisräumung auf Trottoirs sollen neu die anstossenden Grundeigentümerschaften zuständig sein, wie dies auch in diversen anderen Gemeinden (z.B. Binningen, Therwil, Stadt Basel) der Fall ist.

Bisher übernimmt der Werkhof Strassen den Winterdienst vollumfänglich. Für die Räumung von insgesamt ca. 50 km Trottoirs sind pro Einsatz (d.h. pro Schneefall) jeweils drei Personen / drei Fahrzeuge während 6 bis 8 Stunden im Einsatz. Ein Teil dieses Aufwands könnte mit der neuen Regelung eingespart werden, bzw. die Ressourcen könnten anderweitig eingesetzt werden. Weiterhin übernehmen müsste die Gemeinde aber die Räumung von Trottoirs vor gemeindeeigenen Liegenschaften, bei ÖV-Haltestellen und an Orten mit grossem Publikumsaufkommen (z.B. im Ortskern).

4. Mitwirkung und kantonale Vorprüfung

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zur Revision der Erschliessungsplanung Reinach fand vom 30. Mai bis zum 28. Juni 2013 statt. Die kantonale Vorprüfung wurde mit Bericht des Amts für Raumplanung an den Gemeinderat vom 3. September 2013 abgeschlossen.

Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

Nachfolgend sind die wichtigsten Mitwirkungsergebnisse zusammengefasst. Eine ausführliche Darstellung findet sich im Mitwirkungsbericht vom 15. Oktober 2013 (abrufbar unter www.reinach-bl.ch).

Mitwirkungseingaben	Stellungnahme des Gemeinderats
Der rechtsufrige Teil des Naturschutzgebiets Reinacher Heide ist ein Rückzugsgebiet für störungsempfindliche Arten. Die vorgesehene Fusswegverbindung soll deshalb gestrichen werden.	Die Fusswegverbindung wurde aus dem SNP gestrichen, da sie auch im Schlussbericht „Freiraumkonzept Birsstadt – Startprojekt Birsuferweg“ nicht mehr vorgesehen ist. Ausserdem wurde auch in der kantonalen Vorprüfung zwingend gefordert, auf die Schliessung dieser Weglücke zu verzichten. Sollte eine derartige Fusswegverbindung im Rahmen von Birsstadtprojekten zukünftig wieder aktuell werden, behält sich der Gemeinderat vor, solche neuerlichen Projektierungen trotzdem zu unterstützen.
Die allfällige Umfahrung Reinach, Anschluss Pfeffingerring führt durch ein wichtiges Naherholungsgebiet. Ausserdem muss die Umfahrung mit der Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA) koordiniert werden. Eine Trasseesicherung ist zurzeit nicht angezeigt.	Mit dem unverbindlichen Eintrag im Strassennetzplan wird noch keine Trasseesicherung vorgenommen. Eine Realisierung der Ortsumfahrung ist nur zusammen mit dem Kanton und den Nachbargemeinden möglich und muss selbstverständlich auch im Kontext von ELBA geprüft werden.
Die Bölchenstrasse soll nicht von der Gemeinde übernommen werden. Sie soll nicht verlängert werden und auch nicht der Erschliessung weiterer Parzellen dienen, wie dies gemäss neuem Strassennetzplan vorgesehen ist.	Es ist bereits gemäss SNP 2008 vorgesehen, dass die Bölchenstrasse zukünftig von der Gemeinde übernommen wird. Auch die Verlängerung der Bölchenstrasse zur Erschliessung des Quartierplan-Gebiets Bruggstrasse ist bereits gemäss SNP 2008 vorgesehen. Die Eigentümerschaft des Quartierplan-Gebiets möchte eine neue Überbauung realisieren. Nach Möglichkeit soll diese für Autos zwar via Juraweg oder Hauptstrasse erschlossen werden. Diese alternative Erschliessung ist aber noch nicht gesichert (z.B. liegt noch keine Zustimmung des Kantons zur Erschliessung via Kantonsstrasse vor). Der Gemeinderat hat deshalb entschlossen, den Strassennetzplan zum jetzigen Zeitpunkt nicht anzupassen.

Ein umweltfreundlicher Winterdienst mit möglichst wenig Split und Salz ist eine grosse Herausforderung. Dies können Private nicht leisten. Die Gemeinde soll deshalb die Schneeräumung der Trottoirs weiterhin übernehmen.	Neu sollen für die Schnee- und Eisräumung auf Trottoirs die anstossenden Grundeigentümerschaften zuständig sein, wie dies auch in diversen anderen Gemeinden der Fall ist. Bei Bedarf wird der Gemeinderat entsprechende begleitende Massnahmen ergreifen, um auch weiterhin einen umweltfreundlichen Winterdienst zu gewährleisten (Information der Bevölkerung etc.).

Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung

Aus der kantonalen Vorprüfung ergaben sich diverse kleinere Anpassungen, jedoch keine grundlegenden Änderungen. Die wichtigsten Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst, für eine ausführlichere Darstellung siehe Planungsbericht.

Vorgaben kantonale Vorprüfung	Stellungnahme des Gemeinderats
Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Neuanlage von Strassen (z.B. Erschliessung eines neuen Siedlungsgebiets Brühl) Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden müssen.	Der Gemeinderat nimmt die Hinweise zur Kennntis und wird sie bei späteren Planungen berücksichtigen.
Im Strassenreglement, Anhang 1, werden für die kommunalen Sammelstrassen verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen. Darauf muss aber bei kantonalen Buslinien zwingend verzichtet werden.	Anhang 1 des Strassenreglements wurde ergänzt, dass für die Sammelstrassen verkehrsberuhigende Massnahmen zwar grundsätzlich Standard, Ausnahmen z.B. für Busachsen aber möglich sind.
Diverse Anpassungen der orientierenden Planinhalte (z.B. neue Linienführung kantonale Velorouten).	Die Anpassungen wurden umgesetzt.

5. Weiteres Vorgehen

Die Erschliessungsplanung wird im gleichen Verfahren erlassen, wie der kommunale Richtplan (§ 17 RBG). Sie unterliegt damit dem Auflageverfahren nicht, d.h. es besteht keine Einsprachemöglichkeit. Wenn der Einwohnerrat die Revision der kommunalen Erschliessungsplanung beschlossen hat und die Referendumsfrist ungenutzt abgelaufen ist, kann die Erschliessungsplanung dem Regierungsrat zur Genehmigung vorgelegt werden. Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat werden der revidierte Strassennetzplan Siedlung und Landschaft und das neue Strassenreglement rechtskräftig.

Zeitlich versetzt zur Erarbeitung eines neuen Strassenreglements und zur Revision des Strassennetzplans hat der Gemeinderat bereits die Erarbeitung von Bau- und Strassenlinienplänen ausgelöst. Während der behördenverbindliche Strassennetzplan die Rahmenbedingungen (grobe Lage, Funktion und Ausbaustandard) für Strassen und Wege definiert, werden mit den grundeigentümerverbindlichen Bau- und Strassenlinienplänen die Lage und Ausbaubreite einer Verkehrsanlage genau festgelegt und minimale Bauabstände definiert. Ein Entwurf zu den neuen Bau- und Strassenlinienplänen kann voraussichtlich Ende 2014 in die öffentliche Mitwirkung gestellt werden. Bau- und Strassenlinienpläne, die sich auf einen kommunalen Strassennetzplan abstützen, werden gemäss § 35 RBG nicht vom Einwohnerrat, sondern vom Gemeinderat erlassen.

6. Konsequenzen

6.1. Finanzielle Folgen

Der Strassennetzplan und das Strassenreglement selbst lösen keine Bautätigkeit von Strassen und Wegen aus und haben damit auch keine direkte Kostenfolge. Die Gemeinde ist aufgrund des Strassennetzplans auch nicht verpflichtet, innert einer bestimmten Frist ein Strassenbauprojekt zu realisieren. Der neue Kostenteiler bei Neuanlagen und Korrektionen ist in Kapitel 3.2 dargelegt.

6.2. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage

Die Gemeinde Reinach hat den gesetzlichen Auftrag, ihre Erschliessungsplanung periodisch zu überprüfen und anzupassen und sie auf kantonale Grundlagen und die kommunalen Zonenvorschriften Siedlung und Landschaft abzustimmen. Bei einer Ablehnung der Vorlage müssten Strassennetzplan Siedlung und Landschaft sowie Strassenreglement überarbeitet und anschliessend erneut eine öffentliche Mitwirkung und kantonale Vorprüfung durchgeführt werden. Dies hätte grössere Verzögerungen im Zeitplan und Mehrkosten zur Folge.

7. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgende Anträge zur Beschlussfassung:

://: 1. Der Einwohnerrat beschliesst die revidierte kommunale Erschliessungsplanung bestehend aus dem Strassennetzplan Siedlung und Landschaft sowie dem Strassenreglement.

Gemeinderat Reinach

Urs Hintermann	Peter Leuthardt
Gemeindepräsident	Geschäftsleiter

Beilagen

- Strassennetzplan Siedlung und Landschaft, Situationsplan
- Strassenreglement
- Planungsbericht