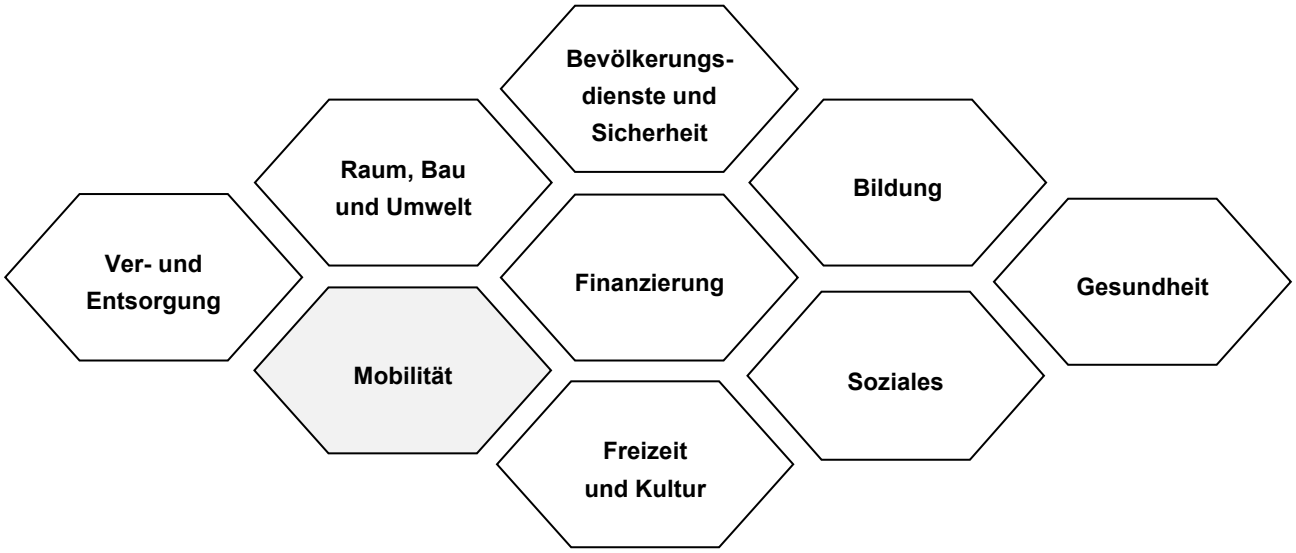
Gemeinde Reinach
Die Stadt vor der Stadt

Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Strategischer Sachplan 7 Mobilität 2027-2032



Vorlage Nr. 1306/2026

25.08.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 3
   1.1. Die Strategische Sachplanung als Teil der politischen Steuerung in der Gemeinde Reinach 3
   1.2. Allgemeine Hinweise zu den Strategischen Sachplänen und zu ihrem Aufbau 3
   1.3. Inhalt und Zuständigkeiten 3
   1.4. Kommunale Rechtsgrundlagen 3
   1.5. Der Strategische Sachplan Mobilität im Kontext 4
   1.6. Zielerreichung im vergangenen SSP 7 Mobilität 2020 bis 2024 inkl. Verlängerung bis 2026 5
   1.7. Schnittstellen zu anderen Strategischen Sachplänen und Programmen 7
   1.8. Dauer und Kosten 9
   1.9. Postulate 9
2. Leistungsbereich 10
   2.1. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur LB71 10
      2.1.1. Leitsätze/Wirkungen 10
      2.1.2. Leistungsauftrag 10
      2.1.3. Kommentar zur Umsetzung 11
      2.1.4. Wirkungsziele 12
      2.1.5. Kosten/Erlöse (in Mio. CHF) 13
      2.1.6. Investitionen (in Mio. CHF) 14
3. Antrag 15

4. Anhänge 16
   4.1. Rückblick Zielerreichung LB 71 2020 bis 2024, verlängert bis 2026 16
   4.2. Relevante Massnahmenblätter des Mobilitätskonzepts Birsstadt 17
   4.3. Arbeitsstand Agglomerationsprogramme 18
   4.4. Winterdienstkonzept 19
   4.5. Zustand Strassennetz / Werterhalt Strassen 20
   4.6. Konzept Vorgehen bei der Lancierung von Begegnungszonen in Reinacher Wohnquartieren 21

Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Vorlage Nr. 1306/2026

1. Einleitung

1.1. Die Strategische Sachplanung als Teil der politischen Steuerung in der Gemeinde Reinach

Die Strategische Sachplanung (SSP) ist mit dem Jahresplan das zentrale politische Steuerungsinstrument für die Gemeinde Reinach. Die SSP ermöglicht dem Einwohnerrat eine mehrjährige strategische Steuerung der kommunalen Leistungen und bildet damit eine Richtschnur für den Jahresplan. Mit der Verknüpfung der beiden Instrumente können die Grundsätze der Wirkungsorientierung, welche Leistungen, Wirkungen und Kosten miteinander verbindet, gesichert werden.

1.2. Allgemeine Hinweise zu den Strategischen Sachplänen und zu ihrem Aufbau

Die Strategische Sachplanung umfasst 9 Sachbereiche**.** Die einzelnen Sachpläne decken je nach Bedarf einen unterschiedlichen Planungshorizont ab. Sie werden durch den Gemeinderat erarbeitet und dem Einwohnerrat zur Genehmigung vorgelegt. In der Regel werden sie durch einwohnerrätliche Sachkommissionen vorberaten und anschliessend durch den Einwohnerrat genehmigt.
Ein Strategischer Sachplan umfasst im Wesentlichen die strategischen Leitsätze, die wichtigsten Wirkungsziele, die Eckwerte der Leistungen, einen Kommentar zur Umsetzung sowie den Finanzierungsbedarf für die Erbringung der Leistungen.

1.3. Inhalt und Zuständigkeiten

Der Sachbereich "Mobilität" (SB 7) umfasst einen Leistungsbereich:

- Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (LB 71)

	SB 7	**LB 71**
Politische Verantwortung: Ressort	Markus Huber Sport und Mobilität	
Geschäftsleitung: Organisationseinheit	Stefan Haller Technische Verwaltung	
SB-Verantwortung: Organisationseinheit	Stefan Haller Technische Verwaltung	
LB-Verantwortung: Organisationseinheit		Stefan Haller Technische Verwaltung

1.4. Kommunale Rechtsgrundlagen

1. Strassenreglement vom 26. Januar 2015 (Stand 14. April 2015)
2. Polizeireglement vom 25. April 2016 (Stand 01. Januar 2025)
3. Parkraumreglement vom 30. Juni 2014 (Stand 01. Januar 2025)

1.5. Der Strategische Sachplan Mobilität im Kontext

Die Mobilität ermöglicht Prosperität und Begegnung: Sowohl unsere Gesellschaft als auch unsere Wirtschaft sind auf vielfältige Möglichkeiten der Bewegung im Raum angewiesen, sei dies in Form von Arbeits- oder Ausbildungswegen, von Gütertransporten, gewerblichen Aktivitäten, Dienstleistungen, Besuchen, Einkäufen, von Freizeitaktivitäten oder Ferien u. a. m. Die Gemeinde Reinach will diesen Ansprüchen gerecht werden und gleichzeitig die Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen. Insbesondere sollen Reinacher Wohnquartiere vor Fremdverkehr geschützt und der beschränkt zur Verfügung stehende öffentliche (Strassen-)Raum soll möglichst effizient und multifunktional genutzt werden.
Eine prosperierende Wirtschaft und eine wachsende Bevölkerung führten in den vergangenen Jahrzehnten zu wachsenden Regionen und Agglomerationen, zu längeren Pendeldistanzen und zu einer stark ausgebauten Verkehrsinfrastruktur. Diese Infrastrukturen wiederum ermöglichten vielen die Erfüllung des Traumes eines «Hauses im Grünen», abermals verlängerte Pendeldistanzen und ein verändertes Freizeitverhalten. Die wachsende Mobilitätsnachfrage konsumierte jeweils die Ausbauten des Mobilitätsangebots (insbesondere übergeordneter Strasseninfrastrukturen) rasch wieder. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs stiegen und steigen weiterhin rasch an und resultieren in mehr Lärmbelastung, Schadstoffimmissionen, Raumverbrauch und Stauzeiten.
Um aus dieser Negativspirale auszubrechen, startete die Gemeinde Reinach zusammen mit den übrigen Birsstadt-Gemeinden[1] mit dem «Mobilitätskonzept Birsstadt» im Jahr 2023 einen Paradigmenwechsel: Statt immer grössere Infrastrukturbauten von übergeordneten Staatsebenen zu fordern, besann man sich auf die Kernkompetenz der Gemeinden: Im Kleinen Grosses zu bewirken. Hierzu einigte man sich auf ein Massnahmenbündel meist niederschwelliger und vornehmlich kostengünstiger Interventionen. Dieses Massnahmenbündel zielt darauf ab, dass das in der Birsstadt erwartete künftige Verkehrswachstum in erster Linie durch den öffentlichen Verkehr und in Form der aktiven Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) bewältigt wird. Das Konzept der «Stadt der kurzen Wege» zielt dabei auf eine Abdeckung der alltäglichen Grundbedürfnisse in der weiteren Nachbarschaft ab, damit Verkehr erst gar nicht erzeugt wird oder die Wege so kurz sind, dass sie zu Fuss oder per Velo zurückgelegt werden können. Durchmischte Quartiere, welche verschiedene Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkauf, Freizeit miteinander kombinieren, ermöglichen solche gewünschten vielfältige Nachbarschaften. Gleichzeitig soll die Siedlungsentwicklung nach innen an den bereits gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen stattfinden. Die Summe dieser Massnahmen will so viel Wege wie möglich per Velo, zu Fuss oder im öffentlichen Verkehr ermöglichen, damit für jene Verkehrsteilnehmenden, welche auf den motorisierten Strassenverkehr angewiesen sind (insbesondere gewerbliche und logistische Transporte sowie Personen mit Beeinträchtigungen), auf den Strassen auch in Zukunft die nötige Kapazität zur Verfügung steht. Mit dem vorliegenden SSP 7 werden verschiedene Massnahmen des Mobilitätskonzepts Birsstadt auf die kommunalen Bedürfnisse zugeschnitten und strategisch verankert. Im Reinacher Fokus sind Massnahmen zu Gunsten einer aktiven Mobilität: Durch vermehrte Wege, welche zu Fuss oder per Velo / E-Bike unternommen werden, kann der Modalshift weg vom Auto gelingen. Weil sich das Reinacher Siedlungsgebiet weitgehend eben präsentiert, die Nähe zur Stadt Basel gegeben ist und der Kanton mit den geplanten Velovorzugsrouten im Birstal die Erreichbarkeit optimiert, kann die FussgängerInnen- und Veloförderung für Reinach zum Wegbereiter einer in vieler Hinsicht verbesserten Mobilität werden.
Mit der bundesrechtlichen Vorgabe der zu priorisierenden Innenentwicklung geht mancherorts eine Verdichtung einher. Wenn die Nutzungen dichter werden, steigen die Ansprüche auf die verbleibenden Freiflächen, insbesondere auf den öffentlichen Raum. Die Gestaltung und der Betrieb von Verkehrsflächen und Plätzen muss entsprechend höheren Freiraumqualitätsansprüchen genügen. Dabei ist die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität jederzeit zu gewährleisten. Das zentrale räumliche Koordinationsinstrument ist dabei der Richtplan. Die kommunale Richtplanung wird seit 2025 revidiert. Wesentliche Strategieentscheidungen betreffend die Mobilität werden durch die in Erarbeitung

[1] Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach SO, Duggingen, Grellingen, Münchenstein, Muttenz und Pfeffingen bilden zusammen mit Reinach den Verein Birsstadt, welcher die gedeihliche Entwicklung und die Zusammenarbeit in der Region fördert.

stehende Richtplanung vorgenommen[2]. In die Laufzeit des vorliegenden SSP 7 wird – aller Voraussicht nach – die auf der Richtplanung aufbauende Revision der Nutzungsplanung und damit koordiniert die Revision der Strassennetzplanung fallen.
Durch bauliche Entwicklung induzierter Verkehr soll weitestgehend durch Wege und Fahrten zu Fuss, per Velo oder per öffentlichem Verkehr bewältigt werden: Mit gutem Grund verpflichtet das basellandschaftliche Umweltschutzgesetz[3] die Gemeinden, die genannten Verkehrsformen dem motorisierten Individualverkehr vorzuziehen. Der öffentliche Verkehr ermöglicht zudem Personen, die sich keine anderen Mobilitätsformen leisten können oder aus gesundheitlichen Gründen keine anderen Mobilitätsformen nutzen können, eine Teilhabe an der Mobilität und damit an vielfältigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aktivitäten.
Der motorisierte Verkehr steht vor einem grossen Wandel: Aufgrund der immer stärker zu Tage tretenden Auswirkungen des menschenverursachten Klimawandels hat sich die Schweiz im Rahmen des Pariser Klimaabkommens verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis ins Jahr 2030 gegenüber 1990 um 50 % zu reduzieren. Die Schweiz begibt sich darüber hinaus auf einen Absenkpfad bis 2050, mit dem Ziel, dann «Netto-Null» Treibhausgasemissionen zu erreichen. Weil aktuell die Treibhausgasemissionen weiterhin zu einem grossen Teil vom Mobilitätssektor stammen, ist die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs in den kommenden Jahren ein wichtiges Thema.
Aus diesen Ausführungen ergeben sich für den Strategischen Sachplan Mobilität folgende wichtige Aspekte, die in den kommenden Jahren die kommunale Mobilität wesentlich bestimmen werden:

- Mobilität funktioniert nur (Gemeinde-)grenzüberschreitend, die regionale Zusammenarbeit in der Birsstadt ist hierfür unabdingbar. Das gemeinsam erarbeitete Mobilitätskonzept Birsstadt bildet dafür die Grundlage.
- Der Klimawandel bringt grosse Herausforderungen mit sich, welche die Infrastrukturen (Stichwort Schwammstadt) und das Verkehrsverhalten (Stichwort Modal Shift) betreffen.
- Die Lage und auch weitgehend die Topografie der Reinacher Siedlungsgebiete eignen sich hervorragend, um der aktiven Mobilität (zu Fuss Gehende und Velo Fahrende) künftig auf kurzen und mittleren Distanzen eine grössere Bedeutung beizumessen.
- Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors schreitet voran und benötigt entsprechende Infrastrukturen (E-Ladestationen).
- Der finanzielle Spielraum der Gemeinde bestimmt die Möglichkeiten der Projekte: Priorisiert werden Infrastrukturunterhalt, Verkehrssicherheit und Klimaanpassungen.
- Die kommunale Richtplanung stellt die Weichen für eine koordinierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Darauf aufbauend wird die Strassennetzplanung zu revidieren sein.
- Die Bedeutung der Freiraumqualität steigt aufgrund der Innenentwicklung: Mehr EinwohnerInnen und Beschäftigte mit teilweise unterschiedlichen Ansprüchen teilen sich den öffentlichen Raum.
- Der öffentliche Verkehr ist flächen- und ressourceneffizient und stellt die Teilhabe benachteiligter Bevölkerungsgruppen an der Mobilität sicher.

1.6. Zielerreichung im vergangenen SSP 7 Mobilität 2020 bis 2024 inkl. Verlängerung bis 2026

Im Zeitraum 2020 bis 2026 wurden unter anderem folgende Projekte abgeschlossen:

- Mobilitätskonzept Birsstadt
- Parkraumbewirtschaftung flächendeckend eingeführt
- Einführung der Buslinie 58
- E-Ladestationen auf öffentlichem Grund (Hauptstrasse, GZR, Fiechtenparkplatz, Gartenbadparkplatz und Christoph Merian-Ring)
- Aussenraumgestaltung Fiechtenweg
- Strassenraumgestaltung Krummenrainweg

[2] Die wesentlichen strategischen Aussagen des hier vorliegenden SSP 7 Mobilität sind in der Stossrichtung deckungsgleich mit dem aktuellen Entwurf des neuen kommunalen Richtplans.

[3] vgl. § 14 USG BL

- Strassenraumgestaltung Stockackerstrasse inkl. Begegnungszone
- Strassenraum- und Platzgestaltung Kirchgasse Süd und Ernst Feigenwinter-Platz

Zusätzlich wurde unter anderem an den folgenden Projekten im Zeitraum 2020 bis 2026 gearbeitet (teilweise handelt es sich auch um Mitarbeit an kantonalen Projekten), sie sind aber (noch) nicht abgeschlossen oder es handelt sich dabei um Daueraufgaben:

- Velovorzugsroute Birsstadt West (kantonales Projekt, Variantenstudium, Verkehrsführung, Lokalisierung besonderer Herausforderungen, Vertiefung Machbarkeit)
- Kägenbrücke über A18 (kantonales Veloprojekt mit Beteiligung der Gemeinde für zusätzliche Fussgängerverbindung)
- Tram Therwil – Reinach – Dornach (kantonales Projekt, Machbarkeitsstudie)
- Strassenraumgestaltung: Sternenhofstrasse / Christoph Merian-Ring (Projektstudie Fortsetzung der Langsamverkehrsachse von der neuen Kägenbrücke ins Arbeitsgebiet Kägen)
- Autobahnausfahrt Kägen (anfänglich kantonales und anschliessend eidgenössisches Projekt, Planung einer direkten Ausfahr-Spur von der Autobahn aus Basel kommend ins Kägenquartier in den Nuglarweg)
- «Mehr S-Bahn für die Birsstadt»: Lobbying im Rahmen der Birsstadt bei Kantonen und SBB für die unverzügliche Einführung des Viertelstundentakts zwischen Aesch und Basel nach Inbetriebnahme des Wendegleises Aesch 2028

Die Koordination des Gesamtverkehrssystems mit angrenzenden Gemeinden wurde durch das Mobilitätskonzept Birsstadt, welches im Jahr 2023 von allen zehn Gemeinden der Birsstadt verabschiedet wurde, auf ein neues Niveau gehoben. Die gegenseitigen Abhängigkeiten von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung konnten in einer zweckmässigen regionalen Betrachtung in Form des Mobilitätskonzepts Birsstadt aufeinander abgestimmt werden. Ein regelmässiges Birsstadt-weites Controlling und Monitoring der Massnahmen gewährleistet die gegenseitige Information und die tatsächliche Umsetzung der vereinbarten Massnahmen gem. Mobilitätskonzept Birsstadt.
Die Bemühungen zur Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs konzentrierten sich im vergangenen SSP 7 besonders auf die Einführung der Buslinie 58, auf die Begleitung kantonaler Planungen zu den Velovorzugsrouten und die Planung und Finanzierung der neuen Fuss- und Velobrücke über die Autobahn. Die tatsächlichen Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs litten besonders unter der Corona-Pandemie und erholten sich langsamer als die entsprechenden Zahlen anderer Verkehrsmittel.
Weil sich ab 2024 abzeichnete, dass sich die Einführung des Viertelstunden-Takts der S-Bahn zwischen Basel und Aesch um einige Jahre zu verschieben droht, wurde ein intensives Lobbying im Rahmen der Birsstadt vorgenommen. Diese Bemühungen haben sich gelohnt: Derzeit kann davon ausgegangen werden, dass der Viertelstunden-Takt per Ende 2028 eingeführt wird, was insbesondere auch für die Reinacher Wirtschaft im Kägen essentiell ist.
Eine neue «Tramverbindung Dornach – Reinach – Therwil» wurde soweit vorangetrieben, wie dies der Gemeinde möglich war: Weil es sich dabei um ein kantonales Projekt handelt, konnte die Gemeinde aber keinen Einfluss auf die Terminierung von Studien nehmen[4].
Um die Dekarbonisierung des Personenwagen-Verkehrs zu fördern, wurden fünf E-Ladestationen im öffentlichen Strassenraum eingerichtet. Die E-Mobilität konnte zudem gefördert werden, indem Reinach flächendeckend von Pick-e-Bike (E-Velos und Roller) bedient wird – dank des Engagements der Birsstadt zu vergünstigten Konditionen.
Für den Personenwagen-Verkehr änderten sich mit der flächendeckenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung per 01.01.2025 die Bedingungen zur Parkierung im öffentlichen Raum komplett. Seit der Einführung kann festgestellt werden, dass das übergeordnete Ziel damit erreicht wurde

[4] In Zukunft soll auf Indikatoren der Wirkungsziele verzichtet werden, welche nicht durch die Gemeinde gesteuert werden können: Der bisherige Indikator «Die Machbarkeitsstudie liegt vor. (soll 2024)» ist von der Gemeinde weder beeinflussbar noch liegt die Steuerung in ihrer Kompetenz.

und in den Quartieren wieder vermehrt freie öffentliche Parkfelder zur Verfügung stehen. Eine erste Erfolgskontrolle wird dem Einwohnerrat nach zwei Jahren Betrieb im Frühjahr 2027 vorgelegt.
Die Reinacher Verkehrsinfrastrukturen sind zweckmässig und gut unterhalten. In den Wohnquartieren wurden den Ansprüchen hinsichtlich einer hohen Wohnqualität und sicheren Bedingungen für den Langsamverkehr, mit verschiedenen Massnahmen entsprochen. Die Sicherheit auf den Gemeindestrassen ist für alle Verkehrsteilnehmenden im Allgemeinen gut und wird durch bauliche und signaltechnische Massnahmen gewährleistet.
Die geforderte Werterhaltsquote für den Strassenunterhalt von durchschnittlich 1.75% pro Jahr, bezogen auf das gesamte Reinacher Strassennetz, wurde über die Laufzeit des SSP 7 nicht erreicht. Um die finanzielle Belastung zu reduzieren, wurden das Strassenunterhaltsbudget reduziert, gewisse Investitionen aufgeschoben, Projekte gestrichen oder im Umfang gekürzt.
Die meisten Schwachstellen aus der Analyse "Optimierung Langsamverkehr Birsstadt" vom 15.06.2018 sind behoben.
Durch regelmässige Kontrollen werden Verkehrsteilnehmer angehalten, die Verkehrsvorschriften einzuhalten. Dabei steht der Schutz vulnerabler Bevölkerungsgruppen (Schüler, ältere Menschen, geistig oder körperlich Beeinträchtigte) im Vordergrund.
Bis Ende 2025 sind bereits 90 % der Strassenbeleuchtung auf moderne LED-Leuchtmittel umgerüstet worden.

1.7. Schnittstellen zu anderen Strategischen Sachplänen und Programmen

Die Strategischen Sachpläne sind in 9 thematische Sachbereiche unterteilt. Sie bilden jeweils ein eigenständiges Steuerungsinstrument des Einwohnerrats. Dennoch bestehen zwischen ihnen Zusammenhänge oder Abhängigkeiten, die es zu beachten gilt. Darüber hinaus gibt es Programme oder Grundsätze, die nicht einem spezifischen Strategischen Sachplan zugewiesen werden können, sondern über mehrere Sachpläne gesteuert werden müssen.
Der Strategische Sachplan Mobilität ist für folgende Themen relevant: Ansprüche der Stadtentwicklung bzw. der inneren baulichen Verdichtung, Nachhaltigkeit, Label Energiestadt sowie Imagebildung der Gemeinde als Wohn- und Arbeitsort. Weitere Abhängigkeiten existieren zu folgenden SSP:

SSP 1 – Bevölkerungsdienste und Sicherheit
Die Sicherheit auf den Gemeindestrassen ist für alle Verkehrsteilnehmenden, wie auch die neuen Verkehrsträger, zu gewährleisten. Durch Verkehrsschulungen und Aufklärungskampagnen werden insbesondere Schulkinder sensibilisiert. Die Themen Schulwegsicherheit und Alterung der Gesellschaft werden bei allen Projekten beachtet.

SSP 2 – Freizeit und Kultur
Die Gemeinde fördert nachbarschaftliche Begegnung, (inter-)kulturellen Austausch und spielerische sowie sportliche Betätigung durch entsprechende Infrastrukturen auf Quartier- und Gemeindeebene. Sie stellt im öffentlichen Raum Begegnungsorte zur Verfügung, an welchen sich die Bevölkerung im Alltag trifft und den sozialen Austausch pflegt. Die möglichst barrierefreie Zugänglichkeit solcher Begegnungsorte, Spiel- und Sportplätze wird durch die Mobilitätsplanung sichergestellt. Der Fokus auf kindergerechte Wege und Angebote entspricht den Grundsätzen einer kinderfreundlichen Gemeinde und unterstützt den Erhalt des UNICEF-Labels «Kinderfreundliche Gemeinde».

SSP 3 – Bildung
Der Schulweg ist für Kinder im Kindergarten- bzw. Primarschulalter ein wichtiger Lern-, Bewegungs- und Sozialisationsraum. Die Kinder üben auf dem Schulweg Selbständigkeit, Verantwortung und den Umgang mit anderen Kindern, FussgängerInnen sowie weiteren Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig leistet der eigenständig zurückgelegte Schulweg einen wichtigen Beitrag zur täglichen Bewegung und zur sicheren Orientierung im öffentlichen Raum.

Ziel ist, dass Kinder die Kindergärten, Schulhäuser und Angebote der Schulergänzenden Betreuung möglichst selbständig und sicher erreichen können. Anpassungen und Verbesserungen im direkten Umfeld der Schulanlagen sind deshalb bei Strassenumgestaltungen, Leitungssanierungen und weiteren raumplanerischen oder verkehrstechnischen Massnahmen systematisch mitzudenken. Das Ressort Bildung/FeB bringt dabei die Perspektive der Kinder, der Schulen und der Betreuung ein; die fachliche Prüfung und Umsetzung erfolgen durch die zuständigen technischen Bereiche. Begegnungszonen und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen können standortbezogen geprüft werden, sofern sie die sichere und selbständige Mobilität der Kinder unterstützen.

SSP 4 – Soziales
Die Möglichkeit, sich sicher und selbstständig im öffentlichen Raum zu bewegen, ist eine wichtige Voraussetzung für die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Insbesondere jüngere Kinder erleben ihr unmittelbares Wohnumfeld als zentralen Aktions-, Spiel- und Lebensraum. Sie schätzen wohnortnahe Spiel- und Freizeitangebote sowie naturnahe Erlebnisorte. Sichere und attraktive Fuss- und Schulwege sind dabei von besonderer Bedeutung, da sie selbstständige Mobilität fördern und das Sicherheitsgefühl stärken. Bei mobilitätsrelevanten Projekten werden die Anliegen von Kindern und Jugendlichen deshalb unter Einbezug der Kinder- und Jugendbeauftragten berücksichtigt.
Ein gut erreichbares und barrierefreies Mobilitätsangebot verbessert die Teilhabechancen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und leistet einen wichtigen Beitrag zur sozialen Nachhaltigkeit. Gute ÖV-Verbindungen innerhalb der Gemeinde sowie in die Region erleichtern den Zugang zu Bildung, Arbeit, Gesundheit und sozialen Kontakten. Eine hindernisfreie Infrastruktur sowie kurze und sichere Fusswegverbindungen ermöglichen Menschen mit körperlichen, psychischen oder kognitiven Beeinträchtigungen sowie älteren Personen eine möglichst selbständige Lebensführung. Dadurch wird ihre gesellschaftliche Teilhabe gestärkt und der Unterstützungsbedarf im Alltag reduziert.

SSP 5 – Gesundheit
Der Fuss- und Veloverkehr wird im Hinblick auf die allgemeine Gesundheit der Bevölkerung gefördert, indem der Nutzen des alltäglichen Mobilitätsverhaltens auf die Gesundheit bewusstgemacht wird. Die Bedürfnisse der älteren Generationen an die Infrastruktur werden via das Ressort Gesundheit ermittelt (Alterskommission).
Verkehrsemissionen wie Lärm, Luftschadstoffe und Feinstaub haben unmittelbare Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung. Die Mobilitätsplanung trägt dazu bei, diese Belastungen soweit möglich zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen.
Auch die zunehmende Hitzebelastung stellt ein zentrales Gesundheitsrisiko dar. Neben dem langfristigen Zusammenhang zwischen Verkehr und Klimawandel beeinflusst die Gestaltung der Verkehrsräume die gesundheitlichen Auswirkungen unmittelbar: Begrünungen, Entsiegelungen sowie beschattete Aufenthaltsbereiche entlang von Fusswegen und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs leisten einen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel und zur Abschwächung seiner Gesundheitsfolgen.

SSP 6 – Raum, Bau und Umwelt
Beim Werterhalt der Gemeindestrassen werden die wirtschaftlichen Synergien zur Aufwertung der Freiräume genutzt, so dass die Qualität des Wohnumfelds und der Gewerbegebiete durch gut gestaltete, attraktive Strassenräume und Plätze gehalten oder gesteigert werden kann. Die Mobilität ist im energiepolitischen Programm der Energiestadt Reinach ein wichtiges Handlungsfeld. Die Mobilitätsplanung bezweckt eine Reduktion der Belastung der Umwelt durch Emissionen des Verkehrs. Die Verkehrsinfrastrukturen werden flächen- und bodenschonend realisiert. Sie sind gut in Landschaft und Siedlungsräume integriert, so dass unteranderem ihre Trennwirkung auf ein Minimum reduziert wird. Emissionsarme Verkehrsmittel (insb. Langsamverkehr) werden gefördert. Die Beleuchtung der Gemeindestrassen wird gemäss dem Beleuchtungskonzept mit LED laufend erneuert.

SSP 8 – Ver- und Entsorgung
Beim ordentlichen Werterhalt der Werkleitungen der Gemeinde und Dritter (Wasser, Abwasser, Primeo, IWB, Improware und Swisscom) werden die wirtschaftlichen Synergien z. B. bei Strassenraumkorrektion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, Belagsinstandstellungen und neuen Beleuchtungen genutzt.

SSP 9 – Finanzierung
Die Investitionen im Mobilitätssektor müssen sich an den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde orientieren. Innerhalb des finanziellen Rahmens des SSP 7 haben Infrastrukturunterhalt und Verkehrssicherheit sowie Klimaanpassungen des Strassenraums in Zeiten knapper finanzieller Ressourcen Priorität.

1.8. Dauer und Kosten

Der Gemeinderat empfiehlt, die Strategie für diesen Sachbereich auf sechs Jahre, nämlich von 2027 bis 2032 festzulegen. Für die Planjahre ab 2027 gelten folgende generelle Parameter (Schätzwerte für die Entwicklung der Kostenarten):
Lohnkosten: +1 %, keine Teuerung, Aus- und Eintritte berücksichtigt
Sach- und übrige Personalkosten: 0 % (keine Teuerung)
Restliche Kostenarten: 0 %
Direkte Erlöse (alle Erlöse, die nicht Transfer sind): 0 %
Gemeinkosten: 0 % (keine Teuerung)
Querschnittskosten: +1 % (analog Lohnkosten, da hauptsächlich Lohnbestandteile)
Politikkosten: 0 %
Transferkosten/-erlöse: 0 %

Die einzelnen Positionen des Kosten-/Erlösschemas und der Investitionsübersicht sind in Mio. CHF dargestellt und auf zwei Nachkommastellen gerundet. Die berechneten Totale basieren auf den exakten Zahlen, weshalb Rundungsdifferenzen auftreten können.
Der Finanzbedarf (Schätzungen pro Jahr in CHF, exklusive Transferkosten und -erträge) beträgt 31.1 Mio. CHF und setzt sich wie folgt zusammen:
2027 4.91 Mio. CHF
2028 5.48 Mio. CHF
2029 5.32 Mio. CHF
2030 4.92 Mio. CHF
2031 4.94 Mio. CHF
2032 5.53 Mio. CHF
Die Planjahre im Jahres- und Entwicklungsplan werden mit den jeweils aktuellen Annahmen bezüglich Planungsparameter errechnet.

1.9. Postulate

Es liegen derzeit keine Postulate des Einwohnerrats vor, welche im SSP verarbeitet werden müssen.

2. Leistungsbereich

2.1. Mobilität und Verkehrsinfrastruktur LB71

2.1.1. Leitsätze/Wirkungen

Der Wohnbevölkerung und Wirtschaft stehen zweckmässige, gut erhaltene und sichere Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung, wobei das Gesamtverkehrssystem der Gemeinde für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden effizient, zukunftsorientiert und mit den angrenzenden Gemeinden abgestimmt ist.
Die Mobilitätstrategie der Gemeinde ist verkehrsträgerübergreifend und orientiert sich prioritär anhand der Siedlungsplanung bzw. der Siedlungsentwicklung.
Der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) wird mit geeigneten Anreizen und Massnahmen unterstützt, damit die Kapazitäten des Strassennetzes gesichert sind und der Verkehrslärm minimiert wird.

2.1.2. Leistungsauftrag

Folgende Leistungsaufträge werden festgeschrieben:

a. Die Planung des Gesamtverkehrssystems der Gemeinde Reinach berücksichtigt die Ansprüche einer nachhaltigen Mobilität, die gesellschaftlichen Entwicklungen sowie neue Technologien (nachhaltigere und verträglichere Verkehrsmittel, Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs, E-Mobilität, Geteilte Mobilität[5], Wunsch nach Begegnungzonen etc.) und ist auf das "Mobilitätskonzept Birsstadt", die Richtplanung und die prognostizierte Siedlungsentwicklung abgestimmt.
b. Mit dem ordentlichen Werkleitungsunterhalt werden die öffentlichen Räume (Strassen und Plätze) gestalterisch aufgewertet und nach Möglichkeit in partizipativen Dialog- und Mitwirkungsprozessen mit den Interessierten und Betroffenen entwickelt.
c. Aufgrund der inneren baulichen Verdichtung sowie der damit verbundenen Verkehrsentwicklung werden die verschiedenen Bedürfnisse (z. B. Gestaltung öffentlicher Raum, Fuss- und Veloverkehrsnetz, Parkmöglichkeiten, Signalisation, Schulwegsicherheit, altersgerecht) im Rahmen einer Gesamtbetrachtung priorisiert und aufeinander abgestimmt.
d. Die Gemeinde setzt sich weiterhin für ein effizientes ÖV-Angebot beim Kanton und der BLT ein, unterstützt behindertengerechte Bushaltestellen und fördert die Intermodalität, z.B. mit Veloabstellplätzen an den ÖV-Haltestellen.
e. Durch die in den Strassen zur Verfügung gestellten Durchleitungsrechte an die Werkleitungseigentümerinnen und -eigentümer können Bevölkerung und Wirtschaft mit Strom, Gas, Fernwärme, Wasser und Kommunikationsmedien etc. versorgt werden.
f. Die Betriebssicherheit der Strassen wird durch regelmässige Reinigung, durch adäquate Beleuchtung, eine ordentliche Strassenentwässerung und eine klare Verkehrssignalisation sichergestellt. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch regelmässige Kontrollen angehalten, die Verkehrsvorschriften, insbesondere die Geschwindigkeitsvorschriften in den Tempo 30- und Begegnungszonen, einzuhalten. Durch Verkehrsschulungen und Aufklärungskampagnen werden insbesondere Schulkinder geschult und sensibilisiert.
g. Der Winterdienst der Gemeindestrassen wird nach verkehrsbetrieblicher Priorität (Busbetrieb, Steilstrassen, Sammelstrassen, kantonale Velorouten etc.) durch den Werkhof Strassen sichergestellt (vgl. Anhang Konzept Winterdienst).
h. Die Gemeinde setzt sich im Rahmen von übergeordneten Planungsmassnahmen aktiv für die Sicherung der kommunalen Interessen der Gemeinde und der Birsstadt ein.

[5] Geteilte Mobilität = «Sharing Mobility».

2.1.3. Kommentar zur Umsetzung

Die Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen erfolgt unter Berücksichtigung des sich in Arbeit befindenden kommunalen Richtplans Reinach und dem Mobilitätskonzept Birsstadt. Dabei werden Synergien, die sich auf der Zusammenarbeit in den Arbeitsgruppen der Birsstadt ergeben, genutzt.

Tempo 30 Hauptstrasse:

Das Reinacher Stadtzentrum soll für Geschäfte, für die Einwohner- und die Kundschaft gefördert werden, indem die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert wird. Dazu soll die Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse zwischen den Kreiseln Coop und Birsigtalstrasse auf 30 km/h gesenkt werden.

Begegnungszonen:

Begegnungszonen in den Reinacher Quartieren werden niederschwellig gefördert[6]. Begegnungszonen dienen als besondere Form des öffentlichen Raumes in Quartierstrassen verschiedensten Bevölkerungsgruppen. Solche wertvollen Orte bieten Kommunikations- und Bewegungsräume für die alternde Bevölkerung, Identifikationspotential für die ganze Quartierbevölkerung sowie Spiel- und Sozialisationsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche.

Geteilte Mobilität:

Die Effizienz geteilter Fahrzeuge ist bezüglich des Platzbedarfs[7], volkswirtschaftlich sowie bezüglich der Ressourcen gross[8]. «Sharing Mobility» soll weiter gefördert und unterstützt werden (z. B. Mobility, Mitfahrdienste oder Pick-e-Bike). Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Quartierplänen.

Strassenbeleuchtung:

Bisher wurde der Fokus bei der Strassenbeleuchtung auf die Umrüstung auf LED-Leuchtmittel gesetzt. 90 % der Leuchten sind bereits umgerüstet. Die weitere Umrüstung wird im Rahmen von Werkleitungsprojekten vorangetrieben mit dem Ziel zur Stromkosten- und Lichtemissionsreduktion bei gleichzeitiger Gewährleistung subjektiver Sicherheits- und Verkehrssicherheitsaspekte. Um die Lichtemission und den Energieverbrauch zu reduzieren, setzt die Gemeinde beim Unterhalt der Strassenbeleuchtung auf ein Bewegungssensorik-System (FlexLight-System).

Interessenvertretungen in übergeordneten Projektorganisationen:

Dabei handelt es sich beispielsweise um den Einsitz und das aktive Einbringen als Reinacher Vertretung oder als Vertretung der Birsstadt in Begleitgremien zu Velovorzugsrouten, zur geplanten Tramverbindung Dornach – Reinach – Therwil oder zu Bus-Konzepten.

Öffentlich zugängliche Ladestationen:

Basierend auf der derzeit in Ausarbeitung stehenden Studie der Energie-Region Birsstadt «eMobility-Konzept» sollen zwecks Dekarbonisierung und Einhaltung des CO_2-Absenkpfades im Verkehrssektor zusätzliche E-Ladepunkte errichtet werden. Die Förderung von E-Mobilität umfasst zusätzlich Beratungsangebote und Massnahmen zugunsten des E-Bike-Verkehrs. Die Einrichtung neuer öffentlich zugänglicher Ladepunkte ist nicht primär Aufgabe der Gemeinde. Sie setzt sich aber dafür ein, dass private Anbieter auf privatem oder – in Vereinbarung mit der Gemeinde – öffentlichem Grund solche Angebote realisieren.

[6] Vgl. dazu auch Anhang 4.6.

[7] Sowohl des ruhenden als auch des sich bewegenden Verkehrs.

[8] Gemäss der Mobility-Genossenschaft ersetzt ein Mobility-Fahrzeug in Basel bis zu 23 Privatfahrzeuge (https://mobility.ch/mobility-news/news/1-mobility-auto-ersetzt-23-privatautos-basel-ist-spitzenreiterin).

Förderung des Veloverkehrs:
Reinach positioniert sich so als zukunftsgewandte FussgängerInnen- und Velostadt. Velostrassen in Form von entsprechenden Markierungen und Signalisationen, sowie komfortable Veloabstellmöglichkeiten bei öV-Haltestellen und öffentlichen Institutionen tragen zu diesem Image bei.

Förderung des öffentlichen Verkehrs:
Die Anpassung der Bus-Infrastruktur wird vorgenommen, sofern der Kanton die neue Buslinie 58 auch in den 11. GLA übernimmt. Ebenerdiges Eintreten in die Busse ist eine Qualität die insbesondere der alternden Bevölkerung, Personen mit Kinderwagen oder anderweitig mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommt.

Abstellplatzreglement:
Die Gemeinde entwickelt ein Abstellplatzreglement (koordiniert mit dem SSP 6, LB Stadtentwicklung), um an geeigneten Lagen die Verpflichtung zur Parkplatzerstellung zu reduzieren und entsprechende (in der Regel private) Investitionskosten zu minimieren.

2.1.4. Wirkungsziele

Ziel	***Indikator***	***Ist 2026***	***Soll 2027 – 2032***
1. Die Mobilitätsplanung ist auf die zukünftigen Bedürfnisse und Anforderungen sowie auf die regionale Siedlungsentwicklung abgestimmt.	Anzahl realisierte Projekte zur Förderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs, die im Mobilitätskonzept Birsstadt festgeschrieben sind.	-	6
2. Die E-Mobilität wird gefördert.	Durchschnittliche Anzahl neuer öffentlich zugänglicher E-Ladepunkte pro Jahr.	0	2 pro Jahr
3. Die Verkehrsteilnehmenden steigen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV um.	Jährliche Fahrgastzahlen (Einsteiger) der Linien 11, 12, 58, 62 und 64 an der Haltestelle Reinach Dorf. (Quelle: BLT)	*752’527* (2025)	2027: 770'000, anschliessend jährlich +10’000
4. Die Schülerinnen und Schüler fühlen sich auf ihrem Schulweg sicher.	Anzahl Tage mit Kontrollen zur Schulwegsicherung.	192	195 pro Jahr
5. Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität gesteigert.	Anzahl der baulichen, organisatorischen und / oder gestalterischen Massnahmen zugunsten der Aktiven Mobilität pro Jahr, z. B. Velounterstände, zusätzliche Parkiermöglichkeiten, Velostrassen, Trottoirüberfahrten, Fussgängerinseln etc.	-	5

Ziel	*Indikator*	*Ist 2026*	*Soll 2027 – 2032*
6. Der Zustand der Gemeindestrassen soll erhalten werden.	Werterhaltquote (Ø 2026-2032)	1.58 % (2025) 1.23 % (2024)	1,5 %
7. Der Ausbaustandard der Gemeindestrassen richtet sich nach deren Funktion gemäss Strassennetzplanung und berücksichtigt in der Ausgestaltung gleichzeitig klimaadaptive Grundsätze der Schwammstadt.	Sanierte Strassenflächen (inkl. Trottoir-/Fussgänger- und Strassenraumgestaltungsflächen) in m^2 pro Jahr	8'440 (2025) 5'240 (2024)	7’000

2.1.5. Kosten/Erlöse (in Mio. CHF)*

Stufenrechnung	*RG 2025*	*BU 2026*	*BU 2027*	*Plan 2028*	*Plan 2029*	*Plan 2030*	*Plan 2031*	*Plan 2032*
Direkte Kosten	3.79	3.73	4.11	4.13	4.15	4.18	4.20	4.22
Direkte Erlöse	-0.99	-0.76	-1.24	-1.24	-1.24	-1.24	-1.24	-1.24
Saldo Basiskosten	2.80	2.97	2.87	2.89	2.91	2.93	2.96	2.98
Kapitaldienst	0.92	0.99	0.94	0.96	0.97	0.98	0.97	0.99
Querschnittskosten	0.38	0.41	0.42	0.43	0.43	0.43	0.44	0.44
Saldo Verwaltungskosten	4.10	4.36	4.24	4.27	4.31	4.35	4.36	4.41
Politikkosten	0.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Vollkosten exkl. Transfer	4.16	4.42	4.29	4.32	4.37	4.40	4.41	4.46
Transferkosten/-erlöse	-0.52	-0.35	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Vollkosten inkl. Transfer	3.64	4.07	4.29	4.32	4.37	4.40	4.41	4.46

*Bei den Totalen können Rundungsdifferenzen auftreten.

2.1.6. Investitionen (in Mio. CHF)*

Folgende Tabelle basiert auf dem JEP 2027[9].

Objekt	*Budget 2027*	*Plan 2028*	*Plan 2029*	*Plan 2030*	*Plan 2031*	*Plan 2032*
Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	0	0	0	0	0.1	0
Investitionsbeitrag – Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse	0	0	0	0	-0.04	0
Strassenbeleuchtung	0.15	0.1	0.1	0.1	0.15	0.15
Schwachstellen-Langsamverkehr	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Strassenbau – Angensteinerplatz, Ziegelgasse, Herrenweg	0	0	0.3	0.5	0.2	0
Investitionsbeitrag - Angensteinerplatz., Ziegelgasse, Herrenweg	0	0	0	-0.2	-0.2	0
Verkehrsflächen, Aussenräume	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Strassenbau - Hinterkirchweg/Herrenweg/Römerstrasse	0.07	0	0	0	0	0
Strassenbau Fluhstrasse	0	0.1	0.15	0	0	0
Veloroute Anschluss Kägen / Aesch	0	0.25	0	0	0	0
Veloroute Anschluss Christoph-Merian-Ring	0	0.15	0	0	0	0
Strassenbau Angensteinerstrasse (Ziegelgasse-Bruggstrasse)	0	0	0	0	0.2	0
Strassenbau - Bodmenstrasse	0	0	0.275	0	0	0
Veloroute Fuss- und Velobrücke Reinach-Dornach	0.1	0.97	0	0	0	0
Infrastrukturbeitrag Fuss-/Velobrücke Dornach Reinach	0	-0.535	0	0	0	0
Brückenbauwerke Instandhaltung	0.14	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02
Transportfahrzeug Verkehrssicherheit und Parkraumbewirtschaftung	0.07	0	0	0	0	0
Stadtpark Ausführung	0.14	0	0	0	0	0
Investitionsbeitrag Stadtpark Ausführung	-0.14	0	0	0	0	0
Veloroute Unterführung Birsigtalstrasse	0	0	0	0	0	0.8
Total	**0.62**	**1.155**	**0.945**	**0.52**	**0.53**	**1.07**

*Bei den Totalen können Rundungsdifferenzen auftreten.

[9] Stand: 07. September 2026

3. Antrag

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgenden Antrag zur Beschlussfassung:

://: 1. Der Einwohnerrat genehmigt den «Strategischen Sachplan Mobilität 2027-2032» mit seinen Leistungsaufträgen sowie Wirkungs- und Kostenzielen für den Leistungsbereich "Mobilität und Verkehrsinfrastruktur".

Gemeinderat Reinach BL



Ferdinand Pulver
Gemeindepräsident



Stefan Haller
Geschäftsleiter

4. Anhänge

4.1. Rückblick Zielerreichung LB 71 2020 bis 2024, verlängert bis 2026

Wirkungsziele und deren Indikatoren zeigen auf, ob sich Reinach in die in den Leitsätzen formulierte gewünschte Richtung entwickelt. Wirkungsziele können nur von Behörden und Bevölkerung gemeinsam erreicht werden.
Der SSP 7 orientierte sich bisher am übergeordneten Ziel, dass der Wohnbevölkerung und Wirtschaft zweckmässige, gut erhaltene und sichere Verkehrsinfrastrukturanlagen zur Verfügung stehen, wobei das Gesamtverkehrssystem der Gemeinde für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden effizient, zukunftsorientiert und mit den angrenzenden Gemeinden abgestimmt ist. Des Weiteren hielt der SSP 7 fest, dass die Mobilitätstrategie der Gemeinde verkehrsträgerübergreifend ist und sich prioritär an der Siedlungsplanung bzw. der Siedlungsentwicklung orientiert. Abschliessend besagt der zuletzt gültige SSP 7, dass der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) mit geeigneten Anreizen und Massnahmen unterstützt wird, damit die Kapazitäten des Strassennetzes gesichert und der Verkehrslärm minimiert werden.
Gemäss der nachfolgenden Tabelle sind die Ziele betreffend Verkehrsinfrastruktur, Sicherheit und ÖV-Förderung grossenteils erreicht worden.

LB 71 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Ziel	***Indikator***	***Ist 2019***	***Soll 2020-2024/26***	***Ist***
Die Mobilitätsplanung ist zukunftsorientiert sowie auf die regionale Siedlungsentwicklung abgestimmt.	Das "Mobilitätskonzept Birsstadt 2035 /2040" liegt vor.	-	2021	liegt seit 2023 vor
Eine "Tramverbindung Dornach - Reinach – Therwil" wird aktiv vorangetrieben.	Die Machbarkeitsstudie liegt vor.	-	2024	Entscheidung über Publikation der Studie liegt bei Auftraggebern respektive Projekteignern, nicht bei der Gemeinde Reinach.
Die E-Mobilität wird gefördert.	Realisierung von E-Ladestationen an ausgewählten Standorten (siehe Anhang - Bericht "E-Mobility" der Energie-Region Birsstadt")	-	3	5 Ladestationen sind realisiert: - Hauptstrasse - Wielandstrasse - Fiechtenparkplatz - Schwimmbadparkplatz - Christoph Merian-Ring
Die Verkehrsteilnehmenden steigen auf den ÖV um.	Jährliche Fahrgastzahlen (Einsteiger) der Linien 11, 62 und 64 an der Haltestelle Reinach Dorf. (Quelle: BLT)	780'462	≥ 790‘000	Das Soll wurde ausgehend von der entsprechenden Zahl 2019 (780’492) mit konstanter Wachstumsrate der 2010-er Jahre extrapoliert. Der massive Einbruch durch

				die Corona-Pandemie ab 2020 führte dazu, dass zuletzt 752’527 in Reinach Dorf in den öV eingestiegen sind.
Die Schülerinnen und Schüler fühlen sich auf ihrem Schulweg sicher.	Anzahl Tage mit polizeilichen Kontrollen zur Schulwegsicherung.	192	195	2020: 155 2021: 105 2022: 203 2023: 107 2024: 209 2025: 203
Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität gesteigert.	Anzahl der Massnahmen, welche basierend auf der Studie "Optimierung Langsamverkehr Birsstadt" vom 15.06.2018 umgesetzt wurden.	-	5	2020: 4 2021: 6 2022: 5 2023: 5 2024: 5 2025: 2 gelistete Massnahmen sind grösstenteils umgesetzt
Der Zustand und Ausbaustandard der Gemeindestrassen richtet sich nach deren Funktion und berücksichtigt auch die städtebaulichen Randbedingungen.	Werterhaltquote (Ø 2020-2024) Sanierte Strassenflächen (exkl. Trottoir) in m^2 pro Jahr	k. A. k. A.	1,75 % 6’000	2020: 1,72 % 2021: 1,58 % 2022: 0,55 % 2023: 1,45 % 2024: 1.23 % 2025: 1.58 % 2020: 7’850 2021: 4’700 2022: 2’100 2023: 5’100 2024: 5’240 2025: 8’440
Der Energieverbrauch und die Lichtverschmutzung der bestehenden Strassenbeleuchtungen wird verbessert.	Anzahl Umrüstungen von Kandelabern auf LED-Technik.	k. A.	120	2020: 238 2021: 114 2022: 17 2023: 30 2024: 78* 2025: 42* * mglw. tw. LED-Ersatz

4.2. Relevante Massnahmenblätter des Mobilitätskonzepts Birsstadt

Zur Orientierung werden im Folgenden jene Massnahmenblätter des Mobilitätskonzepts Birsstadt aufgelistet, bei welchen Reinach betroffen oder beteiligt ist. Es handelt sich dabei um folgende Blätter:

Gesamtmobilität:
- GM 1: Koordination übergeordnete Mobilitätsmassnahmen durch Verein Birsstadt
- GM 2: Anreizsystem und Sensibilisierungsmassnahmen zu nachhaltiger Mobilität
- GM 3: Fokussierung Siedlungsentwicklung auf ÖV-Knoten und -Korridore

	GM 5: Kommunale Parkierungsreglemente GM 6: Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie in Gemeinden/Verwaltung GM 7: Verkehrsreduzierte Entwicklungsgebiete
Fuss- und Veloverkehr:	FVV 1: Kommunale Veloplanung, Abstimmung auf kantonales Radroutennetz FVV 2: Förderung Bike-Sharing-Angebot
Öffentlicher Verkehr:	ÖV 1: Verbesserung Anbindung der nicht ideal mit dem ÖV erschlossenen Gebiete
Motorisierter Individualverkehr:	MIV 1: Regional abgestimmtes Management des öffentlichen Parkraums MIV 2: Förderung Car-Sharing-Angebote

Das gesamte Mobilitätskonzept Birsstadt inklusive aller Massnahmenblätter ist direkt einsehbar unter[10]:
https://cloud.hoststar.ch/s/LiLjpnno7Po49LS
oder

sowie via die Homepage des Vereins Birsstadt
https://birsstadt.swiss/
respektive

.

4.3. Arbeitsstand Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme sind ein Planungsinstrument des Bundes und sollen gemeinde-, kantons- und auch landesübergreifend die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Sie tragen dazu bei, dass die Agglomerationen alle Verkehrsträger effizient einsetzen, die Siedlungsentwicklung nach innen vorantreiben sowie Verkehr und Siedlung aufeinander abstimmen.
Dank dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde die Umgestaltung der Hauptstrasse in Reinach durch den Bund mitfinanziert. Im Aggloprogramm der 2. Generation ist eine Mitfinanzierung für eine Fuss-/Veloverbindung vom Arbeitsgebiet Kägen zum Bahnhof Dornach-Arlesheim, inkl. Brücke über die A-18, bewilligt (kantonales Projekt, teilweise im Bau). Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation finanzierte der Bund eine Begegnungszone (Stockackerstrasse), die Neugestaltung der Jupiterstrasse, der Kirchgasse (Süd) und des Ernst Feigenwinter-Platzes sowie das Wegnetz im Schulareal Surbaum und Veloabstellanlagen mit. Das derzeit laufende Agglomerationsprogramm der 4. Generation[11] umfasst Mitfinanzierungen der Strassenneugestaltung des Dornacherwegs (abgeschlossen), sowie Ergänzungen

[10] Aufgerufen am 06. August 2026.
[11] Frist Baubeginn: 31. März 2029

von Fuss- und Velowegen inkl. Veloabstellanlagen. Zudem wird eine erste Etappe der Velovorzugsroute Birsstadt West (kantonales Projekt) durch den Bund mitfinanziert.
Für die 5. Generation wurden folgende kommunalen Projekte zur Mitfinanzierung durch den Bund vorgeschlagen[12]:

- ÖV Stärkung – Haltestellen
- Aufwertung öffentlicher Raum/Begegnungszonen/Klimaanpassung rund um Schulhäuser
- Zentrumsentwicklung
- Fussgängersicherheit verbessern
- ÖV-Stärkung – Zugang
- Ausbau kommunaler Velorouten

Der Bundesbeschluss zur 5. Generation der Agglomerationsprogramme ist ausstehend und für das Jahr 2027 vorgesehen. Die bauliche Realisation von Projekten der 5. Generation soll zwischen Anfang 2028 und Ende 2032 erfolgen.

4.4. Winterdienstkonzept

Aufgaben des Winterdienstes
Der Winterdienst umfasst die Schneeräumung und die Glatteisbekämpfung auf allen Strassen und gemeindeeigenen Fusswegen im Siedlungsgebiet. Die öffentlichen Parkplätze sind in den Winterdienst einzubeziehen.
Auch ausserhalb bewohnter Gebiete wird der Winterdienst ausgeführt, sofern ein öffentliches Interesse besteht (Zufahrt Reservoirs, Pumpwerke, Velorouten usw.). Eine Betriebsbereitschaft aller Gemeindestrassen rund um die Uhr kann mit den vorhandenen personellen und technischen Mitteln nicht gewährleistet werden. In der Schweiz ist eine 24-stündige Betriebsbereitschaft nur auf dem Nationalstrassennetz gesetzlich vorgeschrieben.

Zielsetzung und Grundsatz
Auftrag des Werkhofs Strassen ist es, auch im Winter Strassen, Plätze und gemeindeeigene Wege usw. mit geeigneten Mitteln möglichst gefahrlos begehbar und befahrbar zu halten.
Aus Gründen der Sicherheit des Fuss- und Fahrzeugverkehrs müssen Strassen mit öffentlichem Verkehr, Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen mit Steigungen von über 6% gemäss Einsatzplan schwarz geräumt, d.h. gesalzen werden.

Differenzierter Winterdienst
Im Rahmen eines differenzierten Winterdienstes wird die Verwendung der Streustoffe nach Verkehrsbedeutung der Strassen, deren Trassierung und dem Einsatzfall umgesetzt. Der Einsatz von Auftausalz muss auf allen Strassen erfolgen, auf denen aus Gründen des Verkehrsflusses ein höherer Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn erreicht werden muss. Hierzu gehören u.a. Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen), besondere Gefahrenstellen (Steigungsstrecken, Brücken) und Durchgangsstrassen.
Auf diesen Strecken besteht eine gesetzliche Streupflicht, die letztlich ohne Haftungsrisiko nur mit dem Einsatz von Salz erreicht werden kann. Die mittlerweile üblichen Streumengen und die moderne Ausbringungsverfahren erlauben eine gezielte und sparsame Salzanwendung; kritisch Belastungen für die Umwelt können so verhindert werden.
Auf allen anderen Strassen, auf denen der Salzeinsatz nicht erforderlich ist, ist grundsätzlich die Nullstreuung zu praktizieren.

[12] Stand: Eingabe des Agglomerationsprogramms Basel, 5. Generation beim Bund zur Prüfung, 14. April 2025, Massnahmenblätter 5ÖV5.1, 5M5.5, 5M5.6, 5M5.7, 5FVV7.10 und 5FVV7.11 des Massnahmenbandes Verkehr, publiziert unter https://www.aggloprogramm.org/de/generationen (Zugriff am 10.08.2026).

Dringlichkeitsstufen

Dringlichkeitsstufe 1

- Hauptstrassen (werden vom Kanton gereinigt)
- Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus)
- Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen und Erschliessungswege mit Steilstrecken über 6 % Gefälle, wichtige Fusswegverbindungen, Kantonale Velorouten.

Dringlichkeitsstufe 2

- Übrige Erschliessungsstrassen und -wege, Fussweg- und Treppenverbindungen zu Schulhäusern und anderen öffentlichen Gebäuden, Industrie- und Gewerbeanlagen und öffentliche Parkplätze.

Schneedeponien

Der Schnee wird nur in besonderen Fällen abgeführt:

- bei Verkehrs- und Sichtbehinderungen
- ein weiteres Pfaden nicht möglich ist
- den Wasserabfluss bei Tauwetter behindern würde

4.5. Zustand Strassennetz / Werterhalt Strassen

Fläche des Strassennetzes inkl. Trottoirs	425'000 m^2
Lebenserwartung der Strasse	ca. 60 Jahre
Wiederbeschaffungskosten	CHF 200 / m^2
Wiederbeschaffungswert	425'000 m^2 à CHF 200 = CHF 85'000’000
Werterhalt 1.5 %	ca. CHF 1'300'000

Im Leitfaden "Werterhalt von Strassen" des Schweizerischen Gemeindeverbandes wird von einem jährlichen Werterhalt zwischen 1.4 % und 2.2 % ausgegangen. In den letzten Jahren wurde in Reinach für den Werterhalt von Strassen aufgrund der aktuellen Finanzlage durchschnittlich nur CHF 1'160'000 in den baulichen Unterhalt investiert. Aufgrund der finanziellen Situation der Gemeinde wird die Werterhaltsquote von bisher 1.75 % auf neu 1.5 % gesenkt was einer Reduktion von ca. CHF 1.5 Mio. auf ca. CHF 1.3 Mio. entspricht. Die Mittel setzen sich aus einem Anteil der laufenden Rechnung für den baulichen Unterhalt und Strassensanierungen, in Koordination mit Werkleitungserneuerungen und einem Anteil aus Investitionen, zusammen.

Werterhalt (in Mio. CHF)

Objekt	***BU 2027***	***Plan 2028***	***Plan 2029***	***Plan 2030***	***Plan 2031***	***Plan 2032***
Erfolgsrechnung *	4.29	4.32	4.37	4.40	4.41	4.46
Investitionsrechnung **	0.62	1.155	0.945	0.52	0.53	1.07
Total Werterhalt aus LR +IR	4.91	5.475	5.315	4.92	4.94	5.53

* im jeweiligen JEP detailliert ausgewiesen

** Werterhalt aus Investitionen gemäss Tabelle in Kap. 2.1.6

4.6. Konzept Vorgehen bei der Lancierung von Begegnungszonen in Reinacher Wohnquartieren

Der Gemeinderat hat ein «Konzept Vorgehen bei der Lancierung von Begegnungszonen in Reinacher Wohnquartieren» verabschiedet. Er will damit sicherstellen, dass Anliegen aus der Bevölkerung zur Einführung von Begegnungszonen nach einheitlichen Kriterien beurteilt werden und dass Personen, die eine Begegnungszone fordern, die Rahmenbedingungen, Anforderungen und Abläufe kennen. Das Konzept schildert die informelle Angehensweise auf kommunaler Ebene. Die anschliessenden formellen rechtlichen Schritte (Verkehrsanordnung, Einsprachemöglichkeiten) werden nicht eingeschränkt.
Das Konzept lautet ist einsehbar unter[13]:
https://www.reinach-bl.ch/de/verwaltung/dokumente/dokumente/bauen-stadtentwicklung/Stadtentwicklung/Konzept-Begegnungszonen-in-Reinacher-Quartierstrassen.pdf

[13] Aufgerufen am 17. August 2026.