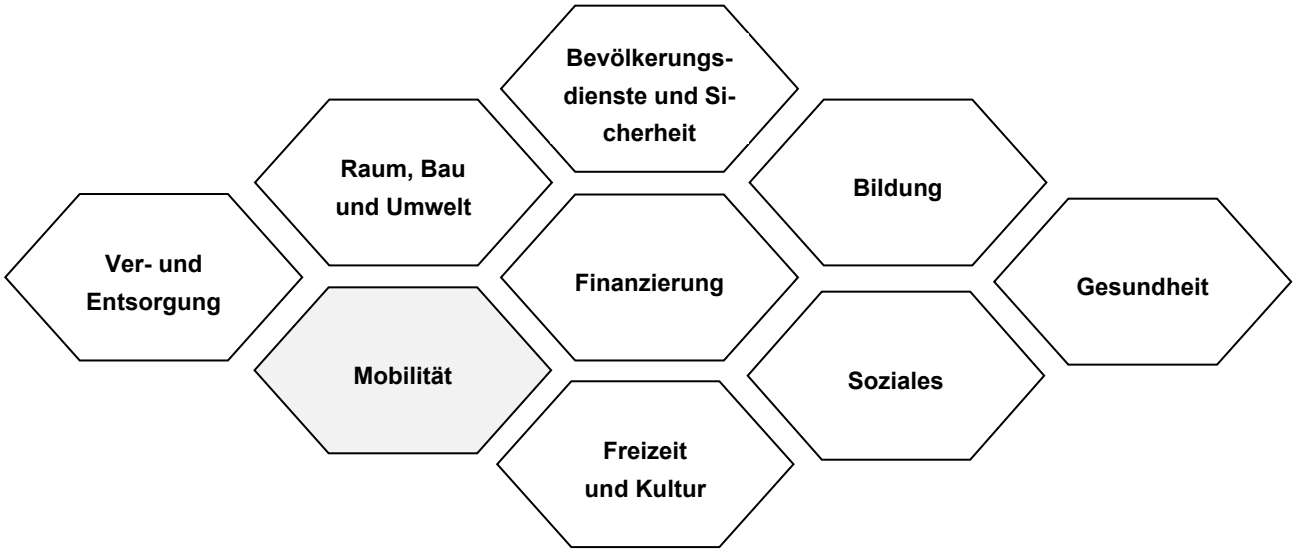
Gemeinde Reinach
Die Stadt vor der Stadt

Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Verlängerung SSP 7 Strategischer Sachplan Mobilität 2020-2024



Vorlage Nr. 1287/2024

19. November 2024

Vorlage Nr. 1287/2024

Betrifft:	Leistungsbereich	Nr. 71 / Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
Zuständigkeiten:	Ressort	Sport und Mobilität
	Mitglied des Gemeinderats	Markus Huber
	Geschäftsleitung	Stefan Haller
	Leistungs-/Querschnittsverantwortung	Markus Hidber / Katrin Bauer

1. Ziel der Vorlage

Der aktuelle Strategische Sachplan «Mobilität» (SSP 7) hat eine Laufzeit bis Ende 2024. Der Gemeinderat beantragt, den SSP 7 um zwei Jahre, bis Ende 2026 zu verlängern.

2. Situation und Gründe der Verlängerung

Der SSP 7 umfasst den Leistungsbereich Nr. 71 «Mobilität und Verkehrsinfrastruktur». Innovationen, Digitalisierung und Klimawandel verändern die Mobilität fortlaufend. Trends wie der E-Bike-Boom oder die «Stadt der kurzen Wege» beeinflussen die Bedürfnisse der Gesellschaft und entsprechend das Mobilitätsangebot. Aktuell laufen verschiedene Planungen, die Auswirkungen auf die Mobilitäts-Strategie der Gemeinde Reinach haben. Eine Verlängerung des SSP 7 ist aus den folgenden Gründen daher sinnvoll:

Neuer Bus für Reinach:
Der 10. Generelle Leistungsauftrag (GLA) für das ÖV-Programm im Kanton BL (2026-2028) sieht die Weiterentwicklung der bisherigen Münchensteiner Ortsbuslinie Nr. 58 vor: Neu soll sie eine kantonal finanzierte und betriebene Buslinie werden, die Münchenstein (Bahnhof) mit Arlesheim (Uptown) und Reinach (Wohnquartiere, Zentrum und Kägen) verbindet. Die entsprechende Landratsvorlage war bis am 27. September 2024 in der politischen Vernehmlassung. Sollte der Landrat im Sommer 2025 den GLA gemäss Vernehmlassungsentwurf beschliessen, ist eine Inbetriebnahme der Busline Nr. 58 für Dezember 2025 vorgesehen. Das neue ÖV-Angebot hat das Potenzial, das hiesige Mobilitätsverhalten (Modalsplit ÖV/MIV) zu beeinflussen.

Begegnungszonen:
Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit besteht die Absicht, im Umfeld der Primarschulen Begegnungszonen (Tempo 20) einzuführen. Gegenwärtig wird in der Stockackerstrasse und der Bruderholzstrasse auf Höhe des Surbaumschulhauses eine neue Begegnungszone umgesetzt. Im Sinne eines Pilotversuchs sollen hier in den nächsten Jahren Erfahrungen für weitere Schulstandorte gesammelt werden. Die Erkenntnisse sind massgebend für den neuen SSP 7. Auch im UNICEF-Massnahmenprogramm 2025-2028 «kinderfreundliche Gemeinde» ist eine in Zusammenarbeit mit Kindern zu lancierende und umzusetzende Begegnungszone in einer Wohnstrasse geplant.

Schwammstadtprinzip:
Der Klimawandel stellt eine Herausforderung für alle dar und erfordert eine Adaption der Lebensweise und Infrastruktur an die neuen Verhältnisse. Ein innovativer Ansatz ist die sogenannte Schwammstadt. Dies ist eine Methode im Hoch- und Tiefbau, die das Aufnehmen und Speichern von Regenwasser sicherstellt. In den letzten Jahren wurden in mehreren Strassen (Fleischbachstrasse, Oerinstrasse, auf einem Abschnitt der General Guisan-Strasse) nach dem Schwammstadt-Prinzip Bäume gepflanzt. Aktuell werden in Kombination mit der Begegnungszone an der Stockacker- und der Bruderholzstrasse auch Bäume nach dem Schwammstadt-Prinzip gepflanzt. Die gewonnenen Erfahrungen bzgl. Wirkung, Akzeptanz und Kosten sollen in die Strategieentwicklung zum neuen SSP 7 einfliessen.

Velovorzugsrouten:
In der künftigen Mobilitätsentwicklung nimmt das Velo als platzsparendes, effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle ein. Der Kanton BL plant deshalb die Einführung von Velovorzugsrouten. Er verfasste für die sogenannte Velovorzugsroute Birstal West (die u.a. durch

Reinach führt) eine vertiefte Machbarkeitsstudie. Als nächste Schritte stehen die Erarbeitung eines Vorprojekts und die Klärung von Finanzierungsfragen im Landrat an. Das Vorprojekt wird Aufschluss über die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Routenabschnitte, Auswirkungen auf die Umgebung sowie die Finanzierung, den Betrieb und den Unterhalt geben. Informationen, die folglich für den neuen SSP 7 relevant sind und bestenfalls dort mit aufgenommen werden können.

Kommunaler Richtplan:
Die Reinacher Ortsplanung ist bis 2030 zu überprüfen. Der Gemeinderat hat daher 2024 die nächste Revision der Ortsplanung eingeleitet. Als strategische Grundlage wird nun zuerst ein neuer kommunaler Richtplan erstellt. Dazu hat der Gemeinderat im Juni 2024 die Planungsarbeiten über ein Submissionsverfahren vergeben. Der neue kommunale Richtplan wird den Richtplan 2005 ablösen und für die nächsten Jahre die angestrebte räumliche Entwicklung für Reinach aufzeigen. Um eine breit abgestützte räumliche Strategie zu erarbeiten, hinter der die politischen Behörden, Bevölkerung und verschiedene Akteure/Interessensgruppen stehen können, wird der Planungsprozess für den kommunale Richtplan in den nächsten 2 Jahren mit verschiedenen Partizipationsmöglichkeiten aufgegleist. Dieser Prozess wird richtungsweisende Erkenntnisse mit Bezug zur Mobilität hervorbringen, die es für den neuen SSP 7 zu berücksichtigen gilt.

Ressourcen Technische Verwaltung:
Nicht zuletzt waren und sind die personellen Ressourcen im Bereich Mobilität aktuell stark gebunden, etwa durch die oben erwähnten Projekte, die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, die sich aktuell in Realisierung befindenden Quartierpläne Dornacherweg, Jupiterstrasse und Stöcklin-Areal und durch den Bau des Fernwärmenetzes der Primeo Energie AG.
Die notwendigen Kapazitäten für die Aktualisierung/Erneuerung des SSP 7 standen im Jahr 2024 nicht zur Verfügung.

Der Gemeinderat geht nicht davon aus, dass die Verlängerung des SSP 7 um 2 Jahre negativen Auswirkungen hat, sondern dass dadurch die nötige Zeit und die erforderlichen Ressourcen bereitgestellt werden, um die Mobilitätsstrategie der Gemeinde nachhaltig und zukunftsorientiert zu gestalten.

3. SSP 7 bis Ende 2026

Die Verlängerung basiert auf dem bestehenden Sachplan 2020 bis 2024.

Leitsätze / Wirkungen und Leistungsauftrag:
Die bisherige Strategie in der Mobilität und folglich die Leitsätze und Wirkungen des Leistungsauftrages bleiben für die Jahre 2025 und 2026 bestehen und werden für den SSP 7 mit der Laufzeit ab 2027 neu entwickelt.

Kommentar zur Umsetzung:
Die Massnahmen im Kommentar zur Umsetzung haben weiterhin Gültigkeit. Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf den 1. Januar 2025 wird der Kontrolle des ruhenden Verkehrs ab 2025 eine grössere Bedeutung beigemessen.

Wirkungsziele:
Die Wirkungsziele sind auf die Leitsätze und Wirkungen abgestimmt und bleiben mit den jeweiligen Sollwerten bestehen. Die Überprüfung der Indikatoren erfolgt mit dem neuen SSP 7 im Jahr 2026. Für den neuen SSP 7 ab 2027 werden neue Ziele formuliert und insbesondere die Werterhaltsquote überprüft.

Kosten und Erlöse / Investitionen:
Für die Planjahre 2025 und 2026 ist der Jahres- und Entwicklungsplan (JEP) 2025 richtungsweisend (vgl. ER-Vorlage Nr. 1280/2024). Generell bemüht sich der Gemeinderat darum, der angespannten finanziellen Situation der Gemeinde Rechnung zu tragen.

4. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgende Anträge zur Beschlussfassung:

://: Der Einwohnerrat genehmigt die Verlängerung des Strategischen Sachplans «Mobilität 2020-2024» (SSP 7) um zwei Jahre bis Ende 2026.

Gemeinderat Reinach

Ferdinand Pulver
Gemeindepräsident

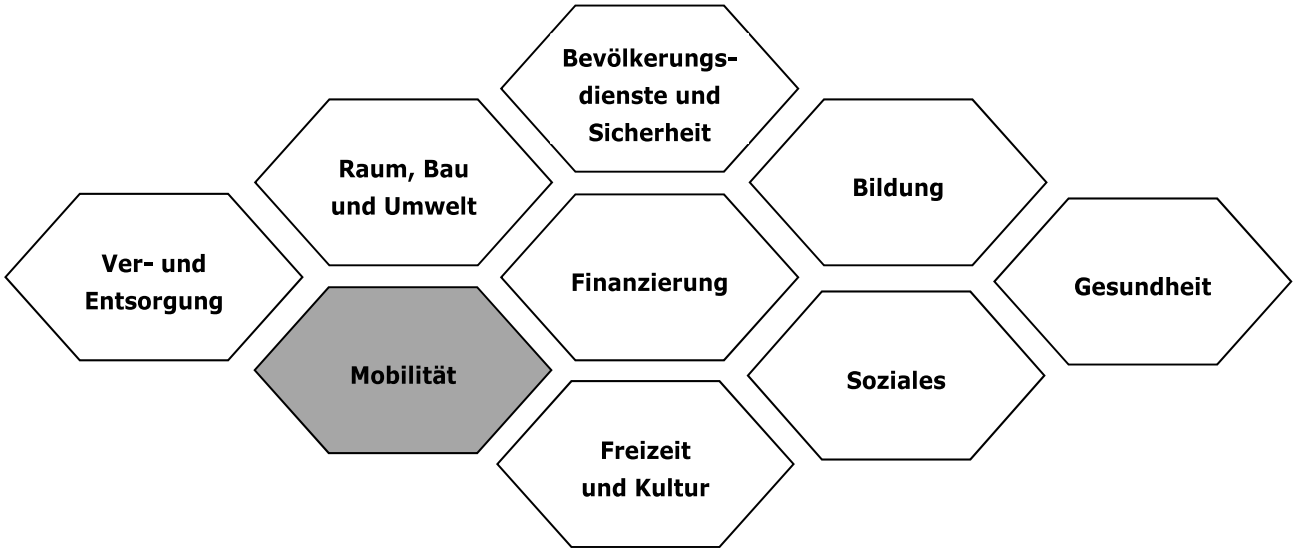
Stefan Haller
Geschäftsleiter

Gemeinde Reinach

Die Stadt vor der Stadt

Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Strategischer Sachplan 7 Mobilität 2020-2024



Vorlage Nr. 1193 /2019

Nach ER-Beschluss vom 3. Februar 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 1
   1.1 Die Strategische Sachplanung als Teil der politischen Steuerung in der Gemeinde Reinach ... 1
   1.2 Allgemeine Hinweise zu den Strategischen Sachplänen und zu ihrem Aufbau 1
   1.3 Inhalt und Zuständigkeiten 1
   1.4 Kommunale Rechtsgrundlagen 1
   1.5 Der Strategische Sachplan Mobilität im übergeordneten Kontext 2
   1.6 Zielerreichung im vergangenen SSP 3
      1.6.1 Zielerreichung SSP7 2014-2019* Leistungsbereich 71 Verkehrsinfrastruktur 3
      1.6.2 Zielerreichung SSP7 2014-2019* Leistungsbereich 72 ÖV-Angebot 3
   1.7 Schnittstellen zu anderen Strategischen Sachplänen und Programmen 3
   1.8 Dauer und Kosten 4
2. Leistungsbereich 6
   2.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (LB71) 6
      2.1.1 Leitsätze / Wirkungen 6
      2.1.2 Leistungsauftrag 6
      2.1.3 Kommentar zur Umsetzung 6
      2.1.4 Wirkungsziele 8
      2.1.5 Kosten/Erlöse (in Mio. CHF)* 8
      *Bei den Totalen können Rundungsdifferenzen auftreten 8
      2.1.6 Investitionen (in Mio. CHF)* 9
3. Anträge 11
4. Anhänge 12
   4.1 Rückblick Zielerreichung LB 71 2014 bis 2019* 12
   4.2 Rückblick Zielerreichung ÖV-Angebot 2014 bis 2019* 13
   4.3 Arbeitsstand Agglomerationsprogramme 13
   4.4 Aktionsplan Mobilität der EnergieRegion Birsstadt 13
   4.5 Winterdienstkonzept 16
   4.6 Arbeitsstand Beleuchtungskonzept 17
   4.7 Zustand Strassennetz / Werterhalt Strassen 17

Vorlagen und Berichte des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Vorlage Nr. 1193/2019

1. Einleitung

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

Die Strategische Sachplanung (SSP) ist neben 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 verbindliche 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. Sie werden von einwohnerrätlichen Sachkommissionen vorberaten. 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" umfasst einen Leistungsbereich:

- Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (LB71)

	SB7	**LB71**
Politische Verantwortung: Ressort	Stefan Brugger Mobilität	LB71
Geschäftsleitung: Organisationseinheit	Stefan Haller Technische Verwaltung	
SB-Verantwortung: Organisationseinheit	Stefan Haller Technische Verwaltung	
LB-Verantwortung: Organisationseinheit		Salomé Mall Mobilität und Aussenraum Markus Hidber Infrastruktur, Ver- und Entsorgung

1.4 Kommunale Rechtsgrundlagen

- Strassenreglement vom 14. April 2015
- Polizeireglement vom 26. April 2016
- Parkraumreglement vom 1. September 2014

1.5 Der Strategische Sachplan Mobilität im übergeordneten Kontext

Die Mobilität ist ein wichtiges Bedürfnis der Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Infolge der stetig zunehmenden Mobilitätsnachfrage werden die Verkehrsinfrastrukturen und -angebote sehr stark beansprucht; die übergeordneten Strassen (National- und Kantonsstrassen) können vielfach die Nachfragespitzen nicht mehr sichern. Demgegenüber steht der Erfolg der langjährigen Anstrengungen, die kommunalen Wohnquartiere vom Fremdverkehr zu entlasten. Die prosperierende Wirtschaft in der Region Basel und die damit verbundene anhaltende positive Bevölkerungsentwicklung und grössere Verkehrsnachfrage werden weiterhin massgebend für die regionale koordinierte Verkehrsplanung sein. Für den vorliegenden SSP werden insbesondere die folgenden vier wichtigen Aspekte zu beachten sein:

- die Notwendigkeit der regionalen Zusammenarbeit
- die Ansprüche der Nachhaltigkeit
- die gesellschaftlichen Entwicklungen (Sharing, flexiblere Arbeits-, Schul- und Öffnungszeiten/-formen, 24-Stunden-Gesellschaft)
- die Entwicklung der Digitalisierung.

Die Mobilität, die Siedlungsentwicklung sowie die Standort- und Freiraumqualität sind eng miteinander verbunden. Es ist deshalb das Ziel der Gemeinde Reinach, die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung aufeinander abzustimmen. Dichte und gemischte Quartiere verkürzen die Wege und ermöglichen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen in Fussdistanz zu erledigen. Durch die Attraktivitätssteigerung werden die flächensparenden Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr) gefördert, sodass alle Verkehrsbedürfnisse im engen städtischen Raum Platz finden.

Als Folge der Umsetzung der bundesrechtlichen Strategie der inneren baulichen Verdichtung werden aus den Quartieren vermehrt Ansprüche an die Qualität der öffentlichen Freiräume, wie Strassen, Plätze und dergleichen gestellt.

Die Gemeinde Reinach verfügt, koordiniert mit der Birsstadt, über geeignete Planungsinstrumente im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. Neu soll auf kommunaler und regionaler Ebene dank dem "Mobilitätskonzept Birsstadt" eine nachhaltige, kombinierte und funktionelle Mobilität gefördert werden. Dadurch werden unteranderem auch Themen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepte der Verkehrsachsen, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, Langsamverkehrsförderung, Bewirtschaftung der Mobilität im Rahmen von Verdichtungsprojekten sowie die Anbindung an das überkommunale Verkehrsnetz bearbeitet. Die Umsetzung ist anspruchsvoll, da einerseits widersprüchliche und je nach Situation unterschiedliche Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnern oder Unternehmen in Einklang zu bringen sind. Andererseits ist das Zusammenwirken der einzelnen Massnahmen laufend zu verbessern, so dass jede Massnahme ihre volle Wirkung entfalten und möglichst viele Synergien geschaffen werden können.

Das "Mobilitätskonzept Birsstadt" muss im Einklang mit dem kantonalen Richtplan, dem Raumkonzept Birsstadt und der kommunalen Stadtentwicklung formuliert werden. In vielen Bereichen kann die Gemeinde Reinach eigenständig entscheiden und handeln. Eine Abstimmung mit den Birsstadtgemeinden und dem Kanton ist u.a. beim öffentlichen Verkehr, bei den überregionalen Velorouten (sogenannte Vorzugsrouten) sowie bei den National- und Kantonsstrassen erforderlich. Diese räumlich und funktional koordinierten Infrastruktur- und Angebotsplanungen sind zudem eine wichtige Grundlage für die Agglomerationsprogramme des Bundes, welche eine Mitfinanzierung für Verkehrsprojekte von Kanton und Bund ermöglichen.

1.6 Zielerreichung im vergangenen SSP

1.6.1 Zielerreichung SSP7 2014-2019* Leistungsbereich 71 Verkehrsinfrastruktur

Im Zeitraum von 2014 bis 2019 wurden folgende Projekte abgeschlossen:
- Erneuerung Ortszentrum
- Umgestaltung Niederbergstrasse zur Vitalisierung des Mischeli
- Erneuerungen Brunngasse, Schneidergasse, Brühlgasse und Rebgasse
- Strassenkorrektion Austrasse und Schalbergstrasse
- Fussweg in den Steinreben
- Ausbau kantonale Veloroute Mitteldorfstrasse
- Umsetzung Tempo 30 in allen Wohnquartieren

In den Wohnquartieren wurden den Ansprüchen hinsichtlich einer hohen Wohnqualität und sicheren Bedingungen für den Langsamverkehr, mit verschiedenen Massnahmen entsprochen.
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 mit 2% übertroffen. Die Sicherheit auf den Gemeindestrassen ist für alle Verkehrsteilnehmenden im Allgemeinen gut und wird durch bauliche und signaltechnische Massnahmen gewährleistet. Die Mehrheit der Schwachstellen aus der Analyse des Statusberichtes "Langsamverkehr 2009" sind behoben.
Durch regelmässige polizeiliche Kontrollen werden Verkehrsteilnehmer angehalten, die Verkehrsvorschriften, insbesondere das Regime in den Tempo 30-Zonen, einzuhalten.
Bis Ende 2018 sind bereits 50% der Strassenbeleuchtung auf moderne LED-Leuchtmittel umgerüstet worden. Der Energieverbrauch der bestehenden und neuen Strassenbeleuchtung konnte dadurch um rund 35% reduziert werden.

1.6.2 Zielerreichung SSP7 2014-2019* Leistungsbereich 72 ÖV-Angebot

Mit dem Engagement in interkommunalen Gremien wird das ÖV-Angebot sukzessive verbessert. Mit den Buslinien 62 und 64 wurde die Anbindung an die S-Bahn im Bahnhof Dornach/Arlesheim optimiert. In der Birsstadt wurde das "Raumkonzept Birsstadt 2035" erarbeitet, welches auch konzeptionelle Aussagen zur Verbesserung des regionalen ÖV-Angebots formuliert.
Zur Sicherung der mittel-/längerfristigen Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung der Agglomeration wurden gemeinsam mit dem Kanton und den Nachbargemeinden konzeptionelle Überlegungen für eine Tramlinie Bahnhof Dornach/Arlesheim-Reinach-Therwil entwickelt. Eine Studie "Angebotskonzept südliches Birseck" (Trägerschaft Kantone BL und SO) wurde erarbeitet. Als Ergebnis wurde die Tramverbindung Therwil-Dornach in die Tramnetzentwicklung BS/BL 2040 aufgenommen.
Im Rahmen des Energiestadt-Programms werden die Reinacher Bevölkerung und die Wirtschaft dazu animiert, vermehrt das ÖV-Angebot zu nutzen. Dazu wurde auch das Angebot an Tram- und Buswartehallen sowie an gedeckten Veloabstellplätzen sukzessiv verbessert (Reinach Dorf, Landererstrasse, Bruggstrasse).

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:

Ver- und Entsorgung:
Beim ordentlichen Werterhalt der Werkleitungen der Gemeinde und Dritter (Wasser, Abwasser, EBM, IWB, GGA) werden die wirtschaftlichen Synergien z. B. bei Strassenraumkorrektion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses, Belagsinstandstellungen und neuen Beleuchtungen genutzt.

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.

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.

Gesundheit:
Der Fuss- und Veloverkehr wird auch 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 dem Ressort Gesundheit ermittelt (Alterskommission).

1.8 Dauer und Kosten

Der Gemeinderat empfiehlt, die Strategie für diesen Sachbereich auf fünf Jahre, nämlich von 2020-2024 festzulegen.
Für die Planjahre ab 2021 gelten folgende Parameter:
- Lohnkosten (Kostenart 300-305): + 1%
- Sach- und übrige Personalkosten (Kostenart 306-319): 0 %
- Restliche Kostenarten: 0 %
- Direkte Erlöse (alle Erlöse, die nicht Transfer sind): + 0 %
- Gemeinkosten: 0 %
- Querschnittskosten: +1 % (analog Lohnkosten, da hauptsächlich Lohnbestandteile)
- Politikkosten: + 0 %
- Transferkosten/-erlöse: 0 %
- Kapitaldienst: Werden durch die Investitionen beeinflusst (über die entsprechenden Abschreibungen)

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 25.55 Mio. CHF und setzt sich wie folgt zusammen:

2020 5.01 Mio. CHF
2021 5.04 Mio. CHF
2022 5.08 Mio. CHF
2023 5.21 Mio. CHF
2024 5.21 Mio. CHF

Die Planjahre im Jahres- und Entwicklungsplan werden mit den jeweils aktuellen Annahmen bezüglich Planungsparameter errechnet.

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

Die Planung des Gesamtverkehrssystems der Gemeinde Reinach berücksichtigt die Ansprüche einer nachhaltigen Mobilität, die gesellschaftlichen Entwicklungen sowie neue Technologien (nachhaltigere und verträglichere Verkehrsmittel, Parkraumbewirtschaftung, E-Mobilität etc.) und ist auf das "Mobilitätskonzept Birsstadt" und die prognostizierte Siedlungsentwicklung abgestimmt. 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.

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.

Die Gemeinde setzt sich weiterhin für ein effizientes ÖV-Angebot beim Kanton und der BLT ein, unterstützt behindertengerechte Tram- und Bushaltestellen und fördert die Intermodalität, z.B. mit Veloabstellplätzen an den ÖV-Haltestellen.

Durch die in den Strassen zur Verfügung gestellten Durchleitungsrechte an die Werkleitungseigentümerinnen und -eigentümer können Bevölkerung und Wirtschaft mit Strom, Gas, Wasser und Kommunikationsmedien etc. versorgt werden.

Die Betriebssicherheit der Strassen wird durch regelmässige Reinigung, durch adäquate Beleuchtung, eine ordentliche Strassenentwässerung und eine klare Verkehrssignalisation sichergestellt. Die Verkehrsteilnehmenden werden durch regelmässige polizeiliche Kontrollen angehalten, die Verkehrsvorschriften, insbesondere die Geschwindigkeit in den Tempo 30-Zonen, einzuhalten. Durch Verkehrsschulungen und Aufklärungskampagnen werden, unter anderem, Schulkinder geschult und sensibilisiert.

Der Winterdienst der Gemeindestrassen wird nach verkehrsbetrieblicher Priorität (Busbetrieb, Steilstrassen, Hauptsammelstrassen etc.) durch den Werkhof Strassen sichergestellt (vgl. Anhang Konzept Winterdienst).

2.1.3 Kommentar zur Umsetzung

Die Quartierplanüberbauungen müssen einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung der jeweiligen Strassen- und öffentlichen Freiräume leisten. Die Gemeinde verlangt dafür Mobilitätskonzepte.

Strategischer Sachplan 2020 – 2024

Die kommunalen und interkommunalen Infrastrukturprojekte werden im Rahmen der Birsstadt-Kooperation und den Agglomerationsprogrammen der zweiten und dritten Generation vorangetrieben (vgl. Anhang Agglomerationsprogramme). Mit dem "Mobilitätskonzept Birsstadt" wird eine gute Grundlage für die Mitfinanzierung von Bund und Kanton geschaffen.
Erste Massnahmen des "Aktionsplans Mobilität" der Energie-Region Birsstadt (Verbesserung Veloinfrastruktur, Mobilitätskonzepte bei QPs, E-Ladestationen, regionale koordinierte Parkraumbewirtschaftung -> vgl. Anhang) werden umgesetzt. Die Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof Dornach/Arlesheim in das Gewerbegebiet Kägen sowie die Fortführung des Veloweges Richtung Tramhaltestelle Vogesenstrasse wird zusammen mit dem Kanton realisiert. Zudem wird einer Tramlinienverbindung zum SBB-Bahnhof Dornach/Arlesheim hohe Priorität beigemessen.

Im Arbeitsgebiet Kägen wird ein Mobilitätsprogramm – basierend auf dem Mobilitätsmanagementprogramm des Bundesamtes für Energie und abgestimmt auf die Entwicklungsstrategie Kägen 2035 und die kantonalen Ziele – entwickelt.

Die rund 60km umfassenden Gemeindestrassen innerhalb des Baugebiets und die ca. 30km Wege und Strassen in den Landschaftsgebieten werden ordentlich unterhalten und erneuert. Die Werterhalt-/Erneuerungsrate wird, bezogen auf die gesamte Laufzeit, mit durchschnittlich 1.75% sichergestellt. Bei Strassenkorrekturen, Umgestaltungen oder Erneuerungen werden das neue Strassenreglement sowie die neuen Bau- und Strassenlinienpläne angewendet und dadurch die Rechts- und Planungssicherheit verbessert.

2.1.4 Wirkungsziele

Ziel	Indikator	Ist 2019	Soll 2020-24
Die Mobilitätsplanung ist zukunftsorientiert sowie auf die regional Siedlungsentwicklung abgestimmt.	Das "Mobilitätskonzept Birsstadt 2035 /2040" liegt vor.	-	2021
Eine "Tramverbindung Dornach - Reinach – Therwil" wird aktiv vorangetrieben.	Die Machbarkeitsstudie liegt vor.	-	2024
Die E-Mobilität wird gefördert.	Realisierung von E-Ladestationen an ausgewählten Standorten (siehe Anhang - Bericht "E-Mobility" der Energie-Region Birsstadt")	-	3
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
Die Schülerinnen und Schüler fühlen sich auf ihrem Schulweg sicher.	Anzahl Tage mit polizeilichen Kontrollen zur Schulwegsicherung.	192	195
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 (siehe Anhang).	-	5
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 m2 pro Jahr	k.A. k.A.	1.75% 6‘000
Der Energieverbrauch und die Lichtverschmutzung der bestehenden Strassenbeleuchtungen wird verbessert.	Anzahl Umrüstungen von Kandelabern auf LED-Technik.	k.A.	120

2.1.5 Kosten/Erlöse (in Mio. CHF)*

Stufenrechnung	JEP 2019	B 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024
Direkte Kosten / Gemeinkosten	4.56	4.25	4.27	4.26	4.27	4.27
Direkte Erlöse	-0.38	-0.38	-0.38	-0.38	-0.38	-0.38
Saldo Basiskosten	**4.17**	**3.87**	**3.88**	**3.88**	**3.88**	**3.89**
Kapitaldienst	0.82	0.75	0.73	0.71	0.69	0.65
Querschnittskosten	0.57	0.57	0.57	0.58	0.58	0.59
Saldo Verwaltungskosten	**5.57**	**5.19**	**5.22**	**5.26**	**5.39**	**5.39**
Politikkosten	0.10	0.09	0.09	0.09	0.09	0.09
Vollkosten exkl. Transfer	**5.67**	**5.28**	**5.31**	**5.35**	**5.48**	**5.48**
Transferkosten/-erträge	-0.48	-0.34	-0.34	-0.34	-0.34	-0.34
Vollkosten inkl. Transfer	**5.19**	**4.93**	**4.96**	**5.01**	**5.13**	**5.14**

*Bei den Totalen können Rundungsdifferenzen auftreten

2.1.6 Investitionen (in Mio. CHF)*

Objekt	JEP 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan2023	Plan 2024
Buswartehalle	0.05	0.05	0	0.05	0	0
E-Mobilität	0.03	0.01	0.01	0	0	0
Strassenbau Brückenbauwerke Instandhaltung	0.02	0.12	0.15	0.02	0.02	0.02
Strassenbeleuchtung	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Schwachstellen-Langsamverkehrsinfrastruktur	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Verkehrsflächen, Aussenräume	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
Angensteinerplatz: Umgestaltung	0	0	0.50	1.0	0	0
Angensteinerplatz, Bundesbeteiligung (Aggloprogramm)	0	0	0	0	-0.30	-0.30
Angensteinerstrasse (Austr.-Ziegelgasse): Gestaltung Aussenraum	0	0	0.20	0.20	0	0
Baselstrasse/Reinach Nord: Ausbau	0	0	0.30	0	0	0
Christoph Merian Ring: Anschluss Veloroute / Strassenraumanpassung	0	0.20	0.35	0	0	0
Dornach-Reinach: Fuss-/Velobrücke	0	0	0.75	0.24	0	0
Dornach – Therwil: Studie Tramkorridor	0.07	0	0.05	0	0	0
Dornacherweg: Strassensanierung	0	0	0	0.15	0.24	0
Ernst Feigenwinter-Platz: Umgestaltung Aussenraum	0	0	0	0.10	0.50	0.15
Fiechtenweg: Gestaltung Aussenraum	0.02	0.23	0	0	0	0
Fleischbachstr./Mausackerweg: Fussweg	0	0	0	0.20	0.37	0
General-Guisan-Str.:Strassensanierung	0	0.10	0.10	0	0	0
Hinterlindenweg.: Strassensanierung	0	0.20	0.12	0	0	0
Jupiter-/Merkurstr.: Strassensanierung	0	0	0.20	0.40	0	0
Kägenstr./Neuhofstr.: Strassensanierung	0	0.18	0.22	0	0	0
Kirchgasse: Gestaltung Aussenraum	0	0	0.50	0.15	0	0
Krummenrainweg: Strassensanierung	0	0.20	0.25	0	0	0
Reinach Kägen / Aesch: Anschluss Veloroute	0	0	0.14	0.25	0	0
Surbaum: Begegnungszone	0	0	0	0.05	0.50	0.20
Surbaum: Begegnungszone, Bundesbeteiligung (Aggloprogramm)	0	0	0	0	0	-0.30
Stockacker: Ergänzung Fusswegnetz	0	0.05	0.20	0.15	0	0

Strategischer Sachplan 2020 – 2024

Objekt	JEP 2019	Budget 2020	Plan 2021	Plan 2022	Plan2023	Plan 2024
Stockacker: Ergänzung Fusswegnetz, Bundesbeteiligung (Aggloprogramm)	0	0	0	-0.16	0	0
Zihlackerstr. /Fiechtenweg /Parkplatz Fiechten: Strassensanierung	0.35	0.15	0	0	0	0
Total	**0.74**	**1.69**	**4.24**	**3.00**	**1.53**	**-0.03**

*Bei den Totalen können Rundungsdifferenzen auftreten.

3. Anträge

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgende Anträge zur Beschlussfassung:

://: 1. Der Einwohnerrat genehmigt den Strategischen Sachplan "Mobilität" 2020-2024 mit seinen Leistungsaufträgen sowie Wirkungs- und Kostenzielen für den Leistungsbereich "Mobilitätsplanung und Verkehrsinfrastruktur".

Gemeinderat Reinach BL

Melchior Buchs
Gemeindepräsident

Stefan Haller
Geschäftsleiter

4. Anhänge

4.1 Rückblick Zielerreichung LB 71 2014 bis 2019*

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 SSP7 orientierte sich bisher am übergeordneten Ziel, dass der Wohnbevölkerung und Wirtschaft zweckmässige, gut erhaltene und sichere Verkehrsinfrastrukturanlagen zur Verfügung stehen. Gemäss der nachfolgenden Tabelle sind die Ziele betreffend Verkehrsinfrastruktur, Sicherheit und ÖV-Förderung grossenteils erreicht worden.

LB71 Verkehrsinfrastruktur

Ziel	Indikator	Ist 2012	Soll 14-18	Ist
Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität gesteigert.	Anzahl der Massnahmen, welche basierend auf der Schwachstellenanalyse Statusbericht Langsamverkehr vom 27.10.2009 umgesetzt wurden.	4	5	2014: 5 2015: 5 2016: 5 2017: 3 2018: 5
Der Zustand und Ausbaustandard der Gemeindestrassen richtet sich nach deren Funktion und berücksichtigt auch die städtebaulichen Randbedingungen.	Werterhaltquote (Ø 2014-2018) Sanierte Strassenflächen (exkl. Trottoir) in m2 pro Jahr.	0.95%	1.75% (6'000 m²)	2.03%
Der Energieverbrauch und die Lichtverschmutzung der bestehenden Strassenbeleuchtungen nehmen fortlaufend ab.	Anzahl Umrüstungen von Kandelabern auf LED-Technik.	14	120	206
Grundeigentümerschaften haben Rechts- und Planungssicherheit, wie sie ihre Parzellen baulich nutzen können.	Flächendeckend rechtskräftige Bau- und Strassenlinienpläne.	k.A	erreicht	erreicht
Die Schüler und Schülerinnen fühlen sich auf ihrem Schulweg sicher.	Anzahl Tage mit polizeilichen Kontrollen zur Schulwegsicherung.	190	190	192

*SSP7 2014-2019, um ein Jahr bis Ende 2019 verlängert

4.2 Rückblick Zielerreichung ÖV-Angebot 2014 bis 2019*

Gemäss nachfolgender Tabelle sind die Ziele betreffend ÖV-Förderung erreicht worden.

LB72 ÖV-Angebot

Ziel	Indikator	Ist 2012	Soll 14-18	Ist
Die Verkehrsteilnehmer steigen auf den ÖV um.	Jährliche Fahrgastzahlen (Einsteiger) der Linien 11, 62 und 64 an der Haltestelle Reinach Dorf. (Quelle: BLT).	744‘000	≥ 744‘000	780'462

*SSP7 2014-2019, um ein Jahr bis Ende 2019 verlängert

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.
A-Massnahmen werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme Basel mit Bundesbeiträgen (40% Beitragssatz) unterstützt.

Dank dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation (Umsetzung 2011 – 2014) 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. Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden vier Langsamverkehrsmassnahmen eingereicht (Begegnungszonen). Die vorgeschlagenen Projekte stehen im Zusammenhang mit grösseren Neubauprojekten und der Schulraumstrategie.

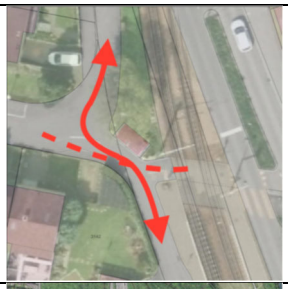
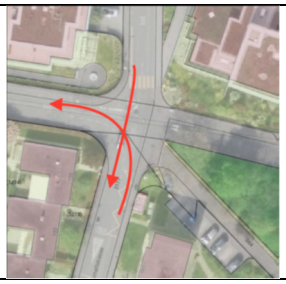
4.4 Aktionsplan Mobilität der EnergieRegion Birsstadt

Die EnergieRegion Birsstadt mit den Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach arbeiten seit mehreren Jahren im Energiebereich erfolgreich zusammen und hat im Handlungsfeld "Mobilität" einen umfangreichen und aufeinander abgestimmten Aktionsplan Mobilität erarbeitet. Abgestützt auf die Leitsätze des Raumkonzepts Birsstadt 2035 hat die EnergieRegion Birsstadt folgende Schwerpunkte des Aktionsplans Mobilität definiert:

- Optimierung Langsamverkehrsnetz (Lead Gemeinde Reinach)
- Konzept Regionale Parkraumbewirtschaftung (Lead Gemeinde Arlesheim)
- Leitfaden für Mobilitätskonzepte (Lead Gemeinde Münchenstein)
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen (Lead Gemeinde Reinach)
- Sensibilisierungs- und Bewusstseinsbildung (Lead Gemeinde Reinach)

Massnahmen aus der Studien werden in der Laufzeit des SSP von 2020-2024 umgesetzt.

Optimierung Langsamverkehrsnetz
Die Optimierung des bestehenden Langsamverkehrsnetzes und die infrastrukturellen Verbesserungen auf den Velowegen und bei den Parkierungsanlagen stehen im Zentrum
Für die Gemeinde Reinach wurden 7 Massnahmen mit erster Priorität definiert, für welche Massnahmenvorschläge erarbeitet wurden.

Verortung	Beschreibung Schwachstelle	Bild	Beschreibung Massnahme
Basel- / Fleischbach-strasse / Rosenweg	Konflikt zwischen Fussgänger und Velo sowie zwischen Auto und Velo wegen Engpass. Übergang schlecht beleuchtet, Büsche schränken die Sicht für Velofahrer ein.		Sichere Querungsstelle über Fleischbachstrasse
Baselstrasse / Saturnweg (Haltestelle Reinacherhof)	Schulweg: Konflikt Fussgänger/Velofahrer. Die Einmündung Saturnweg zwischen Sportplatzzaun und Gebäude ist sehr unübersichtlich.		Sicht verbessern zwischen Fussweg Saturnweg (Fussverkehr zur Tramhaltestelle) und Nebenfahrbahn (Fuss-/ Veloverkehr) Baselstrasse
Hauptstrasse / Vogesenstrasse	Konflikt Fuss-/Veloverkehr wegen Engpass bei Velosständer.		Sicht und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr verbessern im Knotenbereich
Verbindung Arbeitsgebiet Kägen, Reinach - Bahnhof Dornach-Arlesheim	Fehlende LV-Verbindung. Neue Velo-/Fussweg-Verbindung von der kant. Veloroute (Tramhaltestelle Vogesenstrasse) durch das Arbeitsgebiet Kägen bis zum Bahnhof Dornach/ Arlesheim		Brückenschlag zwischen Kägen (Christoph Merian-Ring) und Werkhof Kreis 1 (Fluhstrasse) inkl. Weiterführung Veloroute
Baselstrasse / Jupiterstrasse	Unübersichtlich, Stopp wird kaum beachtet.		Sicht im Knotenbereich verbessern / Fahrbahnanpassung in Zusammenhang mit QP Jupiterstrasse prüfen
Birsigtalstrasse / Ettingerstrasse	Hohes Verkehrsaufkommen und hohe Geschwindigkeiten bei unübersichtlicher Stelle. Den Autos wird der Fuss- und Veloübergang nicht signalisiert.		Erkennbarkeit der Querungsstelle verbessern
Austrasse / Aumattstrasse	Von Süden linksfahrende Autos blinken oft nicht und werden von Velofahrern falsch eingeschätzt.		Vortrittsregelung und Signalgebung verdeutlichen

Konzept regionale Parkraumbewirtschaftung
Mit einer Parkraumbewirtschaftung können Gemeinden steuern, wer welche Parkplätze in welchem Ausmass nutzen kann. Das Ziel einer Parkraumbewirtschaftung ist es, die vorhandenen Parkplätze für die ursprünglich gedachte Nutzung freizuhalten. Hat nur eine Gemeinde eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt, besteht das Risiko, dass Parkplatzsuchende in die nächste Gemeinde ausweichen und dort nach frei nutzbaren Parkplätzen suchen. Um dies zu verhindern, soll die Parkraumbewirtschaftung in den Gemeinden der EnergieRegion Birsstadt koordiniert werden. Entsprechend wurde ein gemeinsames regionales Konzept zur Parkraumbewirtschaftung erstellt.

Leitfaden für Mobilitätskonzepte
Mit erarbeiteten Leitfaden soll es den Gemeinden und Bauherren in Zukunft möglich sein, die Anzahl Parkplätze bei grösseren Projekten mittels Mobilitätskonzept zu reduzieren. Ziel ist, den unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität (z.B. haben Alterswohnsiedlung, Familienwohnsiedlung oder Nutzungsmischung jeweils unterschiedliche Bedürfnisse an Parkplätzen und Möglichkeiten zur Mehrfachnutzung) und den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Rechnung zu tragen sowie ein Instrument zur konfliktfreien Parkraumreduktion zu etablieren.

Elektro-Ladeinfrastruktur
Die Gemeinden der EnergieRegion Birsstadt (Birsfelden, Muttenz, Münchenstein, Reinach, Arlesheim, Dornach, Aesch, Pfeffingen) sehen einer rasch wandelnden und schwer planbaren Entwicklung der Elektromobilität und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur entgegen. Sie möchten einen allfälligen Aufbau der Elektroladeinfrastruktur über die ganze Region gemeinsam und koordiniert angehen. Sie möchten als Grundbesitzer vieler öffentlicher Parkplätze und zur Gewährleistung und Förderung der Elektromobilität die Basis für eine aktuelle Grundversorgung an Ladeinfrastruktur anbieten, die möglichst kompatibel, zukunftssicher und kostendeckend ist. Ein Zugangs- und Zahlungssystem soll für alle Fahrzeuge funktionieren und insbesondere verhindern, dass Fahrzeuge länger als nötig die Ladeinfrastruktur beanspruchen oder blockieren. Die geeignetsten Standorte für die Ladestationen wurden definiert. In Reinach sind es max. 4.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen – Pilot Kägen
Das "Mobititätsprogramm Kägen" setzt auf zwei Ebenen an. Zum einen auf der betrieblichen Ebene einzelner im Kägen ansässiger Unternehmen um das Verkehrsverhalten der Mitarbeitenden auf dem Arbeitsweg zu optimieren. Zum anderen auf der kommunalen infrastrukturellen Ebene.

Massnahme	Kurzbeschreibung	Vorgehen
Verkehrsführung Fussgänger und Velo	Schaffung von durchgängigen, erkennbaren Fuss- und Velowegen und Verbindungen durchs Gewerbegebiet und zu den ÖV-Haltestellen. Anschluss nach Dornach/Arlesheim via Fuss- und Velobrücke Kägen.	Bauprojekt Velo-/FG-Brücke A 18, Vorprojekt Veloweg C.M.-Ring, Sternenhof / Schallberstr.
Einführung Tempo 30	Mit Ausnahme der Kägenstrasse / Neuhofstrasse als Sammelstrasse wird im Kägen Tempo 30 eingeführt.	verkehrliche Studie, Gemeinderatsantrag, verkehrspolizeiliche Publikation
Strassenraum-gestaltung	Attraktive und sichere Gestaltung der Strassenräume inkl. Wegweisung, Verkehrsführung mit Gestaltungselementen, Beleuchtung, Begrünung, Erhöhung Sicherheit und Komfort des Fuss- und Veloverkehrs.	Ausarbeitung Gestaltungskonzept Strassenräume Kägen

Massnahme	Kurzbeschreibung	Vorgehen
Einführung Parkraumbewirt-schaftung auf Allmend	Eine Bewirtschaftung trägt zu einer Verlagerung der Parkierung auf Privatareal bei. Eine Reduktion der Allmendparkplätze schafft auch Strassenräume für Fuss- und Veloverkehr. Allmendparkplätze stehen primär noch für Kurzzeitparking zur Verfügung (Besucher/Kunden Gewerbe).	Planung und Einführung Parkraumbewirtschaf-tung im Kägen
Job Ticket-Pooling	Die Administration des Job Ticket-Poolings für Unternehmen mit weniger als 100 MA wird von der Gemeinde Reinach übernommen. Unterstützung kann durch die kmu Reinach erfolgen.	Angebot kommunizieren, Administration führen
Pick-e-Bike	Pick-e-Bike wird als Pilotanbieter eines E-Sharingsystems unterstützt und die Nutzung für das Kägen gefördert, z.B. durch das zur Verfügung stellen von Abstellflächen innerhalb des Kägenareals und an ÖV-Knotenpunkten.	Standortdefinition in Zusammenarbeit mit Pick-e-Bikes und Firmen
Kägen 2035	Aufrechterhaltung des Dialogs, um übereinstimmende Interessen zur Synergienbildung zu nutzen.	gemeinsame Massnahmen definieren, Austauschplattform
Mitfahrbörse, Park & Pool Elsass/Süd-baden	Geschlossene Mitfahrbörse nur für Firmen im Kägen: Entlang den Korridoren im Elsass und in Südbaden werden Plätze, an denen Park & Pool-Standorte möglich sind, kommuniziert.	Machbarkeit mit den Firmen klären, Carpooling Parkplätze

4.5 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 24stündige 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.

Dringlichkeitsstufen

Dringlichkeitsstufe 1

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

Dringlichkeitsstufe 2

- Erschliessungswege, 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

4.6 Arbeitsstand Beleuchtungskonzept

Die LED-Technik hat bei den Strassenleuchten weitgehend Einzug gefunden und sich in den letzten Jahren etabliert. Mit der stetigen technischen Weiterentwicklung ist es nun auch möglich die alten Huberleuchten mit Retrofit-Leuchtmittel auf LED umzurüsten. Neben einem geringeren Energieverbrauch haben diese Leuchten eine prognostizierte Lebendsauer von bis zu 10 Jahren und sind deshalb weniger unterhaltsintensiv.

Im Zusammenhang mit Strassen- oder Werkleitungsarbeiten soll weiterhin eine schrittweise Umrüstung auf neue Kandelaber mit LED-Leuchten vorgenommen werden. Im Budget werden deshalb neben den üblichen Unterhaltskosten jährlich CHF 100'000 für Auswechslungen eingestellt.

4.7 Zustand Strassennetz / Werterhalt Strassen

(Auszug aus des Strasseninformationssystem SIS)

Fläche des Strassennetzes inkl. Trottoirs	425'000m2
Lebenserwartung der Strasse	ca. 60 Jahre
Wiederbeschaffungskosten	CHF 200/m2
Wiederbeschaffungswert	425'000m2 à CHF 200 = CHF 85'000’000
Werterhalt 1.75%	CHF 1'500'000

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 durchschnittlich CHF 1'850'000.- Mio. in den baulichen Unterhalt investiert. Um den Zustand der Strassenbeläge weiterhin auf diesem Niveau halten zu

können müssen auch in Zukunft die nötigen Mittel zur Verfügung stehen. 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)

	JEP 2019	**Budget 2020**	**Plan 2021**	**Plan 2022**	**Plan 2023**	**Plan 2024**
Erfolgsrechnung*	1.0	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0
Investitionsrechnung**	0.74	1.69	4.24	3.00	1.53	-0.03
Total Werterhalt aus LR + IR	1.74	2.59	5.24	4.0	2.53	0.97

* im jeweiligen JEP detailliert ausgewiesen

** Werterhalt aus Investitionen gemäss Tabelle in Kap. 2.1.6