



Bericht der Sachkommission Bau, Umwelt und Mobilität Vorlage 1193/2019 – Strategischer Sachplan 7 Mobilität

1. Einleitung

Die Vorlage 1193/2019 wurde am 27. August 2019 direkt an die Kommission BUM überwiesen. Wir danken dem Gemeinderat (GR) und der Verwaltung für diese Vorlage.

Die BUM hat diese Vorlage intensiv diskutiert und in der Folge der Verwaltung einen ersten umfangreichen Fragenkatalog eingereicht. Die Beantwortung war aufschlussreich, trotzdem ergaben sich daraus noch ein paar Folgefragen. Alle Fragen wurden von der Verwaltung innert kurzer Zeit detailliert und ausführlich beantwortet und die Kommission konnte sich ein umfassendes Bild des erneuerten Strategischen Sachplans (SSP) machen. Die BUM dankt allen Beteiligten für ihre konstruktive und sachliche Zusammenarbeit.

2. Ausgangslage

Im vergangenen Jahr hat der GR mit der Vorlage 1169 den Einwohnerrat (ER) ersucht, den auslaufenden SSP 7, mit Laufzeit 2014-2018, bis Ende 2019 zu verlängern. Die Vergangenheit hat aufgezeigt, dass einerseits die Infrastruktur- und Angebotsgestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Hand des Kantons liegt und die Einflussmöglichkeiten seitens der Gemeinde sehr bescheiden zu bezeichnen sind und andererseits die Mobilität für die Gesellschaft und für eine prosperierende Wirtschaft ein wichtiges Bedürfnis ist. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, beschloss der GR die Zusammenlegung der beiden Leistungsbereiche (LB) Verkehrsinfrastruktur und ÖV-Angebot. Der überarbeitete SSP 7 soll eine neu formulierte Mobilitätsstrategie enthalten, welche eine regionale koordinierte Verkehrsplanung möglich macht. Am 27.11.2018 genehmigte der ER die Verlängerung des SSP 7 Mobilität um ein Jahr.

3. Leistungsbereich Mobilität und Verkehrsinfrastruktur (LB 71)

3.1 2.1.1 Leitsätze / Wirkungen

Mobilität gehört zu unserem Alltag und es ist Aufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden, für die Bevölkerung und für die Wirtschaft eine verträgliche und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Um der anhaltend wachsenden Bevölkerungsentwicklung in der gesamten Agglomeration gerecht zu werden, kann keine Gemeinde nur die eigenen Bedürfnisse berücksichtigen. Nur eine gute regionale Zusammenarbeit und eine koordinierte Verkehrsplanung bringen die gewünschten Resultate. Auf Grundlage von bereits vorliegenden Studien (Angebotskonzept südliches Birseck), der Erarbeitung des „Mobilitätskonzepts Birsstadt“ und der Machbarkeitsstudie „Tramverbindung Dornach-Reinach-Therwil“, sollen alle Verkehrsbedürfnisse abgedeckt werden, das heisst, den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr, aber auch den individuellen Motorfahrzeugverkehr beinhalten.

2.1.2 Leistungsauftrag / 2.1.3 Kommentar zur Umsetzung

Die BUM begrüsst die Absicht, bei der künftigen Gesamtverkehrsplanung, neue und nachhaltige Technologien miteinzubeziehen. Vor allem die E-Mobilität hat sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt und bietet die Chance, eine verträglichere Verkehrspolitik zu planen. Die Gemeinde schafft mit der Installation von E-Ladestationen an gut erreichbaren Standorten, einen wirksamen Anreiz zum Umstieg auf Elektroautos. Mit der Unterstützung von Pick-e-Bike soll die Motivation auf den ÖV umzusteigen gefördert werden.

Wie sich die E-Mobilität weiterentwickelt, wird sich angesichts des immer höher werdenden Energiebedarfs zeigen. An der Entwicklung eines massentauglichen Einsatzes von Wasserstoff als nachhaltiges Antriebsmittel wird intensiv geforscht und könnte eine interessante Alternative zu E-Autos werden.

Einen guten Ansatz zur Verminderung des täglichen Pendlerverkehrs sieht die BUM in der Planung eines „Mobilitätsprogrammes Kägen“. Insbesondere die Förderung von firmenübergreifenden Fahrgemeinschaften und die Ausweitung des von der BLT angebotenen Job-Ticket (für Firmen ab 100 Mitarbeiter) auf Firmen mit weniger als 100 Beschäftigte, ist prüfenswert.

Die Einflussmöglichkeiten einer einzelnen Gemeinde auf das ÖV-Angebot sind sehr gering und die Wahl der eingesetzten Verkehrsmittel ist vorwiegend Sache des Kantons. Die BUM ist der Ansicht, dass in der Studie zur Tramverbindung Dornach-Reinach-Therwil das Thema „Bus“ zu wenig geprüft und vorschnell verworfen wurde. In Anbetracht der fortgeschrittenen baulichen Verdichtung, sowie der bestehenden Strasseninfrastrukturen wäre die Schaffung einer effizienten Buslinie schneller und günstiger realisierbar, als ein neues Tramtrasse zu planen und in den kommenden Jahrzehnten zu bauen. Die Prüfung einer Beschleunigung der bestehenden Buslinie, ist aus Sicht der BUM ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und sollte von der Gemeinde Reinach forciert und gefordert werden.

Die Entwicklung und Umsetzung von Agglomerationsprogrammen ist für unsere Gemeinde ein wichtiges Instrument. In der Vergangenheit wurde die Umgestaltung der Hauptstrasse Reinach vom Bund mitfinanziert und bereits sind weitere Bundesbeiträge für den Bau der Fuss- und Veloweges, inkl. Brücke über die A18, vom Gewerbegebiet zum Bahnhof Dornach-Arlesheim bewilligt.

2.1.4 Wirkungsziele

Mit Erstaunen hat die BUM zu Kenntnis genommen, dass in der Hauptverkehrszeit die Tramlinie 11 „nur“ einen Auslastungsgrad von 69 % und die Einsatzlinie E11 einen Auslastungsgrad von 54 % ausweist. Aus Attraktivitätsgründen strebt der Kanton einen Auslastungswert von 60 % an. Kurz bis mittelfristig könnte eine Anpassung der Linienführung der Linie E11 auf die Stammlinie (entlang der bestehenden Linie 11) eine Entlastung der Linie 11 in den überlasteten Abschnitten bringen.

Noch sind nicht alle Schwachstellen aus dem Statusbericht „Langsamverkehr 2009“ behoben. Allerdings hat ihre Behebung höchste Priorität und sind in die Studie „Optimierung Langsamverkehr“ miteingeflossen. Die BUM wird die Einhaltung der Ziele genau beobachten, trägt doch eine Verbesserung der Infrastruktur viel zur Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr bei.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass des Öfteren bei den Gemeindestrassen die Werterhaltquote von 1.75 % pro Jahr nicht eingehalten wurde. Zwar wird darauf verwiesen, dass über die gesamte vergangene Laufzeit des SSP 7 die Werterhaltungsquote im Grossen und Ganzen gehalten werden konnte. Die Schwankungen von Jahr zu Jahr sind allerdings nach Ansicht der BUM auch für die Budgetierung nicht von Vorteil. Die BUM fordert die Verwaltung auf, die vorgegebene Quote ohne grosse jährliche Schwankungen einzuhalten.



4. Fazit

Die BUM unterstützt alle vorgeschlagenen Massnahmen des Gemeinderates. Ein optimiertes, sicheres Langsamverkehrsnetz und ein effizienter und komfortabler ÖV tragen dazu bei, dass die Verkehrsteilnehmer vermehrt auf das Benützen des Autos verzichten. Die Förderung eines Mobilitätsmanagement für das Gewerbegebiet Kägen, unter Einbezug der dort ansässigen Firmen, ist zukunftsweisend und wird das Verkehrsverhalten der Mitarbeitenden positiv beeinflussen.

Da die Kompetenzen für die Planung und des Betriebes des ÖVs bei Kanton und BLT liegen, ist der Handlungsspielraum für Reinach relativ klein. Trotzdem fordert die BUM die Verwaltung auf, ihren marginalen Einflussbereich zu nutzen und insbesondere den erwähnten Busverkehr zeitnah zu verbessern.

5. Antrag des Gemeinderates

Die BUM unterstützt einstimmig folgenden Antrag des Gemeinderates:

Der Einwohnerrat genehmigt den Strategischen Sachplan „Mobilität“ 2020-2024 mit seinen Leistungsaufträgen sowie Wirkungs- und Kostenzielen für den Leistungsbereich „Mobilitätsplanung und Verkehrsinfrastruktur“.

Reinach, den 1. November 2019

Sachkommission Bau, Umwelt und Mobilität

Irène Kury

Mitglieder der Sachkommission BUM

Irène Kury, FDP (Präsidentin)
Markus Huber, SP (Vizepräsident)
Adrian Billerbeck, SVP
Jörg Burger, FDP
Myrian Kobler, CVP/BDP/GLP
Aram Naderi, Grüne
Simon Schaub, SVP
Andreas Suppiger, CVP/BDP/GLP
Kim Thurnherr, SP