

Vorlage Nr. 1253 / 2022

**Postulat Nr. 489/2021:
Optimierung von Velorouten in Reinach**

Leistungsbereich 71 / Mobilität

27. September 2022

Inhaltsübersicht

1. Ziel der Vorlage	3
2. Ausgangslage	3
2.1. Rechtliche Neuerung 2021: Velostrassen	3
2.2. Bestehende kantonale Radrouten	3
2.3. Kägenbrücke, Bruggstrasse Ost und Vervollständigung kantonales Radroutennetz	5
2.4. Kantonale Velovorzugsrouten inkl. Anpassungen des kantonalen Richtplans	5
2.5. Vom Postulanten vorgeschlagene Optimierungen	6
3. Erläuterungen	6
3.1. Betrachtung einzelner Strassenzüge	7
4. Fazit	8
4.1. Gleichzeitigkeit von kantonal und kommunal ausgeschilderten Radrouten	8
4.2. Optimierung kantonaler Radrouten zugunsten des Veloverkehrs	9
4.3. Velovorzugsroute als grosse Chance	9
5. Termine	9
6. Konsequenzen	10
6.1. Folgen aus Sicht der Nachhaltigkeit	10
6.2. Finanzielle Folgen	10
6.3. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage	10
7. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat	10

Zusammenfassung

Mit dem Postulat 489/2021 wurde der Gemeinderat gebeten, aufzuzeigen, wo zusätzliche Velorouten kostengünstig realisiert werden können. Dabei schlug der Postulant Velorouten vor, auf welchen der Rechtsvortritt zugunsten einer attraktiveren und schnelleren Veloroute aufgehoben werden könnte.

Diese Vorlage legt die aktuelle Situation der bestehenden Velorouten dar und zeigt auf, welche zusätzlichen Netzelemente für den Veloverkehr bereits geplant sind. Konkret informiert der Gemeinderat unter anderem über die geplante neue kantonale «Velovorzugsroute» durch Reinach.

Die Vorlage nimmt zu den vom Postulanten vorgeschlagenen Velorouten Stellung: Der Gemeinderat zeigt dabei für jeden Strassenzug separat auf, welche Möglichkeiten bestehen. Weil Reinach vielerorts bereits über ein dichtes kantonales Veloroutennetz verfügt und mit den geplanten Netzergänzungen und -beschleunigungen (Velovorzugsroute) eine massgebliche qualitative Verbesserung bevorsteht, möchte der Gemeinderat darauf verzichten, zusätzliche kommunale Reinacher Velorouten einzuführen.

Vorlage Nr. 1253 /2022

Betrifft:	Leistungsbereich	Nr. 71 / Mobilität
	Leistung/Querschnittsleistung	Mobilität
Zuständigkeiten:	Ressort	Mobilität und Sport
	Mitglied des Gemeinderats	Markus Huber
	Geschäftsleitung	Stefan Haller
	Leistungsverantwortung	Katrin Bauer

1. Ziel der Vorlage

Mit dem Postulat Nr. 489/2021 «Optimierung von Velorouten in Reinach» beauftragt der Postulant, Herr Einwohnerrat Aram Naderi, den Gemeinderat, die Realisierbarkeit kostengünstiger Varianten von Velorouten aufzuzeigen. Dabei sollen Velorouten in Nord-Süd-Richtung, ost- und westseitig der Baselstrasse sowie eine Route in West-Ost-Richtung zwischen dem Chäppeli und dem Reinacher Zentrum vorgestellt werden. Es werden Achsen auf Gemeindestrassen vorgeschlagen, auf welchen der Rechtsvortritt zu Gunsten von durchgängigen Velorouten aufgehoben werden soll, dies zur Verstärkung der Route und damit zur Attraktivierung des Veloverkehrs.

2. Ausgangslage

Der Veloverkehr erlebt derzeit einen Boom. Es überlagern sich hier zwei Mega-Themen unserer Zeit: Klimabewusstsein und Pandemie, respektive das veränderte Verkehrsverhalten aufgrund dieser beiden Themen. Zudem wurde das Velofahren durch technologische Entwicklungen, insbesondere aufgrund der sich schnell verbreitenden Elektroantriebe, für ein breiteres Publikum und auch für längere Distanzen noch attraktiver.

2.1. Rechtliche Neuerung 2021: Velostrassen

Per 1. Januar 2021 wurden in der Schweiz Velostrassen eingeführt. Diese erlauben es neu, in Tempo 30-Zonen den Rechtsvortritt aufzuheben zwecks Etablierung von Velorouten. So kommen Velofahrende zügig voran ohne bei jeder Kreuzung den Rechtsvortritt beachten zu müssen. Diese Strassen können mit einem gelben Velopiktogramm markiert werden, ein Signal "Velostrasse" gibt es jedoch nicht¹.

2.2. Bestehende kantonale Radrouten

Heute führen drei kantonale Radrouten in Nord-Süd-Richtung und zwei in Ost-West-Richtung durch Reinach. Nord-Südwärts führen jene entlang des östlichen Siedlungsrandes (Dornacherweg – Krummenrainweg), jene entlang der Tramlinie und jene vom Fiechtenquartier via Mitteldorfstrasse – Brunngasse – Binneringerstrasse – Predigerhof/Bruderholz. In West-Ost-Richtung führen kantonale Radrouten von Therwil via Chäppeli respektive von Ettingen via Erlenhof her durch das Zentrum zur Austrasse und Richtung Dornach/Arlesheim einerseits und andererseits von Oberwil kommend via das Bruderholz in die Fleischbachstrasse bis zur Baselstrasse. Von dort aus kann mit einigem Versatz

¹ Neu eingeführte Velostrassen im Nachbarkanton Basel-Stadt sind mit übergrossen gelben Velopiktogrammen zusammen mit einer Aufschrift in rot «Velostrasse» auf dem Asphalt markiert, z. B. am St. Alban-Rheinweg, in der Leimen- und Sperrstrasse.

2.3. Kägenbrücke, Bruggstrasse Ost und Vervollständigung kantonales Radroutennetz

Mit dem Bau der Kägenbrücke (vgl. dazu ER-Vorlage Nr. 1243/2022) zwischen dem Kägenquartier und dem Quartier «Neu-Reinach» über die Autobahn A18 kann eine wichtige Lücke im kantonalen Radnetz geschlossen werden. Die neue Kägenbrücke ist im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 grün dargestellt.

Der Kanton Basel-Landschaft wird die Bruggstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Reinach Süd und der Birs erneuern. Dieses Bauprojekt läuft unter dem Titel «Bruggstrasse Ost». Eines von verschiedenen Zielen dieses Projektes lautet «Erstellung durchgängige und attraktive Fuss-/Radwegverbindung zwischen Reinach Kägen (Velobrücke über A18) und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim». Konkret wird mit dem Projekt der Velo- und Fussweg ab der neuen Kägenbrücke bei der Fluhstrasse abgenommen und parallel zur Bruggstrasse zwischen Bruggstrasse und Stöcklin-Areal (Wohnüberbauung «aere») zum Kreisel Bruggstrasse / Dornacherstrasse geführt. Dieser Kreisel wird vom neuen Veloweg tangential umfahren, danach quert die Veloroute die Dornacherstrasse. Zuletzt wird für die neue Veloverbindung die historische Nepomukbrücke für Velos ertüchtigt. Das Bauprojekt «Bruggstrasse Ost» ist im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 rot dargestellt.

Bereits heute ist im kantonalen Richtplan festgesetzt, dass das kantonale Radroutennetz um die Verbindung Schalbergstrasse – Sternenhofstrasse – Christoph Merian-Ring – Am Kägenrain – «neue Kägenbrücke über A18» - Bruggstrasse – Nepomukbrücke ergänzt werden soll. Dieser Richtplaneintrag ist im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 dunkelblau dargestellt. Zusammen mit den bestehenden kantonalen Radrouten entsteht auf diese Weise eine attraktive vollständige Ost-West-Veloverbindung von Therwil und Ettingen via Birsigstalstrasse – Fiechtenquartier – Steinrebenquartier – Kägenquartier – Neu-Reinach – Nepomukbrücke – Dornach (Bahnhof) und Arlesheim.

2.4. Kantonale Velovorzugsrouten inkl. Anpassungen des kantonalen Richtplans

Kantonale Radrouten dienen primär dem alltäglichen Veloverkehr (Wege von und zu Arbeit, Ausbildung, Versorgung, Freizeit). Die Linienführung muss möglichst direkt und hindernisfrei gewählt werden und eine hohe Verkehrssicherheit ermöglichen. Mit der Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes 2030 ist eine Hierarchisierung in drei Netzkategorien vorgesehen. Die Velovorzugsrouten stellen dabei die höchstklassierte Hierarchieebene im Netz dar, welche Räume mit hohem Potenzial verknüpfen und ein flüssiges, sicheres und komfortables Befahren ermöglichen. Die beiden Pilotprojekte «Velovorzugsroute Birsstadt West» und «Velovorzugsroute Birsstadt Ost» sind aufgrund des hohen Nutzens und der grossen Bedeutung Generationenprojekte im Birstal. Dereinst sollen Velofahrende von Aesch und aus dem Laufental auf zwei komfortablen, sicheren Velovorzugsrouten weitgehend unterbruchfrei mit dem Velo bis zur Stadtgrenze von Basel fahren können.

Eine vertiefte Machbarkeitsstudie der «Velovorzugsroute Birsstadt West» liegt vor und wurde im Sommer 2022 den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme vorgelegt. Mittels einer Landratsvorlage sollen die entsprechenden Routen im kantonalen Richtplan verankert und gesichert werden. Zudem wurden im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms (Zeithorizont Baubeginn 2024-2028) von der Region Basel beim Bund Gelder für wesentliche Abschnitte einer solchen Route beantragt. Der Bundesrat schlägt in seiner Vernehmlassungsvorlage (Vernehmlassung hat im Sommer 2022 stattgefunden) vor, die beantragten Velovorzugsrouten mit 40 Prozent der Investitionskosten im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel zu unterstützen. Den eidgenössischen Räten wird der entsprechende «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» nach Überarbeitung der Vorlage aufgrund der Vernehmlassungseingaben vorgelegt.

Die geplante Velovorzugsroute legt den Schwerpunkt auf eine direkte Linienführung, auf welcher der Veloverkehr priorisiert wird. Konkret ist vorgesehen, dass im Vollausbau der Veloverkehr wo immer möglich vortrittsberechtigt ist, sodass ein hoher Fahrfluss gewährleistet wird. Auch wird die Velovorzugsroute, genau wie im Postulat gefordert, den Kreisel Heiligholz in Münchenstein umfahren. Sie

entspricht somit in verschiedener Hinsicht den wichtigen Anliegen des Postulanten. Die Velovorzugsrouten sind im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 pink und orange gepunktet dargestellt: Pink die für Reinach relevante «Velovorzugsroute Birsstadt West» und zusätzlich zur Information in orange die «Velovorzugsroute Birsstadt Ost».

Aus formalen Gründen soll der kantonale Richtplan mit zusätzlichen Netzelementen des kantonalen Radroutennetzes versehen werden. Und zwar derart, dass die Velovorzugsrouten auf dem kantonalen Radroutennetz verlaufen. Eine entsprechende Vernehmlassung zu kantonalen «Richtplananpassungen 2021» hat im Frühjahr 2022 stattgefunden. Die «Ergänzungen des kantonalen Radroutennetzes» sind im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 gelb dargestellt.

Eine zusätzliche gelbe Linie verläuft auf der Sundgauerstrasse vom Knoten Baselstrasse über den Autobahnanschluss Reinach Nord nach Arlesheim. Diese Strecke dient nicht der Etablierung einer zusätzlichen Velovorzugsroute sondern der verbesserten Anbindung des aufstrebenden Wirtschaftsstandorts Arlesheim Schorenareal («uptownBasel») mit dem Leimental: Mit diesem zusätzlichen Abschnitt im kantonalen Radwegnetz kann die bestehende Strecke vom Leimental über das Bruderholz und via die Fleischbachstrasse über den Knoten Baselstrasse hinaus durch die Sundgauerstrasse nach Arlesheim verlängert werden.

2.5. Vom Postulanten vorgeschlagene Optimierungen

Im Postulat Nr. 489 schlägt der Postulant vor, zwei Nord-Süd-Verbindungen und eine Verbindung vom Reinacher Zentrum nach Westen für Velofahrende zu optimieren. Er sieht dabei die Eliminierung von Hindernissen bei der Etablierung von längeren Routen und die Entlastung von teilweise engen Velofahrbahnen entlang der Baselstrasse im Vordergrund. Konkret schlägt er für ein solches Vorhaben folgende Routen vor:

- a) Nord-Süd: Aumattstrasse – General Guisan-Strasse – Dornacherweg – Krummenrainweg
- b) Nord-Süd: Brunngasse – Binningerstrasse – Langrütliweg – Colmarerweg – Stockackerweg (sowie eine wünschenswerte Fortsetzung in Münchenstein unter Umfahrung des Heiligholzkreisels)
- c) Zentrum nach Westen: Baumgartenweg – Therwilerstrasse

Der Postulant verzichtet ausdrücklich auf eine Route vom Zentrum nach Osten, weil mit der Kägenbrücke bereits eine solche Route geplant sei. Die vorgeschlagenen Routen sind als «Routenvorschlag (Postulat)» im Übersichtsplan «Reinacher Veloinfrastruktur» in Abb. 1 rosarot dargestellt.

3. Erläuterungen

Der Gemeinderat teilt die Anliegen des Postulanten weitestgehend. Die Förderung der sogenannten «aktiven Mobilität», also jener Fortbewegungsarten, die auf der Inanspruchnahme von Muskelkraft beruhen, ist dabei zentral. Solche aktive Mobilität nimmt viel weniger Platz in Anspruch als herkömmlicher Autoverkehr. Zudem unterstützen Massnahmen, die jene Mobilitätsarten fördern, welche nicht auf Verbrennungsmotorenantrieb beruhen, direkt die Abwendung der Klimakatastrophe. Typische Wegdistanzen innerhalb der Agglomeration können in vielen Fällen mit dem Velo zurückgelegt werden: So hilft die Förderung des Veloverkehrs auch der Stärkung der Birsstadt.

Gleichwohl gibt es auch Argumente, welche gegen die Umgestaltung der Gemeindestrassen zu optimierten Velorouten sprechen. Diese sind in den folgenden Unterkapiteln abgehandelt.

3.1. Betrachtung einzelner Strassenzüge

Zum in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Strassenzug Aumattstrasse – General Guisan-Strasse – Dornacherweg – Krummenrainweg sind folgende Erwägungen zu machen:

- a) Die geplante Velovorzugsroute Birsstadt West verläuft in unmittelbarer Nähe parallel zur vorgeschlagenen Route. Aufgrund dieser räumlichen Nähe würden sich die beiden Routen konkurrenzieren. Zudem ist beabsichtigt, mit der Velovorzugsroute weitgehend die identischen Ziele zu erreichen, wie sie im Postulat genannt werden (Vortrittsberechtigung für Velofahrende, Eliminierung von Hindernissen).
- b) Der grösste Teil dieser Route (Dornacherweg und Krummenrainweg) ist bereits heute Teil des kantonalen Radroutennetzes. Dies schliesst Verbesserungen durch die Gemeinde aber nicht aus: Im Einzelfall, beispielsweise bei Strassensanierungen, kann künftig verstärkt auf das Errichten von Trottoirüberfahrten hingewirkt werden. Solche Trottoirüberfahrten heben den Rechtsvortritt auch innerhalb von Tempo 30-Zonen auf und können auf diese Weise die kantonalen Radrouten bevorzugen.
- c) Grundsätzlich ist die Route peripher entlang des Siedlungsgebietes gelegen, was den Einzugsbereich und damit die Wirkung der Route schmälert.
- d) Die Route auf dem Dornacherweg und auf dem Krummenrainweg ist aufgrund des dem Gelände folgenden Verlaufs teilweise nicht sehr übersichtlich, insbesondere aufgrund der Kurven und wegen des Waldrandes. Hier scheint eine Beschleunigung des Fahrradverkehrs auch aufgrund der Sichtverhältnisse und folglich der Sicherheit nicht opportun.
- e) Jener Teil, der heute nicht Teil des kantonalen Radroutennetzes ist (Aumattstrasse und General Guisan-Strasse), dürfte auch künftig nicht ins kantonale Netz übernommen werden, weil die bestehenden und die geplanten Netzelemente des kantonalen Radroutennetzes sehr nahe gelegen sind und damit eine zu geringe Maschenweite entstünde.
- f) Die Achse Kägenstrasse – Aumattstrasse stand auch bei der Variantenstudie der Velovorzugsroute West im Fokus. Da jedoch für den Kreisverkehr auf der Bruggstrasse (Kägenkreisel) – gemäss Kanton trotz umfangreichen Variantenstudiums – keine für den Veloverkehr angemessene und sichere Lösung gefunden werden konnte, wurde bewusst versucht den Veloverkehr von dieser Achse wegzuleiten.

Zum in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Strassenzug Brunngasse – Binningerstrasse – Langrütliweg – Colmarerweg – Stockackerweg sind folgende Erwägungen zu machen:

- a) Die geplante Velovorzugsroute Birsstadt West verläuft in unmittelbarer Nähe parallel zum nördlichen Teil der vorgeschlagenen Route (Stockackerstrasse). Aufgrund dieser räumlichen Nähe würden sich die beiden Routen konkurrenzieren. Zudem ist beabsichtigt, mit der Velovorzugsroute weitgehend die identischen Ziele zu erreichen, wie sie im Postulat genannt werden (Vortrittsberechtigung für Velofahrende, Eliminierung von Hindernissen, Umfahrung des in Münchenstein gelegenen Kreisels Heiligholz).
- b) Wie vom Postulanten gefordert, wurde die Festlegung der Routenwahl der Velovorzugsroute auf der Ebene Birsstadt mit den betroffenen Gemeinden unter der Leitung des Kantons vorgenommen. Eine zusätzliche kommunale Route, die auf der Stockackerstrasse nach Münchenstein führt, würde eine erneute Koordination zwischen den Birsstadtgemeinden erfordern, was im Kontext der geplanten regionalen Velovorzugsroute eigentümlich anmutet.
- c) Der grösste Teil dieser Route (Brunngasse und Binningerstrasse) ist bereits heute Teil des kantonalen Radroutennetzes. Dies schliesst Verbesserungen durch die Gemeinde aber nicht aus: Im Einzelfall, beispielsweise bei Strassensanierungen, kann künftig verstärkt auf das Errichten von Trottoirüberfahrten hingewirkt werden. Solche Trottoirüberfahrten heben den Rechtsvortritt auch innerhalb von Tempo 30-Zonen auf und können auf diese Weise die kantonalen Radrouten bevorzugen.

- d) Auf dieser Route befinden sich besonders häufig begangene Schulwege, insbesondere entlang der Binnergasse und der Brunngrasse. Die Sicherheit der Schulkinder überwiegt dem Interesse eines Ausbaus des Veloverkehrs auf dieser Route. Insbesondere wurde im Jahr 2022 eine konkrete Empfehlung an die Schulkinder des provisorischen Schulhauses «Surmatten» abgegeben, die Brunngrasse und die Binnergasse als Schulweg zu benutzen, um dem Baustellenverkehr möglichst auszuweichen. Gleichzeitig wurden auf dieser Achse zusätzliche Markierungen (Zebrastreifen, «Füsschen», Leitlinien und Ähnliches) zur weiteren Erhöhung der Schulwegsicherheit aufgebracht.
- e) Die Neugestaltung der Brunngrasse der letzten Jahre brachte es mit sich, dass fast alle Knoten bereits heute für den Verkehr auf der Brunngrasse vortrittsberechtigt sind: Mit Ausnahme der Gartenstrasse und des Hinterlindenweges wurden über alle auf die Brunngrasse zulaufenden Quartierstrassen Trottoirüberfahrten erstellt. Entlang der Brunngrasse ist das Postulat entsprechend weitgehend erfüllt.
- f) Die Einmündung der Niederbergstrasse (westlicher Teil) in die Binnergasse ist bereits heute mit einem Stop-Zeichen versehen.

Zum vom Zentrum in Richtung Westen verlaufenden Strassenzug Baumgartenweg – Therwilerstrasse sind folgende Erwägungen zu machen:

- a) Der grösste Teil dieser Route (Therwilerstrasse) ist bereits heute Teil des kantonalen Radroutennetzes. Hier muss aus organisatorischen Gründen (z. B. Überschneidungen von Verantwortlichkeiten) von einer zusätzlichen kommunalen Regelung für die Route abgesehen werden.
- b) Jener Teil, der heute nicht Teil des kantonalen Radroutennetzes ist (Baumgartenweg), dürfte auch künftig nicht ins kantonale Netz übernommen werden, weil die bestehenden Netzelemente des kantonalen Radroutennetzes sehr nahe gelegen sind (Rebgasse – Mitteldorfstrasse) und damit eine zu geringe Maschenweite entstünde.
- c) Der Verkehr auf der Therwilerstrasse ist bereits heute aufgrund des auf dieser Strasse verkehrenden öffentlichen Verkehrs (Busse 62 und 64) durchgehend vortrittsberechtigt. Entsprechend ist das Postulat für den grössten Teil dieser Route vom Zentrum nach Westen bereits heute erfüllt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die vorgeschlagenen Routen westlich der Baselstrasse bereits heute weitgehend hindernisfrei daherkommen (auf weiten Streckenteilen vortrittsberechtigt) und / oder dass auf diesen Routen das Interesse einer hohen Schulwegsicherheit gegenüber dem Interesse einer Beschleunigung des Veloverkehrs höher gewichtet wird. Die vorgeschlagene Route östlich der Baselstrasse erachtet der Gemeinderat als keine sinnvolle Streckenführung für eine optimierte Radroute, denn eine kurvenreiche Strassenführung steigert das Gefährdungspotential für schnellverkehrende Velofahrende. Zudem macht ein Konkurrenzprojekt zur nahe gelegenen, parallel geführten kantonalen Velovorzugsroute wenig Sinn.

4. Fazit

4.1. Gleichzeitigkeit von kantonal und kommunal ausgeschilderten Radrouten

Es ist zu verhindern, dass neben den kantonalen Radrouten, die meist überkommunale und regionale Verbindungen darstellen, gleichzeitig kommunale Radrouten ausgeschildert sind. Nach der Signalisierung der kantonalen Radrouten gab es eine solche zeitliche Überschneidung: Frühere kommunale Routen-Signalisationen wurden damals nicht unmittelbar mit der Lancierung der kantonalen Routen abmontiert. Diese kommunalen Schilder sorgten anschliessend für Verwirrung und wurden deshalb

zwischenzeitlich konsequent abmontiert: Sie passten weder räumlich noch bezüglich der Signalisations-Systematik in das kantonale Netz.

Aufgrund der verhältnismässig hohen Dichte an kantonalen Radrouten in Reinach erübrigen sich zusätzliche kommunale Routen. Dies zumal das gesamte kommunale siedlungsorientierte Strassennetz (alle Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen und Erschliessungswege) gemäss der kommunalen Strassennetzplanung die Funktion «Erschliessung und Durchleitung Langsamverkehr» (was auch den Veloverkehr miteinschliesst) aufweist. Diese Klassierungen im Strassennetzplan haben zur Konsequenz, dass bei jeder Strassensanierungs- und / oder -gestaltungsmassnahme im kommunalen Strassennetz die Bedürfnisse des Veloverkehrs ohnehin berücksichtigt werden müssen.

4.2. Optimierung kantonalen Radrouten zugunsten des Veloverkehrs

Mit der geplanten Velovorzugsroute wird den ReinacherInnen dereinst eine attraktive Radroute zur Verfügung stehen. Bis diese realisiert ist, liegen die bestehenden kantonalen Radrouten im Fokus. Eine kommunale Markierung dieser Routen als neu «Velostrassen» kommt wegen der bereits genannten Gründe nicht in Frage: Auf Schulwegen sollen aus Sicherheitsgründen keine Massnahmen getroffen werden, die mehr Verkehr – abgesehen vom Verkehr der Schülerinnen und Schüler – auf diesen Routen bündeln. Und auf kurvenreicher Strasse entlang des Siedlungsrandes eine Velostrasse einzurichten, währenddem der Kanton in räumlicher Nähe eine parallel verlaufende Infrastruktur aufbaut, erzeugt unerwünschte Doppelspurigkeiten und widerspricht dem haushälterischen Umgang mit öffentlichen Mitteln.

4.3. Velovorzugsroute als grosse Chance

Die Forderungen, die der Postulant an die Verbesserung der Reinacher Veloinfrastruktur stellt, decken sich, wie bereits dargelegt, weitgehend mit dem Projekt der Velovorzugsroute Birsstadt West. Der Gemeinderat setzte sich bereits in der Vergangenheit stark für die Entwicklung und Planung einer solchen attraktiven Veloroute durch Reinach ein. Aus diesem Grund rennt der Postulant aus gemeinderätlicher Sicht mit seinen Forderungen quasi offene Türen ein. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass dem Anliegen des Postulanten am meisten gedient ist, wenn sich die Gemeinde weiterhin mit Nachdruck für eine zielstrebige und vollständige Realisierung der Velovorzugsroute Birsstadt West einsetzt.

Der Gemeinderat betrachtet die Velovorzugsroute für Reinach als eine grosse Chance, weil das weitgehend vortrittsberechtigte Vorwärtskommen in einem stetigen Fahrfluss für Velofahrende durch den Kanton organisiert und finanziert wird und dies in einer Zeit angespannter Gemeindefinanzen.

Weil es sich um ein kantonales Projekt handelt, kann an dieser Stelle nicht umfassend darüber informiert werden. Der Kanton wird die Öffentlichkeit über die Velovorzugsrouten zu gegebener Zeit orientieren.

5. Termine

Das Postulat Nr. 489 wurde am 14. Februar 2022 vom Einwohnerrat dem Gemeinderat überwiesen. Der Kanton hat beim Bund Gelder für die Velovorzugsroute Birsstadt West beantragt, die ab 2024 zur Verfügung stehen sollen. Auf dieser Basis sieht der Kanton vor, dass ein wesentlicher Teil der Velovorzugsroute durch Reinach bereits bis 2025 kurzfristig realisiert werden soll, nämlich die Verbindung vom Kägenquartier bis zur Reichensteinerstrasse. Der Abschnitt zwischen der Reichensteinerstrasse und der Gemeindegrenze im Norden soll – wie übrigens die gesamte Velovorzugsroute Birsstadt West zwischen Aesch Bahnhof und der Kantonsgrenze zum baselstädtischen Teil des Dreispitz (Reinacherstrasse) – in einer nächsten Tranche realisiert werden.

6. Konsequenzen

6.1. Folgen aus Sicht der Nachhaltigkeit

Das Postulat und die kantonale Planung der Velovorzugsrouten verfolgen dieselben Ziele. Dies unterstreicht die Wichtigkeit des Themas. Um aber Doppelspurigkeiten zu vermeiden, verzichtet die Gemeinde auf eine parallele Umsetzung kommunaler Infrastrukturen neben der geplanten Velovorzugsroute. Dieser Verzicht schont die Gemeindefinanzen (ökonomische Nachhaltigkeit) und reduziert den Konsum grauer Energie (ökologische Nachhaltigkeit). Gesellschaftlich ist das Vorhandensein von attraktiven Veloinfrastrukturen zu begrüßen. Dies ist auch sichergestellt ohne die Etablierung von subsidiären kommunalen Radrouten: Das kantonale Radroutennetz ist in Reinach (mit der bisherigen Ausnahme der Verbindung von Dornachbrugg in Richtung Kägen – Steinreben) bereits gut ausgebaut und wird mit der Velovorzugsroute noch attraktiver werden.

6.2. Finanzielle Folgen

Mit der Beschlussfassung entstehen für die Gemeinde keine Kostenfolgen.

6.3. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage

Das Postulat Nr. 489 bliebe bestehen.

7. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat

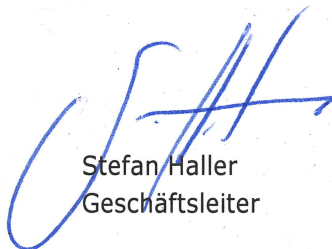
Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgende Anträge zur Beschlussfassung:

- ://:
1. Der Einwohnerrat nimmt die Auslegeordnung bestehender und geplanter Velo-Infrastrukturen in Reinach zum Postulat Nr. 489 zur Kenntnis und verzichtet auf kommunale Optimierungsmassnahmen von Velorouten.
 2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 489 ab.

Gemeinderat Reinach



Melchior Buchs
Gemeindepräsident



Stefan Haller
Geschäftsleiter