

# **VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL**

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone  
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes (FRS)

## **Stellungnahme der Verkehrsliga zum Konzept «Sanierung und Umgestaltung Hauptstrasse Reinach»**

**Der Verkehrsliga beider Basel angeschlossene Verbände und Organisationen:**

**ACS Sektion Basel  
ASTAG Sektion Nordwestschweiz  
Gewerbeverband Basel-Stadt  
Handelskammer beider Basel  
IG Kleinbasel  
Pro Innerstadt  
StadtVereinigung  
SVIT Sektion beider Basel  
TCS beider Basel  
VSCI Nordwestschweiz  
Wirtschaftskammer Basel-Landschaft**

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

## Ausgangslage

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgeschlagenen Konzept für die Sanierung und Umgestaltung Hauptstrasse Reinach Stellung nehmen zu können.

Für die Absicht, den Ortskern aufzuwerten, Einkaufsmöglichkeiten zu verbessern und das Wohnen im Ortskern zu fördern, hat die Verkehrsliga beider Basel Verständnis. Gemäss Konzept sollen die Korridorwirkung der heutigen Strasse aufgehoben, die Strassenseiten gestalterisch miteinander verbunden und der Verkehrsfluss gebremst werden. Das Zentrum soll als Ganzes wahrgenommen werden. Dazu soll die Fahrbahn auf 9 m verschmälert werden mit je einem Misch-Fahstreifen pro Richtung für Tram, Motorfahrzeuge und Velos. An verschiedenen Stellen ist entlang der Fahrbahn Längsparking vorgesehen.

## Beurteilung des Konzeptes

Nach eingehender Prüfung müssen wir zum vorgeschlagenen Konzept aus verschiedenen Gründen erhebliche Bedenken anmelden.

Problematische Verkehrsabwicklung: Die Hauptstrasse Reinach ist neben der H 18 die einzige Durchgangsstrasse Basel – Laufen. Sie hat mit 10'000 Motorfahrzeugen pro Tag und 320 Tramzügen nebst zahlreichen Velos eine erhebliche Belastung. Ein Grossteil ist Eigenverkehr der Stadt Reinach mit gegen 20'000 Einwohnern und einem überdurchschnittlichen Motorisierungsgrad. Unsere Bedenken gelten vorwiegend der Verkehrsabwicklung und der Verkehrssicherheit. Beides wird gegenüber dem heutigen auch nicht optimalen Zustand stark verschlechtert.

Gegenseitige Behinderungen: Im Bereich der Hauptstrasse gibt es etliche Verzweigungen mit Nebenstrassen und zahlreiche Ein/Ausfahrten von Parkmöglichkeiten. Jedes abbiegende und einparkende Fahrzeug würde das Tram und durchfahrende Autos behindern. Güterumschlag mit grösseren Fahrzeugen wie auch Unterhaltsarbeiten im Gleisbereich blockieren die Durchfahrt.

Gefährdung der Fussgänger: Fussgänger sollen im ganzen Bereich an beliebiger Stelle die Strasse überqueren können, weil Fussgängerstreifen entfallen (Tramgeleise). Wie dies in Spitzenzeiten, wo pro Richtung alle 4-5 Sekunden ein Auto und alle 3-4 Minuten ein 45 m langer Tramzug (ohne Geschwindigkeitsbegrenzung) durchfährt, gefahrlos auch für nicht spurtstarke Menschen möglich ist, muss man sich ernsthaft fragen.

Gefährdung der Velofahrer: Velofahrer auf dem Mischfahstreifen und neben Längsparkfeldern sind ebenfalls gefährdet.

Ungenügende Leistungsfähigkeit: Schliesslich erachten wir einen Kreisel mit Lichtsignalanlage für das Tram auf der Verzweigung Hauptstrasse/Bruggstrasse/Birsigtalstrasse als völlig untaugliches Mittel zur Verkehrsabwicklung. Es gibt genügend Beispiele für derartige Kreisel, die mit grossen Verkehrsmengen, kombiniert mit dem OeV auch ausserhalb der Spitzenzeiten nicht funktionieren und zu Rückstau führen (z.B. Dorenbachkreisel).

# VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

## Schlussbemerkungen

Das Konzept zeigt mit aller Deutlichkeit, dass zwischen Funktion und Form ein echter Zielkonflikt besteht und dieser eindeutig zu Gunsten der Form gelöst werden soll. Die Funktion ist unseres Erachtens viel zu stark beeinträchtigt und es sollte deshalb nach besseren Lösungen gesucht werden.

Nachdem es heute auf beiden Strassenseiten schon sehr grosszügige Fussgänger- und Begegnungsbereiche hat (zwischen 5 und 20 m!), ist es wohl kaum nötig, diese zu Lasten der Fahrbahn noch weiter auszudehnen.

Im übrigen könnte ein Blick ins Nachbardorf Aesch zeigen, wozu eine zu enge Fahrbahn führt. Häufig steht der Verkehr wegen irgendwelchen Behinderungen auf den schmalen Fahrbahnen und Velofahrer müssen in den Strassengraben oder auf das Trottoir ausweichen.

Im Sinne der obigen Ausführungen können wir die in Ihrem Schreiben vom 21. September gestellten Fragen wie folgt beantworten:

1. Im Prinzip ja, aber nicht mit untauglichen Mitteln.
2. Nein.
3. Ja, wenn es sich um wirklich entbehrbare Strassenflächen handelt.
4. Nein.
5. Dazu müssen sich betroffene Private äussern.

Basel/Birsfelden, 20. Oktober 2004