

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2025/49](#): «MFP-Kreisel mit kreuzungsfreier Unterführung – sicherer und leistungsfähiger»
2025/49

vom 18. August 2026

1. Text des Postulats

Am 30. Januar 2025 reichte Andreas Dürr das Postulat [2025/49](#) «MFP-Kreisel mit kreuzungsfreier Unterführung – sicherer und leistungsfähiger» ein, welches vom Landrat am 22. Mai 2025 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Ein funktionierender Kreiselverkehr bedingt die Einmündung gleichstarker Verkehrsströme, ansonsten führt es zu einer Blockade, insbesondere wenn der Hauptverkehrsstrom aus der nicht vortrittsberechtigten Strasse kommt. Genau dies ist aber der Fall im MFP Kreisel in Münchenstein. Die Hauptverkehrsrichtung dieses Kreisels läuft in Richtung West-Ost (Zubringer aus dem Leimental zur bzw. abends von der J18/Autobahn). Die weniger stark frequentierte Nord-Süd Verbindung von Reinach nach Basel bzw. umgekehrt führt zu sehr langen Staubildungen an den Einmündungen des Kreisels, insbesondere auf der Bruderholzstrasse von Bottmingen bzw. Muttenz.

Diese Situation führt auch zu gefährlichen Situationen für den Kreisel in Nord-Süd-Richtung kreuzenden Veloverkehr. Ein entsprechendes Postulat von Landrat Jan Kirchmayr zur Verbesserung des Veloverkehrs am MFP-Kreisel, insbesondere in nördlicher Richtung, (2022/419) wurde am 9. Februar 2023 stillschweigend überwiesen.

Mit einer Unterführung des West-Ost-Hauptverkehrsstromes könnten gleich zwei massive Verbesserungen geschaffen werden: Zum einen kann der Hauptverkehrsstrom aus dem Leimental kreuzungsfrei unterirdisch auf die J18/Autobahn abfliessen und zum andern könnte der dadurch stark entlastete Nord-Süd-Kreiselverkehr von Basel nach Reinach bzw. umgekehrt besser abgeführt und dadurch auch für die Velofahrer sicherer gestaltet werden.

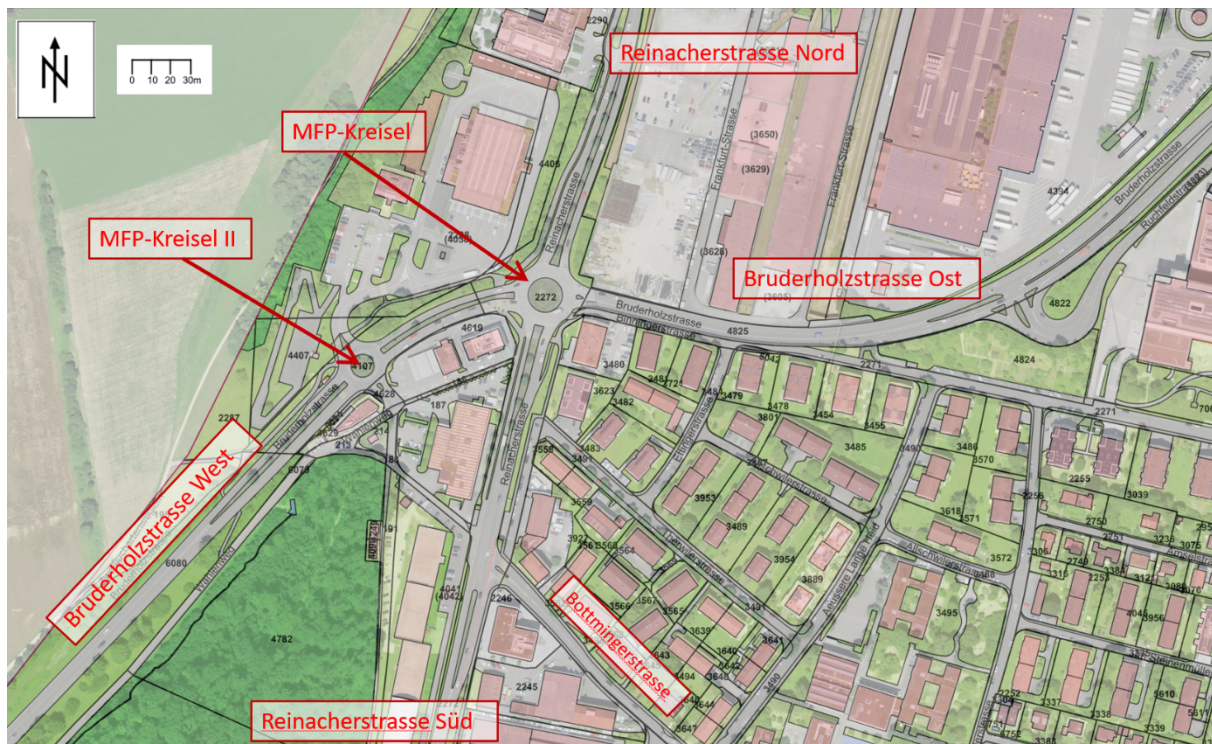
Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten, wie eine unterirdische Strassenführung des West-Ost-Verkehrs im MFP-Kreisel realisiert werden kann, um zum einen den Hauptverkehrsstrom unterirdisch kreuzungsfrei durch den Kreisel zu führen und andererseits auf der oberirdischen Verkehrsebene den Nord-Süd-Verkehr übersichtlicher und für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber auch für den Langsamverkehr, sicherer zu gestalten.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Der MFP-Kreisel ist ein stark belasteter Knoten. Gemäss [Verkehrsflussbericht 2023](#) weist er eine mangelhafte Verkehrsqualitätsstufe E auf. Zu beachten ist, dass bei der Beurteilung von Massnahmen für den Verkehrsfluss einzelne Knoten nicht für sich alleine betrachtet werden sollten, sondern auch die jeweils nächsten leistungsbestimmenden Knoten. Dazu ist in diesem Falle insbesondere der Kreisel Mitteldorf in Bottmingen zu beachten, der eine ungenügende Verkehrsqualitätsstufe F aufweist. Der OeV erleidet auf der Strecke MFP-Kreisel zum Mitteldorf-Kreisel über das Bruderholz in den Spitzenstunden regelmässig relevante Verspätungen.

Übersichtsplan mit den wichtigsten Strassenbezeichnungen:



2.1.1 Verkehrsbelastung Motorfahrzeugkreisel Münchenstein

Gemäss den Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2015 weisen die zu- bzw. abführenden Strassen zum MFP-Kreisel folgende Verkehrsbelastungen auf (DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr; SVA = Schwerververkehrsanteil):

Örtlichkeit	Zählung	DTV		2023	2024	2025	
		2015	SVA [%]				
Bruderholzstr.	Ost	21'700	-				
	West	18100	3%	18'594	18'369	18'402	3.3%
Reinacherstr.	Süd	9'500	-				
	Nord	12'700	2%	13'778	14'599	14'868	3.5%

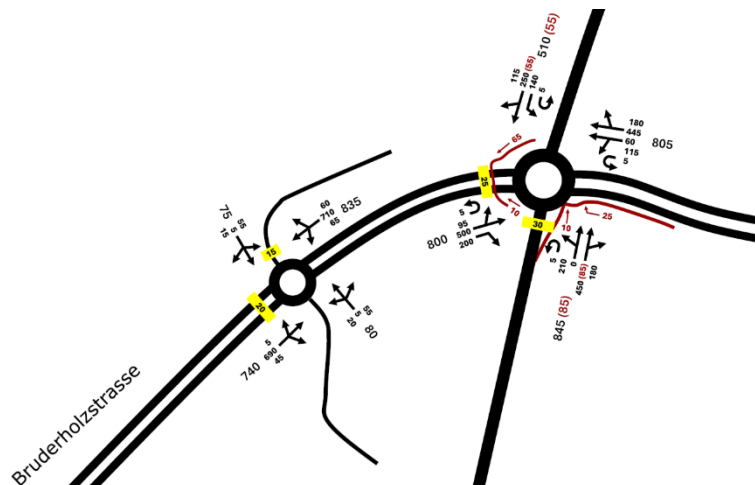
Eine umfassende Verkehrserhebung findet nur alle 5 Jahre statt; infolge Corona liegen aus dem Jahre 2020 keine belastbaren Verkehrszahlen vor. Die Ergebnisse aus dem Jahr 2025 für die umfassende Verkehrserhebung liegen noch nicht vor.

Sowohl in der Bruderholzstrasse West als auch in der Reinacherstrasse Nord befinden sich jedoch permanente Zählstellen; hier liegen die aktuellen Ergebnisse aus den Jahren 2023 bis 2025 vor. Die Zahlen liegen für die Bruderholzstrasse in einem ähnlichen Bereich wie im Jahr 2015. Auf der Reinacherstrasse sind die Zahlen um ca. 2000 Fahrzeuge gestiegen; infolge umliegender Baustellen waren die Zahlen in den vergangenen Jahren relativ stark schwankend; so sind wahrscheinlich auch die Zahlen 2025 noch durch die Baustelle am Knoten Dreispitz in Basel beeinflusst (Abschluss per 31.12.2025) und sind nach Abschluss dieser Baustelle wieder etwas tiefer.

Für die Frage, wieviel Verkehr sich in eine Unterführung für den Geradeausverkehr verlegen lässt, sind die einzelnen Knotenströme relevant; insbesondere die Geradeaus-Ströme. Vom 22. – 26. September 2025 wurden die einzelnen Knotenströme sowohl beim MFP-Kreisel als auch beim MFP-Kreisel II (Kreisel für die Zufahrt zur Motorfahrzeugprüfstation) in der Morgen -und Abendspitze ausgezählt und auf das Jahresmittel hochgerechnet:

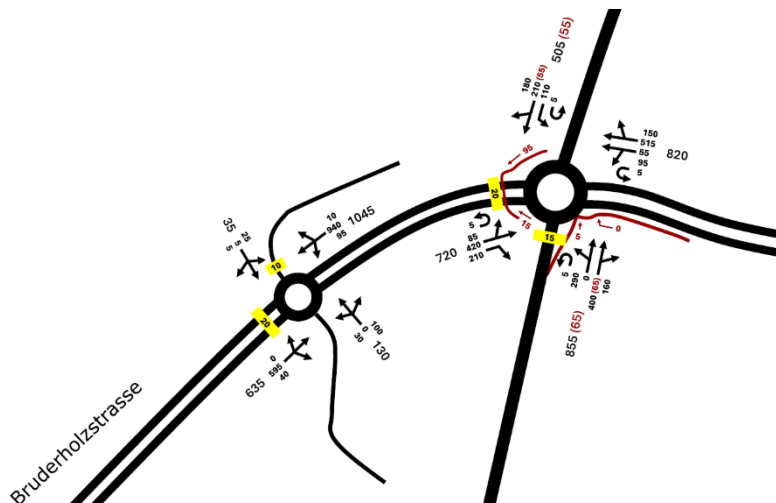
Jahresdurchschnitt Morgenspitze (07:15 -08:15) MFZ/h

(*Fahrradströme in Rot* / Schwerverkehrs-Anteil = 4.5 % / Gelbe Balken = FG über FG-Streifen)



Jahresdurchschnitt Abendspitze (16:30 -17:30) MFZ/h

(*Fahrradströme in Rot* / Schwerverkehrs-Anteil = 4.5 % / Gelbe Balken = FG über FG-Streifen)



Bei der Fragestellung einer einfachen Unterführung ohne unterirdische Verflechtungen oder Abzweiger sind die Geradeausströme relevant, da sie sich in eine Unterführung verlegen lassen.

		Morgenspitze			Abendspitze		
		Total Zufluss	Geradeaus	Anteil	Total Zufluss	Geradeaus	Anteil
		[MFZ/h]	[MFZ/h]	[%]	[MFZ/h]	[MFZ/h]	[%]
Bruderholzstr.	von A18	805	445	55%	820	515	63%
	von Bottm.	800	500	63%	720	420	58%
	Total	1605	945	59%	1540	935	61%
Reinacherstr.	von Reinach	845	450	53%	855	400	47%
	von Basel	510	250	49%	505	210	42%
	Total	1355	700	52%	1360	610	45%

Dabei zeigt sich, dass der Anteil des Verkehrs in den Spitzenstunden, der sich sowohl auf der Bruderholzstrasse als auch auf der Reinacherstrasse in eine Unterführung für den Geradeausverkehr verlegen lässt, ungefähr 50 % beträgt. Bei der Bruderholzstrasse wird die Zahl aber schlussendlich kleiner sein, da eine Unterführung in West-Ost-Richtung auch den MFP-Kreisel II unterfahren wird, so dass der Verkehr der sich hier eingliedert bzw. ausgliedert und den MFP-Kreisel geradeaus unterfährt, die Unterführung nicht benutzen kann.

2.1.2 Verkehrsbelastung Umfeld / grossräumig

Bei der Analyse des Umfelds ist primär zu betrachten, ob der Abfluss aus dem MFP-Kreisel gewährleistet ist oder in den Spitzenstunden allenfalls ein Rückstau vom nächsten Knoten bis in den Abflussbereich des MFP-Kreisels besteht bzw. sich der Rückstau beim nächsten Knoten so stark verlängert, dass die gewonnene Zeit bei diesem verlängerten Rückstau wieder verloren geht.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Knoten mit Verdacht auf eine beeinträchtigte Verkehrsqualität, wo deshalb in den vergangenen Jahren entsprechende Untersuchungen erfolgten (Quelle: [Bericht Verkehrsfluss 2024/25](#) ; Anhang 1). Der MFP-Kreisel ist der Knoten S25 (mit einer mangelhaften Verkehrsqualität).

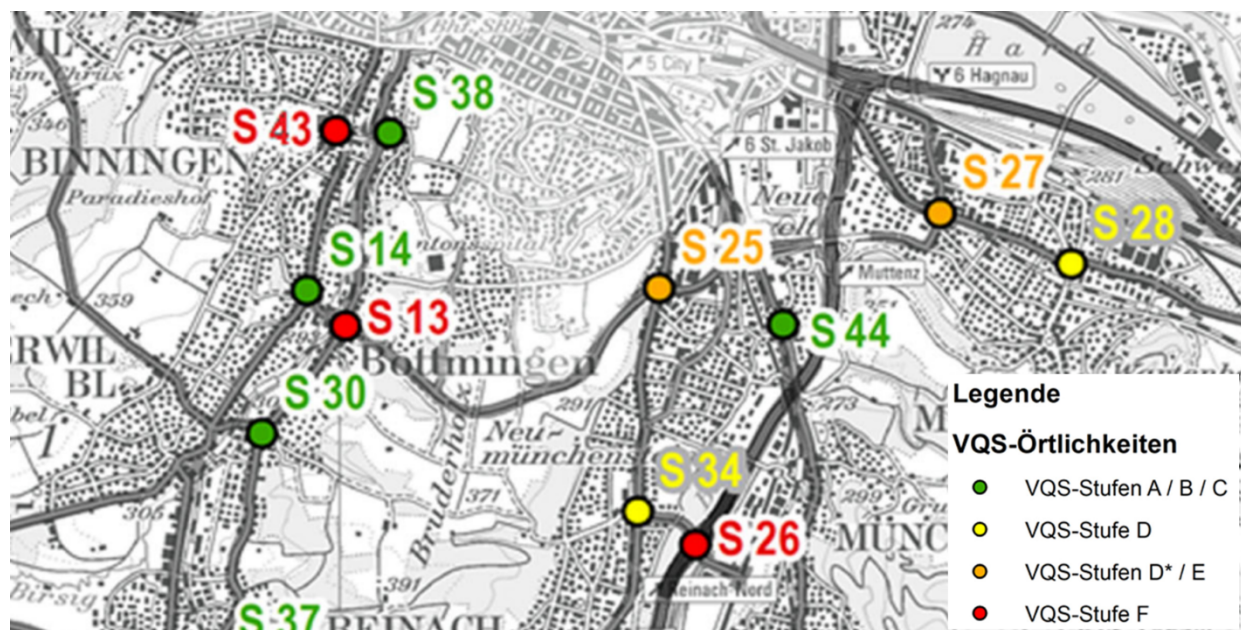
- Bruderholzstrasse; Abfluss Ri Bottmingen: Der Mitteldorf-Kreisel in Bottmingen weist eine ungenügende Verkehrsqualität F auf; es bildet sich regelmässig ein entsprechender Rückstau, der bis zu 1600 m lang sein kann (bis zur Überführung Predigerhofstrasse) und somit 50 % der Streckenlänge MFP-Kreisel – Mitteldorf Kreisel betragen kann. Dieser lange Rückstau führt zu stockendem Verkehr, der zeitweise zurück bis zum MFP-Kreisel reichen kann.
- Bruderholzstrasse; Abfluss Ri A18 / Muttenz: Der Abfluss ist im Regelfall gewährleistet, da der Rückstau der Nationalstrasse N2 nicht bis in den Einmündungsbereich der Bruderholzstrasse in die A2/A18 reicht. Das gleiche gilt für die Rennbahnkreuzung in Muttenz (Knoten S27; Verkehrsqualitätsstufe mangelhaft), deren Rückstau nicht bis in den Abflussbereich des MFP-Kreisels reicht.
Diese Betrachtungen haben keine Gültigkeit bei einem Ereignis auf der A2 bzw. A18; bei einem Ereignis ist der Abfluss auf die A18 stark gestört und führt zu einem Rückstau bis in den MFP-Kreisel. Dieser Fall wird aber bei den späteren Überlegungen nicht weiter betrachtet, da im Ereignisfall auf der A2 bzw. A18 eine Unterführung keinen Nutzen mehr bringt; dies aber auch nicht erwartet wird und solche Ereignisse mit grossräumigen Ereignissen letztlich selten auftreten.
- Reinacherstrasse; Abfluss Ri Basel: Der nächste leistungsbestimmende Knoten liegt in Basel; es ist der Knoten Leimgrubenweg / Reinacherstrasse bzw. Viertelkreis. Hier (und beim Dreispitzknoten) fanden in den vergangenen Jahren umfangreiche Bauarbeiten mit massgeblichen

Anpassungen bei den Knoten statt. Gemäss dem Bericht zur [Wirkungskontrolle](#) des Kantons Basel-Stadt vom 10. März 2025 zum Knoten «Viertelkreis» nahm die durchschnittliche Reisezeit (Reinacherstrasse Abschnitt Einmündung Jakobsholzerweg bis Krakauerweg) ab, die Median-Reisezeit hingegen zu; d. h. die Unterschiede sind klein. In diesem Bericht wurden keine Verkehrsqualitätsstufen aufgezeigt; es wurden jedoch die mittleren Geschwindigkeiten in der Morgen- und Abendspitze im Zulauf erfasst. In der Reinacherstrasse sind vor und nach der Umgestaltung kaum Veränderungen erkennbar; ca. 200 m vor dem Knoten Ri Basel beträgt die mittlere Geschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h; d. h. der eigentliche Rückstau vor dem Knoten ist im Mittel sowohl in der Abend- als auch Morgenspitze kürzer als 200 m. Dies bedeutet, dass der Abfluss aus dem MFP-Kreislauf in Richtung Basel wohl nur zeitweise leicht gestört ist.

- Reinacherstrasse; Abfluss Ri Reinach: Der nächste leistungsbestimmende Knoten ist der Knoten S34 (Basel-/ Sundgau-/ Fleischbachstrasse) mit einer annehmbaren VQS D. Der Abfluss in diese Richtung erfolgt im Regelfall flüssig und ungehindert.

Bei einer Verbesserung des Durchflusses durch den MFP-Kreislauf (mittels einer Unterführung) ist dem Abfluss die notwendige Beachtung zu schenken – ist er in genügendem Masse gewährleistet? Insbesondere Richtung Bottmingen ist dies heute ungenügend der Fall; in Richtung Basel scheint er gewährleistet zu sein. In Richtung A18 bzw. Muttenz ist im Rahmen der weiteren Untersuchungen (siehe Kap. 2.4 Fazit) bzw. als Grundlage dafür der Abfluss genauer zu betrachten und zu untersuchen; dies muss ebenfalls in Richtung Basel erfolgen.

Abbildung: Stauverdachtsstellen mit ermittelter Verkehrsqualitätsstufe VQS :
(Quelle: Bericht Verkehrsfluss 2024/25)

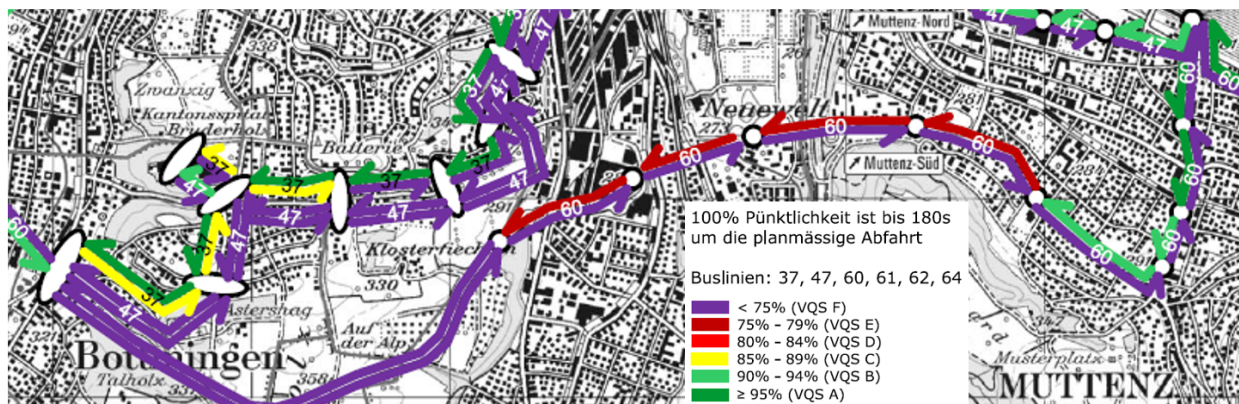


2.1.3 Fahrplanstabilität ÖV

Im Rahmen der Untersuchungen zur Fahrplanstabilität verschiedener Buslinien wurde auch die Linie 60 untersucht, die von Muttenz via Bruderholzstrasse nach Bottmingen verkehrt. Im Zulauf zum Kreislauf MFP gibt es aus drei Richtungen zulaufende Busspuren. Dadurch ist der ÖV in geringerem Ausmass vom Stau direkt beim Kreislauf MFP betroffen.

Bus: Verkehrsqualitätsstufen; Betrachtung Pünktlichkeit (Daten 2016; Abendspitze)

Leseart: VQS F bedeutet, dass mehr als 25 % der Kurse um 3 Min (oder mehr) verspätet unterwegs sind bzw. um mehr als 3 Min zu spät von der betrachteten Haltestelle wegfahren.



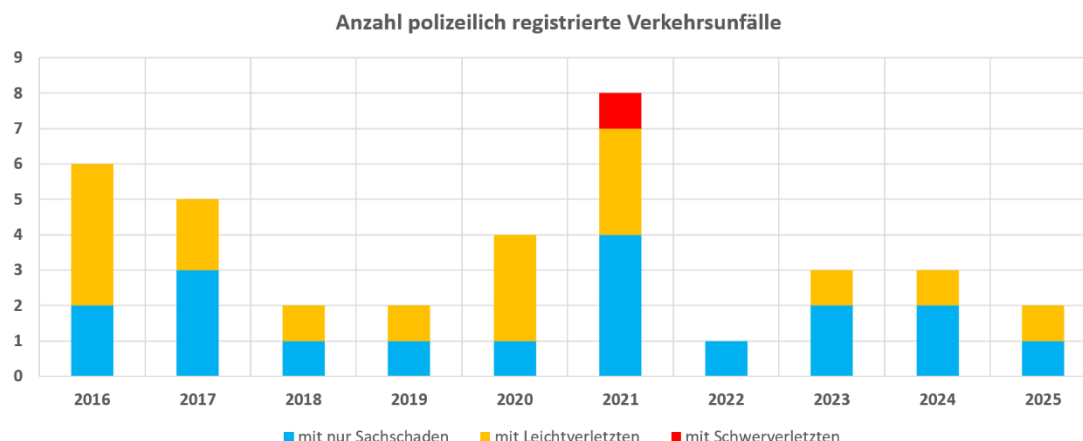
Die Verkehrsqualitätsstufe bzw. Fahrplanstabilität des Busses zwischen Muttentz und Bottmingen ist ungenügend; ein Indiz, dass dies auch für den MIV zutreffen kann. Eine Analyse der Verluste der Buslinie 60 zeigt z.B., dass in der Abendspitze zwischen dem MFP-Kreisel und dem Mitteldorf-Kreisel im Mittel eine Minute Fahrzeit verloren geht; 15 % der Kurse erleiden sogar eine Fahrzeitverlängerung von ca. 2 ½ Minuten oder mehr. Da Richtung Bottmingen keine Busspur besteht, trifft dies analog auf den MIV zu.

Diese Erkenntnis gilt es bei der Beurteilung der Wirksamkeit einer Unterführung beim MFP-Kreisel zu berücksichtigen: Wird dadurch die Reisezeit verkürzt oder verlängert sich Richtung Bottmingen der Stau vor dem Mitteldorf-Kreisel entsprechend, so dass sich keine oder nur eine minimale Verkürzung der Reisezeit in Richtung Bottmingen ergibt?

In Richtung Muttentz ist die Situation nicht so ausgeprägt; der Bus erleidet auf dem Streckenabschnitt ab MFP-Kreisel in Richtung Muttentz kaum Verspätungen; sowohl in der Morgen- als auch Abendspitze). In diese Richtung besteht eine Busspur; diese beginnt aber erst ca. 350 m nach dem MFP-Kreisel.

2.1.4 Unfallgeschehen

In den letzten 10 Jahren wurden beim Kreisel Reinacherstrasse / Bruderholzstrasse 36 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Bei der Hälfte (18) der Verkehrsunfälle wurden Personen verletzt, wobei nur eine schwerverletzte Person zu beklagen ist. Bei 5 Verkehrsunfällen war ein Fahrrad beteiligt, bei 10 Verkehrsunfällen ein Motorrad. Die meisten Verkehrsunfälle wurden beim Einbiegen (11) und bei der Ausfahrt aus dem Kreisel (10) verursacht. Drei Verkehrsunfälle wurden beim "Überholen" auf der überbreiten Kreisfahrbahn verursacht.



Mit einer Unterführung; d. h. einer Entflechtung wird das Konfliktpotential reduziert, da sich der Verkehr im Knotenbereich und damit die Verflechtungs- und Kreuzungsvorgänge deutlich reduzieren. Insbesondere kann der Kreisel dann voraussichtlich redimensioniert, d. h. die überbreite Kreisfahrbahn durch eine «normale» Kreisfahrbahn mit erhöhtem Innenring (allenfalls mit ergänzenden Bypässen für den rechtsabbiegenden Verkehr) ersetzt werden. Dadurch lassen sich die Verkehrsunfälle beim Überholen auf der Kreisfahrbahn sowie bei der Ausfahrt aus dem Kreisel weitgehend eliminieren.

Lange Zeit war der Kreisel ein Unfallschwerpunkt. Durch verschiedene, teilweise kleinere Anpassungen (z.B. Velobypass auf Westast, Markierung eines «unechten» Bypasses an der Kreiselausfahrt Süd) konnte die Verkehrssicherheit in den letzten Jahren verbessert werden. In den letzten 4 Jahren (2022-2025) wurden noch 3 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten polizeilich registriert. Aus diesem Grund erscheint der Kreisel seit 2024 nicht mehr als Unfallschwerpunkt. Dennoch wird der Kreisel vom Tiefbauamt sowie der Polizei weiterhin beobachtet. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden laufend geprüft und wenn möglich auch umgesetzt.

Ein weiterer Punkt ist, wie unsicher ein Knoten unabhängig vom Unfallgeschehen eingeschätzt wird (subjektive Sicherheit) und deshalb allenfalls gemieden wird. Dies trifft insbesondere auf die Velofahrenden zu; eine überbreite, meist (versetzt) zweispurig befahrene Kreisfahrbahn wie beim MFP-Kreisel ist für Velofahrende anspruchsvoll.

Unter diesen Vorzeichen wurde ein entsprechendes Postulat von Landrat Jan Kirchmayr zur Verbesserung des Veloverkehrs am MFP-Kreisel ([2022/419](#)), insbesondere in nördlicher Richtung, am 9. Februar 2023 vom Landrat stillschweigend überwiesen (siehe Kapitel 2.5).

Eine Entflechtung für sich wird kaum eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bringen. Sie kann sogar das Gegenteil zu Folge haben, wenn durch die geringere Verkehrsmenge der Knoten mit einer höheren Geschwindigkeit befahren wird. Eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit wird vor allem mit einer Redimensionierung des Knotens erreicht, die mit der Realisierung einer Unterführung geprüft und wenn möglich umgesetzt wird.

2.2. Projekte im Umfeld

2.2.1 Velounterführung

In der Birsstadt sind zwei Velovorzugsrouten von Aesch nach Basel vorgesehen (VVR Birsstadt Ost und West), die mit hoher Priorität vorangetrieben werden sollen. Eine entsprechende Vorlage für eine Ausgabenbewilligung für die Projektierung ([2025/569](#)) wurde vom Regierungsrat am 3. Dezember 2025 an den Landrat überwiesen und am 25. Juni 2026 vom Landrat mit grossem Mehr beschlossen.

Die VVR Birsstadt West führt entlang der Reinacherstrasse über den Motorfahrzeugkreisel. Um den MFP-Kreisel sicher und flüssig queren zu können, müssen die Velos hier vom MIV entflechtet werden. Aufgrund des hohen Strassenverkehrsaufkommens im Knoten ist mittelfristig eine Entflechtung zumindest auf den Hauptrichtungen MIV und Velo anzustreben. Mit der Einrichtung der Velovorzugsroute wird sich auch das Veloverkehrsaufkommen deutlich erhöhen, was die Notwendigkeit der Entflechtung der kritischen Ströme zusätzlich erhöht. Entsprechende detaillierte Untersuchungen sind im Rahmen der Projektierung für die Velovorzugsrouten vorgesehen; im Vordergrund steht dabei eine Velounterführung auf der Achse Reinacherstrasse in Richtung Nord-Süd (und umgekehrt).

2.2.2 Tram Dreispitz

Gemäss dem [Kantonalen Richtplan \(Version Juli 2025\)](#) soll zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichen Verkehr der Dreispitz ans Tramnetz und zugleich an die Quartiere angebunden werden. Mit einer neuen Tramstrecke entlang der Achse Reinacherstrasse kann das Tram ab dem Viertelkreis (Kanton BS) bis in den Dreispitz Süd das Entwicklungsgebiet auch auf der

westlichen Seite erschliessen. Die allfällige Realisierung ist erst langfristig (> 15 Jahre) vorgesehen. Dieses Tram ist sowohl mit einer Velounterführung als auch mit einer allfälligen MIV-Unterführung Süd-Nord zu koordinieren. Da die genaue Tramführung noch nicht festgelegt ist, wurde noch nicht näher untersucht, ob ein Tramtrasse entlang der Reinacherstrasse und ein Rampenbauwerk für eine MIV-Unterführung Süd-Nord aus Platzgründen machbar sind.

In der Südspitze des Dreispitzareals im Arfa-Areal ist ein möglicher Ort der Tramwendeschlaufe. Hier wird im Detail zu prüfen sein, ob Konflikte bzgl. Platzbeanspruchung zwischen einer Tramwendeschlaufe und einer Ost-West- Unterführung bzw. den Ein- / Ausfahrtsrampen bestehen und wie diese koordiniert werden können.

2.2.3 Strassenprojekte (Südumfahrung / Umfahrung Allschwil / Stadtnahe Tangente)

Im näheren und weiteren Umfeld bestehen verschiedene Ideen für Strassenprojekte, die teilweise den MFP-Kreisel und die Bruderholzstrasse direkt betreffen oder allenfalls eine Auswirkung durch eine entsprechende Verkehrsverlagerung haben und zu einer Verkehrsabnahme (oder Zunahme) auf dem MFP-Kreisel führen können.

- **Formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd»:**
Mit der am 3. Juli 2025 eingereichten, formulierten Gesetzesinitiative „Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd“ verlangen insgesamt 1'534 Stimmberechtigte die Erarbeitung und Realisierung eines Projekts für eine Verbindung der Wirtschaftsräume Liestal und Arlesheim/Reinach mittels einer südlichen Umfahrungsstrasse. Gemäss Initiativtext soll sie so konzipiert werden, dass sie an die geplante Umfahrung Allschwil angebunden werden kann (siehe auch Vorlage des Regierungsrates (Ablehnung) vom 23. Juni 2026; LRV [2025/558](#))
- **Umfahrung Allschwil / stadtnahe Tangente**
Nach der vorgesehenen Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil (frühestens in Betrieb ab 2036) ist der nächste Schritt die Projektierung und Realisierung der Umfahrung Allschwil gemäss Strassengesetz BL; §43c. Dabei wird sich die Frage stellen, ob die Umfahrung Allschwil als stadtnahe Tangente weitergeführt werden soll und so eine Verbindung zur A18 bzw. A2 entsteht. Entsprechende Planungen wurden im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental - Birseck – Allschwil (ELBA) verfolgt (siehe LRV [2015/005](#)).

2.3. Lösungsansätze

Das Postulat fordert klar die Prüfung einer Unterführung in West-Ost-Richtung; d. h. eine Unterquerung des MFP-Kreisels für den Geradeausverkehr auf der Bruderholzstrasse. Wie in Kap. 2.1.1 aufgezeigt, weist aber auch der Geradeausverkehr auf der Reinacherstrasse hohe Verkehrszahlen auf und eine Unterführung für diesen Verkehr führt ebenfalls zu einer starken oberirdischen Entlastung. Neben der reinen Entlastungswirkung sind weitere Kriterien wie Kompatibilität mit weiteren Projekten; Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr, Gewährleistung des Abflusses, Kosten, städtebauliche Verträglichkeit etc. zu beachten.

Im Rahmen der Beantwortung des Postulates, d.h. innert der Frist eines Jahres sind keine vertiefenden Studien möglich. Somit wurden erste Grundlagen zusammengetragen und eine erste Auslegeordnung erarbeitet; insbesondere welche weiteren Lösungsvarianten sich anbieten und welche Kriterien und Randbedingungen bei einer Zweckmässigkeitsprüfung, bei der Variantenwahl und der Erarbeitung einer definitiven Variante zu beachten sind. In diesem Sinne stellen die erfolgten Arbeiten noch keine Machbarkeitsstudie (oder Zweckmässigkeitsprüfung) dar; d.h. die vorgestellten Lösungsansätze erscheinen als baulich machbar, nachgewiesen ist dies aber noch nicht.

2.3.1 Grundlagen einer Unterführung bzw. kurzen Tunnels

Um die Dimension und die Kosten einer Unterführung bzw. eines Tunnels abschätzen zu können, wird von folgenden Projektierungsgrundlagen ausgegangen:

- Zugelassene Fahrzeuge: MIV inkl. Schwerverkehr; keine Velos, Mofas etc.
- Zwei Fahrspuren ohne Pannestreifen; Breite Fahrspuren 4,0 m (→ einseitige Instandsetzung möglich); minimal 3,75 m.
- Lichte Höhe 4,50 m; Überdeckung (z.B. unter Kreisel): 1,50 m
- Projektierungsgeschwindigkeit = 60 km/h für eine UF Bruderholzstrasse / 50 km/h für eine UF Reinacherstrasse (→ vertikale Ausrundungsradien)
- Gefälle Rampen: Regelfall 6 %; maximal 8-9 %
- Tunnellüftung: ohne Lüftung; nur natürliche Lüftung. Bei einer Länge ab 500 m ist zu prüfen, ob eine Lüftung mit Strahlventilatoren notwendig ist; bei einer Länge ab 800 m ob zusätzlich eine Absaugung (für den Ereignisfall) vorzusehen ist (gemäss ASTRA-Richtlinie «[Lüftung der Strassentunnel; Ausgabe 2021](#)»).
- Fluchtwege: Ab einer Länge von ca. 600 m sind vertikale oder horizontale Fluchtwege vorzusehen mit einem max. Abstand von 300 m.

Auf Grundlage dieser Parameter ergeben in etwa folgende minimale Dimensionen:

- Rampen:
 - Länge: mind. ca. 120 m (6 m Höhendifferenz bei 6 % Steigung = 100 m + Ausrundung)
 - Breite (nur MIV): ca. 10 m (8 m Fahrstreifen + sertl. je 1 m für Stützbauwerke / Bankett); minimal 8,50 m
 - Breite total inkl. parallelen lokalen Fahrstreifen: 17 m (ohne Velostreifen) bzw. 19,6 m (inkl. Velostreifen bei lokaler Fahrspur); im Minimum: 15,5 m (ohne Velostreifen bzw. 17,5 m (inkl. Velostreifen bei lokaler Fahrspur).
- Unterführung Kreisel: mind. ca. 60 – 100 m (Unterführung Kreisel + notwendige Verlängerung zur Heranführung der Abfluss- und Zulaufspur an den Kreisel)

2.3.2 Städtebauliche Aspekte

Die städtebaulichen Aspekte einer Unterführung wurden noch nicht näher betrachtet; diese sind im Rahmen der weitergehenden Beurteilung und im Rahmen eines Variantenvergleichs zwingend mit der gebührenden Gewichtung zu beachten. Allenfalls müssen dann einzelne Lösungen aus städtebaulichen Gründen auch als nicht machbar eingestuft werden.

Die offenen Ein- und Ausfahrtsrampen mit einer Länge von mind. 100 m bilden jeweils ein stark zerschneidendes Element im besiedelten Raum. In Siedlungsgebieten ist die Vernetzung der verschiedenen Siedlungseinheiten insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Anliegen, das viel zur Siedlungsqualität beiträgt. Dabei wirken nicht nur die Rampen als «Graben» zerschneidend, sondern die Breite der Verkehrsfläche mit den Rampen und seitlichen lokalen Verkehrspuren; inkl. Velospuren und Trottoirs. Die Breite dieser Verkehrsfläche kann ca. 16 – 23 m betragen.

In diesem Sinne wurde auch noch nicht beurteilt, welche Lösungen mit den städtebaulichen Zielen der Gemeinde Münchenstein am besten kompatibel sind; so will z.B. die Gemeinde Münchenstein das Dreispitzareal und das Lange Heid Quartier besser vernetzen (über die Bruderholzstrasse Ost).

Aus städtebaulichen Aspekten wurden auch keine Brückenlösungen ins Auge gefasst, obwohl sie z.B. bzgl. Vernetzung der Quartiere eher Vorteile hätten. Aber aus visuellen und ästhetischen Aspekten wie auch bzgl. Lärm weisen Brücken im Siedlungsraum für den MIV grosse Nachteile auf bzw. bestehen grosse Vorbehalte; deshalb wurden Brückenlösungen nicht in Betracht gezogen.

2.3.3 Unterführung Bruderholzstrasse / Tunnel Ost – West

Eine Unterführung Ost -West taucht zwischen dem Tunnel Lange Heid und dem MFP-Kreisel ab. Die Steigung der Bruderholzstrasse beträgt in diesem Bereich ca. 2 %; d.h. die minimale Rampenlänge verkürzt sich etwas auf ca. 100 m. Die Distanz zwischen dem MFP-Kreisel und dem MFP-Kreisel II beträgt ca. 120 m und ist somit zu kurz, damit die Unterführung des MFP-Kreisels vor diesem Kreisel wieder an die Oberfläche geführt werden kann und sich der Verkehr in den Kreisel eingliedern kann. Der MFP-Kreisel II muss somit mit der Unterführung ebenfalls unterfahren werden. Anschliessend kann der Verkehr in der Bruderholzstrasse wieder an die Oberfläche geführt werden. Die Bruderholzstrasse weist ab dem MFP – Kreisel II Richtung Bottmingen eine Steigung von ca. 5 % auf; deshalb muss ein steileres Rampengefälle als 6 % gewählt werden. Mit 6 % würde die Rampenlänge bis zu 600 m betragen. Es wird eine Steigung von 7,5 % gewählt; dies ergibt inkl. Ausrundungen eine Länge von ca. 240 m.

Damit ergibt sich eine minimale Gesamtlänge der Unterführung inkl. Rampen wie folgt:

- Rampe Ost; offen: mind. ca 100 m
- Unterführung unter den zwei Kreisel: mind. ca. 220 m
- Rampe West; offen: ca. 240 m
- Gesamtlänge: ca. 560 m (ohne Verflechtungsbereiche vor / nach den Rampen).

Wenn neben dieser MIV-Unterführung Ost-West für die Velos eine Unterführung in Richtung Süd-Nord unter der Reinacherstrasse wie vorgesehen erstellt werden soll, sind diese zwei Bauwerke zu koordinieren. Der MFP-Kreisel weist auch mit einer Unterführung Ost-West ein hohes Verkehrsaufkommen auf und wird in der Reinacherstrasse im Zulauf weiterhin zwei Spuren aufweisen und ist damit für Velofahrende unattraktiv und risikobehaftet. Ein Velotunnel wird aus heutiger Sicht auch mit einer MIV-Unterführung Ost-West weiterhin notwendig sein.

Dies bedeutet, dass die MIV-Unterführung auch den Velotunnel unterqueren muss; d.h. statt ca. 6 m muss die MIV-Unterführung den MFP-Kreisel in einer Tiefe von ca. 9-10 m unterqueren.

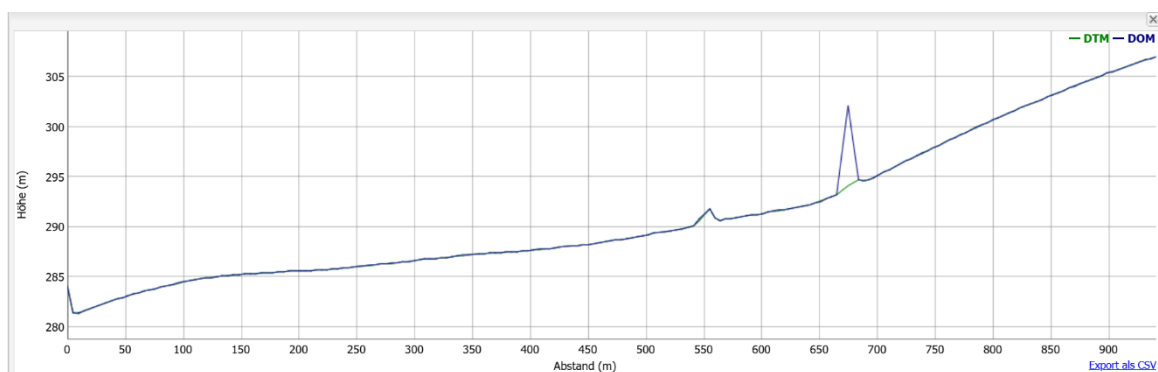
Damit ergibt sich eine minimale Gesamtlänge der Unterführung wie folgt:

- Rampe Ost; offen: mind. ca. 150 m
- Unterführung unter den zwei Kreisel: mind. ca. 250 m
- Rampe West; offen: ca. 240 m
- Gesamtlänge: ca. 640 m (ohne Verflechtungsbereiche vor / nach den Rampen).

Zwischen den zwei Kreiseln kann die Unterführung bereits um ca. 3 m ansteigen, so dass der MFP-Kreisel II mit ca. 6-7 m unterquert werden kann und sich die Rampenlänge West nicht wesentlich verlängert.

Längenprofil Bruderholzstrasse bestehend Ost – West:

(Ausgang Lange Heid–Tunnel: bei 3 m / MFP-Kreisel (Mitte; kleiner Peak); 552 m / MFP-Kreisel II (Mitte; grosser Peak): 675 m)



Neben dieser Lösung ist eine Lösung für die Rampe Ost mit einem minimalen Gefälle denkbar und zu betrachten, ca. 100 m nach dem Lange Heid Tunnel werden die Fahrspuren, die in die Unterführung führen in der Mitte separiert und können so mit einem kleineren Gefälle in die Unterführung bzw. den Tunnel unter den MFP-Kreisel geführt werden. Die Rampenlänge Ost verlängert sich dadurch auf ca. 210 m; die Länge der Unterführung bzw. des Tunnels verlängert sich auf ca. 520 m.

Im Rahmen der weiteren Untersuchungen kann diese Variante aus baulicher Sicht noch optimiert werden, was zu einem kürzeren Tunnel mit einer kürzeren offenen Rampe Ost und somit auch zu tieferen Kosten führen kann.

Die Kosten der Variante mit einem Velotunnel mit einer Länge von total ca. 970 m betragen grob geschätzt ca. 230 Mio. Franken (Genauigkeit ca. +/- 50 %). Wenn kein Velotunnel erstellt wird, reduzieren sich diese Kosten als Folge der kürzeren Länge und der weniger tiefen Baugrube um ca. 10-20 %.

Gemäss ASTRA-Richtlinien ist bei Tunnels mit einer Länge ab 500 m eine Lüftung mit Strahlventilatoren zu prüfen. Es wird hier aber davon ausgegangen, dass der Tunnel in seiner Länge bzw. Ausgestaltung so optimiert werden kann, dass keine Lüftung notwendig ist; entsprechend ist auch in den Kosten keine Lüftung einberechnet.

2.3.4 Unterführung Reinacherstrasse Tunnel Süd - Nord

Das Gefälle der Reinacherstrasse ist sowohl nördlich als auch südlich des MFP-Kreisels minimal, so dass aus geometrischen Gründen das Bauwerk mit der minimalen Länge von ca. 350 m erstellt werden könnte:

- Rampe Süd; offen: ca. 120 m
- Unterführung unter dem MFP-Kreisel: ca. 80 – 100 m
- Rampe West; offen: ca. 140 m
- Gesamtlänge: ca. 350 m (ohne Verflechtungsbereiche vor / nach den Rampen).

Wegen der Lage der Einmündung der Bottmingerstrasse muss die Unterführung in Richtung Süd aber verlängert werden und muss diese Einmündung unterfahren werden. Dies führt zu folgenden Längen:

- Rampe Süd; offen: ca. 125 m
- Unterführung unter dem MFP-Kreisel: ca. 325 m
- Rampe West; offen: ca. 140 m
- Gesamtlänge: ca. 590 m (ohne Verflechtungsbereiche vor / nach den Rampen).

Mit einer Länge von 325 m benötigt dieser Tunnel keine Lüftung.

Die Kosten dieser Variante mit einer Gesamtlänge von ca. 590 m betragen grob geschätzt ca. 140 Mio. Franken (Genauigkeit ca. +/- 50 %).

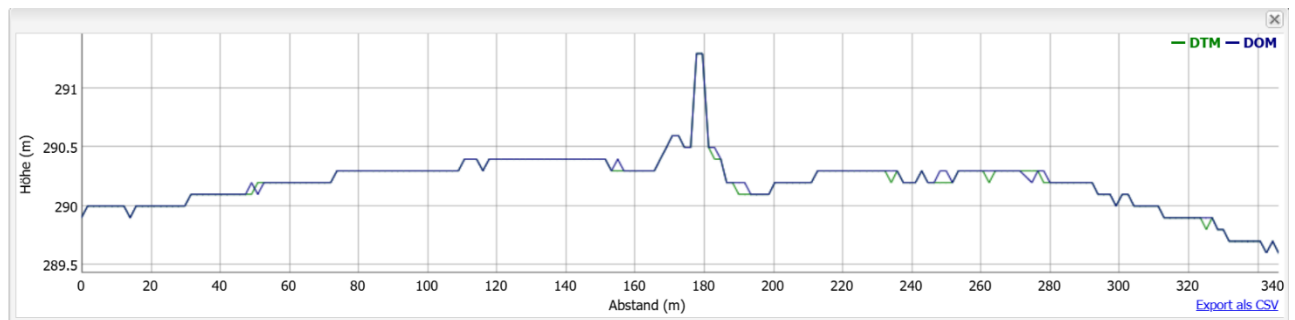
Auch mit dieser Variante der Unterführung ist der Velotunnel für eine sichere und attraktive Veloführung notwendig. Die Reinacherstrasse wird zwar nur noch eine einstreifige Zufahrt in den Kreisel aufweisen; der Veloverkehr muss aber weiterhin den starken Ost-West – Strom des MIV's kreuzen, was hohe Gefahrenmomente in sich birgt und den Verkehrsfluss des MIV's behindert.

Der Bau der zwei Unterführungen Süd -Nord für den MIV und die Velos muss koordiniert werden; am einfachsten wäre wohl der Bau einer kombinierten Unterführung, bei der die Velos seitlich pro Fahrspur auf einem abgetrennten, erhöhten Radweg geführt werden. Allerdings ergibt dies ein sehr breites Rampenbauwerk (ca. 12 -13 m) und es ist offen, ob eine akzeptable Lösung dafür im

bestehenden Raum gefunden werden kann. Zudem müssen die Velofahrenden bei innen liegenden Rampen die lokale Fahrspur des MIV überqueren, die zum Kreisel führt, was bzgl. Verkehrssicherheit kritisch ist. Wie eine Kombination, baulich (kombinierte Unterführung MIV / Velo oder innenliegende MIV-Unterführung mit 2 aussenliegenden Velounterführungen) wie auch in zeitlicher Abfolge am einfachsten und effizientesten zu möglichst geringen Kosten erfolgen sollte, muss in weiteren Untersuchungen detailliert erarbeitet werden. Bzgl. baulicher Ausgestaltung ergeben sich z.B. folgende Varianten:

- Kombinierte Unterführung MIV / Velo mit innenliegenden Rampen
- MIV-Unterführung mit innenliegenden Rampen / Zwei einzelne Velounterführungen mit aussenliegenden Rampen
- Kombinierte Unterführung MIV/Velo mit innenliegenden Rampen für den MIV / an den Aussenrand führenden Rampen fürs Velo
- Lange MIV-Unterführung in der Reinacherstrasse Süd, um Einmündung Bottmingerstrasse nicht zu tangieren etc. mit zwei kurzen aussen liegenden Velo-Unterführungen.

Längenprofil Reinacherstrasse bestehend Süd – Nord:
(MFP-Kreisel (Mitte; Peak); bei ca. 179 m)



Wo genau die Rampen die Oberfläche erreichen sollen, um eine sichere und effiziente Verflechtung (bzw. Entflechtung) des lokalen oberirdischen Verkehrs mit (bzw. von) dem Verkehr aus der Unterführung zu gewährleisten, konnte im Rahmen dieser Abklärungen noch nicht im Detail geprüft werden. Dies könnte eine längere Unterführung erfordern (bei weiter entfernter Verflechtung vom Kreisel) oder kürzere; d.h. steilere Rampen wie 6 %, wenn die Verflechtung näher beim Kreisel liegen muss, um die Einmündung Bottmingerstrasse nicht unterfahren zu müssen.

2.3.5 Kosten

Um eine Grössenordnung zu kennen, wurden die zu erwartenden Kosten grob auf eine einfache Art und Weise auf der Basis bestehender Kostenschätzungen analoger Bauwerke ermittelt. Die Kosten wurden in einem ersten Schritt ermittelt, wie wenn der Bau der Infrastrukturobjekte «auf der grünen Wiese» erfolgen würde; d.h. ohne Berücksichtigung der provisorischen Verkehrsführungen und weiteren Bauprovisorien, dem notwendigen Umlegen von Werkleitungen etc. Diese Kosten wurden in einem zweiten Schritt auf Basis der reinen Baukosten als grober Zuschlag von ca. 20 % einberechnet; eine eigentliche Schätzung auf Basis von Einheitspreisen oder ähnlichem ist auf der vorliegenden Faktenlage nicht möglich.

Weitere Unbekannte sind die geotechnischen Verhältnisse bzw. der Baugrund, das genaue Bauverfahren etc., so dass die Kostengenauigkeit ca. +/- 50 % beträgt.

2.3.6 Grobe Beurteilung der zwei Unterführungsvarianten:

Vergleich einzelner relevanter Fakten:

Parameter:	Variante	
	Ost – West (Bruderholzstr.)	Süd-Nord (Reinacherstr.)
Länge total	970 m	590 m
Länge Unterführung	520 m	330 m
Kosten [CHF]	230 Mio.	140 Mio.
Verkehr MSP [MFZ/h]	945	700
Verkehr ASP [MFZ/h]	935	610
Synergie mit Velo-UF	Nein	Ja
Konflikt mit Tram Dreispitz	evtl.	eher Ja
Abfluss gewährleistet	fraglich	eher Ja
Städtebauliche Wirkung	offen	offen

Der Vergleich zeigt, dass eine Unterführung Ost – West auf den ersten Blick für den MIV den grösseren Nutzen bringt, da sie in den Spitzenstunden mehr Verkehr in die Unterführung verlagert. Die Kosten sind allerdings eher höher, so dass das Kosten-Nutzen Verhältnis eher schlechter ist als bei der Variante Süd – Nord. Zudem ist zu beachten, dass der Nutzen auch davon abhängt, wie gut der Abfluss funktioniert bzw. ob die gewonnene Zeit beim MFP-Kreisel wegen eines grösseren Rückstaus beim nächsten Knoten wieder verloren geht. Hier weist die Variante Süd – Nord ebenfalls eher Vorteile auf. Diesem Aspekt ist in vertiefenden Untersuchungen (Zählungen / grossräumige Untersuchungen und Simulationen) speziell Beachtung zu schenken.

Anzufügen ist ebenfalls, dass die Betrachtungen auf dem aktuellen Verkehrsgefüge erfolgten – ohne Verkehrsverlagerungen. Wenn mit einer Unterführung beim MFP-Kreisel die Reisezeiten für bestimmte Strecken tatsächlich verkürzt werden, ist auch mit (voraussichtlich) eher kleinen Verkehrsverlagerungen zu rechnen. Darüber hinaus befindet sich der MFP-Kreisel in einem sich dynamisch verändernden Umfeld, was Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben wird.

Ein wichtiger Punkt ist auch die Wirkung einer solchen Lösung auf die Fahrplanstabilität des OeV. Die Rampenbauwerke beanspruchen Platz, so dass in diesen Abschnitten zukünftig kaum mehr Busspuren angeordnet werden können. Dies ist wahrscheinlich weniger gravierend, da der Verkehr beim MFP Kreisel selbst ja verflüssigt werden soll. Es besteht aber die Gefahr, dass sich der Stau an Örtlichkeiten verschiebt bzw. verschärft, wo es keine Busspuren gibt, so dass dadurch mit einer Verschlechterung der Situation für den ÖV zu rechnen ist, welche bereits heute ungenügend ist. Zur Beurteilung einer Unterführungslösung ist deshalb im Rahmen der weiteren Untersuchung (Zweckmässigkeit) die Reisezeit [Personenminuten] aller Verkehrsteilnehmenden (MIV und OeV) zu betrachten.

Eine Unterführung Süd – Nord könnte wahrscheinlich schneller realisiert werden, da sie eher günstiger ist und am sinnvollsten zusammen mit einer Velounterführung realisiert werden könnte; d. h. die Interessenslage der Velo- und Autofahrenden geht in die gleiche Richtung. Die bauliche Machbarkeit beider Unterführungen nebeneinander müsste dabei noch genauer geprüft werden.

Ein Entscheid, welche der zwei Grundvarianten weiter zu verfolgen ist, kann auf dieser Basis nicht erfolgen; es zeigt aber auf, dass in den weitergehenden Untersuchungen beide Grundvarianten betrachtet werden müssen.

Die vorliegenden Untersuchungen entsprechen auch keiner baulichen Machbarkeitsstudie; es ist also noch offen, ob wirklich beide Varianten der Unterführung machbar sind. Ebenso ist es auf Grund der bisherigen Abklärungen offen, ob eine Unterführung zweckmässig ist. Entscheidend bzgl. den einzelnen Varianten wird auch sein, welche städtebaulich eine höhere Verträglichkeit aufweist und bei welcher Variante wieviel Landerwerb notwendig ist und ob der notwendige Landerwerb zwingend notwendig und vertretbar ist. Gemäss den bisherigen Betrachtungen ergaben sich aber keine eindeutigen Gründe, die gegen eine Machbarkeit einer der zwei Varianten sprach.

2.3.7 Weitere Ansätze

Neben der Lösung der Entflechtung des Verkehrs mittels einer Unterführung wurden auch Lösungen geprüft, wie die bestehende Infrastruktur bzw. Fläche effizienter genutzt werden kann. Im Vordergrund stand dabei die Prüfung, ob die zwei Spuren der Kreiselzufahrt effizient; d. h. gleichmässig genutzt werden bzw. eine ähnliche Belastung aufweisen.

Bei 2-spurigen Kreiselzufahrten ist der Regelfall, dass die rechte Spur dem rechtsabbiegenden sowie geradeausfahrenden Verkehr zugeordnet ist und die linke Spur dem Verkehr, der eine $\frac{3}{4}$ Umrundung im Kreiseln vornimmt (= Linksabbieger).

Im Jahr 2015 erfolgten diesbezüglich erste Untersuchungen; in der Folge wurde die Fahrbahnaufteilung in der Bruderholzstrasse West (Zufahrt von Bottmingen) angepasst und der Geradeausverkehr von der rechten auf die linke Spur verlegt und die rechte Spur als unechter Bypass ausgelegt.

Im Jahr 2025 wurde diese Untersuchung erneut für die Zufahrt Bruderholzstrasse Ost (Zufahrt von Muttenz / A18) untersucht. In der Morgen- und Abendspitze beträgt der Anteil Geradeausverkehr ca. 60 %; der Linksabbiege- und Rechtsabbiegeverkehr je 20 %; d. h. die Belegung der 2 Fahrspuren beträgt jeweils ca. 80 % zu 20 %; unabhängig davon, auf welcher Fahrspur der Geradeausverkehr geführt wird. Da aus Erfahrung bei solchen Verhältnissen der Verkehrsfluss mit einem unechten Bypass für den rechtsabbiegenden Verkehr; d. h. Führung des Geradeausverkehrs in der linken Spur, besser ist, ist diese Ummarkierung für den Sommer 2026 vorgesehen. Zudem kann die Fahrplanstabilität des Busses etwas verbessert werden, wenn die Busspur mit (nur) der Rechtsabbiegespur kombiniert wird.

2.4. Fazit

Die Ausführungen zeigen, dass eine Unterführung des MFP-Kreisels im Rahmen von weiteren Abklärungen (Zweckmässigkeit / Machbarkeit) prüfenswert ist; dass aber neben der vorgeschlagenen Variante eines Ost-West Tunnels unter der Bruderholzstrasse auch ein Süd-Nord Tunnel unter der Reinacherstrasse eine mögliche Lösung ist.

Für beide Varianten ist speziell zu prüfen, ob ein allfälliger Zeitgewinn durch die Unterführung beim MFP-Kreiseln effektiv zu einer Verkürzung der Reisezeit führt oder dieser Zeitgewinn wegen des längeren Staus bei den nachfolgenden Knoten wieder verloren geht. Die ersten Betrachtungen weisen darauf hin, dass die Unterführung Süd-Nord unter der Reinacherstrasse diesbezüglich einen höheren Nutzen bringen könnte. Sie ist eher einfacher und billiger zu erstellen und weist ein Synergiepotential mit einer Velounterführung auf.

Es sollen deshalb beide Varianten weiterverfolgt werden, wobei als nächster Schritt wohl zu klären ist, ob eine solche Entflechtung unter Berücksichtigung der ungefähren Kosten und des Reisezeitgewinnes (und -verlustes) von MIV und OeV zweckmässig ist. Diese weiteren Untersuchungen (Zweckmässigkeit; wenn ja - Variantenvergleich; Ausarbeitung einer Vorstudie etc.) sind im Rahmen der Projektierung der Velovorzugsroute West vorgesehen. Bei der Untersuchung für Lösungsvarianten für die Führung des Veloverkehrs über den MFP-Kreiseln (wobei eine Unterführung im Vordergrund steht), werden auch Entflechtungsvarianten für den MIV – sprich Unterführungslösungen – geprüft (siehe LRV [2025/569](#); Seite 15).

Die Landratsvorlage zu den VVR ([2025/569](#)) wurde am 3. Dezember 2025 überwiesen und vom Landrat am 25. Juni 2026 beschlossen. Wenn kein Referendum ergriffen wird, ist mit einem Start der Arbeiten im Jahr 2027 zu rechnen (Stand: 30. Juni 2026). Der MFP-Kreisel ist ein Fokusgebiet und die erwähnten Untersuchungen sollen rasch gestartet werden, so dass 2028 mit den ersten Ergebnissen, d.h. der Prüfung der Zweckmässigkeit und dem allfälligen abgeschlossenen Variantenstudium zu rechnen ist.

Falls die Ausgabenbewilligung für die VVR bei einem Referendum doch noch abgelehnt wird, ist vorgesehen, diese Arbeiten als eigenständiges Projekt zu starten und eine entsprechende Ausgabenbewilligung für die ersten weiteren Schritte von ca. 0,5-1,0 Mio. Franken beim Regierungsrat einzuholen.

Das Anliegen des Postulanten wurde mit diesem Bericht aufgenommen und geprüft und eine weitere Variante aufgezeigt, die das Anliegen des Postulanten ebenfalls aufgreift und analog erfüllt. Das weitere Vorgehen wurde dargelegt.

2.5. Weitere Vorstösse

Es liegen keine weiteren Vorstösse vor, die in nahem Bezug zum vorliegenden Vorstoss sind und noch nicht behandelt wurden. Der Vorstoss «Postulat [2022/419](#): Veloführung beim MFP-Kreisel verbessern, Jan Kirchmayr» wurde in der LRV [2025/569](#) behandelt und am 25. Juni 2026 abgeschrieben.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2025/49](#) «MFP-Kreisel mit kreuzungsfreier Unterführung – sicherer und leistungsfähiger» abzuschreiben.

Liestal, 18. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

Beilagen:

- B1: Situationsplan und Längenprofil einer MIV-Unterführung Ost – West im Massstab 1:1000
- B2: Situationsplan und Längenprofil einer MIV-Unterführung Süd – Nord im Massstab 1:1000