

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Entflechtung der Verkehrsströme beim Kägenkreisel Reinach

2021/682

vom 28. Januar 2026

1. Ausgangslage

Mit der von Klaus Kirchmayr eingereichten Motion, die der Landrat als Postulat überwiesen hatte, wurde der Regierungsrat gebeten, ein Projekt auszuarbeiten, das die Sicherheitssituation für den Langsamverkehr beim Kägenkreisel wesentlich verbessert. Dabei soll insbesondere eine Entflechtung der Verkehrsströme geprüft werden, damit Sicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Kreuzung für alle Verkehrsträger nachhaltig verbessert werden.

In seiner Antwort legt der Regierungsrat dar, dass eine Erhebung der Verkehrsmengen total 956 Velos pro Tag ergeben hat, wobei die Hauptlastrichtung Nord-Süd (83 %) ist, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) die Hauptlastrichtung West-Ost und die Bruggstrasse 14'000 Fahrzeuge pro Tag aufweist. Eine Unfallauswertung der Polizei Basel-Landschaft über fünf Jahre (2020–2024) hat total 17 gemeldete Verkehrsunfälle ergeben. Die Unfallanalyse für die Velounfälle zeigt, dass die Unfallursache bei allen Velounfällen darauf zurückzuführen ist, dass einmündende Fahrzeuge ein bereits im Kreisel fahrendes Velo übersehen haben.

In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sind zusätzliche Verbindungen verankert: Einerseits die neue Kägenbrücke über die A18 (Baubeginn 2026) und der Ausbau Bruggstrasse Ost inkl. Kreisel (ab 2025 im Bau) für die Ost-West-Richtung und andererseits die neue Velovorzugsroute «Birsstadt West» in Nord-Süd-Richtung. Unabhängig von der Velovorzugsroute wurden folgende Lösungen für Massnahmen beim Kägenkreisel betrachtet: Ein Ausbau des Trottoirs in Rad-/Fusswege sowie Velofurten brächten grosse Einschränkungen auf privaten Parzellen, Landerwerb und Nutzungseinbussen mit sich. Die Variante erscheint auch deshalb nicht attraktiv, da die Velos nicht vortrittsberechtigt sind und der Weg durch den Kreisel direkter und schneller ist, wie auch Erfahrungen beim MFK-Kreisel zeigen würden. Mit einer Über- oder Unterführung müssten grosse Höhenunterschiede (Transportroute / Werkleitungen) überwunden werden, was sehr lange Rampen und infolgedessen grosse Einschränkungen auf privaten Parzellen bedingt. In eine Richtung müsste immer zweimal die Strasse gequert werden, was ebenfalls unattraktiv wäre. Zudem wäre diese Lösung mit hohen Kosten verbunden. Deshalb steht gemäss Bericht des Regierungsrats eine Optimierung direkt am Kägenkreisel nicht im Fokus, sondern eine Routenführung abseits des Kreisels wird als zweckmässiger erachtet. Die Velovorzugsroute soll 130 m westlich vom Kägenkreisel durchführen. Dadurch wird der Verkehr entflechtet und die Variante ist sicher und attraktiv. Die Landbeanspruchung ist überschaubar. Im Rahmen des Projekts Velovorzugsroute wird geprüft, ob die Querung mit einer Lichtsignalanlage ergänzt werden kann.

Das Tiefbauamt hat im Frühling 2024 als Sofortmassnahme bei den Zufahrten Bruggstrasse West und Ost die Plakate «Velo im Kreisel» aufgehängt. Damit sollen die Motorfahrzeuglenkenden auf die Velofahrenden sensibilisiert werden.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 4. und 18. Dezember 2025 behandelt; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber. Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, und Roman Bergamin, stv. Leiter Verkehrstechnik, stellten die Vorlage vor.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission folgte dem Antrag des Regierungsrats und befürwortete die Abschreibung des Postulats. Die Anzahl Velofahrender pro Tag beim Kägenkreisel sei beeindruckend. Die Lösung beim MFK-Kreisel in Münchenstein erscheine nicht zielführend, da dennoch oft der Kreisel anstatt die Velostreifen-Trottoir-Lösung genutzt werde. Bei der Velovorzugsroute sollte jedoch eine Unterführung in Betracht gezogen werden, damit diese Verbindung von den Velofahrenden akzeptiert werde. Die Direktion erklärte, im Verlaufe der Projektierung würden Varianten für die Überquerung der Bruggstrasse evaluiert. Angestrebt werde eine verhältnismässige Lösung.

Ein Kommissionsmitglied verwies auf die geplante Ausfahrt der Autobahn A18 und ob mitgedacht werde, dass sich damit die Verkehrsströme änderten. Die Verwaltung führte aus, eine Ausfahrt ins Kägen-Gebiet wäre eine mögliche Massnahme, um die Bruggstrasse vom Verkehr zu entlasten, wenn das Tram über diese Strasse geführt würde.

Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Zeitplan für die neue Kägenbrücke (Ost-West-Verbindung). Gemäss Direktion ist der Baubeginn im November 2026 geplant und die voraussichtliche Inbetriebnahme für April 2028. Es handle sich um ein aufwändiges Verfahren und es müssten relativ viele Stützen gebaut werden. Die Brücke dürfe nicht zu steil werden, weshalb für die Überwindung der Höhe eine Kurve nötig sei.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2021/682 einstimmig mit 12:0 Stimmen ab.

28.01.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident