

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/682](#) «Entflechtung der Verkehrsströme beim Kägenkreisel Reinach»
2021/682

vom 3. Juni 2025

1. Text des Postulats

Am 4. November 2021 reichte Klaus Kirchmayr die Motion 2021/682 «Entflechtung der Verkehrsströme beim Kägenkreisel Reinach» ein, welches vom Landrat am 17. November 2022 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die Bruggstrasse in Reinach gehört zu den meistbefahrenen Strassen im Kanton. Beim Gewerbegebiet Kägen fungiert ein zweispuriger Kreisel an der Kreuzung der Kägenstrasse als zentraler Verkehrsverteiler für dieses Gebiet mit sehr vielen Gewerbebetrieben und dicht bebauten Wohngebieten.

*Der Kägenkreisel ist entsprechend hoch belastet und stellt für Velofahrer eine sehr problematische und vor allem gefährliche Verkehrssituation dar. **Es kommt regelmässig zu Unfällen** - auch solchen mit schweren Personenschäden. Der Langsamverkehr kommt an dieser Kreuzung regelmässig unter die Räder und für den Autoverkehr ergeben sich z. Teil massive Behinderungen. Im seinem Bericht zum Postulat 2019-147 bestätigt der Regierungsrat die problematische Situation für Velofahrende in stark befahrenen Kreiseln, welche zum Teil sogar den geltenden VSS-Normen widersprechen. Als Massnahmen sieht der Kanton jedoch nur marginale Verbesserungen vor (z.B. Verbesserung des sogenannten Ablenk winkels, Erhöhung des Innenrings, Verbesserung der Markierungen). Alle diese Massnahmen führen zudem dazu, dass die Leistungsfähigkeit des Kreisels für den Autoverkehr (inkl. ÖV) reduziert wird.*

*Die aktuelle Verkehrssituation beim zweispurigen Kägenkreisel ist jedoch so, dass insbesondere zu Stosszeiten das Passieren des Kägenkreisels für Velofahrende zum gefährlichen Abenteuer gerät. Für **schwächere Velofahrende (Senioren, Kinder)** ist der Kägenkreisel in diesen Zeiten de facto ein angsteinflössendes, nicht zu überwindendes Hindernis.*

Diese untragbare und gefährliche Situation sollte prioritär bereinigt werden.

*Der Regierungsrat wird gebeten ein Projekt auszuarbeiten, welches die Sicherheitssituation für den Langsamverkehr beim Kägenkreisel wesentlich verbessert. Dabei ist insbesondere eine Entflechtung der Verkehrsströme zu prüfen, damit die **Sicherheit und Leistungsfähigkeit** dieser Kreuzung für alle Verkehrsträger **nachhaltig verbessert** werden.*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

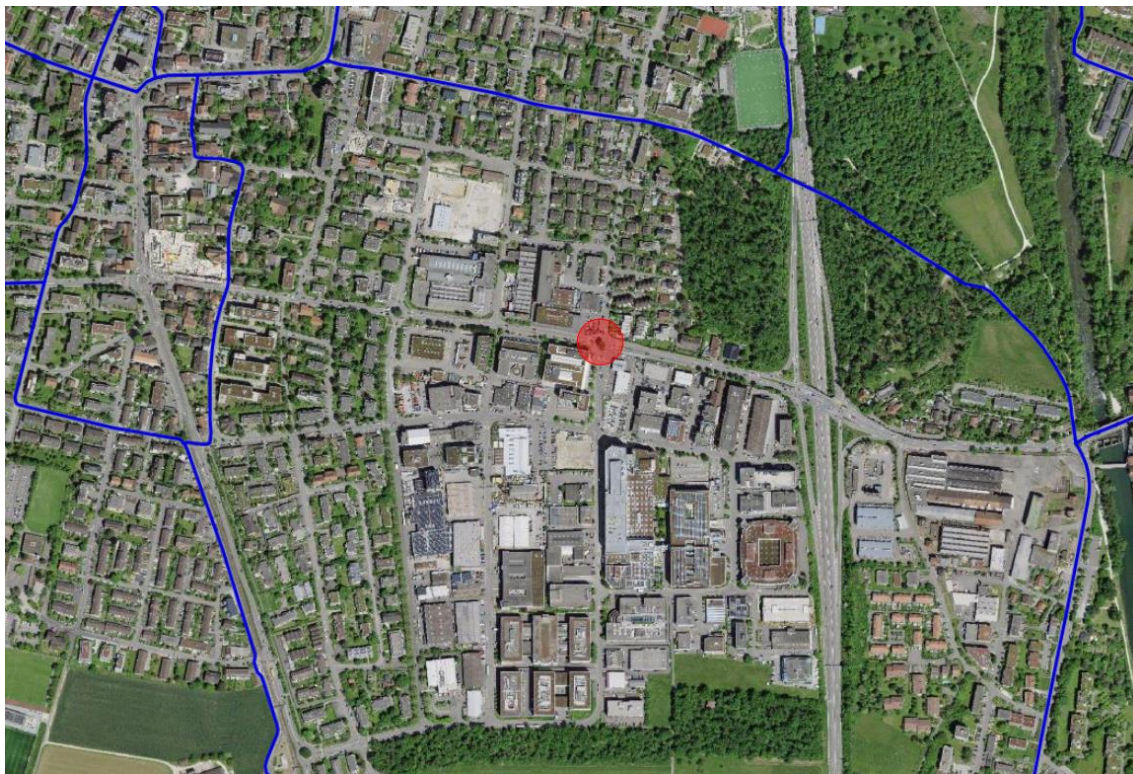
2.1. Örtliche Situation (Beschrieb)

Der Krägen-Kreisel ist der erste Knoten auf der kantonalen Bruggstrasse nach der Autobahnausfahrt Reinach Süd in Richtung Westen. Über diesen Knoten werden das Gewerbegebiet Kägen sowie das Wohn- und Gewerbegebiet Aumatt erschlossen. Entsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen, insbesondere in der Morgen- und Abendspitze.

Zwei der vier Kreiselfahrten sind zweispurig ausgebildet/markiert, zwei sind einspurig. Die Kreiselfahrbahn ist grundsätzlich einspurig ausgebaut. Aufgrund der eher grosszügigen Breite der Kreiselfahrbahn können Personenwagen in Stausituationen teilweise aneinander vorbeifahren. Der Verkehr aus dem Kägengebiet wird mit einem unechten Bypass durch den Kreisel in Richtung Autobahnanschluss geführt. Das Knotenlayout ist primär zugunsten einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit ausgelegt, damit der Abfluss von der Autobahn A18 ausreichend gut gewährleistet wird.

Die beiden Buslinien 62 und 64 verkehren von Dornach her über den Kägenkreisel via Kägenstrasse (Linie 62) respektive via Aumattstrasse (Linie 64) in Richtung Therwil. In Kreiselnähe befinden sich die Haltekanten der Haltestelle Bruggstrasse. Entlang der Bruggstrasse (ost-west) verläuft zudem eine Ausnahmetransportroute vom Typ 2.

Für den Veloverkehr gibt es heute im Bereich des Kreisels keine speziellen Massnahmen. Dies nicht zuletzt, da die kantonale Radroute heute nördlich der Bruggstrasse auf der kommunalen Austrasse geführt wird, womit sie neben dem Kägenkreisel auch abseits der übrigen belasteten Verkehrsknoten auf der Bruggstrasse (inkl. Autobahnanschluss) verläuft.



Quelle: geoview.bl, blau = kant. Radroute

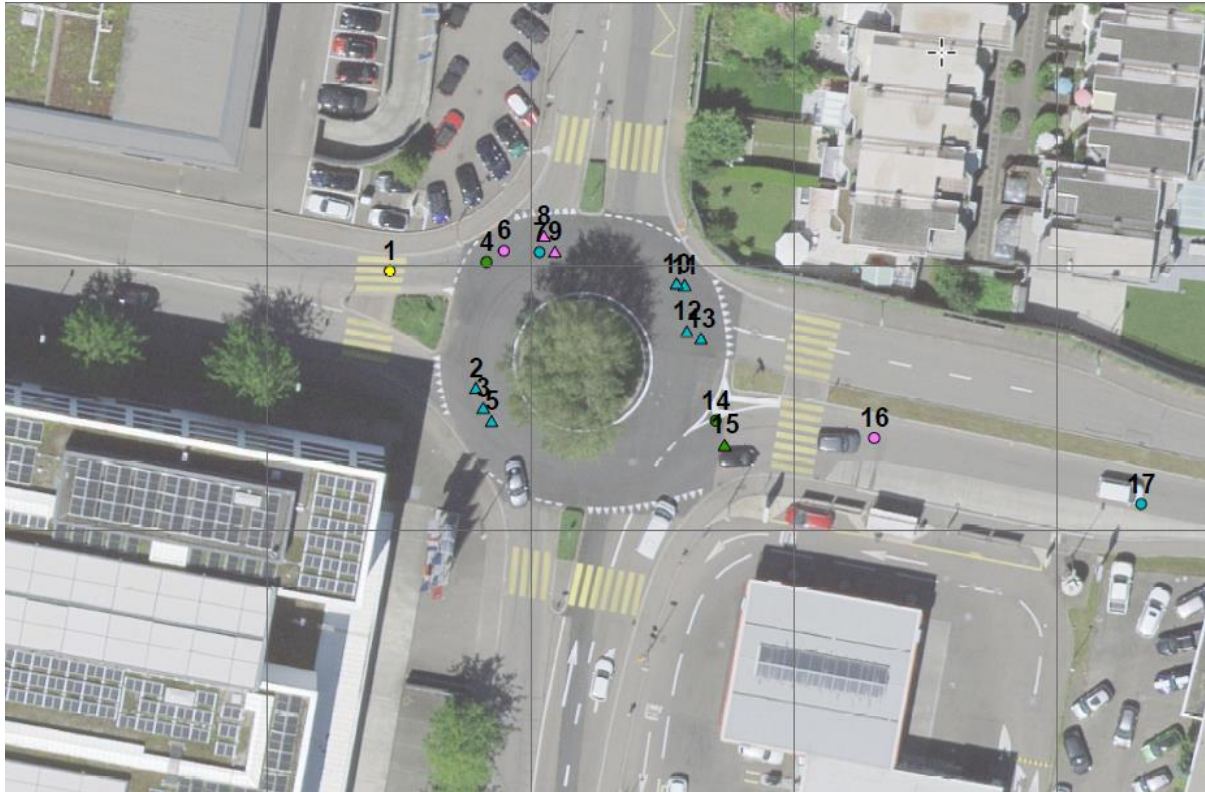
Die Abbildung zeigt, dass das kantonale Radroutennetz das Kägengebiet heute nicht erschliesst.

2.2. Verkehrsunfälle

Eine Unfallauswertung der Polizei Basel-Landschaft über 5 Jahre (2020-2024) ergibt total 17 gemeldete Verkehrsunfälle, worin insgesamt 38 Objekte beteiligt waren.

Von den 38 Objekten waren 9 Objekte einspurige Fahrzeuge (6 Velos und 3 Motorräder).

Die 6 Velo- und die 3 Motorradfahrenden wurden bei den Unfällen alle leicht verletzt. Schwerverletzte gab es im Betrachtungszeitraum keine.



Quelle: Polizei BL

Die Unfallanalyse für die Velounfälle zeigt, dass sich die Unfallursache bei allen Velounfällen darauf zurückführen lässt, dass einmündende Fahrzeuge ein bereits im Kreisel fahrendes Velo übersehen haben.

Alle Velos wurden von in Hauptlastrichtung (Bruggstrasse) verkehrenden Motorfahrzeugen übersehen. Bei drei Unfällen fuhr das Fahrrad von der Aumattstrasse in den Kreisel und wurde vom einmündenden Fahrzeug von Reinach Dorf übersehen. Bei den anderen drei Unfällen fuhr das Fahrrad von der Kägenstrasse in den Kreisel und wurde dort von einmündenden Fahrzeugen vom Autobahnanschluss übersehen.

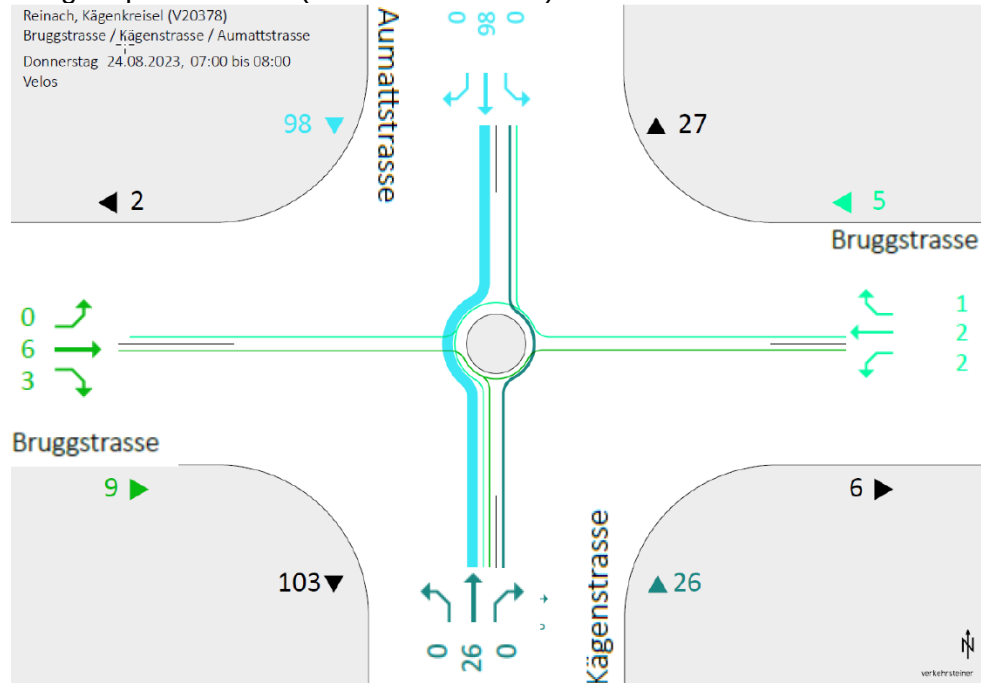
Die Silhouette von Radfahrenden ist deutlich kleiner als die eines Autos oder gar eines Lastwagens, sodass es unter gewissen Umständen schwierig ist, diese rasch erkennen zu können. Dieser Umstand wird bei schlechter Witterung zusätzlich verstärkt. Ganz generell neigen Verkehrsteilnehmende im Dichtestress der Hauptverkehrszeiten zu Fehlverhalten, welche im schlimmsten Fall zu einem Unfall führen können.

Bereits im Bericht zum [Postulat 2019/147](#) «Velo-Offensive BL: Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer im Kreisverkehr verbessern» wurde der zuvor genannte Unfalltyp in der kantonsweiten Überprüfung als Hauptunfallursache für Velounfälle in Kreiseln (87 %) festgestellt.

2.3. Verkehrsmenge am Kreisel

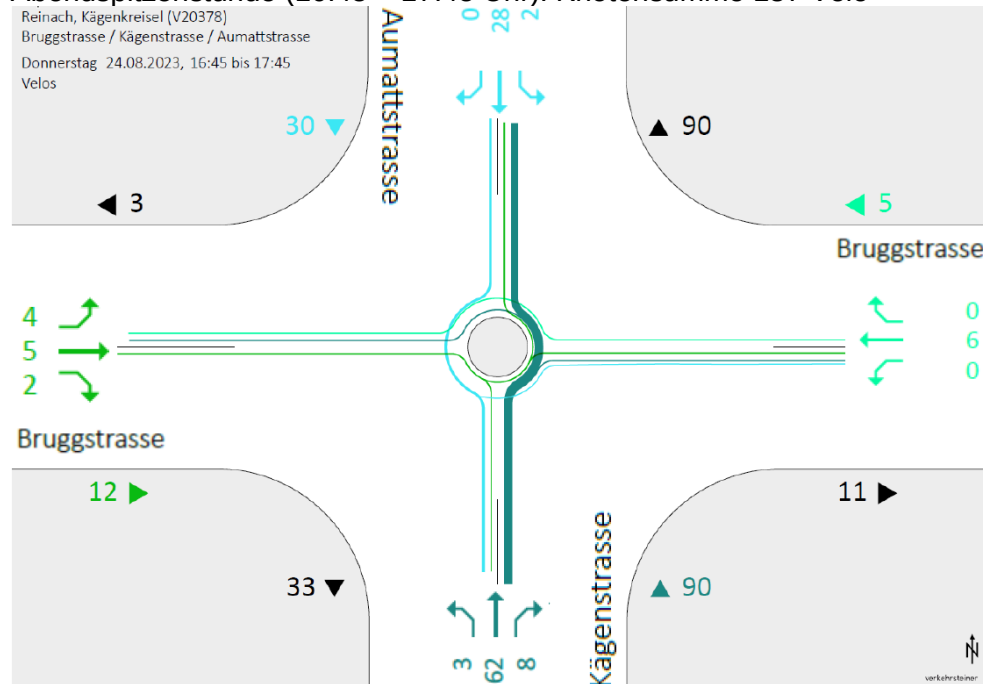
In der KW 34/2023 wurde der Veloverkehr auf dem Kägenkreisel mittels Videoaufnahmen erhoben. Im Anschluss wurde der Donnerstag, 24.08.2023 im Detail ausgewertet. Folgende Velomen- gen wurden gezählt:

Morgenspitzenstunde (07:00 – 08:00 Uhr): Knotensumme 138 Velo



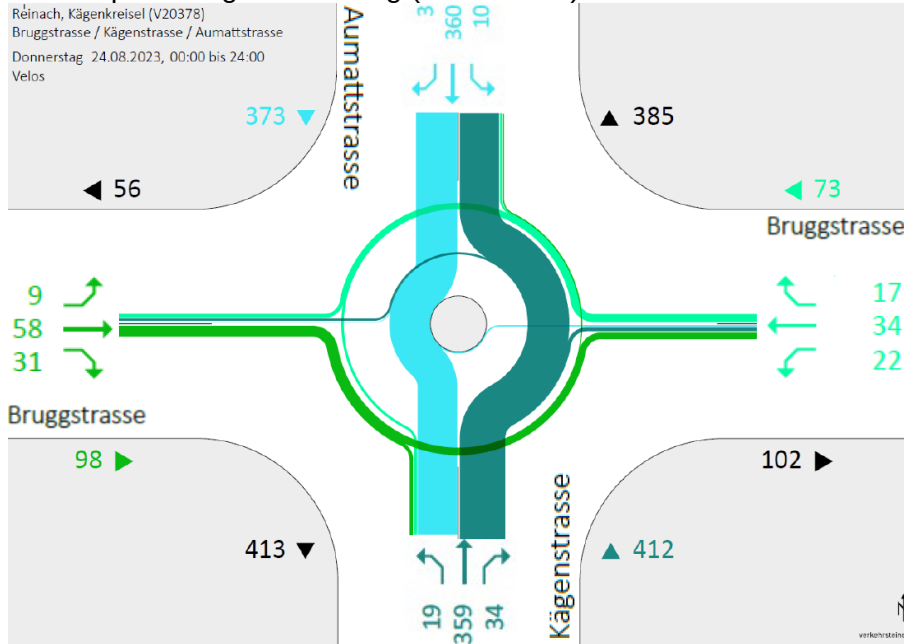
Die Hauptbelastungsrichtung am Morgen führt von Nord (Aumattstrasse) nach Süd (Kägenstrasse).

Abendspitzenstunde (16:45 – 17:45 Uhr): Knotensumme 137 Velo



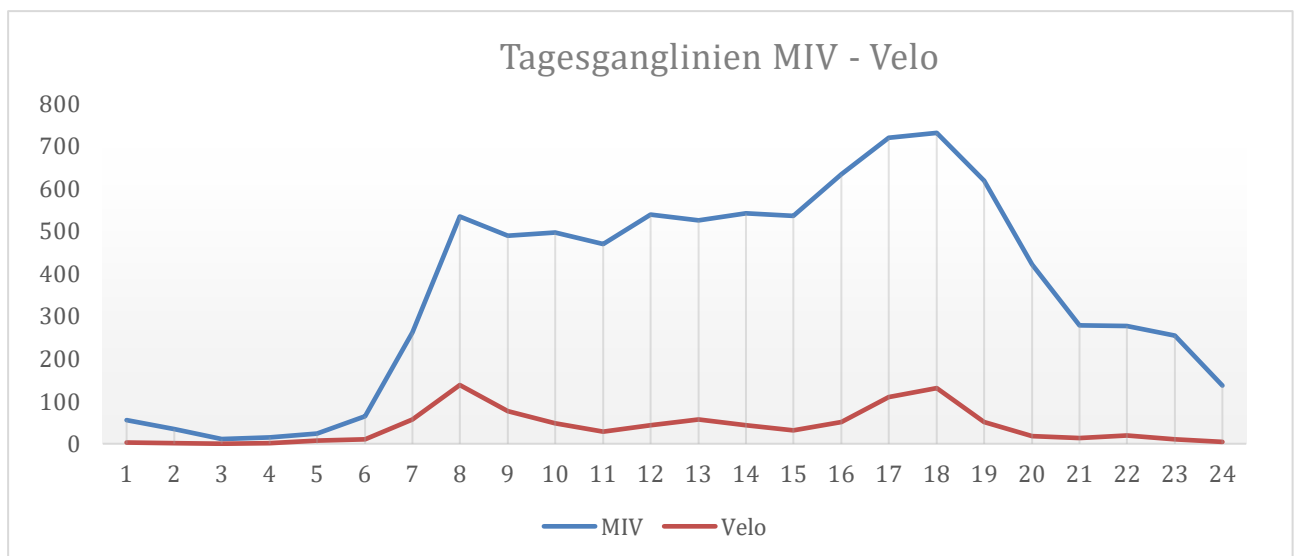
Am Abend dreht sich die Hauptbelastungsrichtung um und verläuft von Süd (Kägenstrasse) Richtung Nord (Aumattstrasse).

Velofrequenzen gesamter Tag (24 Stunden): Knotensumme 956 Velo



Insgesamt ist die Nord/Süd-Verbindung (rund 83%) von den Velofahrern deutlich mehr befahren als die Ost/West-Verbindung (rund 17%)

Tagesganglinien im Vergleich



Im Vergleich zum MIV sind beim Veloverkehr deutlichere Morgen- und Abendspitzen erkennbar. Eine solche Belastungsstruktur ist für Berufspendler in der Nähe von einem Gebiet mit vielen Arbeitsplätzen typisch.

Aus der durchgeführten Videoerhebung können in Bezug auf die Velofahrenden folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Insgesamt kann von geübten Alltagsfahrenden ausgegangen werden (grosser Anteil an Berufspendlern).
- Es gibt auch in den Spitzenstunden nur vereinzelte Velofahrende, welche absteigen und die Bruggstrasse über den Fussgängerstreifen queren, um den Kreisel zu meiden.
- Grundsätzlich gutes/korrektes Verhalten am und im Kreisel der Velofahrenden.
- Teilweise zügiges Einfahren der Velofahrenden in den Kreisel aus der Aumattstrasse.
- Das Velo ist grundsätzlich sehr präsent auf dem Kägenkreisel.

2.4. Zielbild Veloverkehr

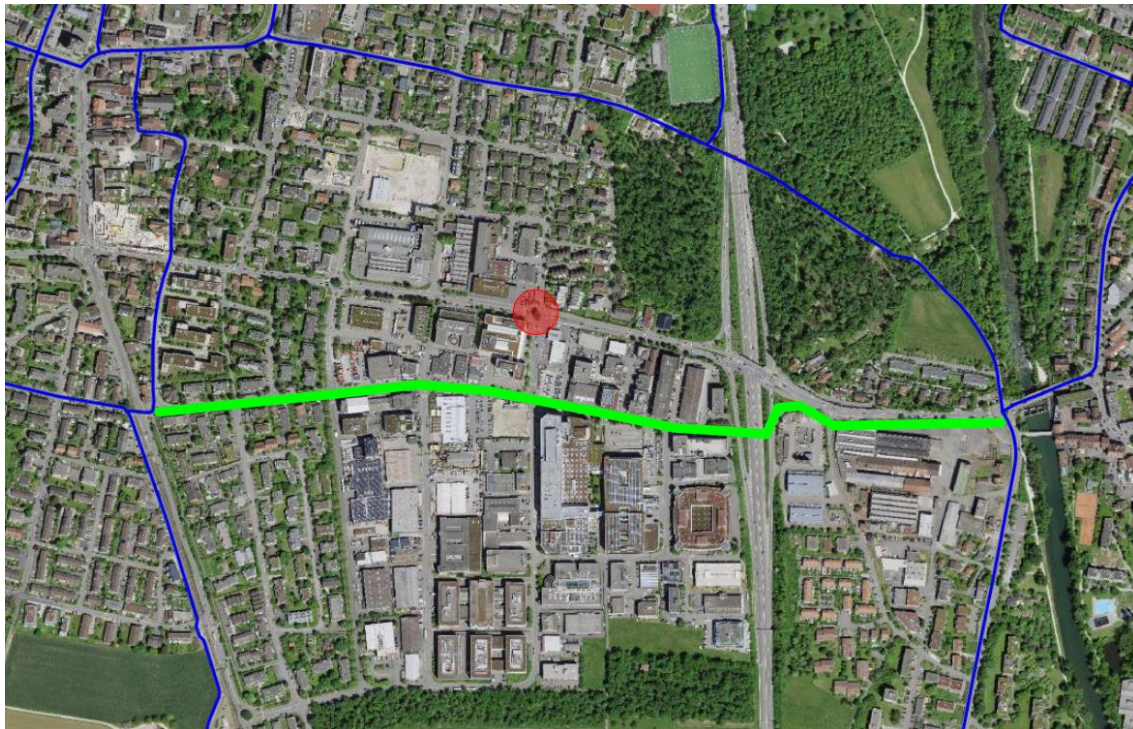
Um der Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Kägen, aber auch dem am 01.01.2023 in Kraft gesetzten Bundesgesetz über Velowege gerecht zu werden, ist die Notwendigkeit für entsprechende Anpassungen offensichtlich.

Das Tiefbauamt hat die Situation bereits seit längerer Zeit erkannt und sich Gedanken gemacht, wie das Velonetz in der Region künftig aussehen soll. In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sind dementsprechend zusätzliche Verbindungen in Nord-Süd-Richtung, aber auch in Ost-West-Richtung verankert.

Konkret ist mit der geplanten Kägenbrücke über die A18 sowie dem Ausbau der Bruggstrasse-Ost zwischen Autobahnanschluss und Kantonsgrenze eine attraktive Verbindung zwischen Reinach und Dornach vorgesehen.

Für den Ausbau der Bruggstrasse-Ost ist ein Baustart im Sommer 2025 geplant. Die Finanzierung sowie die Rechtskraft sind gesichert.

Direkt im Anschluss ist im Herbst 2026 die Realisierung der Brücke über die A18 geplant. Auch für dieses Bauvorhaben ist die Finanzierung sowie die Rechtskraft gesichert. Aktuell sind letzte Prüfungen zur Statik und der nötige Landerwerb in Arbeit.



Quelle: geoview.bl

blau = kant. Radroute, hellgrün = geplante Netzergänzung kant. Radroute

In Nord-Süd-Richtung wird das Gewerbegebiet Kägen an die vorgesehene Velovorzugsroute «Birsstadt West» angeschlossen. Diese verläuft von Aesch über Reinach, Münchenstein Heiligholz bis zur Kantonsgrenze Basel-Stadt.

Die Velovorzugsroute liegt aktuell als Korridor- resp. Machbarkeitsstudie vor. Sie ist zudem im Aggloprogramm 4. und 5. Generation (Baubeginn 2024–2028 bzw. 2028–2032) angemeldet. In einem nächsten Schritt ist vorgesehen, eine entsprechende Ausgabenbewilligung für die nächsten Projektphasen beim Landrat zu beantragen.

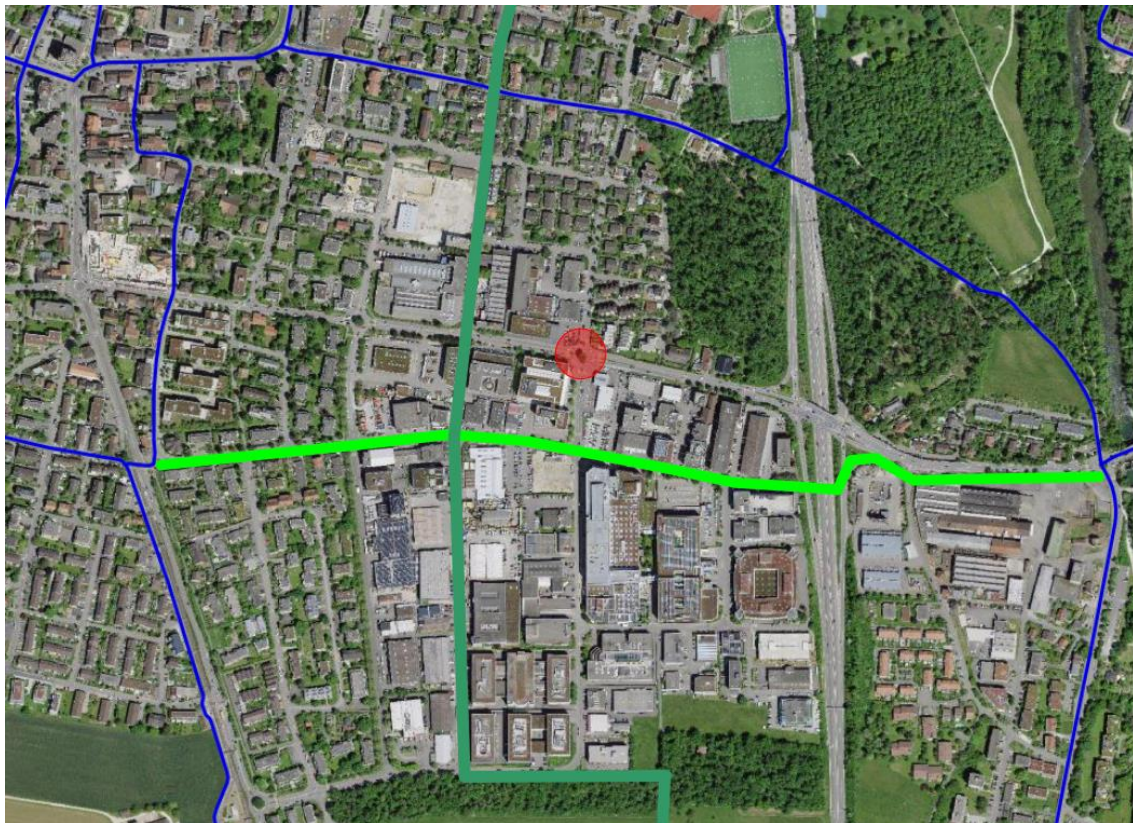
Die geplanten Velovorzugsrouten im Birstal stellen als höchste Netzkategorie qualitativ hochwertige Verbindungen dar, welche Räume mit hohem Potenzial verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen.

Knoten sind mitunter die wichtigsten Elemente eines Velowegnetzes und besonders sorgfältig zu planen. Die situative Ausgestaltung der Knoten ist jeweils auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen, welche sich aus einer Vielzahl von Randbedingungen und Kriterien zusammensetzt.

Stark befahrene Kreisel ohne flankierende Velomassnahmen bedeuten für Velofahrende eine grosse Herausforderung. Aufgrund der erhöhten Unfallgefahr (Mischverkehr mit MIV) und dem eingeschränkten Sicherheitsempfinden werden sie daher in der Praxis häufig gemieden.

Mit dem Ziel des Ansprechens von möglichst vielen Nutzergruppen, stellen niveaugleiche Kreiselösungen für die Velovorzugsroute im Grundsatz nicht die erste Wahl dar.

In der Machbarkeitsstudie zur Velovorzugsroute «Birsstadt West» wurden diverse Überquerungsmöglichkeit der Bruggstrasse geprüft. Die Varianten sind im nachfolgenden Kapitel 2.5 aufgezählt.



Quelle: geoview.bl

blau = kant. Radroute, hellgrün = geplante Netzergänzung kant. Radroute, dunkelgrün = geplante Velovorzugsroute VVR

Sind diese Netzergänzungen einmal realisiert, ist das Gewerbegebiet Kägen für den Veloverkehr von allen Seiten attraktiv und sicher erschlossen. Der Veloverkehr muss die stark befahrene Bruggstrasse weder an einem Kreisel Queren noch in Längsrichtung nutzen.

Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird (vgl. auch [LRV 2018/445](#)) soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Radroutennetzes erfolgen. Im heutigen kantonalen Richtplan sind die Strecken der Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West als kantonale Radrouten enthalten. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung (Gesamtrevision Teil Verkehr) geplant.

2.5. Velo-Massnahmen am Kreisel Kägen

Die nachfolgenden Lösungen werden (vorerst) unabhängig zur Planung der Velovorzugsroute betrachtet, die nicht über diesen Kreisel führen soll. Grundsätzlich stehen im Bereich des Kreisels nachfolgende Varianten der Veloführung zur Verfügung, welche vor Ort eine Verbesserung der Sicherheit der Velofahrenden bewirken unter Wahrung der bestehenden Leistungsfähigkeit. Varianten, welche die Leistungsfähigkeit des Kreisels reduzieren (z.B. Rückbau des Turbokreisels oder der zweistreifen Zufahrten) und / oder Rückstausituationen in die Nachbarsknoten verursachen würden, sind aus Sicht des Tiefbauamts nicht opportun.

2.5.1 à Niveau



Bei einer à-Niveau-Lösung wird eine Veloinfrastruktur abseits der Kreiselfahrbahn geprüft. Das bedeutet, dass die Trottoirs zu Rad-/Fusswegen verbreitert werden müssen. Der dafür nötige Platz erfolgt gegen aussen auf die Privatgrundstücke. Damit die Massnahme bei den Radfahrenden auch angenommen wird, muss dieser Ausbau in alle Fahrbeziehungen erfolgen.

Der dafür nötige Landerwerb ist problematisch, da neben privaten Gärten auch Flächen entzogen werden, welche betriebliche Einschränkungen bei der Autogarage und der Tankstelle zur Folge hätte. Auch müsste die Bushaltestelle angepasst werden.

Erfahrungen mit einer vergleichbaren Anlage beim MFP-Kreisel in Münchenstein zeigen jedoch, dass nur ein Teil der Velofahrenden diese Massnahme benutzen. Der Rest bewegt sich vorzugsweise durch den Kreisel, da dieser Weg direkter und schneller ist.

Eine andere Knotenform mit einer Lichtsignalanlage mit Radstreifen auf den Zufahrtsstreifen ist nicht zweckmässig. Es handelt sich um den ersten Knoten nach einem wichtigen und verkehrsreichen Autobahnanschluss, welcher die entsprechende Leistungsfähigkeit haben muss. Wird diesem Umstand Rechnung getragen, wird der querende Velofahrer im Vergleich zu einem Kreisel deutlich höhere Wartezeiten haben, bis er den Knoten queren kann. Zudem würde ein solcher Knoten mehr Fläche benötigen als ein Kreisel.

2.5.2 Unterführung

Um eine attraktive Lösung anbieten zu können, welche von den Zweiradfahrenden auch in beiden Richtungen angenommen wird, bräuchte es je eine Unterführung pro Fahrtrichtung (Nord-Süd und umgekehrt). Die Rampenanlagen erfordern grosse Eingriffe, welche weitgehend ausserhalb der bestehenden Infrastruktur (Fahrbahn, Trottoir) liegen und mit entsprechendem Landerwerb verbunden sind. Nur so kann der übrige Verkehr weiterhin funktionieren.

Die nachfolgende Skizze zeigt den Umfang einer kombinierten, einseitigen Unterführung (mit Gegenverkehr!).



Aus der Abbildung geht hervor, wie gross der Eingriff auf den angrenzenden Parzellen (in diesem Fall Auto-Garage sowie Endress+Hauser) im unmittelbaren Kreiselbereich wäre, wobei die effektive Länge der Rampe ausserhalb der Abbildung enden würde.

Während diese Unterführung in Fahrtrichtung Süd wohl von den meisten Velofahrenden angenommen würde, dürfte die Akzeptanz in der Gegenrichtung eher klein sein, da die Velofahrenden Richtung Norden zwei Mal die Fahrbahn überqueren müssen und somit zwei Mal vortrittsbelastet sind, während sie am Kreisel nur einmal keinen Vortritt haben.

Vertiefte Abklärungen zu den in der Bruggstrasse verlaufenden Werkleitungen wurden nicht gemacht. Je nach Tiefenlage haben diese wiederum Einfluss auf die Sohlenkote der Velounterführung, welche wiederum die Länge der Rampe und den Landverbrauch beeinflusst.

Ob der Gasverbund Mittelland parallel zur bestehenden Gasleitung (Nord-Süd-Richtung) überhaupt ein solches Bauwerk toleriert oder unter welchen Umständen es machbar wäre, müsste abgeklärt werden.

2.5.3 Überführung

Die Ausgangslage bei der Überführung ist grundsätzlich dieselbe wie bei der Unterführung, wobei bei der Überführung i.d.R. eine grössere Höhe überwunden werden muss als bei der Unterführung. Das bedeutet, dass die Rampen noch länger und die Anstösser noch mehr einschränkt würden. Auch hier gilt, dass das Bauwerk von den Velofahrenden nur angenommen würde, wenn die Benutzung attraktiver ist als die Kreiseldurchfahrt à-niveau.

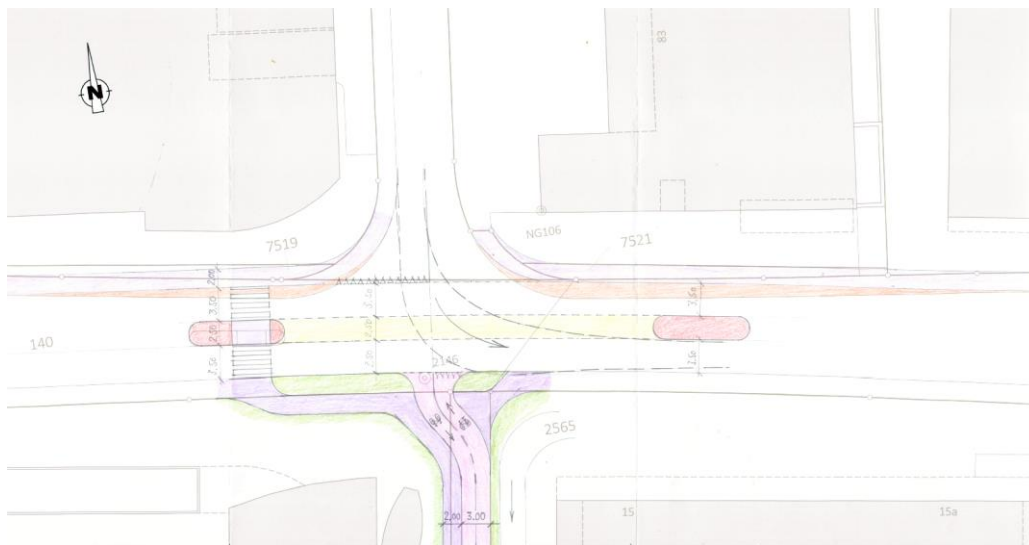
2.5.4 Fazit zu den Massnahmen am Kreisel

Massnahmen am Kreisel bedeuten einen grossen Eingriff in das Privatareal und sind sehr kostenintensiv. Zudem ist zu erwarten, dass die denkbaren Varianten am Kreisel von den Velofahrenden nur bedingt angenommen werden und viele dürften weiterhin den direktesten Weg durch den Kreisel nutzen. Unter diesen Voraussetzungen sind die geprüften Massnahmen am Kreisel weder zweck- noch verhältnismässig und werden folglich nicht weiterverfolgt.

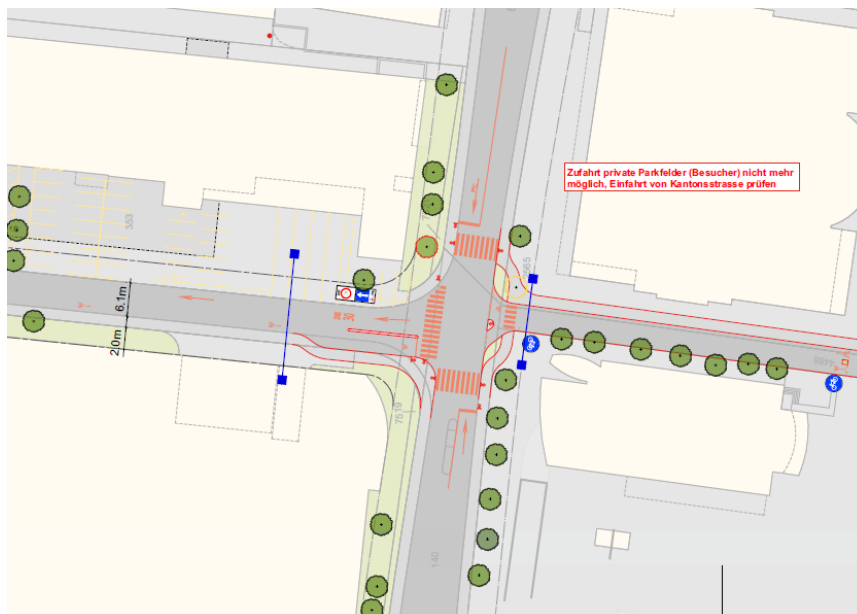
2.5.5 Querung abseits des Kreisels

Da die Überquerung à Niveau der Bruggstrasse über den Kägenkreisel im Zusammenhang mit der geplanten Velovorzugsroute ohnehin nicht als gute Lösung betrachtet wird und die dort möglichen niveaufreien Varianten unverhältnismässig sind, wurde eine Quermöglichkeit abseits des Kreisels als beste Lösung gewählt. Diese wird auf Höhe Dugginger-/Römerstrasse geplant. Dort können verschiedene Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der entsprechenden Realisierungshorizonte angestrebt werden. Zudem wird an diesem Ort eine möglichst direkte Nord-/Südverbindung geschaffen, welche auf der Wunschlinie von vielen Velofahrenden liegt.

Kurzfristig kann die Duggingerstrasse im Anschlussbereich leicht ausgebaut werden und ein Mehrzweckstreifen auf der Bruggstrasse realisiert werden. Damit wird es den Velofahrenden ermöglicht, die Bruggstrasse in zwei Etappen zu überqueren. Zudem kann auch der bestehende Fussgängerstreifen genutzt werden.



Mit der geplanten Velovorzugsroute wird geprüft, ob die Querung der Bruggstrasse mit einer Lichtsignalanlage erfolgen soll.



Auch eine Unterführung wird geprüft. Damit gäbe es keine Wartezeiten für die Velos und der Verkehrsfluss auf der Bruggstrasse wäre nicht unterbrochen.

Eine Lösung abseits des Kägen-Kreisels hat zudem den Vorteil, dass die Leistungsfähigkeit des Kreisels erhalten bleibt und der Knoten vom Veloverkehr mehrheitlich entflechtet wird. Für die Velofahrenden kann das Queren der Bruggstrasse neu auf der Achse Duggingerstrasse – Römerstrasse in mehreren Schritten verbessert werden. Ob eine Unterführung effektiv realistisch ist, hängt davon ab, was auf den umliegenden Grundstücken passiert.

2.6. Fazit / Empfehlung:

In Anbetracht der laufenden Planungen beim TBA BL steht eine Optimierung direkt am Kägen-Kreisel nicht im Fokus, da eine Routenführung abseits des Kreisels als insgesamt zweckmässige Lösung betrachtet wird.

Das Tiefbauamt setzt sich dafür ein, dass die Projektierung der Velovorzugsroute prioritär vorangebracht wird; die entsprechende Landratsvorlage für eine Ausgabenbewilligung Projektierung soll dem Landrat im Sommer 2025 überwiesen werden. Auch werden, wo nötig und möglich, einzelne Elemente vorgezogen realisiert. Die favorisierte Veloquerung auf Höhe Römerweg bedarf geringem Landerwerb und kann ansonsten relativ rasch realisiert werden.

Das TBA 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



3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/682 «Entflechtung der Verkehrsströme beim Kägenkreisel Reinach» abzuschreiben.

Liestal, 3. Juni 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich