

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2019/244](#) «Planung Muggenbergtunnel» 2019/244

vom 22. September 2026

1. Text des Postulats

Am 4. April 2019 reichte Rolf Blatter das Postulat [2019/244](#) «Planung Muggenbergtunnel» ein, welches vom Landrat am 26. September 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

In den Parlamenten der Kantone Baselland, Basel-Stadt, Solothurn und Jura sind 2018 praktisch gleichlautende Vorstösse eingereicht und teilweise bereits überwiesen worden, welche die möglichst zeitnahe Erhöhung der Kapazitäten der Verkehrsverbindungen zwischen Basel und Delémont fordern. Nebst diversen ÖV-Projekten (u.a. Doppelspurausbau ab Duggingen / Grellingen, SBB-Wendegleis in Aesch, etc.) beinhaltet das insbesondere auch die Fertigstellung der entsprechenden Autobahnverbindung, welche aktuell bei Angenstein endet. Der Muggenbergtunnel stellt bei dieser ausstehenden Strassenverbindung ein wichtiges Teilstück dar, welches das derzeitige Ende der Autobahn bei Angenstein mit dem Eggflue-Tunnel verbindet.

Der Nationalrat hat in der abgelaufenen Frühjahrssession dank der Intervention von NR Imark das Einzel-Projekt Muggenbergtunnel in das Ausbauprogramm 2019-2023 aufgenommen. Wegen fehlender Details zum Projekt hat der Nationalrat noch kein definitives grünes Licht gegeben, insbesondere nicht zur Finanzierung; der Ständerat wird es ihm in der Sommersession wohl gleichtun. Während grobe Informationen über das Projekt vorliegen (Linienführung, grobe Kostenschätzung), fehlt ein generelles Bauprojekt, welches bewilligungsfähig ist, noch völlig.

Gemäss Netzbeschluss geht die Strassenverbindung Basel-Delémont (H 18) per 1. Januar 2020 an den Bund über – damit verbunden auch die Verantwortung für Unterhalt und Projekte zur Fertigstellung dieser für die betroffenen Regionen wichtigen Autobahn. Das alte Projekt des Muggenbergtunnels ist infolge des Wechsels des Laufentals vom Kanton Bern zu Baselland stark verzögert worden und von BL seither mit wenig Vehemenz vorangetrieben worden.

Die täglichen Staus in den werktäglichen Spitzenstunden am Morgen und am Abend werden länger und länger, zumal Bevölkerung und Geschäftstätigkeiten im Laufental in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen sind -und weiterwachsen werden.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten (auf der Basis eines rasch zu erstellenden, generellen Projektes) – und zwar unabhängig von der hoheitlichen Verantwortung:

- Mit welchen Kosten ist die Erstellung des Muggenbergtunnels verbunden?
- In welchem zeitlichen Rahmen kann der Muggenbergtunnel realisiert werden?

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Zuständigkeit und Planungshoheit für die N18 liegt seit dem 1. Januar 2020 beim Bund resp. Bundesamt für Strassen (ASTRA). Daher ist es dem Kanton nicht möglich, eigenständig ein Generelles Projekt zu erarbeiten. Im Zusammenhang mit der Übergabe der N18 an den Bund hatte das Tiefbauamt eine umfassende Aktualisierung der Netzstrategie im Raum Angenstein vorgenommen sowie eine technische Machbarkeitsstudie für die Engpassbeseitigung Angenstein (Muggenbergtunnel) erarbeitet. Darin sind auch verschiedene Tunnelvarianten enthalten. Damit sollte sichergestellt werden, dass das in der Folge federführende Bundesamt für Strassen nahtlos am Projekt weiterarbeiten kann und für den Korridorprozess (vgl. unten) auch belastbare Grundlagen zur Verfügung stehen.

In den Jahren 2023 bis 2025 wurde federführend durch das ASTRA zusammen mit den Kantonen und Gemeinden die Korridorstudie N18 für den Abschnitt zwischen der Verzweigung Hagnau und Delémont erarbeitet. Ziel der Studie war es, eine von Bund, Kantonen und Gemeinden gemeinsam getragene Lösungskonzeption für das zukünftige Strassennetz zu entwickeln. Diese soll aufzeigen, welche Massnahmen weiterverfolgt werden. Bund, Kantone und Gemeinden sind anschliessend in der Pflicht, die Massnahmen in ihrer Zuständigkeit voranzubringen und umzusetzen. Der entsprechende [Schlussbericht](#) wurde am 22. Mai 2025 publiziert. Im Rahmen dieser Studie wurde auch die Zweckmässigkeit eines Muggenbergtunnels geprüft. Die Kosten für einen einröhrigen Tunnel wurden mit 320 Mio. Franken und für einen zweiröhrigen Tunnel mit 480 Mio. Franken beziffert (siehe [Präsentation 2. Forum N18](#) vom 26. Juni 2024; Folie 28/29). Als strassenseitige Massnahme im Raum Birstal wurde schlussendlich der Muggenbergtunnel (2-röhrig) mit einem Umsetzungshorizont mittel – bis langfristig empfohlen (siehe Schlussbericht vom 22. Mai 2025).

Als Folge der Ablehnung des Ausbauschnitt Nationalstrassen 2023 im November 2024 (und der hohen Mehrkosten der bisher geplanten Projekte im Bahnbereich) hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Projekt Verkehr '45 gestartet. Im [ETH Gutachten](#) vom 15. September 2025 weist der Muggenbergtunnel die Priorität 6 auf, d.h. generell tiefe Priorität auf absehbare Zeit. In diesem Bericht wird mit Kosten von 450 Mio. Franken gerechnet (Tunnel 2-röhrig). Diese Einschätzung teilt der Regierungsrat nicht (vgl. Interpellation [2025/444](#)) und erachtet die Korridorstudie N18 weiterhin als massgebliche Grundlage für die Vorgehensentscheide bezüglich dem Engpass Angenstein. In der Bewertung der Projekte für das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse 2027, welches die Grundlage für die Priorisierung in der Vernehmlassungsfassung der Bundesbotschaft Verkehr '45 vom 19. Juni 2026 darstellt, wird die Bewertung aus dem ETH Gutachten leicht relativiert ([vgl. Seite 87 – 90 dieses Berichts](#)): «Das Projekt ist das Ergebnis der breit abgestützten Korridorstudie N18, behebt eine Inkohärenz im Nationalstrassennetz und saniert einen langjährigen Unfallschwerpunkt am Knoten Angenstein. Es wird deshalb – entgegen der Empfehlung des Gutachtens der ETHZ – dem Realisierungshorizont «Weitere» zugeteilt.»

Aus diesem Grund wird sich der Regierungsrat beim Bund dafür einsetzen, dass die Ergebnisse der Korridorstudie N18 umgesetzt werden und das Generelle Projekt für den Muggenbergtunnel gestartet wird. Diese Haltung hat der Regierungsrat auch in der kürzlich veröffentlichten Stellungnahme zur Bundesbotschaft Verkehr '45 vertreten und eingebracht. Darin fordert er, dass das Vorhaben Muggenbergtunnel verbindlich aufzunehmen, mindestens in den «Horizont 2055». Es ist nach Möglichkeit vorzuziehen und dessen Projektierung umgehend anzugehen.

Für die zeitnahe Realisierung des Muggenbergtunnels setzt sich auch das «Komitee N18 Basel-Jura» seit Jahren intensiv ein. Im breit aufgestellten Komitee befinden sich neben vielen Wirtschaftsverbänden der Region (Handelskammer beider Basel, Wirtschaftskammer BL, Promotion Laufental, etc.) und der Region Laufental auch die Anrainergemeinden des Laufentals.

Für die Projektierung und Realisierung eines Muggenbergtunnels ist von einem Zeitbedarf von mindestens 15 Jahren auszugehen bis zu dessen Inverkehrnahme. Aus diesem Grund ist es möglich, dass die Realisierung also im Ausbauschnitt bis 2045 erfolgen kann. Dies wäre im gleichen Horizont wie der Rheintunnel. Letzterer hat aus Sicht des Regierungsrats Priorität, auch wenn er sich für beide Vorhaben beim Bund gleichermassen einsetzt.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2019/244](#) «Planung Muggenbergtunnel» abzuschreiben.

Liestal, 22. September 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich