Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/163 «Hochleistungsstrassennetz Nordwestschweiz 2040+»
2017/163

vom 20. Oktober 2026

1. Text des Postulats

Am 4. Mai 2017 reichte Rolf Blatter die Motion 2017/163 «Hochleistungsstrassennetz Nordwestschweiz 2040+» ein, welches vom Landrat am 2. November 2017 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

Die Baselbieter Stimmbevölkerung akzeptiert zähneknirschend und ohne Alternative erschwerte Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr. Dies hat zwei Ursachen: zum einen sind die Kapazitäten unserer Verkehrsinfrastruktur immer mehr bis an die Grenzen ausgeschöpft, zum anderen gibt es durch zahlreiche bauliche Sanierungen unter Verkehr weitere Nadelöhre auf unserem Verkehrsnetz, die den Verkehrsfluss zusätzlich behindern. Anschaulich erleben wir dies im Zusammenhang mit überfälligen Sanierung des Autobahntunnels Schänzli.

In absehbarer Zeit werden weitere Tunnelbauwerke (Belchen, Nordtangente, etc.) im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten teilweise oder total saniert werden müssen. Unsere ganze Verkehrsinfrastruktur muss ca. alle 25 Jahre baulich saniert werden. Somit wird auch der Schänzli-Tunnel in 25 Jahren erneut für Unterhaltsarbeiten teilweise oder vollständig wird gesperrt werden müssen. Infolge stetigen Verkehrswachstums durch Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums werden sich diese Probleme weiter akzentuieren.

Während für die anstehende Sanierung der beiden Belchen-Röhren derzeit eine dritte Röhre gebaut wird (zur Haltung der aktuellen Kapazitäten), bestehen für die Nordtangente keinerlei Redundanzen – nicht mal benutzbare Pannenstreifen existieren. Eine teilweise oder gesamte Sperrung der Nordtangente wird zu einem kompletten Verkehrszusammenbruch auf dem untergeordneten Netz führen und kann daher keine Option sein.

Die Baselbieter Stimmbevölkerung hat 2015 das Planungs-Projekt ELBA abgelehnt, obwohl es in etwa zu gleichen Teilen Projekte zu Kapazitätserweiterungen für ÖV und MIV enthielt und obwohl es lediglich um diesbezügliche Planungsarbeiten ging (und nicht um Luxusstrassen für Fr. 1.8 Milliarden, wie im Abstimmungskampf fälschlicherweise dargestellt).

Eine Alternative wurde weder während noch nach der Abstimmung präsentiert, auch der ÖV verfügt über keine freien Kapazitäten zur Verkehrsübernahme. Der tägliche Stau auf den Hauptverkehrsachsen der Nordwestschweiz kann mit dieser Ablehnung erwartungsgemäss nicht reduziert oder aufgelöst werden. Ganz im Gegenteil: eine Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung aus dem Jahre 2014 weist schweizweit Staukosten von deutlich über 1 Mia CHF – pro Jahr aus (Kosten für Zeit, Energie, Umwelt und Unfälle). Angesichts dieser Tatsache und dem Umstand,

dass der Wirtschaftsraum Basel die Nummer 2 in der Schweiz und auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur dringend angewiesen ist, rechtfertigen sich entsprechende Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur. Überdies verursacht der Stau auch ökologisch stark negative Effekte.

Die Infrastrukturanlagen der öffentlichen Hand werden üblicherweise über einen sehr langen Zeitraum geplant und nach erteilten Baubewilligungen erstellt. Vor diesem Hintergrund muss jetzt über Kapazitäten und Infrastrukturen für die Phase «2040+» nachgedacht werden. Signale aus dem Kanton Basel-Stadt deuten darauf hin, dass das zur Umsetzung bereite Projekt «Gundelitunnel» in absehbarer Zeit gebaut werden wird – dieser könnte ein wichtiges Teilstück eines Gesamtsystems werden.

Der Regierungsrat wird aufgefordert:

- *Die Kapazität der Hochleistungsstrassen der Nordwestschweiz ist zu überprüfen – insbesondere für den Zeitraum nach 2040.*
- *Auf der daraus entstehenden Liste mit notwendigen Projekten sind die einzelnen Strassenbauprojekte zu priorisieren und mit Ausführungsempfehlungen zu versehen (bezüglich Terminen). Dies unter Berücksichtigung der laufenden Projekte des ASTRA sowie laufender und geplanter Investitionen für den ÖV.*
- *Für die einzelnen Projekte sind nebst Trassierungsvorschlägen grobe Schätzungen für Kosten und Termine abzugeben, insbesondere für:*
  - *Langfristige Lösung des Knotens Hagnau (inkl. Schänzlitunnel)*
  - *Zubringer Bachgraben – und dessen Anbindung an die Nordtangente (Entlastungsstrecke für Tunnel-Schliessungen)*
  - *Verbindung Augst – Hagnau (ev. Redundanzen zur bestehenden A2)*
  - *Anschluss Tunnel Binningen an den zur Umsetzung bereite Gundelitunnel*
- *Die Projekte sollen nachhaltig umgesetzt werden können und nebst bautechnischen Vorschriften insbesondere auch den Umweltschutzanforderungen genügen – es soll möglichst kein neues Landwirtschaftsland überbaut werden.*
- *Bei den Abklärungen sollen auch die technologischen Entwicklungen bei MIV Fahrzeugen einfliessen (welche auf Kapazitäten der Strasseninfrastruktur zweifellos einen günstigen Einfluss haben werden).*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Vorbemerkung

Hochleistungsstrassen (HLS) haben gemäss Norm [640 040b] in erster Linie eine Durchleitungs- und Verbindungsfunktion für internationale, nationale und regionale Verkehre. Auf ihnen sollen grosse Teile des Verkehrs gebündelt und somit das übrige Strassennetz entlastet werden. Sie erfüllen übergeordnete Netzfunktionen und stellen damit den höchsten und leistungsfähigsten Strassentypen dar, Knoten und Verzweigungen werden kreuzungsfrei gestaltet [640 041].

Damit sind Hochleistungsstrassen in der Schweiz faktisch ausschliesslich Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Für Planung, Bau und Betrieb der Nationalstrassen ist der Bund zuständig.

Die Hochleistungsstrassen der Nordwestschweiz sind normgemäss ausschliesslicher Bestandteil des Nationalstrassennetzes. Einzige Ausnahme im Kanton Basel-Landschaft stellt die Umfahrung

von Sissach (Chienbergtunnel) dar. Gemäss gültigem Netzbeschluss Nationalstrassen gehören folgende Abschnitte zum Nationalstrassennetz:

– A2 (Basel/Weil am Rhein – Eptingen – Chiasso Frontiera),
– A3 (Basel/St. Louis – Augst – Sargans),
– A18 (Delémont – Liesberg – Basel) und
– A22 (Pratteln – Sissach).

2.2. Überprüfung der Kapazität der Hochleistungsstrassen der Nordwestschweiz

Der Bund – als zuständiger Eigner des Hochleistungsstrassennetzes der Nordwestschweiz – überprüft im Rahmen des **Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP-NS)** in regelmässigen Abständen die Situation auf den Nationalstrassen. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des STEP und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor (vgl. Bundesgesetz über die Nationalstrassen). In den Berichten zur Fortschreibung des STEP wird das gesamte Nationalstrassennetz einem umfassenden Netzscreening unterzogen. Darin werden untersucht (vgl. letzte beschlossene Bundesbotschaft hierzu: BBl 2023 865):

– die Funktionsfähigkeit der Strecken, Anschlüsse und Kreuzungen in Bezug auf die vorhandenen Verkehrskapazitäten und die Zuverlässigkeit,
– die Verträglichkeit des Nationalstrassennetzes in Bezug auf eine weitere Siedlungsentwicklung und die angrenzenden Lebensräume sowie die Wechselwirkung mit dem nachgelagerten Strassennetz,
– die Sicherheit in Bezug auf Unfallhäufigkeiten, -schwere und -ursachen,
– die Störungsanfälligkeit des Nationalstrassennetzes und deren Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz sowie seine Unterhaltsfähigkeit und betriebliche Flexibilität.

Dieses Netzscreening bezieht sich immer auf den jeweiligen aktuellen Zustand. Die Beurteilung der Funktionsfähigkeit erfolgt für den Zeithorizont 2040. Basis dafür bilden die Verkehrsperspektiven 2040 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Zur Analyse der Funktionsfähigkeit stellt der Bund in seinem letzten Bericht zum Ausbauschritt 2023 für die HLS in der Nordwestschweiz fest:

– Die «Auslastungen der Kapazitäten» unterliegen auf der A2 und A3 von den Grenzen in Basel-Stadt bis zur Verzweigung Augst resp. auf der A3 bis zur Verzweigung Rheinfelden «starken Beeinträchtigungen».
– Ebenso die A18 zwischen Laufen und Reinach Süd, während der nördliche Abschnitt bis zur Verzweigung Hagnau («Schänzli») «mittleren Beeinträchtigungen» unterliegt.
– Die A22 wird zwischen Liestal und dem Anschluss Liestal an der A2 als «stark beeinträchtigt» eingestuft.

Der Bund ordnet in der Folge weite Teile des HLS-Netzes der Nordwestschweiz der höchsten «Problemstufe III» zu.

Vergleichbare Überprüfungen zur Kapazität der HLS der Nordwestschweiz erfolgen ebenfalls in regelmässigem Turnus im Rahmen des **Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr (AP)**. Dieses koordiniert die übergeordnete und integrierte Planung von Landschaft, Siedlung und Verkehr im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel. Alle vier Jahre erarbeitet die Trägerschaft ein Programm, das beim Schweizer Bund zur Mitfinanzierung eingereicht wird. Der Kanton Basel-Landschaft ist Mitglied der Trägerschaft zum Agglomerationsprogramm.

Die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurde zwischen 2021 und 2025 erarbeitet und am 20. Juni 2025 beim Bund eingereicht. Im Rahmen dieser 5. Generation wurde die **Teilstrategie Strasse** – als ein wesentlicher Bestandteil des Programms – grundlegend aktualisiert. Die

Teilstrategie Strasse besitzt einen umfassenden analytischen Teil und einen Teil zur Aktualisierung des sogenannten Zielnetzes 2040. Bestandteil des Zielnetzes sind alle Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen im trinationalen Perimeter der Agglomeration Basel. Zur Analyse – an der im Rahmen der «Fachgruppe Strasse» auch die Fachstellen des Kantons Basel-Landschaft eingebunden waren – wurden netzweit untersucht:

– Stauverdachtsstellen (Verkehrsqualitätsstufen),
– Überlastete Knoten,
– ÖV im Stau,
– Verdachtsstellen auf Ausweichverkehr,
– Verträglichkeit Siedlung und Verkehr,
– Verträglichkeit Naherholung und Verkehr,
– Konflikte zum Veloverkehr,
– Erreichbarkeiten,
– Verkehrssicherheit (USP und Unfallhäufungsstellen).

Im Ergebnis der kapazitätsbezogenen Analyse zu den Stauverdachtsstellen haben sich – differenziert nach Morgen- und Abendspitze (MSP/ASP) – folgende Schwachstellen auf den HLS ergeben:

– A2/3 Schwarzwaldbrücke (beide Richtungen),
– A2/3 Verzweigung Rheinfelden – Basel-City (beide Richtungen),
– A5 Grenzübergang Weil am Rhein (Richtung Basel),
– A18 Angenstein – Reinach-Süd (beide Richtungen),
– A18 Reinach-Nord – Muttenz-Süd (beide Richtungen),
– A22 Liestal-Nord – Pratteln (beide Richtungen),
– A35 Sierentz – Grenzübergang St-Louis (beide Richtungen),
– A861 Grenzübergang Rheinfelden (beide Richtungen),
– A98 Anschluss Lörrach-Mitte.

Damit liegt auch aus kantonaler Sicht eine umfassende, belastbare, aktuelle Analyse zur Überprüfung der Kapazität der HLS der Nordwestschweiz vor. Deren Ergebnisse sind nahezu deckungsgleich mit den Erkenntnissen des Bundes im Rahmen STEP-NS.

2.3. Liste mit notwendigen einzelnen Strassenbauprojekten

Sowohl der Bund wie auch die Agglomeration – und damit auch der Kanton Basel-Landschaft – erstellen im Rahmen ihrer Programme regelmässig aktualisierte Listen mit Massnahmen zur Behebung der entsprechenden Schwachstellen. Der Bund plant die langfristige Entwicklung des Nationalstrassennetzes mit dem strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS), das im vierjährlichen Rhythmus aktualisiert wird.

Der Bund hat mit der Botschaft zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen die Realisierung des Vorhabens Rheintunnel Basel vorgeschlagen. Auf den Bundesbeschluss wurde das Referendum ergriffen und in der Folge wurde der Ausbauschritt 2023 vom Volk im November 2024 abgelehnt (Basel-Stadt: 56.4% Nein, Basel-Landschaft: 46.5% Nein, Gemeinde Birsfelden als direkt Betroffene vom Rheintunnel: 64.4% Nein). In der Folge hat der Bund, auf der Basis eines Gutachtens der ETH Zürich, eine gesamtverkehrliche Vorlage «Verkehr ‘45» erarbeitet. Im Juni 2026 hat der Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage «Verkehr ’45» verabschiedet, darin sieht er für die Projekte der Nationalstrasse als STEP-NS in der Nordwestschweiz folgende Prioritäten vor:

– A2/A3 Rheintunnel Basel: Realisierungshorizont 2045,
– A2/A3 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst: Realisierungshorizont 2055,
– A18 Zentrumsentlastung Laufen: Realisierungshorizont 2055,
– A18 Umfahrung Laufen und Zwingen: kein konkreter Realisierungshorizont («Weitere»)
– A18 Muggenbergtunnel: kein konkreter Realisierungshorizont («Weitere»)
– A18 Contournement Delémont: kein konkreter Realisierungshorizont («Weitere»)

– A3 6-Spur-Ausbau Augst – Rheinfelden: gestrichen

Die Vernehmlassung zum Programm «Verkehr ‘45» dauert bis zum Oktober 2026. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme zu «Verkehr ‘45» gefordert, dass der Muggenbergtunnel in einen konkreten Realisierungshorizont zu verschieben ist und die Planungsarbeiten umgehend an die Hand genommen werden müssen (vgl. Medienmitteilung vom 7. September 2026).

Die Botschaft zuhanden des Bundesparlaments ist für Anfang 2027 vorgesehen. Nach den bisherigen Planungen soll die Botschaft in der Sommersession 2027 im Erstrat und im Herbst 2027 im Zweitrat behandelt werden. Sollte ein Referendum ergriffen werden, dürfte über dieses 2028 abgestimmt werden, oder allenfalls obligatorisch 2028, wenn eine Verfassungsänderung beschlossen würde.

Vor diesem Hintergrund ist aus heutiger Sicht unklar, wie es mit den Strassenbauprojekten des HLS-Netzes der Nordwestschweiz weitergehen wird, da sämtliche Projekte in der Verantwortung des Bundes stehen.

Im **Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation** waren im Zielnetz 2040 folgende Strassenbauprojekte mit Bezug zum HLS-Netz enthalten:

– A2/A3 Rheintunnel Basel (übergeordnete Massnahme vom Bund),
– A18 Zentrumsentlastung Laufen (übergeordnete Massnahme vom Bund),
– A98 Verlängerung Rheinfelden-Ost (D) bis Murg (übergeordnete Massnahme D).

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind im Gesamtverkehrssystem aufeinander abgestimmt und darüber hinaus auch auf die Entwicklungen von Siedlung und Landschaft ausgerichtet.

Über den Horizont des Zielnetzes 2040 hinaus enthält das Zielnetz der trinationalen Strategie Strasse noch folgende Strassenbauprojekte:

– Fortführung Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) zu einem Westring Basel (u.a. mit einem Tunnel Binningen),
– A18 Umfahrung Laufen-Zwingen.

Die Fortführung des ZUBA kann erst an die Hand genommen werden, wenn dessen Realisierung finanziell und rechtlich gesichert ist.

2.4. Fazit

Die Überprüfung der Kapazitäten des Hochleistungsstrassennetzes ist auf Stufe Bund sowie Kanton erfolgt und die massgeblichen Defizite sind bekannt. Die daraus abgeleiteten Massnahmen sind bekannt und mit Kosten- und Terminannahmen hinterlegt. Die Entscheide hierzu sind pendent – insbesondere auf Bundesebene.

Bei der Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturprojekte werden die neusten Anforderungen und Möglichkeiten der Fahrzeugtechnologie sowie die relevanten Umweltanforderungen berücksichtigt, wie minimaler Flächenverbrauch insbesondere von Kulturland. Dies sind Voraussetzungen, dass Projekte erfolgreich entwickelt und für Bauprojekte die Rechtskraft erlangt werden können.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/163 «Hochleistungsstrassennetz Nordwestschweiz 2040+» abzuschreiben.

Liestal, 20. Oktober 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich