

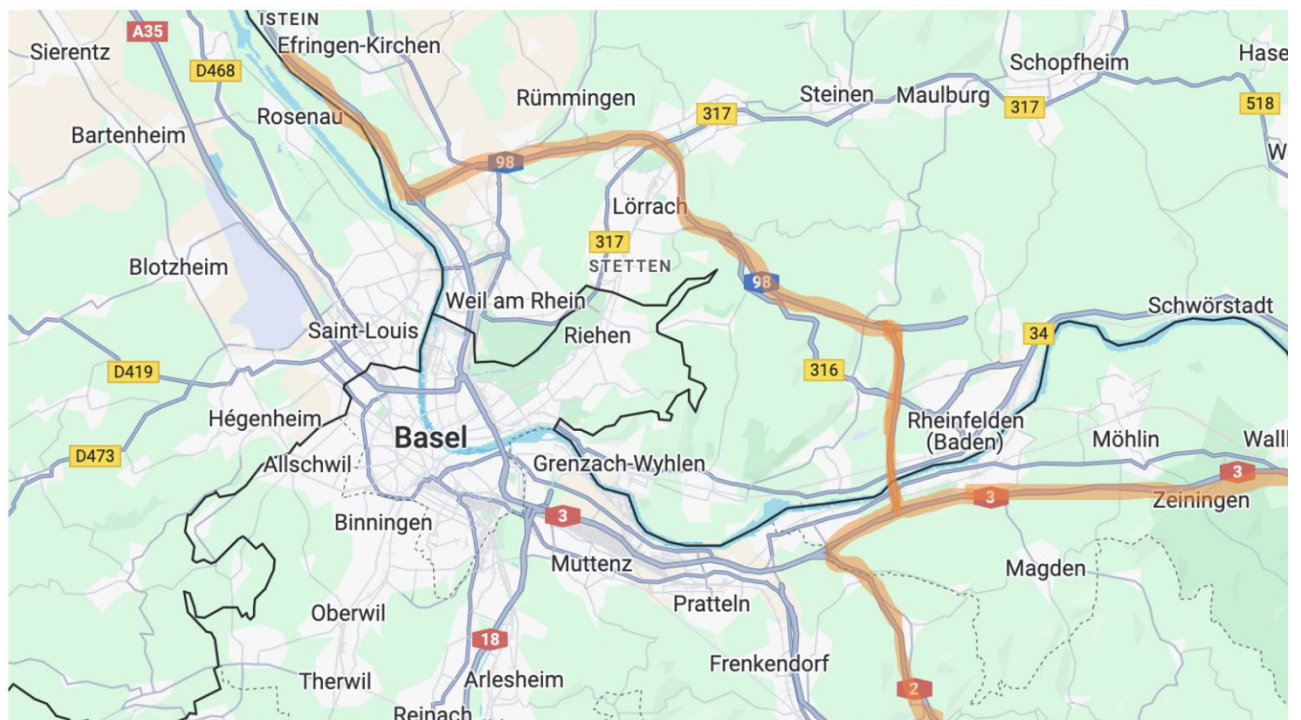
Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2024/724](#): «Staatsvertrag zur A98 neu verhandeln» 2024/724

vom 1. September 2026

1. Text des Postulats

Am 28. November 2024 reichte Jan Kirchmayr die Motion [2024/724](#) «Staatsvertrag zur A98 neu verhandeln» ein, welches vom Landrat am 27. Februar 2025 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:



Das Nein zum Rheintunnel kann auch im Sinne einer besseren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur verstanden werden. Unabhängig davon, ob man für oder gegen den Rheintunnel war, stellt sich die Frage, was in der Region zu tun ist, wenn es auf der Osttangente zu Staus kommt. Hier lohnt sich ein Blick auf die A98 (Rheinfelden - Autobahndreieck Weil am Rhein). Nach dem geltenden Staatsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und den beteiligten Kantonen BS, AG und BL dient die Rheinbrücke zwischen der A3 und der A98 als Autobahnzubringer und

Regionalbrücke. Kapazitätsengpässe im Raum Basel dürfen gemäss Staatsvertrag nicht dazu führen, dass die Verbindung zwischen A98 und A3 zum Überlaufventil wird.

Deshalb darf die Schweiz bei Staus im Raum Basel den Transitverkehr aus dem Raum Zürich/Aargau (A3) oder Bern (A2) nicht auf die A98 umleiten, obwohl auf dieser Strecke aktuell keine Überlastung besteht. Könnte der Verkehr bei Staus im Raum Basel u.a. über die A98 umgeleitet werden, würden die vorhandenen Kapazitäten besser ausgenutzt und der Raum Basel entlastet (Vgl. orange Strecke auf dem Kartenausschnitt oben). Allenfalls wäre ein Ausbau der Zollanlage Rheinfelden notwendig, der von der Schweiz mitfinanziert werden könnte.

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Staatsvertrag mit dem Land Baden-Württemberg und den beteiligten Kantonen über den Betrieb der Autobahn A98 und der Zollanlage Rheinfelden neu zu verhandeln und sich dafür einzusetzen, dass die A98 bei Staus im Raum Basel für den Transitverkehr Schweiz-Deutschland genutzt werden kann.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage und Vorgeschichte

Die Autobahn A98 (Deutschland) ist über die A861 (ehemalige Bezeichnung «Zubringer N3-A98») und den Grenzübergang Rheinfelden mit der A3 (Schweiz) verbunden. Die Geschichte dieses Zubringers beginnt mit ersten Besprechungen zwischen der Schweiz (Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau, Baudirektion Kanton Basel-Landschaft, Baudirektion Aargau, Zollkreisdirektion I Basel) und Deutschland (Regierungspräsidium Südbaden, Innenministerium Baden-Württemberg, Oberfinanzdirektion Freiburg). Schon zu Beginn der Verhandlungen wurde der regionale Charakter der Verbindung hervorgehoben. Die Funktion als Achse für den überregionalen Transitverkehr war nicht vorgesehen. Das Projekt wurde ab Beginn der 1970-er Jahre entwickelt. Ca. Mitte der 1980-er Jahre stiess das Projekt in der regionalen Politik und Bevölkerung auf Widerstand. Grund hierfür war die Befürchtung, dass die neue Strecke zur Umfahrung von Basel wird und viel überregionalen Verkehr erhält.

Das 1996 öffentlich aufgelegte Projekt führte zu 62 Einsprachen. Diese konnten bis 1999 einvernehmlich geregelt werden. Wesentlicher Bestandteil der Einigung waren zwei Vereinbarungen:

- Die Schliessung der historischen Rheinbrücke (zwischen den beiden Rheinfelden) für den Strassenverkehr
- Die Vereinbarung vom 22. April 1999 über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel, Augst, Rheinfelden, Lössach und Weil am Rhein.
Vertragspartner der zweiten Vereinbarung sind das Land Baden-Württemberg, die Kantone Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die deutsche und die schweizerische Zollverwaltung. Der Regierungsratsbeschluss des Kantons Aargau und die Projektgenehmigung des UVEK übernahmen die wesentlichen Bestimmungen als Projektaufgaben. Damit wurden sie Bestandteil der «Baubewilligung».

Die Vereinbarung hält im Kern fest, dass die übergeordnete Wegweisung auf der Achse A5 (D) – A2 (CH resp. A3 (CH)) nicht verändert und auf Wegweisungsmassnahmen verzichtet wird, welche die A98 als grossräumige Umfahrung von Basel fördern. Die zuständigen Behörden verzichten zudem auf kapazitäts- und attraktivitätsmindernde Massnahmen auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Strecken.

Die neue Rheinbrücke und die Gemeinschaftszollanlage westlich von Rheinfelden wurden am 7. März 2006 eröffnet. Es ist anzunehmen, dass die Zollanlage bewusst mit beschränkter Kapazität ausgelegt wurde, damit sie für den Lastwagen-Transitverkehr unattraktiv bleibt – Dies war eine Bedingung, die im Rahmen der Einigung von 1999 ausgehandelt worden war. Auch die Dimensionierung der Strasse, der Anschlüsse und der Zollanlagen ist auf eine regionale und nicht auf eine überregionale Bedeutung ausgerichtet. So äusserte sich damals der Aargauer Regierungsrat Peter

C. Beyeler wie folgt (Zitat [Medienmitteilung Kt.- Aargau vom 7. März 2006](#)): «Gleichzeitig zeigte er aber auch Verständnis für die Bedenken von Bevölkerung und Umweltverbänden, welche befürchteten, dass der neue Autobahnübergang Rheinfelden als Umfahrung von Basel missbraucht werden könnte. Beyeler ist jedoch überzeugt, dass die vorgesehenen Betriebszeiten der Zollanlage und das damit einhergehende Verkehrsmanagement für den Schwerverkehr eine solche Entwicklung verhindern werden.»

Seit 2008 liegt die Zuständigkeit für die massgebenden Hochleistungsstrassen in der Schweiz – namentlich die A2 und die A3 – beim Bund.

2.2. Aktuelle Nutzung der Verbindung A98/A861

Obwohl die Verbindung nur für eine regionale Funktionalität geplant wurde, wird die A98/A861 heute bereits rege befahren und als überregionale Verbindung genutzt. Navigationssysteme leiten den Verkehr auf die zeitlich günstigste Route. Hinzu kommen ortskundige Pendlerinnen und Pendler, denen die verkürzte Reisezeit auf dieser Strecke bekannt ist. Die amtliche Wegweisung, um deren Anpassung es im Postulat im Kern geht, hat dadurch seit 1999 stark an Bedeutung verloren: Massgebend für die Routenwahl ist heute für die meisten Verkehrsteilnehmenden nicht die Beschilderung sondern die im Navigationsgerät angezeigte Route bzw. Reisezeit sowie die Erfahrungswerte der ortskundigen Verkehrsteilnehmenden.

Es ist Autofahrenden freigestellt, die Route über die A98/A861 zu nutzen. Ein Vergleich der Reisezeiten mit einem gängigen Kartendienst zeigt, dass die Route über die A98/A861 gegenüber der Fahrt über das schweizerische Netz zeitlich gleichwertig oder schneller ist und als primäre Route empfohlen wird – in beide Fahrtrichtungen und zu verschiedenen Tageszeiten. Dies sei nachfolgend beispielhaft jedoch repräsentativ aufgeführt.

Die Abfrage für eine empfohlene Routen von Zeiningen (CH) (= aus Richtung Frick) nach Efringen (D) ergab für den Donnerstag, 18. Juni 2026 folgende Ergebnisse (Distanz für beide Routen je ca. 41 km):

Abfahrtszeit 07:00 Uhr in Richtung Deutschland:

- Via A98/A861: ca. 24 – 35 Min → primär empfohlene Route
- Via A3/A2/A5: ca. 28 – 40 Min

Abfahrtszeit 07:00 Uhr in Richtung Schweiz:

- Via A98/A861: ca. 26 – 40 Min → primär empfohlene Route
- Via A3/A2/A5: ca. 30 – 50 Min

Abfahrtszeit 12:00 Uhr in Richtung Deutschland:

- Via A98/A861: ca. 24 – 35 Min → primär empfohlene Route
- Via A3/A2/A5: ca. 28 – 40 Min

Abfahrtszeit 12:00 Uhr in Richtung Schweiz:

- Via A98/A861: ca. 26 – 40 Min → primär empfohlene Route
- Via A3/A2/A5: ca. 30 – 45 Min

Zudem wurde auch eine Routenabfrage für den Dienstag, den 25. August 2026 von Thürnen, Kreis (CH) nach Efringen (D) für die Abendspitze durchgeführt. In Richtung Deutschland wurde (eher etwas überraschend) die Route via A98/A861 als schnellste Route empfohlen:

Abfahrtszeit 17:55 Uhr in Richtung Deutschland:

- Via A98/A861: ca. 24 – 40 Min. (40.0 km) → primär empfohlene Route
- Via A2/A5: ca. 30 – 50 Min. (35.2 km)
- Via A22/A2/A5: ca. 30 – 55 Min. (35.2 km)

Abfahrtszeit 17:55 Uhr in Richtung Schweiz:

- Via A98/A861: ca. 26 – 35 Min. (40.9 km)
- Via A2/A5: ca. 26 – 40 Min. (35.6 km) → primär empfohlene Route
- Via A22/A2/A5: ca. 28 – 40 Min. (35.0 km)

In Richtung Schweiz (nach Thürnen) wird die Route via A2 empfohlen, obwohl sie zeitlich tendenziell länger dauert, aber distanzmässig kürzer ist.

Diese Abfragen sind zu einem Zeitpunkt deutlich vor der geplanten Reise erfolgt. Damit hat die aktuelle Verkehrssituation auf diese Routenempfehlungen keinen Einfluss, sondern wird aufgrund von Daten aus der Vergangenheit (und daraus errechneter Kurzzeitprognose) abgeleitet.

2.3. Verkehrssituation und Engpass der Zollanlage Rheinfelden

Die Verbindung via A98/A861 weist in den Morgen- und Abendspitzenstunden aber ebenfalls ein Kapazitätsproblem auf. Der eigentliche Engpass der Verbindung liegt aber nicht auf der freien Strecke sondern beim Grenzübergang Rheinfelden. Dieser wird bereits heute von hohen Verkehrsmengen frequentiert: Die [Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee vom Mai 2022](#) weist rund 2'000 Lastwagen und rund 27'000 Personenwagen pro Tag aus und erwartet bis 2040 eine Zunahme auf rund 3'000 Lastwagen und rund 28'000 Personenwagen pro Tag. Der Übergang ist aktuell bereits morgens und abends massiv überlastet: In der Morgenspitze staut sich der Lastwagenverkehr in Richtung Schweiz. Am Abend reicht der Rückstau des Personenwagenverkehrs in Richtung Deutschland zweitweise bis auf die A3 zurück.

2.4. Bisher ergriffene und geprüfte Massnahmen

Im Zusammenhang mit dem Erhaltungsprojekt Osttangente Basel hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusammen mit dem Regierungspräsidium Freiburg und den Zollämtern 2017 flankierende Massnahmen geprüft und beschlossen.

Untersucht wurde, wie sich die freien Kapazitäten auf der A98 während den Sanierungsarbeiten auf der Osttangente besser nutzen lassen und welches Verlagerungspotential besteht. Umgesetzt wurden die folgenden Massnahmen:

Massnahmen im Bestand:

- Massnahme M1: Verbesserung der Stellplatzüberwachung und -organisation auf dem Lastwagen-Zollhof
- Massnahme M2: Konsequente Bewirtschaftung des Lastwagen-Zollhofs und bessere Abstimmung mit dem Lastwagen-Aufstellraum auf der A861.
- Massnahme M9: Frühzeitige Signalisation auf der Rheinbrücke vor der Abfertigung am deutschen Zoll
- Massnahme M15: Reisezeit-Anzeigen zur Beeinflussung der Routenwahl in Spitzenzeiten

Organisatorische Anpassungen:

- Massnahme M13: Wechselwegweiser Autobahn zwecks Signalisierung der Alternativroute

Mit baulichen Anpassungen:

- Massnahme M4: Separierung der Einfahrten zum Lastwagen-Zollhof für Transit/Leererfahrten und CH-Importen

Gemäss ASTRA sind keine weiteren Massnahmen mehr in Planung oder Umsetzung. Da die Erhaltungsmassnahmen Osttangente weiterlaufen, bleiben auch alle umgesetzten Massnahmen inklusive Reisezeitanzeigen in Betrieb. Es ist derzeit nicht vorgesehen, diese Massnahmen wieder rückgängig zu machen.

Die wirkungsvolleren baulichen Massnahmen, etwa ein zusätzlicher Fahrstreifen auf der A861 als Lastwagen-Stauraum oder ein dritter Abfertigungsstreifen für Personenwagen in der Abendspitze, wurden hingegen nicht realisiert. Sie liegen überwiegend auf deutschem Gebiet, setzen die Mitwirkung der deutschen Behörden voraus und berühren die Vereinbarung von 1999. Weitere Massnahmen sind derzeit weder in Planung noch in Umsetzung.

Zu beachten ist, dass die inzwischen für die A98/A861 zuständige deutsche Autobahn GmbH in den nächsten Jahren grössere Baustellen auf dieser Achse plant. Diese dürften den Verkehrsfluss so beeinträchtigen, dass eher mit einer Rückverlagerung von Verkehr auf die A2 als mit einer zusätzlichen Entlastung zu rechnen ist.

Bemerkenswert ist im Übrigen, dass die bereits umgesetzten Optimierungen der Vereinbarung von 1999 streng genommen zuwiderlaufen. Sie wurden jedoch einvernehmlich und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden bzw. Gebietskörperschaften vorgenommen und blieben daher unbestritten.

2.5. Verlagerungspotenzial und dessen Grenzen

Der verkehrliche Nutzen einer stärkeren Nutzung der A98/A861 ist überschaubar: Der Kurzbericht 2017 bezifferte das Verlagerungspotenzial von der A2/A3 auf die A98/A861 für das Prognosejahr 2030 auf rund 650 Fahrzeuge pro Stunde Richtung Schweiz und rund 250 Richtung Deutschland in der Morgenspitze sowie rund 250 beziehungsweise 500 Fahrzeuge pro Stunde in der Abendspitze. Mit dieser Umlagerung liesse sich der Raum Basel in den werktäglichen Morgen- und Abendspitzenstunde je nach Abschnitt und Fahrtrichtung um rund 10 bis 15 Prozent entlasten. Der limitierende Faktor bleibt die Kapazität der Zollabfertigung.

Eine zusätzliche Kapazität setzte einen Ausbau der Rheinbrücke der A861 von zwei auf drei Fahrstreifen je Richtung voraus. Die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee vom Mai 2022 führt dieses Vorhaben als langfristige Massnahme mit einem Realisierungshorizont von über 15 Jahren und Kosten von über 10 Millionen Euro auf. Der damit erzielbare Reisezeitgewinn für Personenwagen läge in der kritischen Morgenspitze aber bei lediglich zwei bis drei Minuten. Für einen solchen Brückenaus- oder -neubau liegen bislang keine Studien oder Planungen vor, und es sind nach Kenntnis des ASTRA auch keine entsprechenden Aktivitäten im Gang.

Ein Brückenausbau allein würde ohnehin nicht genügen. Die bestehende Zollanlage kann nach der Studie nicht wesentlich mehr Verkehr aufnehmen, und ein signifikanter Ausbau ist am Standort räumlich nicht möglich: Erforderlich wären zusätzliche Pufferflächen, ein Umbau der Zufahrt sowie der Anschlüsse Rheinfelden-West und -Süd. Ein Ausbau setzte zudem eine Erweiterung beider Zollanlagen voraus, wobei die Platzverhältnisse beim schweizerischen Zoll schon heute sehr eng sind. Die Schweiz könnte hier nicht im Alleingang eine Wirkung erzielen. Die Studie selbst stellt in Frage, ob eine Kapazitätserhöhung dieser Grössenordnung an dieser Stelle zielführend wäre oder ob zusätzliche Kapazitäten nicht an verträglicheren Stellen – etwa bei Sisseln – geschaffen werden sollten.

Die Studie geht bis 2040 von einer Zunahme des Lastwagenverkehrs von rund 2'000 auf 3'000 Fahrzeuge pro Tag aus, während der Personenwagenverkehr nur leicht wächst. Schon diese Mengen sind mit den bestehenden Anlagen kaum zu bewältigen. Zugleich behält die Route über die A98/A861 nach Einschätzung der Studie auch nach Realisierung der schweizerischen Ausbauvorhaben ihre Bedeutung.

Einen Ausbau der Zollanlagen schätzt das ASTRA gegenwärtig als politisch chancenlos ein – mit Blick auf die aktuelle Stimmung in der Schweiz gegenüber Strassenausbauten und auf einen zu erwartenden Widerstand auf deutscher Seite, wo die betroffenen Städte und Landkreise eine Aufwertung der A98 zur Umfahrung Basels wiederholt und mit Nachdruck abgelehnt haben. Insbesondere nach der Ablehnung des Rheintunnels an der Urne im November 2024 haben sich deutsche Regional-Politiker nochmals in diese Richtung geäußert: Die Strasse ist nicht für den internationalen Verkehr ausgelegt. Die A98 ist für sie keine längerfristige Lösung als Entlastung für den Raum Basel.

2.6. Analoge Vorstösse bei anderen Kantonen bzw. beim Bund

Im Kanton Aargau ist kein förmlicher parlamentarischer Vorstoss zu diesem Thema bekannt. Die Aargauer Behörden und regionale Exponenten haben eine Aufwertung des Grenzübergangs Rheinfelden zur Umfahrung Basels jedoch wiederholt abgelehnt und sich auf die Vereinbarung von 1999 berufen, wonach der Übergang auf den regionalen Verkehr ausgerichtet ist.

Auf Bundesebene ist – soweit öffentlich ersichtlich – ebenfalls kein einschlägiger parlamentarischer Vorstoss behandelt worden. Das ASTRA hat eine stärkere Nutzung der A98 wiederholt als wenig zielführend beurteilt, da der Engpass im Raum Basel überwiegend vom Regional- und nicht vom Transitverkehr verursacht wird. Auch nach dem Nein zum Ausbauschnitt 2023 fand die Idee einer Anpassung der Vereinbarung weder in Deutschland noch bei den zuständigen Bundesstellen Unterstützung.

2.7. Fazit

Der Regierungsrat teilt das Grundanliegen des Postulats, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur möglichst optimal zu nutzen und die A98 zur Entlastung der A2/A3 zwischen den Verzweigungen Augst und Wiese beizuziehen. Aus verschiedenen Gründen ist es jedoch gegenwärtig nicht der richtige Zeitpunkt, die Vereinbarung aus dem Jahr 1999 neu zu verhandeln, und das Anliegen ist derzeit auch nicht vordringlich:

Erstens liegt die Federführung als neuer Eigentümer der A2 bzw. A3 beim Bund. Nach der Ablehnung des Ausbauschnitts 2023 – und damit des Rheintunnels – in der Volksabstimmung vom 24. November 2024 hat der Bund die Verkehrsprojekte gestützt auf ein Gutachten der ETH Zürich neu priorisiert und am 28. Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau bis 2045 festgelegt. Am 19. Juni 2026 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45» eröffnet, die bis am 9. Oktober 2026 dauert. Die Botschaft an das Parlament ist für Anfang 2027 vorgesehen, die Behandlung in den eidgenössischen Räten für die Sommer- und Herbstsession 2027 und eine allfällige Volksabstimmung für 2028. Der Rheintunnel Basel ist in dieser Vorlage im Realisierungshorizont 2045 zugeordnet. Ein Richtungsentscheid zur weiteren Nationalstrassenplanung liegt somit frühestens 2027 vor. Da aber wiederum eine Volksabstimmung zu erwarten ist, muss wohl mit 2028 gerechnet werden. Bis dahin ist davon auszugehen, dass der Bund keine neuen Planungen an die Hand nimmt. Dazu gehört auch eine mögliche Neuverhandlung der Nutzung der A98. Solange nicht klar ist, wie es mit dem Rheintunnel weitergeht, ist ein Vorstoss des Kantons verfrüht und hat kaum Chancen, da die A98 als Alternative zum Rheintunnel von verschiedenen Kreisen abgelehnt wird.

Zweitens ist der verkehrliche Nutzen einer Neuverhandlung begrenzt. Der massgebende Engpass ist die Grenzabfertigung Rheinfelden. Eine spürbar höhere Kapazität liesse sich nur mit einem Ausbau der Rheinbrücke und beider Zollanlagen erreichen – einem langfristigen, kostspieligen sowie rechtlich und planerisch komplexen Vorhaben, das die Schweiz nicht allein herbeiführen kann und das gegenwärtig als politisch chancenlos gilt.

Drittens wurde das ASTRA von der deutschen Autobahn GmbH, welche seit wenigen Jahren für die A98/A861 zuständig ist, informiert, dass in den nächsten Jahren grössere Baustellen auf dieser Achse geplant sind. Dies wird erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben.

Und Viertens ist festzuhalten, dass die Vereinbarung von 1999 im Wesentlichen die amtliche Wegweisung und den Verzicht auf verkehrslenkende Massnahmen betrifft. Diese Wegweisung hat durch Navigationssysteme stark an Bedeutung verloren und ist für ortskundige Pendler irrelevant. Es ist Autofahrenden freigestellt, die A98 zu befahren - die Strecke wird auch von den Navigationssystemen als schnellste Route vorgeschlagen (wenn sie es tatsächlich ist) und wird bereits als alternative Route genutzt. Eine Neuverhandlung der Vereinbarung vom 22. April 1999 ist damit auch unter diesem Aspekt nicht dringend bzw. momentan angezeigt.

Der Regierungsrat wird das Anliegen zu gegebener Zeit – nach dem Richtungsentscheid des Bundes bzw. des Volkes bzgl. der Neuaufgabe des Rheintunnels – wieder aufnehmen und sich insbesondere beim Bund dafür einsetzen, dass die vorgesehenen Massnahmen für höhere Kapazitäten bei der Zollabfertigung langfristig umgesetzt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2024/724](#) «Staatsvertrag zur A98 neu verhandeln» abzuschreiben.

Liestal, 1. September 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

Beilage:

- Vereinbarung vom 22. April 1999 über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel, Augst, Rheinfelden (CH+D), Lörrach, Weil am Rhein (Autobahnen A5, A98 [D], A2, A3 [CH])