BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2023/256: «Zweckmässigkeitsprüfung für die A22 im Raum Liestal/Lausen»
2023/256

vom 3. November 2026

1. Text des Postulats

Am 11. Mai 2023 reichte Thomas Eugster das Postulat 2023/256 «Zweckmässigkeitsprüfung für die A22 im Raum Liestal/Lausen» ein, welches vom Landrat am 2. November 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die A22 ist eine der am stärksten befahrenen Strassen im Gegenverkehr mit täglich rund 30'000 Fahrzeugen und eine verkehrstechnische Hauptschlagader im Baselbiet.

Der Strassenabschnitt im Bereich Lausen/Liestal führt aber über eine dringend sanierungsbedürftige, rund 750m lange Brücke mitten durch Liestal, und dies über einem Gewässerraum. Eine verkehrstechnische Sünde aus den 1960/70er Jahren. Sie wäre heute so nicht mehr bewilligungsfähig. Wertvoller Erholungs- und Siedlungsraum für Mensch, Tier und Pflanzenwelt wurden zubetoniert. Die Lebensqualität von rund 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern in der Region Liestal wird durch die Lärmemissionen stark eingeschränkt. Auf dieser Strasse ereignen sich zudem leider mindestens zwei schwere, teilweise tödliche Verkehrsunfälle pro Jahr.

In den Jahren 2016 und 2017 mussten kritische Bereiche des Ergolzviadukts im Rahmen einer Notsanierung mit Sofort- und Überbrückungsmassnahmen instandgesetzt werden, durch welche die Nutzungsdauer der A22 jedoch lediglich bis ins Jahr 2025 verlängert werden konnte.

Der Kanton Baselland hat mit der Übergabe der A22 per 1.1.2020 an den Bund auf den dringenden Sanierungsbedarf hingewiesen und ein Sanierungsprojekt übergeben. Zudem mehrfach und letztmals im Rahmen der Vernehmlassung zum STEP darauf hingewiesen, dass langfristig eine alternative Strassenführung benötigt wird.

In der Botschaft des Bundesrats wird die A22 in Bezug auf die Kapazität als «mittlere Beeinträchtigung» und in Bezug auf die Engpässe sogar mit der höchsten «Stufe III» eingestuft. In Bezug auf die Wohn und Arbeitsplatzsicherheit wird eine «grosse Beeinträchtigung» und in Bezug auf die Lärmbelastung wird eine «mittlere Beeinträchtigung» ausgewiesen. In Bezug auf die ökologische Beurteilung ist sie nicht erwähnt, obschon sie vollständig innerhalb des Gewässerraums verläuft und sogar auf einer Strecke von ca. 750m als Brückenbauwerk innerhalb des Flusslaufs.

Trotz ausgewiesenem, dringendem Handlungsbedarf werden jedoch weder die Sanierung noch die Projektierung einer längerfristigen Lösung mit einer alternativen Strassenführung in den konkreten STEP-Ausbauschritten erwähnt.

Eine Komplettsanierung der Strasse ist unter Verkehr faktisch unmöglich. Es droht sonst ein Verkehrskollaps mit weitreichenden Folgen – nicht nur für Liestal und Lausen, sondern die gesamte Region mit rund 70'000 Menschen. Und selbst mit weiteren Massnahmen kann die Nutzungsdauer lediglich um einige weitere Jahre verlängert werden. Die Bevölkerung der Region muss zudem im Zusammenhang mit dem Eisenbahngrossprojekt «Vierspurausbau» während rund sieben Jahren Lärm, Dreck und weitere Einschränkungen erdulden. Es braucht daher bereits bei der Sanierung eine Perspektive, damit die Bevölkerung der Region weitere Einschränkungen akzeptiert: Längerfristig wird eine alternative Strassenführung unumgänglich, die bereits heute geplant werden muss. Dies soll mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) bestätigt werden.

Der Regierungsrat wird deshalb im Sinn eines Handlungspostulats gebeten, für den Strassenabschnitt der A22 zwischen Lausen und Liestal in Zusammenarbeit mit dem ASTRA eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) in Auftrag zu geben/durchzuführen, um aus technischer Sicht die optimale Linienführung einer Tunnellösung im Raum Liestal, Lausen und Itingen zu überprüfen. Die Resultate dieser Studie sollen die Empfehlung einer Bestvariante als Grundlage für die Ausarbeitung eines generellen Projekts für die Realisierung dieser Tunnellösung bilden.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Vorbemerkungen und Kennzahlen

Die A22 zwischen Liestal und Lausen wurde 1970 beziehungsweise 1977 als kantonale Hochleistungsstrasse J2 (später H2) eröffnet und ist seit dem 1. Januar 2020 als Nationalstrasse Eigentum des Bundes. Damit liegt auch die Planungshoheit ausschliesslich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Umfahrung Liestal, der rund 2 km lange, mitten durch Liestal über bzw. entlang der Ergolz geführte Streckenabschnitt zwischen den Anschlüssen Liestal Nord und Süd, gilt seit Jahren als sanierungsbedürftig und wird von der Bevölkerung wegen der Lärm- und Trennwirkung im Siedlungsgebiet als Belastung wahrgenommen.

Zu den im Postulatstext genannten Kennzahlen ist an dieser Stelle Folgendes festzuhalten:

- Verkehrszahlen:
  Seit 2020 werden die Zählstellen auf der A22 vom ASTRA betrieben. Auf der Umfahrung Liestal existiert keine dauernde Zählstelle (mehr). Auf der A22 befinden sich Zählstellen unmittelbar nördlich des Halbanschluss Füllinsdorf Hülften (ASTRA Messtelle 773, Füllinsdorf) und auf dem Abschnitt Liestal Süd – Lausen (ASTRA Messtelle 775, Lausen AB). Infolge der Covid-19-Pandemie existieren für die Jahre 2020- 2022 keine aussagekräftigen bzw. belastbaren Jahreszahlen. Deshalb werden die Zahlen ab 2023 bzw. vorher aufgeführt.
  Bis 2019 betrieb das kantonale Tiefbauamt die Zählstellen auf der A22 (damals: H2). Damals existierte auch noch eine Zählstelle auf der Umfahrung Liestal.
  Die Verkehrszahlen für diese drei bzw. zwei Zählstellen der letzten Jahre zeigen für den DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr) folgendes Bild:

Zählstelle	**2018**	**2019**	**2023**	**2024**	**2025**
773 - Füllinsdorf	35’100	35’980	36’939	37’523	38’236
2502 – A22 Liestal	25’403	27’361			
775 – Lausen AB	22’114	20’320	21’078	21’336	22’252

Gemäss diesen Zahlen ergab sich bei der Zählstelle Füllinsdorf seit 2018/19 auf der A22 ein Verkehrszuwachs für den DTV von zwei- bis dreitausend Fahrzeugen. Hochgerechnet beträgt das aktuelle Verkehrsaufkommen (DTV) auf der A22, Umfahrung Liestal also wie vom Postulenten aufgeführt ca. 30'000 Fahrzeuge pro Tag.

- Unfallzahlen:
  Die Auswertung der Verkehrsunfälle der letzten zehn Jahre (2016 – 2025) auf der A22 zwischen den Anschlüssen Liestal Nord und Liestal Süd ergibt folgendes Bild:
  In diesen zehn Jahren ereigneten sich drei schwere Unfälle mit schwerverletzten oder getöteten Personen (drei schwerverletzte und eine getötete Person). Die mit Abstand häufigsten Unfalltypen (ca. 60% aller Verkehrsunfälle) sind Schleuder- und Selbstunfälle. Alle drei Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten in den letzten zehn Jahren waren dagegen vom Typ Frontalkollision. Die häufigsten Hauptursachen (ca. 50% aller Verkehrsunfälle) liegen beim Zustand der Fahrzeuglenkenden (Einfluss von Alkohol und Übermüdung).
  Im Jahr 2016 ereignete sich ein Unfall mit einer getöteten und einer schwerverletzten Person; im Jahr 2017 ein Unfall mit einer schwerverletzten Person. Seit 2018 ereignete sich somit nur noch ein schwerer Unfall mit einer schwerverletzten Person (im Jahr 2021). Auch im Jahr 2026 ereignete sich bisher (Stand: September 2026) kein schwerer Unfall (nur zwei polizeilich registrierte Unfälle mit Sachschaden).
  Das Postulat wurde 2023 eingereicht; die Aussage im Postulat «*Auf dieser Strasse ereignen sich zudem leider mindestens zwei schwere, teilweise tödliche Verkehrsunfälle pro Jahr.»* bezieht sich somit auf den Zeitraum vor 2023. In den fünf Jahren davor (2018-2022) wurde insgesamt ein Verkehrsunfall mit Schwerverletzten oder Getöteten polizeilich registriert (0.2 pro Jahr). Selbst wenn noch die vier Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten dazugezählt werden, ergibt sich daraus nur ein Durchschnitt von einem Verkehrsunfall mit Personenschaden pro Jahr. Die Aussage im Postulat «… *mindestens zwei schwere, teilweise tödliche Verkehrsunfälle pro Jahr.»*» ist somit nicht korrekt.
  Dies hat direkt nichts mit der Forderung des Postulates zu tun, soll hier gleichwohl richtiggestellt werden, da das Unfallgeschehen bzw. die Sicherheit auf viele Fragestellungen einen wichtigen Einfluss haben.

2.2. Ausgangslage und Vorgeschichte

Die Geschichte der Umfahrung Liestal erfuhr bereits mehrere Richtungswechsel. Bemerkenswert ist insbesondere, dass die Stadt Liestal in der Vergangenheit mehrfach mit Nachdruck die Realisierung eines Anschluss Zentrum bzw. Gasstrasse forderte. Ein solcher Anschluss ist nur mit der heutigen oberirdischen Linienführung machbar. Ein «Umschwenken» auf eine alternative Linienführung, sprich Tunnellösung, war deshalb für lange Zeit bis zum Jahr 2017 keine Option.

Am 18. Mai 2000 reichte der Landrat Dieter Schenk (Liestal) die Motion 2000/112 ein:
Sie forderte den Regierungsrat auf, Projektierung und Bau des Halbanschlusses Gasstrasse Liestal an die J2 (heute: A22) unverzüglich einzuleiten und dem Landrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten. Unter anderem führte er aus:

«*Die Stadt Liestal liess im letzten Sommer durch ein renommiertes Ingenieurbüro ein Projekt für den Halbanschluss Gasstrasse erstellen. Der Ausbau wäre einfach, nimmt auf die vorhandenen Gegebenheiten Rücksicht und würde den Verkehrsprognosen genügen. Offenbar stiess das Projekt beim kantonalen Tiefbauamt auf Ablehnung, weil es nicht ihrem hohen Standard entspricht. …..».*

Der Vorstoss wurde am 20. September 2000 an den Regierungsrat überwiesen. Darauf wurde bereits am 23. Januar 2001 eine entsprechende Vorlage (LRV 2001/020) an den Landrat überwiesen, die einen Projektierungskredit (heute: Ausgabenbewilligung) für die Ausarbeitung eines Generellen Projektes für einen Halbanschluss Gasstrasse beantragte.

Das Geschäft führte in der Bau- und Planungskommission (BPK) zu grösseren Diskussionen und die BPK kam zur Erkenntnis, dass mit einem raschen Bau eines Halbanschlusses Gasstrasse die vorhandenen Probleme nicht ohne weiteres gelöst werden können. Sie formulierte deshalb einen neuen Auftrag an die Regierung: «*Der Regierungsrat wird beauftragt, ein Gesamtkonzept für die Lösung des Verkehrsproblems auf dem übergeordneten Strassennetz im Bereich der Umfahrung Liestal vorzuschlagen. Mit dieser Lösung ist insbesondere eine Entlastung des Strassennetzes im Zentrum Liestals zu erzielen, unter Berücksichtigung der anstehenden Sanierung der Umfahrung Liestal. Die Wirkung eines Halbanschlusses Gasstrasse ist bei der Lösungssuche mit zu untersuchen. Es ist ein entsprechender Planungskredit zum Beschluss zu beantragen*». (siehe Bericht BPK vom 14. August 2001).

Die Regierung selbst war an diesem neuen Beschluss nicht ganz unbeteiligt, da die Bau- und Umweltschutzdirektion die ETH Zürich mit einer Studie zum Halbanschluss beauftrage, die dessen Wirksamkeit in der vorgesehenen Ausgestaltung (gemäss dem Vorschlag der Stadt Liestal) anzweifelte. Dieser Bericht wurde auch der BPK vorgestellt.

Am 20. September 2001 beschloss der Landrat gemäss dem Vorschlag der BPK den für ein Verkehrskonzept im Raum Liestal erforderlichen Verpflichtungskredit (heute: Ausgabenbewilligung) von 900'000.- Franken.

Als Konsequenz wurde 2003 / 2004 ein Projektwettbewerb durchgeführt, aus dem ein Projekt als Sieger hervorging, welches für die bestehende oberirdische Linienführung eine Sanierung bzw. Erneuerung und einen neuen zusätzlichen Vollanschluss Gasstrasse bzw. Zentrum vorsah.

Im Januar 2009 lag das bereinigte Vorprojekt für die Erneuerung der Umfahrung Liestal vor. Es beinhaltete, die A22 (damals: H2) weiterhin 2-streifig, neu aber richtungsgetrennt zu führen. Dies bedingt eine Verbreiterung des Querschnittes der Fahrbahn von ca. 10 m auf 12.50 m sowie einen Totalersatz des bestehenden, sanierungsbedürftigen ca. 750 m langen Ergolzviaduktes. Der neue Anschluss Zentrum war als Vollanschluss im Bereich Gasstrasse als ein über der A22 (damals H2) und der Ergolz liegender Grosskreisel mit rund 60 m Durchmesser vorgesehen.

In ihrer Stellungnahme zum Vorprojekt hielt die Stadt Liestal unter anderem fest:
«*Das vorliegende Projekt ist für die Entwicklung der Stadt Liestal von grosser Bedeutung und seit dem Entwicklungsplan 95 eine Forderung der Stadt an den Kanton.*
… konnte nachgewiesen werden, dass die Vollanschlüsse Zentrum und Süd für die Lösung des Verkehrsproblems Liestal und die Entwicklung des Zentrums Liestal unabdingbar sind. Dem gewählten Verkehrskonzept wurde 2005 sowohl von der BUD als auch vom Einwohnerrat Liestal zugestimmt.
Somit unterstützt der Stadtrat das vorliegende Vorprojekt im Grundsatz vollauf, ...».

Am 18. August 2009 wurde die LRV 2009/209 für eine Ausgabenbewilligung (damals: Verpflichtungskredit) für das Bauprojekt für die Erneuerung und Erweiterung der Umfahrung Liestal an den Landrat überwiesen. Einerseits wurde die Genehmigung des Generellen Projektes (mit dem Vollanschluss Zentrum) und eine Ausgabenbewilligung von 8.5 Mio. Franken für die Erarbeitung des Bauprojektes beantragt.

Die Stadt Liestal äusserte sich positiv zur Vorlage: «*Für die Stadt Liestal ist das Projekt von grosser Bedeutung. Die Vollanschlüsse Zentrum und Süd sind für die Lösung des Verkehrsproblems in Liestal und die Entwicklung des Zentrums von Liestal unabdingbar. Der Stadtrat unterstützt das Bauvorhaben vollauf und wünscht eine enge Begleitung des Projektes durch die Stadt*.»

Der Landrat stimmte dem Projekt und der Ausgabenbewilligung am 26. November 2009 zu.

Bereits damals stand im Raum, dass mit dem neuen Netzbeschluss, der zwischen 2010 und 2015 erfolgen sollte, der Bund die A22 (damals H2) und damit auch die Finanzierung der Erneuerung der A22 (damals: H2), Umfahrung Liestal übernimmt.

Eine gewisse Skepsis, wie bereitwillig der Bund die Projektideen des Kantons übernimmt, bestand aber schon damals; so äusserte sich der Landrat Isaac Reber während der Landratsdebatte vom 26. November 2009 wie folgt:
«… Die fromme Hoffnung, dass der Bund das Projekt 2015 übernehme und dann artig ausführe, wird sich im Winde zerstreuen. Denn der Bund wird 2015 voraussichtlich sehr viele Projekte bekommen, und er wird sehr genau hinschauen, welche den Umständen angepasst sind und welche er finanzieren kann. Kommt der Bund zum Schluss, ein Projekt sei überdimensioniert oder zu aufwändig, wird er es zurückstellen. Das wäre bedauerlich. …»

Am 24. November 2013 lehnte die Schweizer Stimmbevölkerung eine Erhöhung des Preises der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken ab. Als Folge davon wurde die geplante Umsetzung des neuen Netzbeschluss per 2014 wegen der fehlenden Finanzierung nicht umgesetzt, d.h. auch die A22 (damals: H2) wurde (noch) nicht übernommen.

Als Folge der Unsicherheiten bzgl. dem Netzbeschluss – und damit der Zuständigkeiten für die Bewilligung der einzelnen Projektphasen sowie der zukünftigen Finanzierung - stockte die Ausarbeitung des Bauprojektes.

In der Bau- und Umweltschutzdirektion wurde schliesslich ein alternatives Vorgehen entwickelt: Eine Sanierung der bestehenden Infrastruktur für eine Restlebensdauer von 30-40 Jahren mit dem Ziel einer langfristigen Verlegung der Umfahrung in den Untergrund. Eine weitere Konsequenz dieser Lösung war der Verzicht auf den Zentrumsanschluss. Zeitgleich zeichnete sich ab, dass der Bund die A22 (damals: H2) per 2020 übernehmen wird.

Mit dem RRB 2017/1841 vom 19. Dezember 2017 wurde dieser Richtungswechsel bzgl. der Erneuerung der Umfahrung Liestal beschlossen: Anstelle einer Totalerneuerung der Umfahrung Liestal in gleicher Lage inkl. Realisierung eines Anschluss Zentrum wurde das Tiefbauamt beauftragt, das Projekt einer Sanierung der bestehenden Tragstruktur weiterzuverfolgen und dem ASTRA zu übergeben. Die Erstellung eines Anschluss Zentrum war damit nicht mehr möglich. Gleichzeitig wurde die Bau- und Umweltschutzdirektion bzw. das Tiefbauamt beauftragt, eine alternative Strassenführung, welche die bestehende Linienführung ersetzt, zu verfolgen und beim ASTRA bzgl. der langfristigen Realisierung dieser Strassenführung vorstellig zu werden.

Die Stadt Liestal hat den Regierungsratsbeschluss begrüsst. Ebenso wichtig war der Stadt Liestal, dass nun die Projektierung einer alternativen Strassenführung an die Hand genommen wird. Sie nahm zur Kenntnis, dass die Erstellung des Zentrumsanschluss nicht mehr möglich ist und nicht weiterverfolgt wird.

Mit der LRV 2017/008 wurde beim Landrat bereits vorgängig bzw. parallel zur Ausarbeitung des obigen RRB eine Ausgabenbewilligung über 250'000.- Franken für die Klärung des zukünftigen Anschlusskonzept Liestal Süd und der langfristigen Führung der A22 (damals: H2) im Raum Liestal eingeholt (Beschluss vom 28. September 2017).

In der Folge hat das Tiefbauamt Basel-Landschaft geprüft, ob es sinnvoll und zweckmässig ist, die Planung, d.h. eine Vorstudie für eine Tunnellösung ab 2018 zu starten. Eine wichtige Grundlage dazu war das «Faktenblatt Projektübernahme» des ASTRAs vom September 2017. In diesem Faktenblatt ist zu den Projekten in der Projektierungs- bzw. Planungsphase folgendes festgehalten:

«*Kantonale Projekte, die noch nicht rechtskräftig sind, werden vom Bund eingehend geprüft, triagiert, selektiert und durchlaufen allenfalls anschliessend die Planungs-, Projektierungs- und Genehmigungsprozesse nach dem Nationalstrassengesetz. Dies gilt auch dann, wenn sich die Projekte bereits im Planungs- oder Projektierungsstadium befinden oder wenn die Kantone für sie sogar schon das Baubewilligungs- und allenfalls das Enteignungsverfahren eingeleitet haben. In solchen Fällen wird das ASTRA selbstverständlich nicht eine eigene Planung von Grund auf wiederholen, sondern auf den bisherigen Grundlagen weiterarbeiten, dabei aber die bundesrechtlichen Vorgaben berücksichtigen.*

Das ASTRA übernimmt keine laufenden Planungsverträge und richtet den Kantonen auch keine Kostenbeiträge für ausgeführte Planungen aus. Die bestehenden Verträge sind durch die Kantone bis spätestens per Ende 2019 aufzulösen.»

Weiter war es klar, dass ab 2020 die Planungshoheit beim Bund bzw. ASTRA und eine (Mit)-Planung der Kantone nicht vorgesehen ist.

Der Zeitraum in den Jahren 2018 / 2019 zur Erarbeitung einer umfassenden Vorstudie mit einem bereinigten Ergebnisbericht wäre mit zwei Jahren äusserst knapp gewesen – Ziel wäre dann ja gewesen, dem ASTRA eine bereinigte Vorstudie zur Weiterbearbeitung bzw. als Grundlage zur eigenen Studie zu übergeben. Beim ASTRA existierte damals aber noch gar kein Projekt «Tunnel Umfahrung Liestal». Ein solches Projekt war auch auf kantonaler Ebene erst ab 2018 spruchreif. Entsprechend war zu erwarten, dass ein solches Projekt beim ASTRA vorerst keine hohe Priorität geniesst, insbesondere, da das ASTRA mit dem Netzbeschluss per 2020 sehr viele Projekte von den Kantonen zu übernehmen hatte, auch vom Kanton Basel-Landschaft. Deshalb musste erwartet werden, dass eine solche Vorstudie vom ASTRA erst nach ein paar Jahren weiterbearbeitet werden kann und deshalb fraglich ist, welchen Nutzen sie dann noch hätte.

Als Folge dieser Abklärungen wurde auf das Aufstarten einer eigenen Vorstudie verzichtet, da sich klar abzeichnete, dass eine eigene Vorstudie das Projekt einer Tunnellösung nicht beschleunigen würde und das Tiefbauamt Basel-Landschaft seine Ressourcen zielführender in andere Vorhaben investiert.

Per 1. Januar 2020 wurde der neue Netzbeschluss vollzogen und die H2 ging als A22 vollumfänglich an den Bund über. Sowohl das Tiefbauamt als auch die Bau- und Umweltschutzdirektion wiesen das ASTRA stufengerecht bei den regelmässigen Gesprächen auf die Erwartung des Kantons und der Stadt Liestal hin, dass zeitgerecht mit der Planung einer alternativen Führung der Umfahrung Liestal gestartet wird und insbesondere der Wunsch besteht, das Jahr des Starts einer Vorstudie verbindlich festzulegen.

Ausgelöst durch eine im Januar 2023 gegründete überparteiliche Interessengemeinschaft «A22 unter den Boden» sowie durch parlamentarische Vorstösse auf kantonaler als auch auf nationaler Ebene (Nationalrätin Sandra Sollberger, SVP/BL) rückte die Forderung nach einer alternativen, unterirdischen Linienführung verstärkt in den Fokus.

Am 2. November 2023 überwies der Landrat das vorliegende Postulat entgegen dem Antrag des Regierungsrats (Entgegennahme mit gleichzeitiger Abschreibung gemäss Stellungnahme vom 13. Juni 2023) mit 62 zu 8 Stimmen bei 1 Enthaltung und liess es stehen. Regierungsrat Isaac Reber wies in der Debatte darauf hin, dass der ASTRA-Direktor am Mobilitätsforum Laufen (vom 20. September 2023) als Zieljahr für den Start einer Zweckmässigkeitsprüfung (Korridorstudie) das Jahr 2026 genannt habe.

Diese Ankündigung wurde am 1. Mai 2024 auf Bundesebene bestätigt: Der Bundesrat hielt in seiner Antwort auf die Interpellation 24.3070 (Sollberger, «A22 Liestal, Zeithorizont») fest, das ASTRA werde voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2025 eine Korridorstudie starten, deren Resultate im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) 2030 berücksichtigt werden dürften.

Diese Perspektive wurde durch das Abstimmungsergebnis vom 24. November 2024 erheblich verändert: Das Schweizer Stimmvolk lehnte den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen mit 52,7 Prozent Nein-Stimmen ab. Im Kanton Basel-Landschaft wurde die Vorlage insgesamt zwar angenommen (53,5 Prozent Ja), die Stadt Liestal selbst gehörte jedoch zu den wenigen Baselbieter Gemeinden, welche die Vorlage ablehnten und damit vom kantonalen Mehr abwichen.

Als Folge des ablehnenden Volksentscheids beauftragte das UVEK Anfang 2025 die ETH Zürich mit einer unabhängigen Priorisierung sämtlicher geplanter Bahn-, Strassen- und Agglomerationsprojekte (Gutachten «Verkehr 2045»). Die für die A22 im Raum Liestal in Aussicht gestellte Korridorstudie wurde im Zuge des generellen Planungsstopps beim ASTRA nicht gestartet bzw. sistiert.

Am 21. Mai 2026 gelangte das Postulat im Rahmen der jährlichen GPK-Sammelvorlage zu überfälligen Vorstössen erneut vor den Landrat. Der Regierungsrat hatte auch dieses Mal die Abschreibung beantragt, was von der Geschäftsprüfungskommission (GPK) unterstützt wurde. Auf Antrag von Landrat Thomas Eugster (FDP) – mit der Begründung, es sei «politisch geschickter», das Postulat stehen zu lassen, bis eine Korridorstudie ins STEP aufgenommen worden sei – liess der Landrat das Postulat mit 61 zu 11 Stimmen ein weiteres Mal stehen (Landratsbeschluss vom 28. Mai 2026).

Am 19. Juni 2026 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45» (Ausbauschritt 2027). Gestützt auf das Gutachten der ETH Zürich sowie der Analysen der zuständigen Bundesämter hat er festgelegt, welche Infrastrukturprojekte prioritär zu verwirklichen sind. Für den Realisierungshorizont 2045 werden acht konkret benannte Nationalstrassenprojekte aufgeführt (u.a. Rheintunnel Basel). Die A22 im Raum Liestal/Lausen figuriert weder unter diesen Projekten des Realisierungshorizonts 2045 bzw. späterer Horizonte noch unter den im gleichen Zug definitiv gestrichenen 31 STEP-Projekten. Sie wird in der gesamten Vorlage zu Recht nicht erwähnt: Vorstudien wie eine Korridorstudie etc. werden generell im STEP nicht aufgeführt. Projekte werden erst ab einer gewissen Projektreife - bei der Umfahrung Liestal, wenn die Erarbeitung des Generellen Projektes bevorsteht - in den STEP aufgenommen. Deswegen wurde die Thematik auch nicht in die Stellungnahme zur Vorlage «Verkehr ‘45» aufgenommen.

2.3. Bisher ergriffene und geprüfte Massnahmen

Vorab ist auf das im Postulat verlangte Instrument einzugehen: Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ist beim ASTRA eine standardisierte Stufe innerhalb der Projektentwicklung von Nationalstrassen (vgl. ASTRA-Weisung 7A030 «Erarbeitung von generellen Projekten der Nationalstrassen»). Eine ZMB setzt in aller Regel voraus, dass ein konkretes Vorhaben – d.h. ein bereits erkannter, örtlich eingegrenzter Anpassungs- oder Ausbaubedarf – vorliegt. Sie dient dazu, für dieses Vorhaben die Ausgangslage und die Situation ohne Projekt zu analysieren, den Handlungsbedarf und die Ziele zu definieren, Lösungsvarianten zu entwickeln und schrittweise einzugrenzen sowie deren Machbarkeit zu prüfen und zu bewerten, um daraus eine Bestvariante als Grundlage für das nachfolgende generelle Projekt zu bestimmen. Die ZMB ist damit in erster Linie ein Varianten- und Entscheidungsinstrument für ein im Grundsatz bereits umrissenes Projekt.

Für die vorliegende, deutlich grundsätzlichere Fragestellung – ob und in welcher Form die A22 auf dem Abschnitt der Umfahrung Liestal (in etwa zwischen dem Anschluss Liestal Nord und Süd) in einen Tunnel verlegt werden soll, ist deshalb fraglich, ob eine ZMB tatsächlich das richtige Einstiegsinstrument ist. In vergleichbaren, netzweiten und mehrere Akteure betreffenden Fragestellungen hat das ASTRA das Instrument einer Korridorstudie entwickelt, welche im Unterschied zur ZMB die grundsätzliche Frage des «Ob» und der groben Stossrichtung auf regionaler bzw. korridorweiter Ebene klärt. Genau dieses Vorgehen hat das ASTRA aktuell bei der A18 im Laufental angewendet (Korridorstudie unter Einbezug der Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Jura).

Aus fachlicher Sicht wäre deshalb für die A22 im Raum Liestal – analog zur A18 – in einem ersten Schritt eine Korridorstudie sinnvoller als eine direkt verlangte ZMB: Sie würde erlauben, neben der reinen Tunnelfrage auch flankierende und multimodale Aspekte (Siedlungsentwicklung, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, Hochwasserschutz an der Ergolz) sowie verschiedene Grobvarianten – etwa eine Verlegung in einen Tunnel (mit verschiedenen Varianten und Anschlusskonzepten) und eine Beibehaltung der Linienführung mit punktueller Ertüchtigung zu vergleichen. Dass der ASTRA-Direktor am Mobilitätsforum Laufen 2023 seinerseits von einer «Korridorstudie A22» und nicht von einer ZMB sprach, deutet darauf hin, dass auch das ASTRA diese Einschätzung teilt. An der Zuständigkeitsfrage ändert diese Einordnung nichts: Unabhängig davon, ob als erster

Schritt eine Korridorstudie oder eine ZMB gewählt wird, liegt deren Auslösung für die A22 ausschliesslich in der Kompetenz des ASTRA (vgl. Ziff. 2.1 und 2.4).

Der Regierungsrat hat sich seit der Übernahme der A22 durch den Bund wiederholt und auf verschiedenen Ebenen für eine alternative, unterirdische Linienführung eingesetzt:

- Bereits im April 2022 positionierte er sich im Rahmen der Vernehmlassung zur damaligen STEP-Botschaft klar zugunsten einer Untersuchung einer alternativen bzw. unterirdischen Linienführung und forderte deren umgehenden Beginn.
- In seiner Stellungnahme vom 13. Juni 2023 zum vorliegenden Postulat legte der Regierungsrat dar, dass eine vom Kanton selbst ausgelöste Planung nicht sinnvoll wäre, weil der Bund diese mit seinen eigenen Verfahren wiederholen müsste. Zielführend sei allein, den Bund zu einer zeitnahen, umfassenden Planung zu bewegen.
- Das Anliegen wird regelmässig in den periodischen Gesprächen zwischen der Bau- und Umweltschutzdirektion und dem ASTRA sowie gegenüber den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern der Region eingebracht.
- Als Vergleichsfall für die Zusammenarbeit mit dem ASTRA bei Korridorstudien dient die A18 zwischen Basel und Delémont (Laufental): Hier hat das ASTRA in enger Abstimmung mit den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn und Jura eine Korridorstudie in Auftrag gegeben, deren Schlussbericht vorliegt und unter anderem die Realisierung folgende Projekte vorschlägt: Muggenbergtunnel, Zentrumsentlastung Laufen. Auch diese Vorhaben wurden jedoch – wie in der Landratsdebatte vom 21. Mai 2026 festgehalten wurde – im Zuge der Neupriorisierung nach dem Nein vom 24. November 2024 vorerst blockiert. Mit der Botschaft «Verkehr ‘45» wird nun für den Muggenbergtunnel kein konkreter Realisierungshorizont, für die Zentrumsentlastung Laufen der Realisierungshorizont 2055 genannt. 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).
- Im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zu «Verkehr '45» hat der Regierungsrat darauf verzichtet, den Start einer Korridorstudie für das Anliegen der alternativen Linienführung der A22 durch Liestal zu verlangen. Solche Planungen werden nicht mit dem STEP beschlossen, sondern sie liegen in der Zuständigkeit des ASTRA’s. Der Regierungsrat erachtet es als zielführender, diesbezüglich stufengerecht beim ASTRA zu intervenieren anstatt mit zu vielen Forderungen die eigene Stellungnahme zu «Verkehr ’45» zu schwächen.
- Unabhängig von den Planungsarbeiten für eine allfällige Linienverlegung sieht das ASTRA gemäss aktuellem Kenntnisstand ab etwa 2031 eine Sanierung der A22 Liestal-Lausen vor, ohne die bestehende Tragwerksstruktur zu ersetzen. Die Sanierung entspricht dem mit RRB 2017/1841 beschlossenen Konzept.

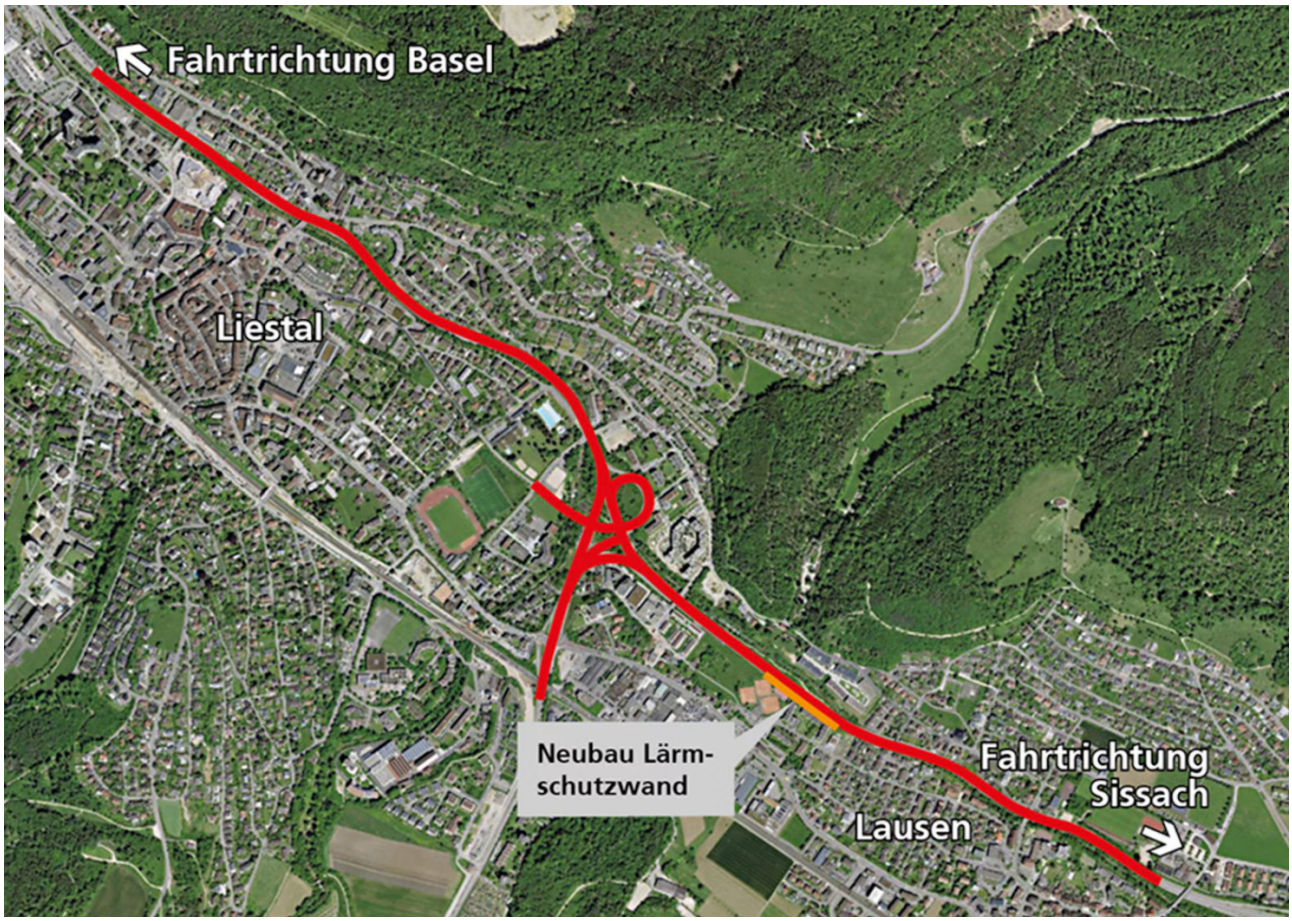
Der Regierungsrat hat damit die ihm zur Verfügung stehenden, sinnvollen und möglichen Mittel ausgeschöpft, um beim Bund auf eine rasche Planung hinzuwirken. Eine eigene, kantonale Zweckmässigkeitsbeurteilung, wie sie das Postulat ursprünglich verlangt, bleibt aus den bereits 2023 dargelegten rechtlichen Gründen nicht zielführend, da die Planungshoheit ausschliesslich beim Bund liegt.

2.4. Anstehende Sanierung der A22, Umfahrung Liestal

Wie erwähnt und bekannt, ist die Umfahrung Liestal dringend sanierungsbedürftig. Für diese Sanierung ist die Filiale Zofingen des ASTRAs zuständig. Die Projektierungsarbeiten inkl. Arbeiten für das Verkehrskonzept werden ca. per Ende 2026 abgeschlossen, so dass ca. im 3. Quartal 2027 die Projektauflage stattfinden kann.

Zur anstehenden Sanierung liegen vom ASTRA folgende Informationen vor (Stand Oktober 2026):

Im Rahmen dieser Sanierung ist eine umfassende Instandsetzung von km 5.000 bis km 8.200 vorgesehen (siehe nachfolgende Abbildung), wobei der Anschluss Liestal-Süd Bestandteil des Projekts ist und sich die Anschlüsse Liestal-Nord und Lausen ausserhalb des Projektperimeters befinden. Neben der Erneuerung des Deckbelages stehen die Instandsetzung der Kunstbauten, die Optimierung der Entwässerung und der Führung des Fuss- und Veloverkehrs sowie eine Überprüfung des Lärmschutzes im Vordergrund. Die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses während der Ausführung der Bauarbeiten ist ein wesentlicher Bestandteil des Projektauftrages.



Der Baubeginn ist für ca. 2031 geplant und die Arbeiten sind für voraussichtlich vier Jahre angesetzt. D.h. der Abschluss ist per ca. 2035 zu erwarten.

Mit der Sanierung soll nach Abschluss der Arbeiten die Funktionstüchtigkeit und die Gebrauchstauglichkeit des Autobahnabschnittes der Umfahrung Liestal für weitere 25 Jahre sichergestellt sein. Auf Basis regelmässiger Inspektionen und Zustandsbeurteilungen werden im Laufe dieser Zeit bedarfsgerecht Unterhalts- oder Instandsetzungsmassnahmen festgelegt. In der Regel handelt es sich dabei um kleinere, lokale Massnahmen. Mit Erreichen der 25 Jahre kann auch eine umfassende Sanierung notwendig sein. Je nach Belastungsgrad des Fahrbahnbelages sind erfahrungsgemäss ca. alle 10 bis 15 Jahren grösseren Deckbelagseingriffe erforderlich. Aus diesem Grund spricht das ASTRA auf der offiziellen Projektseite (Link) von einer Sicherstellung der Funktions- und Gebrauchstauglichkeit von lediglich 15 bis 20 Jahren.

2.5. Zukünftige Führung der Umfahrung Liestal - Tunnellösung

Wie im Kapitel 2.2 erwähnt, wurde mit dem RRB 2017/1841 vom 19. Dezember 2017 ein Richtungswechsel bzgl. der Erneuerung der Umfahrung Liestal beschlossen: Anstelle einer Totalerneuerung soll das Projekt einer Sanierung der bestehenden Tragstruktur weiterverfolgt werden.

Gleichzeitig wurde die Bau- und Umweltschutzdirektion bzw. das Tiefbauamt beauftragt, eine alternative Strassenführung, welche die bestehende Linienführung ersetzt, zu verfolgen und beim ASTRA bzgl. der langfristigen Realisierung dieser Strassenführung vorstellig zu werden.

Wie bereits erläutert, wurde dieses Anliegen mit dem ASTRA besprochen und vom ASTRA per 2025 der Start einer Korridorstudie versprochen. Deren Start ist nun aber als Folge der Volksabstimmung vom 24. November 2024 sistiert. Das ASTRA hat mehrfach generell kommuniziert, dass alle Planungen für grössere Vorhaben vorerst sistiert werden und erst im Zuge einer Neuausrichtung wieder priorisiert bzw. aufgenommen werden.

Wenn langfristig eine Tunnellösung im Vordergrund steht, soll diese bereit stehen, wenn das Bauwerk aufgrund der jetzt vorgesehenen Sanierung ihre Lebensdauer erreicht hat und weitere grosse Investitionen für die nächste Erneuerung der Umfahrung Liestal anstehen. Bei einer Lebensdauer von 25 Jahren und einer Inbetriebnahme der sanierten Umfahrung Liestal ab ca. 2035 muss also verlangt werden, dass die «Neue» Umfahrung Liestal bis ca. 2060 in Betrieb genommen werden kann.

Dies setzt in etwa folgenden Zeitplan voraus:
(Hinweis: Grundlage für diesen Zeitplan ist das Rahmenterminprogramm für den Rheintunnel vom Oktober 2018).

- 2030 – 2035: Vorstudien
- 2036 – 2039: Generelles Projekt
- 2040 – 2045 Ausführungsprojektprojekt AP inkl. Plangenehmigungsverfahren
- 2045 – 2050: Erarbeitung Detailprojekt / Unternehmerausschreibungen
- 2051 – 2060: Realisierung

Mit den Vorstudien (Korridorstudie, Zweckmässigkeitsbeurteilung) müsste folglich bis spätestens ca. 2030 begonnen werden, um eine Inbetriebnahme der verlegten A22 durch Liestal bis 2060 erreichen zu können. Da die Planungen so lange dauern, ist es wichtig, dass zeitnah saniert wird.

2.6. Weiteres Vorgehen

Mit der Vernehmlassung der Botschaft «Verkehr ‘45» liegt der erste und wichtige Schritt zur Neuausrichtung vor. Die Botschaft zuhanden des Parlaments ist für Anfang 2027 vorgesehen. Sie soll bis Ende 2027 von den eidgenössischen Räten beschlossen werden. Es ist aber wahrscheinlich, dass wiederum das Referendum ergriffen wird und es erneut zu einer Volksabstimmung kommt. Der definitive Beschluss zur Botschaft «Verkehr ‘45» wird daher wohl erst Ende 2028 vorliegen.

Das ASTRA hat bereits kommuniziert, dass die Planungen zu den in der Botschaft «Verkehr ‘45» enthaltenen Projekten (wie z.B. dem Rheintunnel) erst nach einer allfälligen (positiven) Volksabstimmung aufgenommen werden, d.h. erst ab 2029.

Der Regierungsrat wird sich beim ASTRA primär dafür einsetzen, dass dieser faktische Planungsstopp nicht für eine Vorstudie für eine alternative Linienführung der Umfahrung Liestal gilt – insbesondere da es hier nicht um einen Kapazitätsausbau, sondern um die Reparatur eines langfristig inakzeptablen Zustandes für Mensch und Umwelt geht. Sekundär will er zudem eine Zusage abholen, dass die notwendige Vorstudie bis spätestens 2030 gestartet wird – unabhängig des Ergebnisses einer allfälligen Volksabstimmung zur Botschaft «Verkehr ‘45».

Er wird das Vorgehen auch mit der kantonalen Vertretung in Bundesbern im Rahmen der periodischen Gespräche absprechen und sie bei Bedarf um entsprechende Unterstützung z.B. mittels nationaler Vorstösse bitten.

2.7. Fazit

Der Regierungsrat teilt nach wie vor das Grundanliegen des Postulats: Er erachtet eine Verlegung der A22 im Raum Liestal - Lausen in einen Tunnel als die langfristig richtige Lösung und wird sich

weiterhin auf allen Ebenen dafür einsetzen, dass der Bund die dafür notwendige Planung zeitgerecht an die Hand nimmt. An der Ausgangslage, die den Regierungsrat bereits am 13. Juni 2023 zum Antrag auf Abschreibung bewogen hat, hat sich indes nichts geändert – im Gegenteil, sie hat sich in der Zwischenzeit noch akzentuiert:

Erstens liegt die Planungshoheit für die A22 seit dem 1. Januar 2020 unverändert und unbestritten beim Bund. Eine vom Kanton selbst – und sei es auch in Zusammenarbeit mit dem ASTRA – ausgelöste Zweckmässigkeitsbeurteilung (oder andere Vorstudie) würde vom Bund mit seinen eigenen Verfahren wiederholt werden müssen und somit keine Verfahrensbeschleunigung, sondern eine doppelte Planung zur Folge haben. Dieser bereits 2023 formulierte Befund gilt unverändert.

Zweitens ist die im September 2023 und im Mai 2024 in Aussicht gestellte Korridorstudie (Start 2025 bzw. 2026) bis heute nicht angelaufen. Generell wurden aber nach dem ablehnenden Volksentscheid vom 24. November 2024 alle Planungen grösserer Projekte gestoppt und wurden noch nicht wieder aufgenommen. Es ist zu erwarten, dass die Planungen erst nach einer Bestätigung der Neupriorisierung sämtlicher Verkehrsinfrastrukturprojektemit der Botschaft «Verkehr ‘45» via Volksabstimmung wieder aufgenommen werden.

Drittens hat die am 19. Juni 2026 eröffnete Vernehmlassung zu «Verkehr '45» keine neuen Erkenntnisse gebracht, die eine andere Beurteilung nahelegen würden. Das Projekt einer alternativen Linienführung der A22 Liestal - Lausen figuriert weder unter den für den Realisierungshorizont 2045 bzw. späterer Realisierungshorizonte vorgesehenen Nationalstrassenprojekten noch unter den 31 im gleichen Zug explizit gestrichenen STEP-Projekten. Der Grund dafür liegt darin, dass die Tunnellösung für die A22 im Raum Liestal nie den Status eines konkreten, im STEP verankerten Projekts erreicht hat: Entsprechend erhält die Umfahrung Liestal auch in der laufenden Vorlage keine Erwähnung und keine vom Parlament direkt zugesprochenen Bundesmittel. Sie bleibt, wie schon in den bisherigen STEP-Vorlagen, ausserhalb der konkreten Planungsschritte des Bundes. Es gilt hier, direkt beim ASTRA zu intervenieren, da das Aufstarten einer solchen Planungsstudie in der Kompetenz des ASTRA liegt und keinen Eingang in den STEP findet. Es ist zu erwarten, dass das Projekt erst Eingang in einen STEP nach Abschluss der Vorstudie findet – also ab ca. 2035. Analog gilt dies auch für den Sachplan Verkehr - siehe dazu den Erläuterungsbericht zum SIN2027 (**S**achplan Verkehr Teil **I**nfrastruktur **S**trasse): «*Die in Korridorstudien oder anderweitig in die Planung des ASTRA aufgenommenen Vorhaben auf diesen Strecken sollen Eingang in den SIN finden, um eine umfassende räumliche Koordination auf Bundesstufe vornehmen zu können*.». Der SIN2027 befindet sich bis am 11. Dezember 2026 in der (öffentlichen) Anhörung (Link).

Der Landrat hat das Postulat in der Vergangenheit zweimal – am 2. November 2023 und am 21. Mai 2026 – trotz Abschreibungsantrag des Regierungsrats stehen gelassen, jeweils in der Erwartung, dass sich die Situation zeitnah zugunsten der Umfahrung Liestal entwickeln oder zumindest klären werde. Als Begründung wurde vom Postulenten angebracht, dass es politisch geschickter ist, das Postulat stehen zu lassen, bis die Korridorstudie in den STEP aufgenommen wird. Wie vorgängig erläutert, findet eine Korridorstudie aber gar nicht Eingang in einen STEP, sondern erst das konkrete Projekt, und dies wird erst ab ca. 2035 erfolgen. Mit der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» liegt nun jene STEP-Botschaft vor, auf die der Landrat am 21. Mai 2026 als Referenzpunkt verwiesen hatte – ohne dass sich an der Ausgangslage zugunsten der A22 etwas geändert hätte.

Der Regierungsrat gelangt deshalb zum Schluss, dass ein weiteres Stehenlassen des Postulats keine zusätzliche Wirkung entfaltet. Wie die Geschäftsprüfungskommission in ihrem Bericht vom Mai 2026 zu Recht festhält, hilft ein Vorstoss, der lediglich dazu dient, ein Thema «warmzuhalten», niemandem. Er ändert nichts an der politischen und rechtlichen Realität. Diese Realität ist und bleibt: Die Zuständigkeit für die A22 liegt unveränderbar beim Bund, und die kantonale Einflussnahme erfolgt nicht über die Aufrechterhaltung eines Postulats, sondern über die bereits heute – unabhängig vom Status des Postulats – wahrgenommene, laufende Interessenvertretung gegenüber dem ASTRA und mit den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern der Region gegenüber dem Bundesrat.

Sollte sich die Ausgangslage im Rahmen der weiteren parlamentarischen Beratung von «Verkehr '45» oder einer allfälligen neuen Korridorstudie zugunsten der Umfahrung Liestal ändern, steht es dem Landrat frei, das Anliegen mit einem neuen, der dannzumaligen Situation angepassten Vorstoss – allenfalls einer Interpellation - erneut einzubringen. Ebenso wird die Bau- und Umweltschutzdirektion den Landrat bzw. die Bau- und Planungskommission bei neuen Erkenntnissen oder Fortschritten entsprechend informieren.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2023/256 «Zweckmässigkeitsprüfung für die A22 im Raum Liestal/Lausen» abzuschreiben.

Liestal, 3. November 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich