

## **Beschluss des Landrats vom 20.10.2022**

Nr. 1742

### **12. Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal** 2022/254; Protokoll: gs

**Thomas Noack** (SP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

**Thomas Noack** (SP) dankt für die Beantwortung der Fragen. Sie lässt den Redner aber etwas ratlos zurück. Als Teil seiner Dissertation hat er vor mehr als 30 Jahren die damaligen Sondierbohrkampagnen für den Wisenbergtunnel ausgewertet und geologische Profile für den Wisenberg konstruiert. Als Mitarbeiter des Amts für Raumplanung hat der Redner 2005 an der Planung für ein viertes Gleis im Ergolzthal mitgearbeitet. Warum? Weil man schon damals wusste, dass die Kapazität auf dieser Strecke nicht ausreicht. Darum ist es erstaunlich, dass die Regierung heute keinen dringenden Handlungsbedarf sieht. Vor allem erstaunt die Aussage, dass sich bei der Erarbeitung des Ausbaus 2030/2035 gezeigt haben soll, dass auf den Horizont 2030 am Hauenstein kein Kapazitätsengpass besteht respektive ausgewiesen werden kann. Die persönliche Wahrnehmung ist eine Andere: Es wird wahrgenommen, dass die S-Bahn nur bis Liestal fährt – weil es zwischen Liestal und Olten zu wenig Kapazität hat. Die Stadt Liestal hat eine Studie für eine zusätzliche Fernverkehrsverbindung erstellen lassen. Sie hat etwa aufgezeigt, dass die Kapazität auf dieser Strecke ausgeschöpft ist. Es ist nicht zu verstehen, wie die Regierung zur Aussage kommt, dass hier kein Kapazitätsengpass besteht. Dieser Engpass betrifft das Mobilitätsangebot für eine Region mit immerhin rund 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Und der Streckenengpass betrifft auch eine wesentliche Nordsüdverbindung des Bahnnetzes.

Wenn man die Antwort liest, hat man den Eindruck, dass die Regierung keine langfristige Strategie hat und nicht auf die Verhandlungen und die notwendige Lobby-Arbeit für einen Kapazitätsausbau auf dieser Strecke vorbereitet ist. Umso mehr erstaunt dies, weil man im Landrat bereits diverse Male über diese Situation diskutiert hat. Im Bericht zur langfristigen Konfiguration des Knoten Basel werden Varianten aufgezeigt, die deutliche Verbesserungen versprechen. Die Ergebnisse der auf den Fahrplan bezogenen Testplanungen zeigen mögliche Verbesserungen im Vergleich zum Horizont 2035: Man kann etwa von einem IC Basel-Liestal-Olten-Bern lesen, der zweimal pro Stunde fährt; von einem Regionalexpress von Basel nach Luzern, der zwei Mal die Stunde verkehrt – aber auch von einer S-Bahn, die viermal pro Stunde von Basel nach Olten fährt. Es ist klar, dass dies keine kurzfristige Geschichte ist. Es braucht grosse Investitionen – und einen teuren Ausbau der Kapazität. Weil das lange dauert, braucht es kleine, intelligente Zwischenschritte wie morgendliche Entlastungszüge mit der S-Bahn. Alle wissen, dass es für die grossen Investitionen sehr viel Überzeugungsarbeit braucht – beim Bund, bei den Kantonen, bei der Bevölkerung. Mit dieser Arbeit müsste man jetzt anfangen. Sonst hat auch die nachfolgende Generation immer noch keine ausgebaute Strecke zwischen Liestal und Olten. Dafür braucht es eine Strategie der Regierung; es braucht den Willen – die Regierung muss dies wirklich wollen. Darum müsste das Parlament der Regierung demnächst mit einer Motion oder einem Vorstoss diesen klaren Auftrag erteilen.

**Saskia Schenker** (FDP) argumentiert in die gleiche Richtung: Der Landrat hat ihr Postulat «Kein ÖV-Abbau für die Gemeinden oberhalb von Liestal auf der Ergolzlinie» gegen den Willen des Regierungsrats stehen gelassen. Es wurde klar verlangt, dass sich der Regierungsrat dringend für die Planung im oberen Baselbiet einsetzen soll, wenn ab 2025 der Viertelstundentakt bis Liestal gelten

soll und die Entlastungszüge wegfallen – damit Verbesserungen auch für das obere Baselbiet stattfinden, und nicht ein Abbau, wie es jetzt geplant ist. Das Postulat wurde also stehen gelassen. Der Landrat hat gesagt, dass man von den SBB ein entsprechendes Betriebskonzept verlangen muss – ebenso die mittel- und längerfristige Planung, wie auch Thomas Noack sie verlangt. Die Rednerin war von den Antworten auf dessen Vorstoss ziemlich enttäuscht. Trotz des Postulats, das stehen gelassen wurde, sind genau diese Themen nicht ersichtlich. Darum soll der Regierungsrat wirklich an der Sache dran bleiben. Es geht zwar hier nur um eine Interpellation, die man nicht stehen lassen kann. Das Postulat ist aber immer noch aktuell und muss erfüllt werden.

Das Thema ist nicht neu, sagt Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne). Thomas Noack hat das ja ausgeführt. Es gibt oberhalb von Liestal ein Problem. Im Kern geht es darum, dass man auf drei zählen muss: Im Liestaler Bahnhof hat es drei Gleise, es hat in Lausen im erneuerten Bahnhof drei Gleise – und es gibt im Bahnhof Sissach nach der Erneuerung drei Gleise. Dazwischen (zwischen Liestal und Lausen und zwischen Lausen und Sissach) hat es zwei Gleise – und nicht drei. Das ist so. Das ist ein Mangel. Er führt zum Rahmen für das Angebot, dass man auf diesem Abschnitt fahren kann. Bekanntlich hat aber nicht nur der Kanton Interesse an diesem Abschnitt – nebst dem S-Bahn-Verkehr verkehren dort auch der Fern- und der Güterverkehr. Mit anderen Worten: Es gibt dort tatsächlich eine Limite. Wenn man sie nachhaltig beseitigen wollte, wäre eine klare Positionierung des Parlaments hilfreich. Das würde aber heissen, dass man etwa in Itingen über die Bücher gehen müsste – dort hat man sich früher anders positioniert. Es müsste aber einen klaren Auftrag geben. Letztlich muss man daran denken, dass nicht nur der Kanton, sondern auch der Bund ihre Anliegen haben. Das wäre möglicherweise ein weiterführender Weg. Zumal es ein Fakt ist, dass es oberhalb von Liestal Abschnitte mit nur zwei Gleisen gibt – aber viel Verkehr. Wer dies von Grund auf angehen will, müsste diese Thematik konsequent berücksichtigen.

**Saskia Schenker** (FDP) will zwei Punkte festhalten und eine Frage stellen. Ja, man hat einen Engpass auf dieser Linie. Dies hat auch damit zu tun, dass in Basel Richtung Liestal entgegen der ursprünglichen Planung der hinkende und nicht der regelmässige Viertelstundentakt eingeführt wurde. Dies führt zu den zusätzlichen Kapazitätsengpässen oberhalb von Liestal, was ursprünglich nicht geplant war, sondern offenbar wegen Problemen im Knoten Basel so gelöst wurde. Verschiedene Leute, die näher an der Sache sind, sagen, dass man zuerst diesen Punkt bei den SBB durchsetzen muss. Man muss erwarten dürfen, dass die Interessen des Baselbiets gegenüber den SBB durchgesetzt werden. Die Antwort betreffend Itingen konnte nicht ganz nachvollzogen werden; das kann aber auch bilateral geschehen. Wenn man für Itingen etwas machen kann, will die Rednerin persönlich mit diesem Anliegen kommen. Es geht aber um das ganze Oberbaselbiet, weil die Entlastungszüge für den ganzen oberen Kantonsteil – und nicht nur für Itingen – wegfallen.

://: Die Interpellation ist erledigt.

---