

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2022/639](#) «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolztal südlich Liestal»
2022/639

vom 25. August 2026

1. Text des Postulats

Am 27. November 2022 reichte Thomas Noack das Postulat [2022/639](#) «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolztal südlich Liestal» ein, welches vom Landrat am 27. April 2023 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Der nächste Ausbauschnitt 2040/45 für den nationalen Ausbau der Bahn wird voraussichtlich ab dem Jahr 2022 erarbeitet und 2026 vom Bundesparlament beschlossen. In diesem Ausbauschnitt muss die Kapazität auf der Ergolzlinie südlich Liestal zwingend erhöht werden. Sei dies mittels eines zusätzlichen Juradurchstichs («Wisenbergertunnel»), zusätzlichen Gleisen oder Überholstellen zwischen Liestal und Tecknau oder auch durch die Verlagerung einzelner Güter- oder IC-Verbindungen auf andere Strecken.

Die Antworten der Regierung zur Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn über Liestal hinaus nach Olten verweisen jeweils auf den Kapazitätsengpass. Ebenso auch die kürzlich veröffentlichte Studie zu einem zusätzlichen Fernverkehrshalt in Liestal zur Stärkung der Kantonshauptstadt als Mobilitätsdrehscheibe. Die Linie zwischen Liestal und Olten hat im heutigen Betriebssystem keine Kapazitätsreserven mehr. Weder für den Schnellzugsverkehr, noch für den Regionalzugsverkehr noch für den Güterverkehr. Es besteht Handlungsbedarf. Insbesondere muss der Ausbau nun endlich verbindlich auf die Agenda des Ausbauschnitts 2040/45 kommen.

Im Sinn eines Handlungspostulats bitte ich die Regierung eine Strategie auszuarbeiten und dem Landrat zu berichten, wie der Kapazitätsausbau Aufnahme in die nächsten Finanzierungspakete des Bahnausbaus findet und möglichst rasch konkrete Schritte zur Realisierung des Kapazitätsausbaus einzuleiten.

Dazu bitte ich die Regierung unter der Federführung des Amts für Raumplanung die Varianten aus den bereits existierenden Studien zu evaluieren und weiterzubearbeiten, um eine Bestvariante aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft in die Verhandlungen mit der SBB und dem BAV einzubringen. Hierbei ist sowohl dem Ausbau des Regionalverkehrs wie auch dem Ausbau des Fernverkehrs sowie auch der zukünftigen Siedlungsentwicklung Rechnung zu tragen.

Zudem bitte ich die Regierung die entsprechende Lobbyarbeit mit dem Aggloprogramm, den Nachbarkantonen, den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern und mit anderen wichtigen Organisationen wie dem Gotthard Komitee aufzunehmen.

Sofern es für die Planung und die Lobbyarbeit zusätzlicher personeller und finanzieller Ressourcen bedarf, sind diese in den kommenden Budgets und AFP's einzustellen. Insbesondere ist abzuklären, inwiefern sich eine Vorfinanzierung durch den Kanton günstig auf die Projektchancen erweisen würde.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) geplant und in Ausbauschritten etappiert. Die Kantone werden in ihrer Rolle als Besteller des Regionalverkehrs vom Bundesamt für Verkehr über Planungsregionen in die Arbeiten einbezogen. Strategische Grundlage für den langfristigen Ausbau bildet die [Perspektive BAHN 2050](#), welche der Bundesrat 2023 verabschiedet hat. Deren räumliche Konkretisierung hält fest, dass im Korridor Basel–Olten sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr die Beförderungskapazität erhöht und die Fahrzeit verkürzt werden soll, was mit den Planungen im Bahnknoten Basel übereinstimmt. Im Sachplan Verkehr des Bundes sowie in den Richtplänen der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn ist ausserdem ein neuer Juradurchstich enthalten.

Während also der langfristige Zielzustand zumindest in groben Zügen bekannt ist, bestehen bezüglich des Wegs dorthin noch etliche Unklarheiten. Als grosse Herausforderungen stuft der Regierungsrat die Etappierung und im Falle eines Grossprojekts wie des neuen Juradurchstichs die Finanzierung ein.

Bisher hat das Bundesparlament 2013 und 2019 die Ausbauschritte 2025 und 2035 beschlossen. Der nächste Ausbauschritt «Botschaft 2027» soll im kommenden Jahr als Teil der Vorlage «Verkehr '45» beschlossen werden. Anders als bei den bisherigen Ausbauschritten handelt es sich dabei nicht primär um eine Weiterentwicklung, sondern vielmehr um eine Konsolidierung des bisher geplanten Bahnangebots. Der Grund ist, dass sich der Ausbauschritt 2035 im Nachhinein weder technisch noch finanziell als umsetzbar erwies. Entsprechend hatten die Kantone für den Ausbauschritt «Botschaft 2027» leider keine Möglichkeit, neue Angebotsziele beim Bund einzugeben.

Voraussichtlich besteht erst mit dem übernächsten Ausbauschritt «Botschaft 2031», der in rund fünf Jahren beschlossen werden soll, wieder die Möglichkeit für die Kantone, Angebotsziele beim Bund einzugeben. Dafür wird der Regierungsrat ab Herbst 2026 prüfen, wie eine sinnvolle Weiterentwicklung des Regionalverkehrsangebots zwischen Liestal und Olten erfolgen kann. Ein besonderer Fokus wird dabei auf der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr liegen. Zusammen mit den Angebotszielen des Bundes bzw. der SBB für den Fern- und Güterverkehr (bei welchen die Anliegen der betroffenen Kantone zu berücksichtigen sind) leitet sich daraus die notwendige Infrastruktur ab. Ob und in welcher Form ein Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten Teil des übernächsten Ausbauschritts wird, ist somit zum jetzigen Zeitpunkt offen (siehe auch [Interpellation 24.3865](#)).

Bezugnehmend auf die Forderungen des Postulats erachtet es der Regierungsrat weder als sinnvoll noch als zielführend, einen Alleingang ausserhalb des üblichen Planungsprozesses zu starten. Die erforderlichen Grundlagen des Bundes sind noch nicht vorhanden und der Kanton verfügt über keine Kompetenz zur Planung des Fern- und Güterverkehrs. Die notwendige, netzweite Abstimmung des Angebotsausbaus und Koordination der damit verbundenen Infrastrukturen kann der Kanton nicht leisten. Eine Vorfinanzierung ist nach Art. 58c [EBG](#) zudem nur für Massnahmen möglich, deren Realisierung oder Projektierung vom Bundesparlament beschlossen worden ist.

In Bezug auf das Lobbying setzt sich der Regierungsrat mit den Komitees [Lötschbergachse](#) und [Gotthard](#) sowie mit den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern beider Basel für die Weiterentwicklung der Nord-Süd-Achse ein. Gerade mit dem starken Fokus von «Verkehr '45» auf die Ost-West-Achse droht die Nord-Süd-Achse in den Hintergrund zu rücken. Die Weiterentwicklung dieser internationalen Handels- und Reiseroute ist jedoch wichtig, um die Verlagerungsziele im alpenquerenden Transitverkehr zu erreichen sowie optimale Personenverkehrsangebote nach Italien und Deutschland/Frankreich/Benelux anzubieten.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2022/639](#) «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal» abzuschreiben.

Liestal, 25. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich