

## Vorlage an den Landrat

### **Beantwortung der Interpellation 2022/254 von Thomas Noack: «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal»** 2022/254

vom 16. August 2022

#### **1. Text der Interpellation**

Am 5. Mai 2022 reichte Thomas Noack die Interpellation 2022/254 «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Der nächste Ausbauschnitt 2040/45 für den nationalen Ausbau der Bahn wird voraussichtlich ab dem Jahre 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 («Wisenbergtunnel»), 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 Güterverkehr, noch für den Schnellzugsverkehr, noch für den Regionalzugsverkehr.*

*Ich bitte deshalb die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:*

- *Was hat die Regierung bisher unternommen, damit der Ausbau der Kapazität der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal im Ausbauschnitt 2040/45 realisiert werden kann?*
- *Was hat die Regierung unternommen oder was plant sie zu unternehmen, damit mit dem Ausbauschnitt 2040/45 die Kapazitäten für den Viertelstundentakt der S3 bis Sissach und Gelterkinden und für den langfristigen Erhalt bzw. die Wiedereinführung des heute bedrohten Interregio Basel-Luzern mit Halt in Liestal, Sissach und Gelterkinden geschaffen werden können?*
- *Gibt es schon Vorstudien, welche die Aufnahme der Kapazitätserweiterung in den Ausbauschnitt 2040/45 beschleunigen können? Wenn ja, welche?*
- *Hat die Regierung Alternativen zu teuren und langwierigen Bauprojekten geprüft? Wenn ja, mit welchen Resultaten und Empfehlungen?*

- *Sind Etappierungen des Kapazitätsausbaus der Strecke zwischen Liestal und Olten denkbar und wenn ja, welche?*
- *Lässt sich die Kapazität allenfalls mit betrieblichen Massnahmen schon vorher erweitern?*
- *Was unternimmt die Regierung, um den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten politisch und überregional breit abzustützen? Welche Unterstützung ist bereits zugesichert (z.B. Kantone NWCH, Kantone des Gotthard- und Lötschbergkomitees, weitere)?*
- *Erachtet es die Regierung als sinnvoll, das Komitee «Pro Wisenberg» zu reaktivieren, allenfalls unter einem neuen Namen?*
- *Wie schätzt die Regierung die Chancen für eine Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschritt 2040/45 ein?*
- *Wo sieht die Regierung die grössten Hindernisse für die Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschritt 2040/45*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Die Bahnlinie Basel–Olten dient dem Regional-, Fern- und Güterverkehr als wichtige regionale, nationale und internationale Verbindung. Die Folge davon ist eine starke Auslastung der Strecke, insbesondere zwischen Liestal und Olten, wo mehrheitlich nur zwei Gleise für die unterschiedlich schnellen Züge mit verschiedenen vielen Halten zur Verfügung stehen.

In der Vergangenheit hatte sich die Bevölkerung des Ergolztals stark gegen einen oberirdischen Kapazitätsausbau der Bahnlinie gewehrt. Die im Rahmen von «Bahn 2000» geplante Neubaustrecke, die von Liestal bis Sissach entlang der bestehenden Bahnlinie geführt worden wäre, wurde durch die Bürgerinitiative «Aktion Bahn us em Tal» (später «Verein für eine umweltgerechte Bahn», heute «Pro öffentlicher Verkehr ltingen») bekämpft. Unter anderem wegen den vielen Einsprachen wurde zwischen Basel und Olten im Rahmen von «Bahn 2000» schliesslich nur der Adlertunnel Muttenz–Liestal realisiert. Fortan setzte sich der Kanton für den Wisenbergtunnel (lang) Liestal–Olten ein. Dafür wurde das Komitee Pro Wisenberg ins Leben gerufen.

Bei der Erarbeitung des Ausbauschritts 2030/35 (Botschaft 2019) zeigte sich, dass auf den Horizont 2030 am Hauenstein kein Kapazitätsengpass besteht resp. ausgewiesen werden kann. Entsprechend war es schwierig, die Dringlichkeit des teuren Wisenbergtunnels beim Bund zu begründen. Das Lobbying wurde deshalb für den Ausbauschritt 2030/35 nicht weitergeführt, sondern vielmehr das Herzstück Basel priorisiert, da im Agglomerationsverkehr der grösste Handlungsbedarf besteht.

Die nächste Botschaft des Bundesrats zu einem weiteren Ausbauschritt ist für 2026 vorgesehen. Darin sollen eine Aktualisierung des Angebotskonzepts 2035, erste Elemente von langfristigen Grossprojekten<sup>1</sup> (u. a. Herzstück Basel) sowie punktuelle Infrastrukturmassnahmen, die ohne relevante Auswirkungen auf den laufenden Bahnbetrieb realisiert werden können, enthalten sein. Für 2030 ist die Botschaft für den übernächsten, umfassenderen Ausbauschritt mit einem neuen Angebotskonzept vorgesehen.

Für alle neuen Projekte, sei es in der Botschaft 2026 oder 2030, sind die Ziele der Perspektive BAHN 2050 zu berücksichtigen. War die Langfriststrategie des Bundes bisher in erster Linie auf Engpassbeseitigungen und Taktverdichtungen ausgerichtet, so soll mit den künftigen

---

<sup>1</sup> gemäss [Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur](#), Art. 1, Abs. 3

Ausbausritten das Bahnangebot primär auf kurzen und mittleren Distanzen verbessert werden, etwa mit zusätzlichen S-Bahn-Angeboten. Damit trägt der Bundesrat dem Umstand Rechnung, dass das grösste Verlagerungspotenzial auf die Schiene innerhalb der Agglomerationen sowie bei Verbindungen zwischen regionalen Zentren und den Agglomerationen liegt. So kann ein möglichst grosser Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden.

Der Zielzustand des trinationalen S-Bahn-Angebots sieht im Ergolzthal pro Richtung und Stunde je vier Verbindungen Basel–Liestal und je zwei Verbindungen zwischen Liestal und Olten vor. Die dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen sind mit dem Ausbauschritt 2025 finanziert und befinden sich in der Realisierung. Ein weitergehender Ausbau des S-Bahn-Angebots, wie beispielsweise zusätzliche S-Bahnen zwischen Liestal und Sissach, ist gegenwärtig nicht Bestandteil des Zielzustands und auch kein Entwicklungsziel des kantonalen Raumkonzepts.

### **3. Beantwortung der Fragen**

- 1. Was hat die Regierung bisher unternommen, damit der Ausbau der Kapazität der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal im Ausbauschritt 2040/45 realisiert werden kann?*

Die Arbeiten für den nächsten Ausbauschritt befinden sich erst in der Anfangsphase. Seit Juni 2022 ist bekannt, welche Punkte die Botschaft 2026 zum nächsten Ausbauschritt aufgreifen wird und welche Ziele die Perspektive BAHN 2050 verfolgen soll. Wie einleitend erwähnt, werden grosse Angebotsänderungen voraussichtlich erst mit der Botschaft 2030 möglich sein.

- 2. Was hat die Regierung unternommen oder was plant sie zu unternehmen, damit mit dem Ausbauschritt 2040/45 die Kapazitäten für den Viertelstundentakt der S3 bis Sissach und Gelterkinden und für den langfristigen Erhalt bzw. die Wiedereinführung des heute bedrohten Interregio Basel-Luzern mit Halt in Liestal, Sissach und Gelterkinden geschaffen werden können?*

Der Regierungsrat wird im Rahmen der Erarbeitung der nächsten Ausbauschritte prüfen, ob eine Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Liestal bis Sissach, Gelterkinden oder Olten sinnvoll und machbar ist. Ist dies der Fall, so wird er sich dafür einsetzen, dass dieses Angebot in das Angebotskonzept der Planungsregion Nordwestschweiz und in das Zielkonzept der trinationalen S-Bahn einfließt.

Eine Wiedereinführung des IR27 Basel–Luzern ist nicht vorgesehen, da dieser mit dem Angebotskonzept 2035 durch den halbstündlichen statt stündlichen IR37 Basel–Zürich und durch die Einbindung der S3 in den Knoten Olten (mit besseren Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten) ersetzt wird. Damit kann der Nachfrage besser entsprochen werden.

- 3. Gibt es schon Vorstudien, welche die Aufnahme der Kapazitätserweiterung in den Ausbauschritt 2040/45 beschleunigen können? Wenn ja, welche?*

Es existieren die mehrere Jahrzehnte alten Planungen und Projekte von «Bahn 2000» sowie Planungsstudien mit Grobkostenschätzungen zum Wisenbergtunnel.

Im Rahmen der strategischen Planung zum Bahnknoten Basel (Fünfpunkteplan) wurden für einen Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten zwei Hauptvarianten hinsichtlich Angebot, Fahrzeitzielen und Fahrbarkeit untersucht:

- Wisenbergtunnel Liestal–Olten
- Umfahrung Sissach (Tunnel Liestal–Tecknau) und Hauenstein-Basistunnel II (zweiter Tunnel Tecknau–Olten)

Weitergehende Planungen existieren nicht.

4. *Hat die Regierung Alternativen zu teuren und langwierigen Bauprojekten geprüft? Wenn ja, mit welchen Resultaten und Empfehlungen?*

Nein, neben betrieblichen Massnahmen (siehe Antwort zur Frage 6) wurden bislang keine infrastrukturellen Massnahmen vertieft geprüft. Dafür muss zuerst ein konsolidiertes Angebotsziel vorhanden sein, das den Infrastrukturausbau erforderlich macht. Zudem widerspricht das bislang verfolgte Ziel eines Wisenbergtunnels einem oberirdischen oder anderweitigen Ausbau der Bahninfrastruktur im Ergolzthal.

Im Rahmen des 10. GLA 2026–2029 möchte der Regierungsrat das ÖV-Angebot im Raum Lausen–Gelterkinden überprüfen. Dabei sind auch Lösungen denkbar, die das ÖV-Angebot ohne zusätzliche S-Bahnen verbessern.

5. *Sind Etappierungen des Kapazitätsausbaus der Strecke zwischen Liestal und Olten denkbar und wenn ja, welche?*

Etappierungen des Kapazitätsausbaus mit dem Ziel, früher neue Angebote zu ermöglichen, sind unter einer oder beiden der folgenden Prämissen denkbar:

- Abkehr vom Wisenbergtunnel: Dadurch würde eine Etappierung (z. B. Umfahrung Sissach und Hauenstein-Basistunnel II) möglich, wobei die einzelnen Elemente mutmasslich immer noch sehr hohe Kosten und lange Realisierungshorizonte aufweisen. Die im Fünfpunkteplan hinterlegten Zielfahrzeiten könnten wegen der längeren Strecke nicht eingehalten werden.
- Inkaufnahme von nicht aufwärtskompatibler Infrastruktur: Ein abschnittsweiser Ausbau (z. B. drittes Gleis Liestal–Sissach) würde weitgehend nutzlos, wenn später der Wisenbergtunnel gebaut wird. Die Baukosten würden sich insgesamt erhöhen und die Realisierung des Wisenbergtunnels auf der Zeitachse tendenziell weiter nach hinten rutschen.

6. *Lässt sich die Kapazität allenfalls mit betrieblichen Massnahmen schon vorher erweitern?*

Mit der vorhandenen und bis und mit Ausbausritt 2035 finanzierten Infrastruktur besteht nur ein sehr geringer Spielraum für zusätzliche Angebote. So kann mit der neuen Fahrplanstruktur des Angebotskonzepts 2035 die Anzahl Gütertrassen von fünf auf sechs pro Stunde und Richtung erhöht werden. Die fahrplanstrukturelle Testplanung des Fünfpunkteplans hat zudem gezeigt, dass ein weiterer Fernverkehrszug pro Stunde und Richtung fahrbar wäre, was einen IC-Halbstundentakt Basel–Olten–Luzern ermöglichen würde (weitere Ausbauten u. a. im Bahnhof Luzern vorausgesetzt).

Eine weitere Erhöhung der Streckenkapazität, die über die erwähnten Spielräume hinausgeht (z. B. Ausbau des S-Bahn-Angebots südlich von Liestal), ist gemäss den bisherigen Untersuchungen mit betrieblichen Massnahmen nicht möglich.

Fahrzeugseitig bestehen unter Umständen noch Möglichkeiten zur Kapazitätssteigerung durch den Einsatz von doppelstöckigen oder längeren Zügen. Letztere setzen bei der S-Bahn eine Verlängerung der Perrons an gewissen Bahnhöfen voraus.

7. *Was unternimmt die Regierung, um den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten politisch und überregional breit abzustützen? Welche Unterstützung ist bereits zugesichert (z.B. Kantone NWCH, Kantone des Gotthard- und Lötschbergkomitees, weitere)?*

Da die Arbeiten für den nächsten Ausbausritt erst am Anfang stehen, ist dieser Punkt noch offen, soweit er über die bestehende, permanente Zusammenarbeit im Rahmen der Planungsregion Nordwestschweiz und trieno hinausgeht.

8. *Erachtet es die Regierung als sinnvoll, das Komitee «Pro Wisenberg» zu reaktivieren, allenfalls unter einem neuen Namen?*

Siehe Antwort zur Frage 7.

9. *Wie schätzt die Regierung die Chancen für eine Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschnitt 2040/45 ein?*

Die Chancen für einen Kapazitätsausbau sind von mehreren Faktoren abhängig, was eine Einschätzung schwierig macht:

- Je grösser der finanzielle Gesamtumfang eines zukünftigen Ausbauschnitts ist, desto besser stehen tendenziell die Chancen für einen Kapazitätsausbau.
- Voraussetzung für den Kapazitätsausbau dürfte u. a. das Ausweisen eines Kapazitätsengpasses sein. Je grösser dieser Kapazitätsengpass ausfällt, desto höher ist der Handlungsdruck und desto besser stehen die Chancen für einen Kapazitätsausbau.
- Der Grad der Übereinstimmung mit der Perspektive BAHN 2050 dürfte massgebend für die Bewertung des Kapazitätsausbaus sein. Je besser die Bewertung, desto grösser die Chancen für eine Aufnahme in einen nächsten Ausbauschnitt.
- Ein Kapazitätsausbau, der grössere Massnahmen erfordert, dürfte frühestens mit dem übernächsten Ausbauschnitt in der Botschaft 2030 realistisch sein. Ist ein Kapazitätsausbau mit kleineren Massnahmen möglich, so ist dieser möglicherweise bereits mit dem nächsten Ausbauschnitt in der Botschaft 2026 denkbar. Allerdings stellt sich dann die Frage der Aufwärtskompatibilität (siehe Antwort zur Frage 5).
- Darüber hinaus sind die Chancen wesentlich von der lokalen, regionalen und überregionalen politischen Unterstützung abhängig.

Auch wenn somit noch zahlreiche Unsicherheiten bestehen, so wird ein gewisser Kapazitätsausbau in einem der nächsten Ausbauschnitte nicht als unrealistisch erachtet.

10. *Wo sieht die Regierung die grössten Hindernisse für die Realisierung eines Kapazitätsausbaus im Ausbauschnitt 2040/45.*

Nach heutiger Einschätzung dürften bei einer grossen Massnahme die hohen Kosten ein erhebliches Hindernis darstellen. Zudem stellt sich die Frage, in welchem Umfang z. B. der Wisenbergtunnel zur Zielerreichung der Perspektive BAHN 2050 beiträgt.

Bei kleinen Massnahmen dürfte möglicherweise die fehlende Aufwärtskompatibilität ein Hindernis sein. Je nach Lösungsansatz (z. B. mehrgleisiger Ausbau entlang der bestehenden Bahnlinie) muss auch mit erneutem Widerstand aus der lokalen Bevölkerung gerechnet werden.

Liestal, 16. August 2022

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich