KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 12. August 2025

Nr. 2025/1316
KR.Nr. I 0142/2025 (BJD)

Interpellation Fraktion SP/Junge SP: Stilllegung rollende Landstrasse - was unternimmt der Kanton?
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Vorstosstext

Mit der angekündigten vorzeitigen Einstellung der Rollenden Landstrasse (Rola) per Ende 2025 (das Unternehmen RAlpin, das die Rola betreibt, hat seinen Sitz in Olten) fällt ein zentrales Instrument der Schweizer Verlagerungspolitik weg; sie gefährdet den in Art. 84 der Bundesverfassung verankerten Verlagerungsauftrag. Rund 70'000 Lastwagenfahrten, die bisher per Bahn abgewickelt wurden, werden voraussichtlich zurück auf die Strasse verlagert - obwohl das in der Bundesverfassung verankerte Ziel von maximal 650'000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr bereits deutlich überschritten ist.

Die Belastung der zentralen Transitachsen - unter anderem auch im Kanton Solothurn mit der A1 und der A2 am Autobahnkreuz in Härkingen - wird dadurch massiv zunehmen, was Rückstau auf das ganze Nationalstrassennetz zur Folge haben dürfte, inkl. der dazugehörenden negativen Begleiterscheinungen wie stärkere Umweltverschmutzung, Ausweichverkehr etc. Diese Entwicklung birgt erhebliche Risiken, sowohl für die Umwelt als auch für die Verkehrssicherheit.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, hierzu folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt die Solothurner Regierung die Auswirkungen der geplanten Stilllegung der Rola auf den Transitverkehr und die Verkehrsbelastung auf dem Kantonsgebiet, insbesondere auf der A2?

2. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass der Wegfall der Rola den bundesverfassungsmässigen Verlagerungsauftrag (Art. 84 BV) unterläuft und dass beim Bund rasch Massnahmen zur Kompensation erforderlich sind?

3. Welche Aktivitäten plant oder prüft der Regierungsrat, um sich beim Bund für eine Stärkung der Verlagerungspolitik einzusetzen?

4. Welche Massnahmen sind auf kantonaler Ebene vorgesehen, um die Bevölkerung vor den absehbar steigenden Belastungen durch den zusätzlichen Transitschwerverkehr wie Lärm, Luftschadstoffe (u.a. CO_2 und Reifenabrieb), Stau, Sicherheit etc. zu schützen?

5. Hat der Regierungsrat bereits Kontakt mit dem Bund oder anderen betroffenen Kantonen (z.B. Uri, Tessin, Graubünden, Wallis) aufgenommen oder entsprechende Interventionen geplant?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Gemäss dem Bericht des Bundesrates über die Verkehrsverlagerung Juli 2021 - Juni 2023 betrug der Anteil der Rollenden Landstrasse (Rola) im alpenquerenden Schienengüterverkehr im Jahr 2022 rund 4 %. Demgegenüber entfielen 24 % auf den Wagenladungsverkehr und 72 % auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr.

Zur Förderung der Rola hat der Bund im Jahr 2023 einen letzten Zahlungsrahmen von 106 Millionen Franken bewilligt. Dieser deckt den Betrieb der Rola in den Jahren 2024 - 2028 sowie die Kosten der Liquidation der Betreibergesellschaft RAlpin AG im Jahr 2029.

Anfang Mai 2025 hat die RAlpin AG jedoch eine vorzeitige Einstellung der Rola per Ende 2025 bekannt gegeben. Als Grund werden zahlreiche unerwartete Einschränkungen im Schienennetz genannt, welche den wirtschaftlichen Betrieb trotz Bundesunterstützung verunmöglichen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie beurteilt die Solothurner Regierung die Auswirkungen der geplanten Stilllegung der Rola auf den Transitverkehr und die Verkehrsbelastung auf dem Kantonsgebiet, insbesondere auf der A2?

Nach Angaben der Betreiberin wurden in den letzten drei Jahren landesweit rund 75'000 Lastwagen pro Jahr mit der Rola transportiert. Dies entspricht landesweit rund 300 Fahrten pro Werktag, die von der Strasse auf die Bahn verlagert werden konnten. Im Vergleich dazu wurden auf der Autobahn A2 zwischen der Verzweigung Härkingen und dem Belchentunnel im Jahr 2024 rund 60'000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Folglich ist das potenziell zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Wegfall der Rola äusserst gering. Zudem ist davon auszugehen, dass ein Teil der Transporte auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr (in der Regel Bahntransporte von Containern) umsteigt oder andere Routen wählt. Der Regierungsrat erwartet daher keine spürbare Mehrbelastung auf dem Kantonsgebiet, insbesondere nicht auf der A2.

3.2.2 Zu Frage 2

Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass der Wegfall der Rola den bundesverfassungsmässigen Verlagerungsauftrag (Art. 84 BV) unterläuft und dass beim Bund rasch Massnahmen zur Kompensation erforderlich sind?

Der Regierungsrat bekennt sich zum bundesverfassungsrechtlichen Verlagerungsziel (Art. 84 Bundesverfassung, BV; SR 101) und unterstützt eine nachhaltige Güterverkehrspolitik. Die Verantwortung für die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung liegt jedoch beim Bund. Die Rola war stets als temporäre, flankierende Massnahme vorgesehen und wäre gemäss Bundesplanung ohnehin bis spätestens 2028 eingestellt worden. Insofern sieht der Regierungsrat im vorzeitigen Wegfall per Ende 2025 keine Gefährdung des Verlagerungsauftrags.

3.2.3 Zu Frage 3

Welche Aktivitäten plant oder prüft der Regierungsrat, um sich beim Bund für eine Stärkung der Verlagerungspolitik einzusetzen?

Der Regierungsrat prüft und setzt bereits heute Verlagerungsanreize auf kantonaler Ebene um, wo diese zweckmässig sind. Er nimmt dort Einfluss, wo er über die entsprechenden Kompetenzen verfügt, etwa bei Planung und Bewilligung von logistikintensiven Anlagen. So wird beim Neu- oder Ausbau von Verteilzentren gezielt darauf hingewirkt, dass die Gütertransporte möglichst per Bahn erfolgen.

Die Verlagerung im nationalen Transitgüterverkehr hingegen liegt im Einflussbereich des Bundes.

3.2.4 Zu Frage 4

Welche Massnahmen sind auf kantonaler Ebene vorgesehen, um die Bevölkerung vor den absehbar steigenden Belastungen durch den zusätzlichen Transitschwerverkehr wie Lärm, Luftschadstoffe (u.a. CO_2 und Reifenabrieb), Stau, Sicherheit etc. zu schützen?

Wie in der Antwort zur Frage 1 dargelegt, sind die direkten Auswirkungen einer möglichen Rückverlagerung auf die Strasse im Kanton Solothurn äusserst gering. Weder bei der Verkehrssicherheit, den Lärm- und Luftemissionen noch bei der Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur werden derzeit kritische Auswirkungen erwartet. Aus diesem Grund sind aktuell keine spezifischen kantonalen Massnahmen geplant.

3.2.5 Zu Frage 5

Hat der Regierungsrat bereits Kontakt mit dem Bund oder anderen betroffenen Kantonen (z.B. Uri, Tessin, Graubünden, Wallis) aufgenommen oder entsprechende Interventionen geplant?

Nein, ein entsprechender Austausch mit dem Bund oder mit anderen betroffenen Kantonen hat bislang nicht stattgefunden und ist aufgrund der begrenzten Auswirkungen auf das Kantonsgebiet derzeit auch nicht vorgesehen. Sollten sich künftig anderslautende Entwicklungen auf den Autobahnen im Kanton Solothurn abzeichnen, wird der Regierungsrat beim Bund als zuständigen Infrastruktureigentümer rechtzeitig entsprechende Massnahmen einfordern.

Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Verkehr und Tiefbau (sro, kel, stp)
Amt für Raumplanung
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat