

Regierungsrat

Rathaus
Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an:
Gueterverkehr@bav.admin.ch

15. September 2026

Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport Stellungnahme des Kantons Solothurn

Sehr geehrte Frau Direktorin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Juni 2026 haben Sie zur Anhörung zum oben erwähnten Konzept eingeladen. Gerne ergreift der Regierungsrat des Kantons Solothurn die Gelegenheit, sich dazu zu äussern.

Bedeutung für den Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn ist dank seiner zentralen Lage im gesamtschweizerischen Schienen- und Strassennetz eine Drehscheibe für den Güterverkehr. Dadurch übernimmt der Kanton Solothurn verschiedene national bedeutende Funktionen, die insbesondere zu hohem Schwerverkehrsaufkommen auf der Strasse und beim Schienengüterverkehr im Raum Olten und auf der Jurasüdfusslinie führen. Die gesamtschweizerische Bedeutung insbesondere des Gäu für die Landesversorgung und die damit verknüpften Herausforderungen wurden auch vom Bund im Sachplan Verkehr thematisiert (vgl. Kapitel zum Handlungsraum AareLand) und im Rahmen der Genehmigung der Richtplananpassung 2022 zu mehreren grossen Logistikvorhaben (Coop, Migros-Gruppe/Digitec Galaxus, Post, Murpf) erneut bestätigt. Insbesondere mit den dort angesiedelten Verteilzentren leistet der Kanton Solothurn einen massgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der ganzen Schweiz. Damit verbunden ist auch ein beträchtliches Verkehrsaufkommen. Der Kanton Solothurn erwartet, dass diese Systemleistung zugunsten der ganzen Schweiz bei künftigen Güterverkehrs-Vorhaben angemessen berücksichtigt wird.

Die städtischen und agglomerationsgeprägten funktionalen Räume des Kantons Solothurn sind alle kantonsübergreifend und gehören zu unterschiedlichen Metropolitanräumen (Basel, AareLand, Hauptstadtregion, Jurabogen). Die Agglomerationen sind unterschiedlich gross (Basel: gross, AareLand: mittelgross, Solothurn: mittelklein, Grenchen: klein).

Einordnung des Konzepts in der aktuellen Planungslandschaft

Das Konzept stimmt zwar mit den planerischen Rahmenbedingungen des Raumkonzepts Schweiz und des Sachplans Verkehr grundsätzlich überein. Als Baustein der verkehrlichen Konzeptlandschaft wirkt es jedoch isoliert von anderen laufenden relevanten Planungen.

Insbesondere ist der Kanton Solothurn überrascht, dass das Konzept über keinerlei Querbezüge zu «Verkehr '45» verfügt, das derzeit die öffentliche Diskussion prägt und dessen Vernehmlassung nahezu gleichzeitig mit derjenigen zum Konzept durchgeführt wird.

Eine entsprechende Einordnung in den Gesamtkontext ist für uns unerlässlich und muss noch ergänzt werden.

Gesamtbeurteilung Konzept

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn begrüsst im Grundsatz die Absicht, ein Konzept für den Gütertransport zu erstellen bzw. zu aktualisieren. Insbesondere die verstärkte Berücksichtigung der Multimodalität dient einer gesamtheitlichen Betrachtung des Systems Gütertransport. Die Definition von Prozessen und Strukturen für die Zusammenarbeit erleichtert die Umsetzung des Konzepts.

Unklar bleibt allerdings, welche Wirkung das Konzept in der Umsetzung erzeugen soll und kann. Das Konzept behauptet von sich selber, sich an den Marktrealitäten zu orientieren. Dies ist für Aussenstehende nicht nachvollziehbar, insbesondere weil sich das Konzept nicht auf einen evidenzbasierten Nachfragenachweis abstützt. Die angedeutete Konzeption eines eher feinmaschigen Logistiknetzwerks, das sich auf Schienengütertransport abstützt, deckt sich nicht mit den konkreten Erfahrungen, die der Kanton Solothurn in seiner Zusammenarbeit mit Logistikunternehmen macht (ungenügende Effizienz des Schienengütertransports bei Strecken unter 50 km). Erfährt man zusätzlich aus den Medien, wie defizitär der Schienengüterverkehr operiert (vgl. auch Geschäftsbericht SBB 2025), bleiben viele Fragen offen.

Im Zusammenhang mit den Anlagen wird in erster Linie vom Bestand ausgegangen und weniger von der Nachfrage. Damit wird die grundsätzliche Frage vernachlässigt, inwiefern die bestehenden Anlagen tatsächlich am richtigen Ort sind und ob es sinnvolle Ergänzungen gäbe.

Die Integration des Schienengüterverkehrs in das Gesamtverkehrssystem wird insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Multimodalität nicht ausgewiesen, womit die andere Hälfte der Transportkette auf der Strasse vom Konzept komplett ausgeblendet wird. Auch vor dem Hintergrund der Stossrichtungen von «Verkehr '45» sollte heute ein verkehrsträgerunabhängiges Konzept Gütertransport vorgelegt werden, die Konzentration auf den Schienengüterverkehr greift hier zu kurz.

Zusätzlich bestehen beim Gütertransport auf der Schiene vielerorts Kapazitätsengpässe, die sich negativ auf das Angebot im Personenverkehr auf der Schiene auswirken. Dieser Aspekt ist bei der Planung von Ausbauten oder Neuanlagen ebenfalls frühzeitig einzubeziehen. Gerade im Gäu zeigen sich wegen der hohen Anzahl Logistikbetriebe zunehmend Engpässe. Da diese Betriebe auch personalintensiv sind und oft hunderte von Angestellten beherbergen, besteht neben den Trassen für den Güterverkehr Bedarf für entsprechende Nahverkehrsangebote (S-Bahn).

Zweck, Stellenwert, Ziele, Grundsätze und Instrumente

Die in den Kapiteln 1-3 aufgeführten Themen Zweck, Stellenwert, Ziele, Grundsätze und Instrumente sind grundsätzlich richtig und nachvollziehbar (gilt insbesondere auch für die Änderungen). Die Aussagen sind verhältnismässig allgemein formell und sagen insofern wenig aus über die Weiterentwicklung des Schienengütertransports.

Zu präzisieren sind:

- die Herleitung des Handlungsbedarfs für die Weiterentwicklung des Schienengütertransports
- die Anforderungen und Zuständigkeiten für die Festlegung des Bedarfs für die Weiterentwicklung
- die Prozesse zur Weiterentwicklung des Schienengütertransports (Darstellung der Abläufe und Akteure inkl. allfälliger einzubeziehender Grundlagen).

Anlagenkategorien

Die Überlegungen zum Handlungsbedarf und die Stossrichtungen für die Weiterentwicklung sind soweit nachvollziehbar, wirken aber in ihrer Gesamtkonzeption noch lückenhaft. Erforderlich wäre für die Angebotsentwicklung ein gesamtheitliches Zielbild mit allen Anlagen. Zudem ist das Konzept mit Informationen zu den bestehenden Anlagen sowie zu deren Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu ergänzen, damit Zielbilder und Handlungsbedarf hergeleitet werden können (evt. mit einem Erläuterungsbericht).

Kapitel 4.1 Abschnitt «Anforderungen an die Erschliessungsqualität» besagt, dass die «direkte oder indirekte Anbindung» an das Nationalstrassennetz durch den Bund definiert wird. Die Anbindung solcher Anlagen erfolgt nicht direkt an das Nationalstrassennetz (z. B. durch einen speziell dafür erstellten Anschluss), sondern immer auch über/mit Kantonsstrassen. Eine alleinige Definition durch den Bund ist daher grundsätzlich abzulehnen (jedenfalls solange keine Bereitschaft besteht, für Logistikgebiete zusätzliche Autobahnanschlüsse vorzusehen) - ein frühzeitiger Einbezug der betroffenen Kantone ist zwingend sicherzustellen. Sämtliche Anlagen des Güterverkehrs sind so zu planen und zu betreiben, dass ihre negativen Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete im Kanton minimiert werden (keine Tangierung des Siedlungsgebiets durch den Schwerverkehr).

Unter Kapitel 4.3 ist die Definition und Funktion von Bahnhöfen des Güterverkehrs beschrieben. In der Anlage zum Konzept sind die einzelnen Bahnhöfe aufgelistet. Die Definitionen «Annahmehäfen» und «Annahmehäfen gross» unterscheiden sich durch die Anzahl Zugpaare. Insbesondere bei den Annahmehäfen kann dies zu Interpretationsdifferenzen führen. Gerade Bellach Industrie, Egerkingen, Gänsbrunnen und Grenchen Süd weisen Gleisanlagen für den Güterverkehr auf, diese sind jedoch nur einseitig an das Netz angebunden und lassen in der aktuellen Netzbelastung keine Bedienung mit einem Mehrgruppenzug zu, sondern werden jeweils von Annahmehäfen gross in der Nähe gezielt mit thermischer Traktion bedient. Ihr Stellenwert für den Güterverkehr darf daher nicht überbewertet werden.

Anlagen und Raumwirksamkeit

Anlagen in städtischen Räumen befinden sich meist in Bahnhofnähe und gewinnen sehr oft strategische Bedeutung für die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen. Dank der oft sehr guten Erschliessungsgüte an den öffentlichen Verkehr (öV) stellen sie die Schlüsselgebiete für verdichtetes Bauen im Kanton Solothurn dar. Dazu kommen Defizite bei den Gleis- und Publikumsanlagen der Personenbahnhöfe für die Bereitstellung eines zeitgemässen öV-Angebots. Diese Feststellung gilt kurz- bis mittelfristig insbesondere für die Bahnhöfe Grenchen Süd und Olten Hammer, wo Weiterentwicklungs- und Umstrukturierungsvorhaben geplant und im Fall von Grenchen Süd auch politisch verabschiedet sind. Langfristig gilt dies auch für das Umfeld der Gleisanlagen des Bahnhofs Solothurn. In diesem Kontext muss die Frage nach der grundsätzlichen Eignung dieser Anlagen für den Güterverkehr in Frage gestellt und bei konkretem Bedarf die Ausscheidung von alternativen Räumen für Ersatzanlagen ins Auge gefasst werden.

Regionale Bedürfnisse und Anlagenangebot

Für die Bestimmung des Anlagenangebots für den Schienengüterverkehr erachtet es der Kanton Solothurn als zentral, dass vom regionalen Kontext ausgegangen wird. Entlang der für den Kanton Solothurn prägenden Ost-West-Verbindung Schönenwerd-Grenchen lassen sich drei relevante Regionen identifizieren: das Gäu (Olten West-Oensingen-Niederbipp), Lebern-Seeland (Deitingen-Solothurn-Grenchen-Biel Ost) und das Niederamt (Olten Ost-Aarau). Bei der Beurteilung sind die bestehende regionale Nachfrage und das zukünftige absehbare Nachfragepotenzial einzubeziehen. Ein entscheidender Faktor ist die strassenseitige Herkunft bzw. Destination der Güter (Distanz), und die Durchquerung von Siedlungsgebieten. Aufgrund dieser Aspekte ist in einem ersten Schritt der verkehrliche Nutzen der Anlage zu identifizieren. Ist der verkehrliche Nutzen gegeben, ist die Zweckmässigkeit der Anlage in einem zweiten Schritt in ihrem konkreten räumlichen Umfeld zu beurteilen.

Aufgrund seiner landesweiten Bedeutung (s. oben) ist das **Gäu** ein Sonderfall. Im Grundsatz besteht hier Bedarf für zusätzliche Kapazitäten für multimodale Umschlagvorgänge im Güterverkehr und in diesem Zusammenhang ein hoher Abstimmungsbedarf mit dem Bund und den Erstellern allfälliger neuer oder ausgebauter Anlagen für den Gütertransport. Der Kanton Solothurn kann angesichts des jetzigen Planungsstands keine grundsätzliche Unterstützung für die einzelnen Anlagen zusichern. So ist insbesondere aufzuzeigen, welche Auswirkungen auf das kantonale und kommunale Strassennetz entstehen (beispielsweise durch ausserkantonale Fahrten, welche bis anhin über das Autobahnnetz abgewickelt wurden und zukünftig das Kantonsstrassennetz belasten). Zentral ist neben der strassenseitigen Anbindung auch die Erreichbarkeit ab den Streckengleisen sowie die Streckenkapazität. Konkret wird auf die S-Bahn Olten-Solothurn-Biel sowie den Fernverkehr Bezug genommen. Was die Ausprägung betrifft, gilt es zu klären, ob es ein grosser Umschlagsplatz oder eine ähnliche Anlage wie in Oensingen wird. Je nach Grössenordnung bedingt ein multimodaler Pol oder ein Cluster Gleisbauten (3. Gleis Olten-Niederbipp).

In Sachen Freiverlad sind zwischen Olten und Niederbipp etliche Freiverlade ausgewiesen, jedoch viele davon betrieblich aufwendig (z. B. Erreichbarkeit Freiverlad nur mit Querung der Hauptgleise, kurze Freiverladegleise) und angesichts der konkreten Umschlagsmengen von bescheidener Bedeutung. Eine Konzentration ist unter diesem Gesichtspunkt anzustreben.

Zwischen Solothurn und Biel und im Niederamt werden aktuell keine Bedienpunkte mit Freiverlad angeboten. Ob ein Bedarf besteht, kann der Kanton Solothurn nicht beurteilen.

Anlagen mit Standort im Kanton Solothurn

Für die folgenden bestehenden Anlagen beantragt der Kanton Solothurn die Überprüfung durch das Bundesamt für Verkehr:

- **Grenchen Süd** (öV-Erschliessungsgüte A): Der Bahnhof Grenchen Süd und sein Umfeld sind im Wandel begriffen. Mit einem umfassenden Masterplan zur Raum- und Mobilitätsentwicklung streben die Stadt Grenchen und der Kanton Solothurn gemeinsam die Umstrukturierung an. Die Flächen der bisherigen Geleise 4/5 sollen künftig für Publikumsanlagen und die städtebauliche Entwicklung umgenutzt werden. Zum zukünftigen Umgang mit diesen Geleisen bestehen aktuell noch unterschiedliche Vorstellungen. Zu prüfen ist sicherlich, ob eine Alternative für die aktuelle Verwendung für den Sammeltransport des Kehrriechts zur Verwertungsanlage in Zuchwil (Kenova) erforderlich ist. Grundsätzlich ist aber die Lage der Geleise 4/5 zwischen den Personenverkehrsperrons und der Stadt vor allem ein grosses Hindernis für die Gesamtentwicklung der zweitgrössten Stadt des Kantons und die Attraktivität der Publikumsanlagen. Dies ist mit der aktuellen und zukünftigen Nachfrage am Bahnhof Grenchen Süd nicht mehr vereinbar.
- **Solothurn** (öV-Erschliessungsgüte A): Der Entwurf der revidierten Ortsplanung der Gemeinde Zuchwil sieht am Standort (nördlich der Gleisanlagen) die Fortsetzung der Arbeits-/Gewerbenutzung vor. Die Zone soll der Gestaltungsplanpflicht unterliegen. Der Erhalt des Freiverlads ist mit der Grundzonierung zwar im Prinzip vereinbar. Aufgrund der sehr guten Erschliessungsgüte handelt es sich jedoch um eine offensichtliche Gunstlage für die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen.
- **Olten Hammer** (öV-Erschliessungsgüte B): Der Entwurf der revidierten Ortsplanung der Stadt Olten sieht am Standort des Freiverlads Wohnentwicklung vor. Als Grundlage dient eine Testplanung, die die Stadt Olten in Zusammenarbeit mit SBB Immobilien als Grundeigentümerin durchgeführt hat. Aus der Optik der strassenseitigen Anlieferung ist der Standort Olten Hammer ohnehin als kritisch einzustufen, da er nicht ohne Durchquerung des Siedlungsgebiets zu erreichen ist. Für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des Freiverlads ist die Kenntnis der Grössenordnungen der Gütermengen und die Herkunft der Lieferungen unabdingbar. Eventuelle Vorhaben für City-Logistik mit einem multimodalen Umschlag am Standort Olten Hammer sind uns bis anhin nicht bekannt. Neben der strategischen Lage für die qualitätsvolle

Siedlungsentwicklung nach innen würden insbesondere Zulieferfahrten gegen den Erhalt des Freiverlads sprechen, weil für solche attraktive Alternativen in der Region (z. B. Oensingen, Hägendorf, Zofingen, Aarau) zur Verfügung stehen.

- **Hägendorf:** Die vorgesehene Entlassung des Freiverlads aus dem Verzeichnis muss im Zusammenhang mit dem möglichen Bedarf für ein Angebot im regionalen Kontext (Olten West-Niederbipp, Rothrist) überprüft werden. Die strassenseitige Erschliessung ist zwar ungenügend, jedoch nicht derart kritisch wie in Olten Hammer. Würde der Freiverlad in Olten Hammer tatsächlich aufgehoben, wäre Hägendorf als Alternative nicht auszuschliessen.

Für die folgende Anlage gilt es, Klarheit über die Dimensionierung zu schaffen:

- **Oensingen:** Die Anlage (Formationsbahnhof mit Freiverlad) wird nicht in Frage gestellt. Die Widmung des Raums Oensingen-Niederbipp für Logistik und Industrie entspricht den raumplanerischen Festlegungen und den Entwicklungsabsichten (aktuell wird ein Masterplan für den Entwicklungsschwerpunkt Oensingen-Niederbipp erarbeitet). Problematisch ist jedoch die Kapazität auf dem zuführenden Strassennetz. Je nach Grössenordnung kann der Betrieb der Anlage zu Überlastungen führen. Unter diesem Gesichtspunkt ist ein abgestimmter Umgang zwischen der im Masterplan erwünschten Entwicklung des Gebiets und der Dimensionierung der Güterverkehrsanlage zu finden.

Der Annahmehnhof **Biberist Ost** und der Annahmehnhof gross **Gerlafingen** sind aktuell im Verzeichnis zu belassen. Der Annahmehnhof Biberist Ost wird aktuell nicht mehr genutzt. Das bediente Papieri-Areal befindet sich in einem Umstrukturierungsprozess, die zukünftige Nutzung ist noch offen. Falls die industrielle Produktion des Werks in Gerlafingen und damit der Güterverkehr eingestellt würden, wäre aus der Optik der Abstimmung Siedlung und Verkehr der Personenverkehr auf dieser Strecke (Viertelstundentakt S41/S44) zu privilegieren und auf Schienengüterverkehr zu verzichten.

Alle weiteren Anlagen sollen gemäss Entwurf Verzeichnis erhalten bleiben (gilt insbesondere auch für diejenige in **Balsthal** [Annahmehnhof mit Freiverlad, Übereinstimmung mit Ortsplanung gegeben]).

Rolle der Regionen und Gemeinden

Bei den Standortabklärungen ist der Einbezug der Regionen und Gemeinden aus Optik des Kantons Solothurn unerlässlich. Nur mit einem frühzeitigen Einbezug der Regionen und Gemeinden kann die Akzeptanz für die Anliegen gewonnen und damit auch die nötige Planungssicherheit für die Realisierung erreicht werden.

Formeller Aspekt

Die Anlage am Bahnhof Solothurn befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Zuchwil.

Abgrenzung der Stellungnahme

Der Kanton Solothurn äussert sich nicht zu den Aussagen des Konzepts in Sachen Schifffahrt und Seilbahnen, weil er von deren Raumwirksamkeit nicht betroffen ist.

Anträge

- **Das vorliegende Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ist zu einem verkehrsträgerübergreifenden Konzept Gütertransport weiterzuentwickeln.**
- **Der Handlungsbedarf für die Weiterentwicklung des Schienengütertransports ist herzuleiten und zu dokumentieren.**
- **Die Prozesse, Zuständigkeiten und Anforderungen zur Weiterentwicklung des Schienengütertransports sind festzulegen.**
- **Es ist ein gesamtheitliches Zielbild mit allen Anlagen zu erarbeiten.**
- **Das Konzept ist mit Informationen zu den bestehenden Anlagen sowie zu deren Weiterentwicklungsmöglichkeiten zu ergänzen.**
- **Die Erschliessungsqualität der Anlagen ist zusammen mit den Kantonen festzulegen.**
- **Es ist zwischen Annahmehäfen zu unterscheiden, welche mit einem Mehrgruppenzug bedient werden können und solchen, welche gezielt mit Last für den entsprechenden Bedienpunkt angefahren werden müssen.**
- **Für die Regionen Niederamt (Olten Ost-Aarau), Gäu (Olten West-Niederbipp) und Lebern-Seeland (Deitingen-Biel) sind die regionalen Nachfragenachweise zu erbringen.**
- **Für das Gäu ist ein regionales verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrskonzept unter aktiver Mitwirkung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zu erarbeiten u. a. zur Festlegung der Anlagen für den multimodalen Gütertransport und des weiteren Infrastrukturbedarfs.**
- **Es ist zu überprüfen, ob auf die Anlagen Grenchen Süd, Solothurn, Hägendorf und Olten Hammer verzichtet werden kann.**

Im Ergebnis kommen wir zum Schluss, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene in der vorliegenden Fassung noch nicht reif zur Beschlussfassung durch den Bundesrat ist. Es sind zahlreiche Aspekte zu ergänzen bzw. zu überarbeiten. Dies soll in enger Abstimmung mit den Kantonen geschehen. Insbesondere erwarten wir, dass der vorliegende Entwurf zu einem verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrskonzept weiterentwickelt wird. Dies nicht zuletzt auch mit Blick auf die verkehrsträgerübergreifende Stossrichtung von «Verkehr '45».

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bittet Sie um die Berücksichtigung unserer Anliegen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Sig.
Susanne Schaffner
Frau Landammann

Sig.
Yves Derendinger
Staatsschreiber