



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

21. Oktober 2025

Nr. 2025-609 R-720-10 Interpellation Elias Epp, Silenen, zu Einstellung Rollende Landstrasse, Auswirkungen auf Uri; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 21. Mai 2025 reichte Landrat Elias Epp, Silenen, eine Interpellation zu «Einstellung Rollende Landstrasse, Auswirkungen auf Uri», ein. Er erkundigt sich nach den Auswirkungen der Einstellung der Rollenden Landstrasse (RoLa) auf den Kanton Uri. Er weist darauf hin, dass die RoLa seit 2001 ein wichtiges Instrument der schweizerischen Verlagerungspolitik darstelle und wesentlich zur Entlastung des Strassenverkehrs auf der Nord-Süd-Achse beigetragen habe.

Der Interpellant führt aus, dass die RoLa wird im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz von der RAlpin AG in Olten betrieben werde. Im Jahr 2010 seien noch über 100'000 Lastwagen über die RoLa befördert worden, 2024 seien es rund 72'000 Lastwagen gewesen. Die Verbindung zwischen Basel und Lugano sei bereits 2018 eingestellt worden, und auch die Linie Freiburg-Novara werde nun (entgegen ursprünglicher Planung) vorzeitig Ende 2025 aufgegeben. Als Begründung würden die hohe Störungsanfälligkeit der deutschen Schieneninfrastruktur sowie die geringe Wirtschaftlichkeit genannt.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat um Auskunft, wie er sich zur Einstellung der RoLa stelle, welche Auswirkungen er für den Kanton Uri erwartet, mit welcher Verkehrszunahme zu rechnen sei und wie sich dies auf die Erreichbarkeit der Urner Dörfer auswirke. Zudem möchte er wissen, welche Massnahmen die Regierung ergreife, um die negativen Folgen einzuschränken, ob sie beim Bund intervenieren werde und inwiefern eine Abstimmung mit den Nachbarkantonen vorgesehen sei.

Der Regierungsrat wird gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats um Auskunft zu folgenden Fragen gebeten.

II. Antwort des Regierungsrats

1. *Wie stellt sich der Urner Regierungsrat zur Einstellung der Rollenden Landstrasse?*

Der Regierungsrat anerkennt die RoLa als eine wichtige flankierende Massnahme der schweizerischen Verlagerungspolitik. Er erinnert daran, dass die RoLa von Beginn an als Übergangslösung bis

zur Inbetriebnahme der Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) konzipiert war. Im Rahmen der Vernehmlassung vom März 2022 (RRB Nr. 2022-209) unterstützte der Regierungsrat die vom Bund vorgeschlagene befristete Weiterführung bis 2028. Gleichzeitig sprach er sich nicht für eine Fortführung über 2028 hinaus aus, unter der Bedingung, dass bis dahin ein wettbewerbsfähiger unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) etabliert ist. Diese Bedingung ist bislang nicht erfüllt.

Vor diesem Hintergrund bedauert der Regierungsrat die vorzeitige Beendigung per Ende 2025. Diese verkürzt die Übergangszeit und erhöht das Risiko, dass sich alternative Transportlösungen noch nicht im nötigen Mass etabliert haben. Damit steigt die Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse, was den Kanton Uri als Transitzkanton direkt betrifft. Aus Sicht des Regierungsrats ist der Entscheid ein Rückschritt in der schweizerischen Verkehrspolitik und steht im Widerspruch zu den erklärten Zielen der Verlagerung.

2. Was sind die Auswirkungen für den Kanton Uri?

Das in der Bundesverfassung festgelegte Ziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten pro Jahr ist bereits deutlich überschritten. Die Einstellung der RoLa führt dazu, dass zusätzlicher Schwerverkehr über die Gotthardachse und durch den Kanton Uri rollen wird. Es ist davon auszugehen, dass an Spitzentagen die Belastung insbesondere in den Dörfern Amsteg, Gurnellen und Wassen zunimmt, sei es durch zusätzlichen Lärm, Abgase oder durch vermehrte Ausweichbewegungen von Personenwagen. Diese Mehrbelastung betrifft das ganze Reusstal, insbesondere jedoch das Oberland.

Ein allgemeines Fahrverbot für Schwerverkehr auf der Kantonsstrasse (ausgenommen Zubringerdienst) besteht bereits heute und sollte verhindern, dass der Lastwagenverkehr auf die Kantonsstrasse ausweicht. Das Fahrverbot für Schwerverkehr gilt weiterhin und wird konsequent kontrolliert.

3. Mit welcher Verkehrszunahme wird aufgrund der Einstellung im Kanton Uri gerechnet?

Durch die Einstellung der RoLa ist gesamtschweizerisch pro Jahr von rund 72'000 zusätzlichen Lastwagen auf der Strasse auszugehen. Würden alle diese Transporte über Uri laufen, entspräche dies einem rechnerischen Zuwachs von rund 277 Lastwagen pro Tag. Diese Zahl stellt jedoch eine theoretische Obergrenze dar, da nicht sämtliche Transporte zwingend über die Gotthardachse geführt werden. Welcher Ausweichverkehr dadurch auf der Kantonsstrassen entsteht, kann zurzeit nicht gesagt werden. Gleichwohl bleibt das Risiko einer spürbaren Mehrbelastung hoch. Zum Vergleich: Heute fahren jährlich rund 6 Mio. Fahrzeuge durch den Gotthard-Strassentunnel, davon rund 900'000 Lastwagen. Die Zunahme des Schwerverkehrs liegt rechnerisch im einstelligen Prozentbereich.

4. Was bedeutet die Einstellung für den Verkehr auf den Urner Kantonsstrassen und insbesondere auf die Erreichbarkeit der Dörfer im Urner Oberland?

Bislang konnten die Grunderschliessung und insbesondere die Notfall- und Rettungsdienste trotz Stausituationen immer gewährleistet werden. Durch die Einstellung der RoLa ist vermutlich mit einer weiteren, wenn auch geringen Zunahme des Ausweichverkehrs durch Personenwagen auf der Kantonsstrasse zu rechnen. Es ist weiterhin mit hohen Verkehrsbelastungen auf den Kantonsstrassen zu

rechnen, die insbesondere bezüglich Grunderschliessung der Bevölkerung und des Notfall- und Rettungsdienstes aktiv zu beobachten sind.

5. Was unternimmt der Regierungsrat, um mögliche negative Auswirkungen einzuschränken?

Bereits seit 2023 arbeiten die Sicherheits- und die Baudirektion Uri zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Projekt «Staumanagement Uri». Eine Arbeitsgruppe mit kantonalen Ämtern, Gemeinden, Polizei, ASTRA und externen Fachleuten prüft laufend Massnahmen, um die Staubildung zu verringern und den Verkehrsfluss zu optimieren.

In dieser Saison werden einige punktuelle Verbesserungen umgesetzt. Dazu gehören:

- Optimierung des Einsatzes des Verkehrsdienstes;
- Anpassungen der Signalisationen in Wassen und entlang der A2 sowie bei der Kommunikation;
- bauliche Optimierung der A2-Ausfahrtsspur ab Wassen Richtung Gotthardpass.

Die Dosierung des Passverkehrs Richtung Nord im Bereich Gamsboden wurde an zwei Wochenenden im August 2025 getestet. Die Auswertung des Monitorings ist noch ausstehend. Parallel läuft beim ASTRA eine Machbarkeitsstudie für eine bauliche Verlängerung der Ausfahrtsspur ab Rastplatz Gurtellen bis nach Göschenen, wo der Verkehr über den Gotthardpass geführt werden kann. Die Resultate hierzu dürften frühestens im nächsten Jahr vorliegen. Zudem sind aktuell Planungen zu umfangreichen baulichen Anpassungen am Kreisel Göschenen im Gang.

Trotzdem ist klar: Diese Massnahmen können die Mehrbelastung nicht kompensieren, sondern lediglich dämpfen. Das Verkehrsaufkommen in Richtung Süden ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen, insbesondere auch im Bereich des Freizeitverkehrs. Zu dieser Steigerung muss neu auch ein Anstieg durch den Wegfall der RoLa dazugerechnet werden.

6. Wird der Urner Regierungsrat beim zuständigen Bundesrat und Bundesamt intervenieren und sich weiterhin für eine konsequente Verlagerung des Gütertransports einsetzen?

Ja. Der Regierungsrat wird weiterhin mit Nachdruck beim Bundesrat und beim Bundesamt für Strassen ASTRA eine konsequente Verlagerungspolitik und die Umsetzung von Massnahmen einfordern. Dazu gehört selbstredend auch, dass der Bund sich dafür stark macht, dass die Nachbarländer ihre Bahninfrastruktur ausbauen. Der Regierungsrat erwartet, dass der Bund - wie bereits in der Stellungnahme 2022 gefordert - spätestens ab 2029 geeignete Ersatzmassnahmen bereitstellt, falls sich der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) nicht im nötigen Umfang etabliert.

Die Regierung steht auch im Austausch mit den Urner Bundesparlamentariern, die in Bern aktiv geworden sind. Die Urner Ständerätin Heidi Z'graggen und Ständerat Josef Dittli haben im Parlament eine Interpellation zur angekündigten Einstellung der «Rollenden Landstrasse» eingereicht. Ende September kam es im Ständerat zu einer deutlichen Entscheidung: Die kleine Kammer sprach sich dafür aus, dass Personen, die ohne wesentlichen Aufenthalt in der Schweiz das Land von Grenze zu Grenze durchfahren, zusätzlich zur Vignette eine Maut bezahlen sollen. Im Weiteren ist auf Kommissions-

ebene ein Postulat von Nationalrat Simon Stadler in dieser Angelegenheit hängig. Während der Debatte zum Vorstoss von Nationalrat Simon Stadler zeigte sich eine geschlossene Unterstützung für das Vorhaben, auch von Kantonen aus dem Mittelland. Jetzt folgt die Debatte im Nationalrat.

Das bestehende Schwerverkehrsmanagement auf den Transit-Strassenachsen durch die Schweiz ist laut Bundesstellen bereits heute stark ausgelastet. Das ASTRA arbeitet daran, weitere LKW-Abstellplätze und Warteräume zur Verfügung zu stellen. Die Suche nach geeigneten Flächen gestaltet sich jedoch gemäss ASTRA schwierig und langwierig.

7. Beabsichtigt der Regierungsrat eine Abstimmung und Koordination mit den angrenzenden und betroffenen Kantonen?

Der Regierungsrat ist bereits mit den Nachbarkantonen im Rahmen der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) sowie im Rahmen der Regierungskonferenz der Gebirgskantone (RKGK) im Austausch und beabsichtigt eine verstärkte Koordination, um gemeinsame Anliegen wirksam auf Bundesebene einzubringen. Auch wurde das Thema am 2. Juni 2025 im Gotthard-Komitee eingebracht, dem 13 Kantone angehören. Gleichzeitig stehen die Bau- und die Sicherheitsdirektion in engem Kontakt mit der Tessiner Regierung, um die Verkehrssituation am Gotthard im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu optimieren.

Eine enge Zusammenarbeit mit den Kantonen entlang der Transitachsen ist unerlässlich, um eine kohärente Verkehrspolitik und wirkungsvolle Massnahmen zu erreichen. Der Kanton Uri allein hat einen sehr eingeschränkten Spielraum. Gefordert ist die nationale Politik.

Wie erwähnt, bringen die Urner Bundesparlamentarier die Thematik im Parlament konsequent zur Sprache. Die Forderung ist klar: Die Zubringerstrecken in den angrenzenden Nachbarländern müssen ausgebaut werden. Die Basis hierfür bilden das Landesverkehrsabkommen der Schweiz mit der EU betreffend den grenzüberschreitenden Schienen- und Strassenverkehr sowie die Bilateralen III, die Verträge zum Landverkehr beinhalten.

Mitteilung an LA Standeskanzlei; VD Direktionssekretariat; SID Direktionssekretariat

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor



Beilage

LA.2025-0360 II. Interpellationstext