

Luzern, 28. Oktober 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 480**

Nummer: A 480
Protokoll-Nr.: 1158
Eröffnet: 16.06.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Bühler-Häfliger Sarah und Mit. über die Auswirkungen des Endes der «Rollenden Landstrasse» auf den Kanton Luzern

Zu Frage 1: Welche Auswirkungen wird die Einstellung des Projekts «Rollende Landstrasse» auf den Güter- und Personenverkehr im Kanton Luzern haben?

Gemäss Verlagerungsbericht des Bundesrats 2021-2023 macht die «Rollende Landstrasse» etwa 4 Prozent des Schienengüterverkehrsaufkommens in Tonnen aus. Damit ist die Verlagerung von der Schiene auf die Strasse im Verhältnis zum Gesamtverkehr gering. Die Einstellung des Projekts «Rollende Landstrasse» wird zu einer Zunahme des Schwerverkehrs auf der Nationalstrasse, aber kaum spürbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Tourismus sowie auf die Infrastruktur- und Unterhaltskosten der Strasse führen, weil der Zusatzverkehr im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen gering ist. Die Nationalstrasse A2 als wichtige Nord-Süd-Achse verläuft durch den Kanton Luzern und wird einen grossen Teil der Zunahme aufnehmen müssen. Gemäss Aussagen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wurden im laufenden Jahr mit der «Rollenden Landstrasse» durchschnittlich 140 Fahrzeuge pro Tag befördert. Auf der Gotthardachse wäre mit einer Zunahme der Lastwagenfahrten um ca. 5 Prozent zu rechnen. Auf den Personenverkehr auf der Schiene hat die Einstellung keine merklichen Auswirkungen.

Zu Frage 2: Mit welcher Mehrbelastung der Strassen durch den in Zukunft wieder verlagerten Güterverkehr auf die Strasse rechnet die Regierung? Welche Massnahmen unternimmt der Regierungsrat dagegen, z. B. in den Bereichen Verkehrsführung, Verkehrssicherheit, Stauprävention und Umweltfolgen?

Die Regierung rechnet damit, dass mit der Einstellung der «Rollenden Landstrasse» ein Teil des alpenquerenden Transitgüterverkehrs wieder dauerhaft auf die Strasse verlagert wird. Genaue Zahlen zur Mehrbelastung sind abhängig von der weiteren Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens sowie internationalen Rahmenbedingungen.

Das Projekt Bypass Luzern als zentrales Vorhaben für den Kanton Luzern erhält dadurch zusätzlich an Bedeutung. Der Bypass soll die Verkehrssituation im Raum Luzern verbessern, die

Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr entlasten, die Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration verbessern/sichern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Neben dem Bypass Luzern werden weitere flankierende Massnahmen – wie etwa punktuelle Kapazitätsanpassungen (Stauprävention) – umgesetzt. Die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) spielt dabei eine wichtige Rolle. Letztlich liegt die Hoheit über die Nationalstrassen aber beim Bund.

Bezüglich der Umweltfolgen setzt der Regierungsrat weiterhin auf die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge, auf Lärmschutzmassnahmen (z.B. [Überdeckung A2 Luzern-Süd](#)) entlang der Autobahn sowie auf Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung.

Zu Frage 3: Der Kanton Luzern hat ein neues Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK, 2024¹), in dem als Massnahme das Zielbild Schienengüterverkehr beschrieben wird. Welche Auswirkungen hat das Ende der «Rollenden Landstrasse» auf das Konzept und seine Umsetzung? Was braucht es gemäss Regierungsrat, um das Zielbild dennoch umsetzen zu können? Gibt es Bestrebungen, um Anreize für die Umrüstung von LKW auf kranbare Sattelaufleger zu schaffen, um mehr Kapazitäten im kombinierten Verkehr zu erreichen?

Mit dem Zielbild Schienengüterverkehr soll sichergestellt werden, dass die notwendigen Infrastrukturen wie Verladeanlagen oder Güterbahnhöfe für bestehende und künftige Nutzende des Schienengüterverkehrs in ausreichender Kapazität verfügbar sind. Das Zielbild Schienengüterverkehr, das als Grundlage für die raumplanerische Sicherung dieser Infrastrukturen dient, befindet sich momentan in der Ausarbeitung.

Die «Rollende Landstrasse» hatte einen geringen Anteil am alpenquerenden Schienengüterverkehr und ihre Einstellung führt zu einer leichten Zunahme des Transitstrassengüterverkehrs auf der A2 (vgl. Antwort zur Frage 1). Für das Güterverkehrs- und Logistikkonzept Luzern (GVLK) ergeben sich dadurch keine inhaltlichen Anpassungen. Das Zielbild Schienengüterverkehr (Massnahme 3.01) bleibt unverändert umsetzbar. Hingegen gewinnt die Massnahme «Nutzbarkeit der Strassen für den Güterverkehr verbessern» (Massnahme 4.02) an Bedeutung, da die A2 durch den Mehrverkehr stärker beansprucht wird.

Bezüglich der Kranbarkeit von Sattelauflegern verweist die Regierung auf die Haltung des Bundes. Eine gesetzliche Pflicht zur Kranbarkeit wird abgelehnt (u.a. wegen Unvereinbarkeit mit internationalen Abkommen und beschränktem Mehrwert). Allerdings bestehen in Nachbarstaaten wie Deutschland und Italien Förderprogramme, die den kombinierten Verkehr stärken. Die Schweiz profitiert indirekt davon, da diese Fahrzeuge auch im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz eingesetzt werden können. Nationale Anreizprogramme sind derzeit nicht vorgesehen.

Zu Frage 4: Welche Rolle spielt der geplante Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) in der Umsetzung des Zielbilds Schienengüterverkehr? Welche Auswirkungen hat eine Mitnutzung durch den Güterverkehr auf den DBL und seine Umsetzung?

¹ https://mobilitaet.lu.ch/mobilitaet_im_kanton_luzern/gueterverkehr

Die Hauptachse im nationalen Schienengüterverkehrsnetz führt von Basel direkt über Rotkreuz Richtung Gotthard, Luzern hat eine untergeordnete Rolle. Das bestehende Schienennetz an Knoten Luzern lässt aktuell keine direkten Fahrten aus dem Norden (Zofingen - Luzern, Langenthal - Luzern, Lenzburg - Luzern) in Richtung Süden (Gotthard, Tessin / Italien) und umgekehrt zu. Sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ist eine Spitzkehre im Bahnhof Luzern nötig. Mit dem DBL wird diese Durchgängigkeit ermöglicht. Dank der Durchbindung durch den DBL kann das Angebot im Personenverkehr massiv ausgebaut werden und es sind neue Direktverbindungen auf der Nord- und West-Süd-Achse mit erheblichen Zeitgewinnen sowohl regional als auch national und international möglich. Inwiefern der DBL auch für den Güterverkehr genutzt werden kann und welche Anpassungen notwendig wären, wird in den laufenden Abklärungen im Rahmen des Zielbilds Güterverkehr und den laufenden Studien der SBB geklärt. Der Güterverkehr wird national geplant und abgestimmt. Die Entscheidung darüber obliegt dem Bundesamt für Verkehr.

Zu Frage 5: Welches sind die Auswirkungen auf die Infrastruktur bei einer Mitnutzung des Güterverkehrs? Und sind Infrastruktur- und Unterhaltskosten durch das Programm Gesamtmobilität gesichert?

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 4. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur- und den damit verbundenen Unterhaltskosten erfolgt hauptsächlich über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes. Der Kanton Luzern leistet dazu jährliche Beiträge an den BIF, um den langfristigen Unterhalt sowie den Ausbau der Bahninfrastruktur mitzufinanzieren.

In Bezug auf die Strasseninfrastruktur verursacht die Einstellung des Projekts «Rollende Landstrasse» primär Infrastruktur- und Unterhaltskosten bei den Nationalstrassen. Auf das übrige kantonale und kommunale Strassennetz bestehen nur geringe Auswirkungen, da der Güterverkehr möglichst auf die leistungsfähigen Achsen des Nationalstrassennetzes geleitet wird. Ein direkter Zusammenhang mit dem Programm Gesamtmobilität (PGM) besteht somit nicht.

Zu Frage 6: Wie ist der Stand der Planung beim Kanton mit dem unterirdischen Gütertransport-System «Cargo sous terrain», wie bei den City-Cargo-Hubs?

Der Kanton Luzern unterstützt «Cargo sous terrain» (CST) grundsätzlich und hat potenzielle Hub-Standorte in die Richtplanung aufgenommen. Im Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern ist die Massnahme «Voraussetzungen für die Realisierung eines unterirdischen Gütertransportsystems schaffen» (Massnahme 1.03) ein wichtiger Bestandteil. Der Kanton Luzern bringt sich zukünftig aktiv bei Vernehmlassungsverfahren zum Sachplan Verkehr (Teil unterirdischer Gütertransport) ein. Ein konkreter Zeitplan für Luzern hängt jedoch von der Planung und Realisierung der ersten Teilstrecke zwischen Härkingen/Niederbipp und Zürich ab. Ausserdem braucht es belastbare Verkehrsgrundlagen, dass der oberirdische Verkehr – insbesondere in den Städten und Agglomerationen – durch CST substantiell reduziert werden kann. Gemäss der aktuellen Entwicklung ist nicht klar, wann und ob überhaupt eine erste Teilstrecke realisiert wird. Der Bund anerkennt CST als innovative Vision, die Rahmenbedingungen für eine Realisierung der ersten Teilstrecke sind aktuell jedoch noch nicht gegeben. Aktuell haben der Bund und die Standortkantone beschlossen, die Arbeiten am Sachplan vorerst auszusetzen.

Parallel dazu werden im Rahmen des Zielbilds Schienengüterverkehr die Themen City- und Regio-Cargo-Hubs vertieft. Sie dienen als Schnittstellen zwischen der gebündelten Versorgung per Bahn und der Feinverteilung auf der Strasse.

Zu Frage 7: Was tut der Regierungsrat auf kantonaler, interkantonaler und nationaler Ebene, um die Stärkung des Schienengüterverkehrs zu fördern?

Der Regierungsrat setzt sich auf kantonaler, interkantonaler und nationaler Ebene für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ein, um die Strassen nachhaltig zu entlasten. Im Kanton unterstützt er die Sicherung und Weiterentwicklung von Logistik- und Umschlagsstandorten, unter anderem über die Raumplanung und den kantonalen Richtplan. National und interkantonal bringt sich der Regierungsrat über Vernehmlassungen, Fachkonferenzen und den direkten Austausch mit dem Bund ein, um die Verlagerung auf die Schiene zu fördern und faire Rahmenbedingungen sicherzustellen. Ziel ist es, den Schienengüterverkehr gezielt zu stärken und so die Verkehrs- und Umweltbelastung im Kanton Luzern langfristig zu verringern. Darüber hinaus bringt sich der Kanton Luzern aktiv in das Gotthard-Komitee ein, das sich auch aktiv für den Schienen-Güterverkehr auf der Nord-/Süd-Achse und die dafür nötigen Anschlüsse im angrenzenden Ausland einsetzt.