

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 27. Januar 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

A 480 Anfrage Bühler-Häfliger Sarah und Mit. über die Auswirkungen des Endes der «Rollenden Landstrasse» auf den Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Sarah Bühler-Häfliger ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Sarah Bühler-Häfliger: Die Einstellung des Betriebs der «Rollenden Landstrasse» ist ein Warnsignal, und zwar ein lautes. Obwohl die Nachfrage der Transportunternehmen nach wie vor gross ist und der Bund jährlich 100 Millionen Franken zur Unterstützung der «Rollenden Landstrasse» gesprochen hat, wird das Angebot beendet. Für die Transportunternehmen verschärft sich damit die bereits schon jetzt anspruchsvolle Situation. SBB Cargo hat die Zahl der Container Terminals stark reduziert und zusätzliche Kapazitäten werden frühestens 2035 erwartet. Für die Unternehmen heisst das: keine Planbarkeit, kaum Verlässlichkeit, schwierig zu budgetieren. Viele Logistikerinnen und Logistiker tun bereits heute schon alles, um die Situation abzufedern. Sie weichen auf Abend- und Frühstunden aus, nutzen Zeitfenster und versuchen trotz schwieriger Rahmenbedingungen fristgerecht zu liefern. Für Chauffeusen und Chauffeure bedeutet das oft lange und unregelmässige Arbeitszeiten. Mit der Einstellung der «Rollenden Landstrasse» rechnen wir auf der Nord-Süd-Achse mit einer Zunahme der Lastwagen um rund 5 Prozent. Das ist erheblich und eine Entwicklung, die wir nicht isoliert betrachten dürfen, sondern die die ganze Mobilität betrifft. Es ist zu einfach, den Bypass Luzern als alleinige Hauptlösung zu präsentieren. Beim Wegfall der «Rollenden Landstrasse» braucht es deshalb unbedingt eine umfassende Analyse des Durchgangs- und Binnenverkehrs, der Verlagerungskapazitäten und der Folgen des prognostizierten Mehrverkehrs. Der Durchgangsbahnhof (DBL) wird den Personenverkehr stärken und mit einer grösseren Kapazität abwickeln. Das gibt auf anderen Linien allenfalls Platz für den Güterverkehr und auch die nötigen Voraussetzungen wie Verladeanlagen oder Güterbahnhöfe können besser umgesetzt werden. Das Versprechen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit dem Ziel der Verlagerung auf die Schiene darf nicht stillschweigend aufgegeben werden. Die Luzerner Regierung muss sich auf nationaler Ebene für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs einsetzen. Bereits heute werden intelligente Verteilkonzepte von Waren auf Strasse und Schiene eingesetzt. Moderne, auf künstlicher Intelligenz (KI) basierende Verteilsysteme können Transporte vorsortieren, bündeln, über die Hauptachse auf den Schienen schnell verteilen und die Feinverteilung über die Strasse abwickeln. Dafür braucht es fixe buchbare Zeitslots auf den Schienen. Diese schaffen Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit. So wird der Gütertransport auch für Unternehmen und SBB Cargo wieder

interessanter. Moderne KI-Systeme optimieren die Tourenplanung so, dass mit möglichst wenig Kilometern möglichst viel geliefert werden kann. Diese Optimierung der Routen ist nachhaltig und wirtschaftlich. Das müssen wir fördern. Gleichzeitig sollen die Lastwagen dort, wo sie weiterhin benötigt werden, gute Bedingungen vorfinden, da die Feinverteilung ein zentraler Teil der Logistikkette bleibt. Das heisst, dass Verkehr, der nicht unbedingt motorisiert und individuell stattfinden muss, Anreize zum Umsteigen auf flächeneffiziente Verkehrsmittel erhält. So kann der Strassenraum effizienter genutzt werden, zum Beispiel für Gütertransporte, auf die wir alle angewiesen sind. Der Kanton Luzern besitzt durchaus viel Handlungsspielraum, um den Güterverkehr zu stärken. Deshalb müssen wir auf kantonaler Ebene aktiv werden und auch national darf sich der Kanton Luzern stärker für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs einsetzen.

Urs Marti: Eine Vorbemerkung: Dieses Thema gehört eigentlich auf Bundesebene. Allerdings beschäftigt es auch die Bevölkerung des Kantons Luzern, weshalb ich im Namen der Mitte-Fraktion gerne etwas dazu sage. Lassen Sie mich einen kurzen geschichtlichen Rückblick machen. Die Umsetzung des Gotthardtunnels und der später folgenden NEAT-Projekte, zuerst vorangetrieben durch den damaligen Bundesrat Moritz Leuenberger, beinhaltet die Versprechen von Abkommen mit Italien und Deutschland, wonach in beiden Ländern entsprechende Anschlüsse an unser Bahnnetz erfolgen sollten. Diese Anschlüsse wurden leider nie oder nur schlecht umgesetzt. Die Folge ist die Einstellung der «Rollenden Landstrasse». Der Verkehr wird nur umgelagert, wenn ein attraktives Angebot vorliegt. Dies konnte mit den fehlenden Anschlüssen nicht gewährleistet werden. Wir können die Antworten des Regierungsrates nachvollziehen und sind einzig mit der Schlussfolgerung nicht einverstanden, dass ein Mehraufkommen des Schwerverkehrs auf der Strasse kaum spürbare Auswirkungen haben wird. Wir müssen alles daran setzen, den die Schweiz querenden Schwerverkehr wieder auf die Schiene zu bringen. Die Mitte will eine integrierte Mobilität, in welcher der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öV nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir stützen ausdrücklich die beiden wichtigen Projekte Bypass und DBL. Wir würden es aber auch sehr begrüßen, wenn die Regierung beim Bund die schon lange versprochenen Anschlüsse an unsere Nachbarländer einfordert.

Franziska Rölli: Wir anerkennen, dass die Entscheide zur «Rollenden Landstrasse» bundesweit getroffen werden müssen und nicht durch den Kanton. Allerdings sind wir erstaunt, wie der Regierungsrat die Folgen in seiner Antwort marginalisiert. Durch die A2, die quer durch den Kanton Luzern führt, sind wir durch das Ende der «Rollenden Landstrasse» in besonderem Mass vom Mehrverkehr betroffen. Statt nun andere Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu ergreifen, die in der Zuständigkeit des Kantons sind, plant der Kanton gemäss Richtplanentwurf bei einigen Freiverladeanlagen und Annahmehöfen für Güter die Schliessung zu prüfen. Wir bitten den Regierungsrat seine Haltung zu überdenken und auch beim Güterverkehr das im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) verankerte 4V-Prinzip anzuwenden. Zudem soll er sich national für die Verlagerung einsetzen.

Martin Waldis: Urs Marti hat es auf den Punkt gebracht, das Problem liegt im Norden und im Süden. Wir können nicht etwas zur Verfügung stellen, das schlussendlich nicht genutzt wird. Daher bleibt uns nichts anderes übrig als abzuwarten, wie die Nachbarländer die «Rollende Landstrasse» vorantreiben. Aber wir können kein Angebot zur Verfügung stellen, das zu wenig genutzt wird und nicht rentiert.

Martin Birrer: Ich muss Martin Waldis widersprechen, denn das Angebot wurde grundsätzlich gut genutzt. Die «Rollende Landstrasse» war ein Erfolgsgeschichte, die jedoch zerstört wurde. Das Problem lag darin, dass man auf eine sichere Buchung hoffte, was aber

nicht möglich war. Es war deshalb nicht möglich, weil der deutsche Bahnverkehr im Prinzip zerstört wurde. Man konnte zwar einen Zug buchen, dieser kam aber nicht. In Italien war es das Gleiche. Dort liegt das Problem, aber sicher nicht beim Kanton Luzern oder der Schweiz, sondern bei unseren europäischen Nachbarn, die sich nicht an ihre Versprechungen gehalten haben. Grundsätzlich konnte man einen Zug buchen, aber der Chauffeur wusste bereits, dass er eine Übernachtung einplanen musste, weil der Anschlusszug nicht pünktlich war.

Samuel Zbinden: Ich halte das Votum in Vertretung von Laura Spring. Die Antworten der Regierung haben für uns mehr Fragen aufgeworfen als beantwortet, das beunruhigt uns. Die Regierung führt aus, dass das Ende der «Rollenden Landstrasse» eine Zunahme des Schwerverkehrs auf der Nationalstrasse zur Folge hat. Das sind keine guten Nachrichten. Deshalb ist es aus unserer Sicht wichtiger zu beleuchten, weshalb das Projekt «Rollenden Landstrasse» gescheitert ist. Die Situation der rollenden Autobahn ist aus unserer Sicht symptomatisch für den gesamten alpenquerenden kombinierten Verkehr auf der Schiene. Grund für die zunehmenden Zugausfälle auf der «Rollenden Landstrasse» ist insbesondere auch die anhaltend hohe Störungsanfälligkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Wir sind stark abhängig vom Ausland. Aus unserer Sicht ist es schwierig darlegen zu können, was der Kanton Luzern gegen diese Herausforderung unternehmen könnte. Der Ausbau der Infrastruktur ist naheliegend, der DBL ist dabei aber eher ein Projekt zum Ausbau des Personenverkehrs und somit einer wirksamen Entlastung des Strassenverkehrs. Für den Güterverkehr spielt der Bahnhof Luzern keine Rolle, da dieser via Freiamt verkehrt. Den unterirdischen Gütertransporten stehen wir aber sehr kritisch gegenüber. Zahlreiche Abklärungen in den Kantonen haben gezeigt, dass unsere Grundwasserressourcen dadurch stark beeinträchtigt werden könnten. Die Auswirkungen des Grundwassers auf die Trinkwasserreservoirs wurden in der Planung nicht genügend berücksichtigt. Wir unterstützen deshalb die Entscheidung des Bundes, die Arbeiten am Projekt «Cargo sous Terrain» auszusetzen. Den wichtigsten Hebel des Kantons führt die Regierung unter der letzten Antwort aus: Druck beim Bund zu machen, damit erstens die Massnahmen zur Verkehrsverlagerung gemäss Verlagerungsbericht des Bundes endlich umgesetzt werden. Zweitens ist es für eine langfristige Investitionssicherheit und Planbarkeit innerhalb der Branche entscheidend, dass diese Förderinstrumente in Bälde über das Jahr 2030 hinaus verlängert werden. Nur so können Unternehmen aus diesen Branchen rechtzeitig Investitionen in Transportmittel für Umschlaginfrastruktur, ressourcenschonende Logistiklösungen und moderne Technologien tätigen. Wir Grünen erwarten von der Regierung, dass sie sich beim Bund weiterhin für diese Verlagerungsziele einsetzt, die Massnahmen unterstützt und wo möglich auch als Kanton umsetzt.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Sie haben richtig erkannt, dass das Thema einerseits beim Bund liegt. Der Bund bearbeitet dieses Thema zwar, aber das ist nicht so einfach. Bundesrat Albert Rösti befand sich mit den Verkehrsministern von Deutschland und Italien im Austausch, um diese Anschlüsse voranzutreiben. Dabei stellte aber die intakte oder eben nicht intakte Infrastruktur der Deutschen Bahn oder ihre Zuverlässigkeit ein grosses Problem dar. Wir engagieren uns ebenfalls, nämlich über das Gotthard-Komitee. Dieses umfasst alle Kantone der Nord-Süd-Achse und wir setzen uns gemeinsam für unsere Interessen für den Personen- wie auch den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse ein. Eines unserer Ziele ist es, den länderübergreifenden Güterverkehr zu stärken, damit auch die Ziele der Alpeninitiativen eingehalten werden können. Die Aufhebung der «Rollenden Landstrasse» ist ein schlechtes Zeichen. Aber Sie haben auch gehört, weshalb die Aufhebung erfolgt. Es gibt nichts anderes,

als dass der Bund den Druck auf die Nachbarländer Deutschland und Italien hochhält, damit ein attraktives Angebot entsteht. Ein solches Angebot würde auch genutzt. Wir sind uns einig, dass möglichst viel auf der Schiene bewältigt werden soll, aber auch die Strasse muss und wird ihren Anteil leisten. Deshalb ist auch der Bypass wichtig, denn er ermöglicht dem Güterverkehr eine gute Nord-Süd-Verbindung und entlastet gleichzeitig die Stadtautobahn. Aber auch der DBL ist wichtig. Mit dem DBL werden auf dem Schienennetz wesentliche Kapazitäten geschaffen, die andernorts frei werden.