

Regierungsrat

Luzern, 19. Oktober 2021

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 589**

Nummer: P 589
Eröffnet: 10.05.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 19.10.2021 / Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 1222

Postulat Piazza Daniel und Mit. über die Schaffung der Voraussetzungen für «Cargo sous terrain» im Kanton Luzern**Ausgangslage**

Gemäss Eigenbeschreibung ist Cargo sous terrain (CST) ein nachhaltiges, automatisiertes Gesamtlogistiksystem, welches einen flexiblen, unterirdischen Transport von Paletten und Behältern für Pakete, Stückgüter und Schüttgut inklusive Zwischenlagerung erlauben soll. Tunneln verbinden Produktions- und Logistikstandorte mit Ballungsräumen. In den städtischen Zentren sollen die transportierten Güter in umweltschonenden Fahrzeugen verteilt und ein Beitrag zur Ver- und Entsorgung geleistet werden (Cargo sous terrain AG, 2020).

Das neue Logistiksystem, welches auf einer privatwirtschaftlichen Initiative beruht, soll das bestehende Strassen- und Schienennetz ergänzen und an neuralgischen Punkten entlasten. Eine erste Teilstrecke soll ab 2030 den Raum Härkingen/Niederbipp mit Zürich verbinden. Später ist ein Gesamtnetz zwischen Boden- und Genfersee mit Stichverbindungen nach Basel, Luzern und Thun vorgesehen.

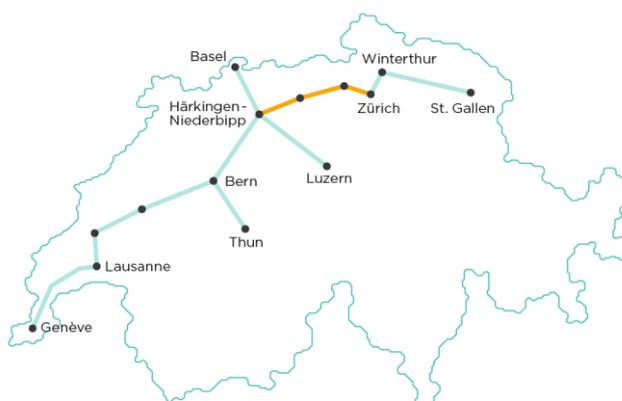


Abbildung 1: Geplantes Netzwerk von CST (Cargo sous terrain AG, 2019)

Gemäss Angaben der CST hat eine abgeschlossene Machbarkeitsstudie die grundsätzliche Realisierbarkeit in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht bestätigt. Bei der Wirtschaftlichkeit dürften aber noch die grössten Unsicherheiten bestehen, da diese auch von den künftigen Rahmen- und Umsetzungsbedingungen abhängig ist. Die Investorensuche ist seit rund

zwei Jahren im Gange. Es konnten bereits markante finanzielle Mittel beschafft werden, welche jedoch an eine Genehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK gebunden sind. Das UVEK hat einen Entwurf für ein Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport erarbeitet und im April 2019 in die Vernehmlassung gegeben. Dabei hat sich eine klare Mehrheit dafür ausgesprochen, die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, um Projekte wie CST verwirklichen zu können. In unserer [Stellungnahme](#) vom 2. Juli 2019 haben wir die Vorlage grundsätzlich gutgeheissen und festgehalten, dass wir den Bedarf, das Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse zu reduzieren, sehen. Der Nachweis, dass eine unterirdische Lösung gemäss Konzept CST zielführend ist und zu einer tatsächlichen Reduktion der Fahrten führt, sei jedoch noch nicht ausreichend erbracht. Eine Bündelung der Fahrten respektive eine bessere Auslastung der Fahrzeuge sollte bereits heute (oberirdisch) das Ziel sein.

In der Folge hat der Bundesrat das UVEK beauftragt, eine Botschaft für ein Gesetz über den unterirdischen Gütertransport zu erarbeiten. Das Gesetz wurde im Herbst 2020 dem Parlament vorgelegt und im April 2021 in der Verkehrskommission des Ständerats ohne Gegenstimme zur Annahme empfohlen. Der Ständerat hat im Juni 2021 dem Gesetzesentwurf zugestimmt; im September 2021 hat auch der Nationalrat die Vorlage gutgeheissen. Das Gesetz geht nun zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat. Eine finanzielle Beteiligung schloss der Bund bisher klar aus.

Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern

Zur Sicherstellung eines effizienten Logistik- und Güterverkehrssystems im Kanton Luzern und zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs werden mit dem Projekt Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern (GVLK LU) konzeptionelle Grundlagen erarbeitet. Mit einem verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrs- und Logistikkonzept soll die Basis für weitergehende Arbeiten und die Umsetzung von Massnahmen im Bereich Güterverkehr / Logistik geschaffen werden. Bestandteile der Phase I, welche mittlerweile abgeschlossen ist, waren eine Analyse, die Identifizierung der Herausforderungen und des Handlungsbedarfs sowie die Ableitung von Zielen und Stossrichtungen. In der nun folgenden Phase II geht es um die Erarbeitung von konkreten Massnahmen, deren Priorisierung und die Entwicklung eines Umsetzungsprogramms. Die Auseinandersetzung mit dem Projekt CST erfolgte bereits in der ersten Phase.

Der Kanton Luzern soll mit einer Teilstrecke Gäu-Luzern an die West-Ost-Hauptachse an CST angebunden werden. Die Erschliessungswirkung und das Verlagerungspotential sind stark von der Anzahl und der Lage der Hubstandorte abhängig. Für den Kanton Luzern ergeben sich Chancen und Risiken, die auch abhängig davon sind, wie der Kanton durch CST erschlossen wird:

Chancen	Risiken
Entlastung der A2, gewisse Linderung des Problemdrucks an bestehenden und künftigen Engpässen.	Hohe Beeinträchtigung während der Realisierungsphase (bei Hubstandorten und Zwischenangriffen).
Geringere negative Umweltauswirkungen des Güterverkehrs durch Verlagerung in den Untergrund.	Störung und Schädigung der Grundwasserschutzzone durch Eingriffe im Untergrund.
Verbesserung der Zuverlässigkeit von Gütertransporten von und nach dem Kanton Luzern.	Verstärkung des Ansiedlungsdrucks von Logistikunternehmen im Nahbereich der Hubstandorte.
Erhaltung resp. Steigerung der Standortattraktivität für Ansiedlungen von Unternehmen dank guter resp. verbesserter Erreichbarkeit.	Hohes induziertes Verkehrsaufkommen am Hubstandort Luzern.
Treiber und Unterstützung einer effizienten City-Logistik in urbanen Gebieten mit Hubstandorten.	Gewisse Konkurrenzierung und Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs, insbesondere im Endausbau (was evtl. nicht erwünscht ist).
Unterstützung einer effizienten Logistik mit mehrgeschossigen Nutzungen.	Evtl. unerwünschte Konzentration der Wirtschaftsentwicklung in den erschlossenen Regionen (Benachteiligung anderer Regionen).

Evtl. Partizipationsmöglichkeiten als Standortkanton an einem neuartigen Verkehrssystem für den Güterverkehr.	Geringe Mitwirkungsmöglichkeit, da das Vorhaben mehrheitlich privat initiiert und vorangetrieben wird.
---	--

Eine abschliessende Bewertung von CST konnte im Rahmen der Analysephase nicht geleistet werden. Eine vertiefte Bewertung von CST soll im Rahmen der weiteren Planungen vorgenommen werden. Dabei ist zu prüfen, zu welchen Herausforderungen und Zielen des Kantons Luzern CST einen wirksamen Beitrag leisten kann und welche Chancen und Risiken für den Kanton Luzern massgebend sind. Daraus kann der Kanton seine Vorstellungen zur Linieneinführung und den Hub-Standorten sowie die notwendigen raum- und verkehrsplanerischen Vorkehrungen ableiten. Da das Projekt gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt hat, wird der Kanton zum jeweiligen Zeitpunkt oder bei der nächsten Gesamtüberprüfung des Richtplans aufzeigen müssen, wie die Anforderungen von Artikel 8 des Raumplanungsgesetzes erfüllt werden.

Gemäss § 14 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird der Kantonale Richtplan alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und überarbeitet. Der Richtplan des Kantons Luzern (KRP) wurde zuletzt 2009 gesamtheitlich revidiert und 2015 im Rahmen einer Teilrevision an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz des Bundes angepasst. Anfangs Juli 2020 startete der Kanton Luzern mit der neuen Gesamtrevision. In diesem Zusammenhang gilt es zu beachten, dass mit dem Inkrafttreten des revidierten PBG im Jahr 2018 der Kantonsrat mehr Mitspracherecht bei der Überarbeitung des Kantonalen Richtplans erhalten hat: Neu erlässt der Kantonsrat die wesentlichen räumlichen Entwicklungsziele und -strategien (Kapitel Z). Im aktuellen Entwurf des Unterkapitels Z2-2 Abstimmung Siedlung und Verkehr nimmt eine der Strategien direkten Bezug zum Projekt CST: «Die Verlagerung der Verkehrsträger in den Untergrund unterstützen: Die Planung und Projektierung von Infrastrukturen im Untergrund (z.B. Cargo sous terrain als privates Projekt) werden begleitet und bei Bedarf gefördert. »

Wie zuvor ausgeführt, konnte bereits zum Zeitpunkt der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport das grundsätzliche Interesse am Projektvorhaben gegenüber dem Bund signalisiert werden. Im Rahmen der laufenden Richtplanrevision und der darin enthaltenen Strategie zur Thematik «Verlagerung der Verkehrsträger in den Untergrund» kann das Begehren weiter verankert werden. Ausserdem sind die Resultate der zweiten Phase des Projekts GVLK LU und die nächsten Planungsschritte beim Projekt CST abzuwarten. In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, das Postulat erheblich zu erklären.