

Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat

19. Mai 2026

B 102

Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs

Entwurf Mantelerlass über die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Zusammenfassung

Der Finanzbedarf für die Strasseninfrastruktur und den öffentlichen Verkehr nimmt künftig weiterhin zu. Um die Finanzierung langfristig sicherzustellen und Schwankungen abzufedern, sollen der Teiler zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe neu geregelt und wo nötig zusätzliche allgemeine Staatsmittel bereitgestellt werden.

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst. Die Wirtschaft entwickelt sich insgesamt erfreulich. Damit wird sowohl die Mobilität der Personen als auch der Transport von Gütern weiter zunehmen. Um die gute Erreichbarkeit des Kantons Luzern als wichtigen Standortfaktor sicherzustellen, müssen die bestehenden Infrastrukturen möglichst effizient genutzt, gut unterhalten, erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden. Die grössten Aufwendungen im Bereich Mobilität betreffen die Strasseninfrastruktur, die sowohl dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch dem Güterverkehr, dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr, dem Velo- und dem Fussverkehr dient. Weitere wesentliche Kosten entstehen im Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Die Ausgaben für die Strasseninfrastruktur übersteigen bereits heute die verfügbaren zweckgebundenen Einnahmen und werden künftig weiter ansteigen. Auch bei den Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr (öV), die bereits in der Vergangenheit mit allgemeinen Staatsmitteln mitfinanziert wurden, ist mit steigenden Kosten zu rechnen. Insgesamt ergibt sich bis zum Jahr 2031 eine kumulierte Finanzierungslücke von bis zu 90 Millionen Franken. Diese Lücke soll geschlossen werden, sei es durch neue oder höhere zweckgebundene Einnahmen oder durch die Verwendung allgemeiner Staatsmittel. Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, den Teiler zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) anzupassen und wo nötig zusätzlich allgemeine Staatsmittel bereitzustellen.

In der Vernehmlassung wurde der Vorschlag des Regierungsrates zur künftigen Neuverteilung grossmehrheitlich befürwortet. Verlangt wurde jedoch, dass die Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV langfristig gesichert wird. Die Finanzierung von Grossprojekten über die allgemeinen Staatsmittel stiess auf breite Zustimmung, jedoch wurden Risiken beim vorgeschlagenen Vorgehen und der Volksabstimmung auf der Grundlage eines Vorprojekts erkannt. Die Haltung zur vorgeschlagenen Anpassung des Prozentsatzes aus den nicht werkgebundenen Beiträgen des Bundes an die Güterstrassen war geteilt. Einheitlich war man der Meinung, dass die Kosten für den Unterhalt der Güterstrassen aufgrund zunehmender Herausforderungen steigen würden. Grossmehrheitlich abgelehnt wurde die empfohlene Erhöhung des Vorweganteils des Strassenverkehrsamtes für die Aufwendungen des Steuereinzugs im Zusammenhang mit dem Vollzug der Verkehrssteuer.

Die mit dieser Botschaft beantragte Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA zur Finanzierung des steigenden Mittelbedarfs, die auf das gleichzeitig erarbeitete Programm Gesamtmobilität (PGM) abgestimmt ist, dient den folgenden Zielen und Inhalten gemäss der Kantonsstrategie und dem Legislaturprogramm:

Kantonsstrategie:

- Luzern steht für Zusammenhalt,
- Luzern steht für Lebensqualität.

Legislaturprogramm:

Wir behandeln Unterhalt und Ausbau unserer Infrastruktur gleichwertig. Wir erarbeiten das neue Instrument «Programm Gesamtmobilität».

Inhalt

1 Ausgangslage	4
1.1 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern	4
1.2 Steigender Mittelbedarf	4
1.2.1 Entwicklung Investitionsausgaben Strassen	5
1.2.2 Entwicklung Ausgaben öffentlicher Verkehr	7
1.3 Entwicklung Einnahmen	8
2 Finanzieller Handlungsbedarf und Rahmenbedingungen	9
2.1 Finanzierungslücke	9
2.2 Politische Vorgaben	10
2.3 Geltende Regelung	10
2.3.1 Gesetzlicher Rahmen	10
2.3.2 Bisherige Rechnungslegung	12
2.4 Umgang mit Grossprojekten	13
3 Vernehmlassungsverfahren	14
3.1 Übersicht	14
3.2 Zusammenfassung der Auswertung	14
3.3 Stellungnahmen zu einzelnen Punkten und Würdigung	15
3.3.1 Anpassung Verteilschlüssel aus Verkehrssteuer und LSVA	15
3.3.2 Vorgehen bei Grossprojekten über 80 Millionen Franken	20
3.3.3 Zuweisung der Verkehrssteuer- und LSVA-Einnahmen an Güterstrassen	21
3.3.4 Erhöhung Vorweganteil des Strassenverkehrsamtes	22
3.4 Wichtigste Unterschiede Vernehmlassungsbotschaft - definitive Botschaft	22
4 Der Erlassentwurf im Einzelnen	23
4.1 Änderungen im Strassengesetz	23
4.2 Änderungen im Gesetz über den öffentlichen Verkehr	25
4.3 Änderungen im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes	25
5 Befristung und Inkrafttreten	26
6 Antrag	27
Entwurf	28

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Gesetzes über die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Mantelerlass) zur Deckung des steigenden Mittelbedarfs für die Strasseninfrastruktur und den öffentlichen Verkehr (öV).

1 Ausgangslage

1.1 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern

Aufgrund des Bevölkerungswachstums sowie der prosperierenden Wirtschaft wird die Mobilität von Personen und der Transport von Gütern im Kanton Luzern weiter zunehmen. Um die gute Erreichbarkeit des Kantons Luzern als wichtigen Standortfaktor langfristig zu sichern, ist es notwendig, die bestehenden Infrastrukturen möglichst effizient zu nutzen, sorgfältig zu unterhalten, gezielt zu erneuern und wo erforderlich auszubauen. Vor diesem Hintergrund ist eine ganzheitliche Planung der Mobilität unerlässlich. Ihr Rat nahm bereits am 20. März 2023 den [Planungsbericht B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern zustimmend zur Kenntnis und verabschiedete damit die erste umfassende Mobilitätsstrategie des Kantons beziehungsweise den Strategieteil des PGM.



Abb. 1: Konzept Programm Gesamtmobilität

Das PGM löst die bestehenden Instrumente wie das Bauprogramm, das Radroutenkonzept und den Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) ab und dient künftig als zentrales Instrument der Mobilitätsplanung im Kanton Luzern. Der finanzielle Rahmen für die im PGM vorgesehenen Massnahmen wird durch den aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2026–2029 sowie durch die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA bestimmt, wie es die im vorliegenden Entwurf vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen vorsehen. Eine neuerliche Überprüfung der Finanzierung ist wegen des PGM nicht nötig, da die mit dieser Vorlage vorgeschlagenen Gesetzesanpassungen diese bereits vorwegnehmen. Die Botschaft zum PGM wird Ihrem Rat gleichzeitig mit der vorliegenden Botschaft zur Beratung vorgelegt.

1.2 Steigender Mittelbedarf

Die Mobilität von Personen sowie der Gütertransport werden künftig weiter zunehmen. Damit steigt der Bedarf an finanziellen Mitteln zur Umsetzung der anstehenden Infrastrukturvorhaben. Dieser umfasst

sämtliche Bereiche der Mobilität, insbesondere den Unterhalt, die Sanierung, die Erneuerung und den Ausbau der Strassen. Ebenfalls eingeschlossen ist die bundesrechtlich vorgeschriebene Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes sowie der Infrastrukturen des öV. Dazu zählen namentlich auch Massnahmen nach den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR [151.3](#)). Der steigende Mittelbedarf in den Aufgabenbereichen Strassen und öV in den kommenden vier Jahren geht unter anderem auch aus dem aktuellen AFP 2026–2029 hervor.

Hinsichtlich der Abgrenzung der beiden Aufgabenbereiche Strassen und öV gilt, dass der Aufgabenbereich Strassen neben dem personellen Aufwand sowie den Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der Kantonsstrassen sämtliche Investitionsausgaben umfasst. Dazu gehören die Sanierung, die Erneuerung und der Ausbau der Kantonsstrassen. Ebenfalls eingeschlossen ist die Realisierung von Busbeschleunigungsmassnahmen auf Kantonsstrassen, die behindertengerechte Umgestaltung der Bushaltestellen und -buchten sowie die Realisierung des kantonalen Velowegnetzes in der Zuständigkeit des Kantons. Ebenfalls beinhaltet sind Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, sofern sie diesen Infrastrukturvorhaben zuzuordnen sind. Vor diesem Hintergrund soll im Hinblick auf den nächsten AFP 2027–2030 geprüft werden, ob dieser Aufgabenbereich eine generell strassengebundene Mobilitätsbezeichnung erhalten soll.

Der Aufgabenbereich des öV umfasst demgegenüber den Beitrag des Kantons Luzern an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes, welcher je zur Hälfte von Kanton und Gemeinden getragen wird. Ebenfalls enthalten ist der kantonale Anteil an der Abgeltung an den Verkehrsverbund Luzern (VVL), wobei die Gemeinden insgesamt einen gleich hohen Beitrag leisten. Darüber hinaus beinhaltet dieser Bereich Mittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturen des öV ausserhalb der Kantonsstrassen, insbesondere von Bushubs, die durch Gemeinden oder Dritte wie Transportunternehmen geplant und realisiert werden. Der jeweilige Kantonsanteil wird im Einzelfall anhand eines Kostenteilers zwischen Standortgemeinde, Transportunternehmen und dem Kanton festgelegt.

1.2.1 Entwicklung Investitionsausgaben Strassen

In der Abbildung 2 ist dargestellt, wie viel Mehrinvestitionen im Aufgabenbereich der Strassen ab dem Zeitraum 2026–2029 und in den Folgejahren benötigt werden. Während die entsprechenden Mittel für das Jahr 2026 beschlossen und für die Jahre 2027–2029 mit dem AFP bereits im Sinne der Finanzplanung genehmigt sind, dienen die Angaben auf Basis der Investitionsplanung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) für die Jahre 2030–2035 als Grundlage für die längerfristige Investitionsplanung. Sie bildet zugleich auch eine wichtige Grundlage für den Massnahmenteil des PGM (Massnahmenprogramm Mobilität).

Die Bruttoinvestitionsausgaben werden pro Anlagentypen ausgewiesen, wodurch die unterschiedliche Entwicklung des Mittelbedarfs in den kommenden Jahren ersichtlich wird:

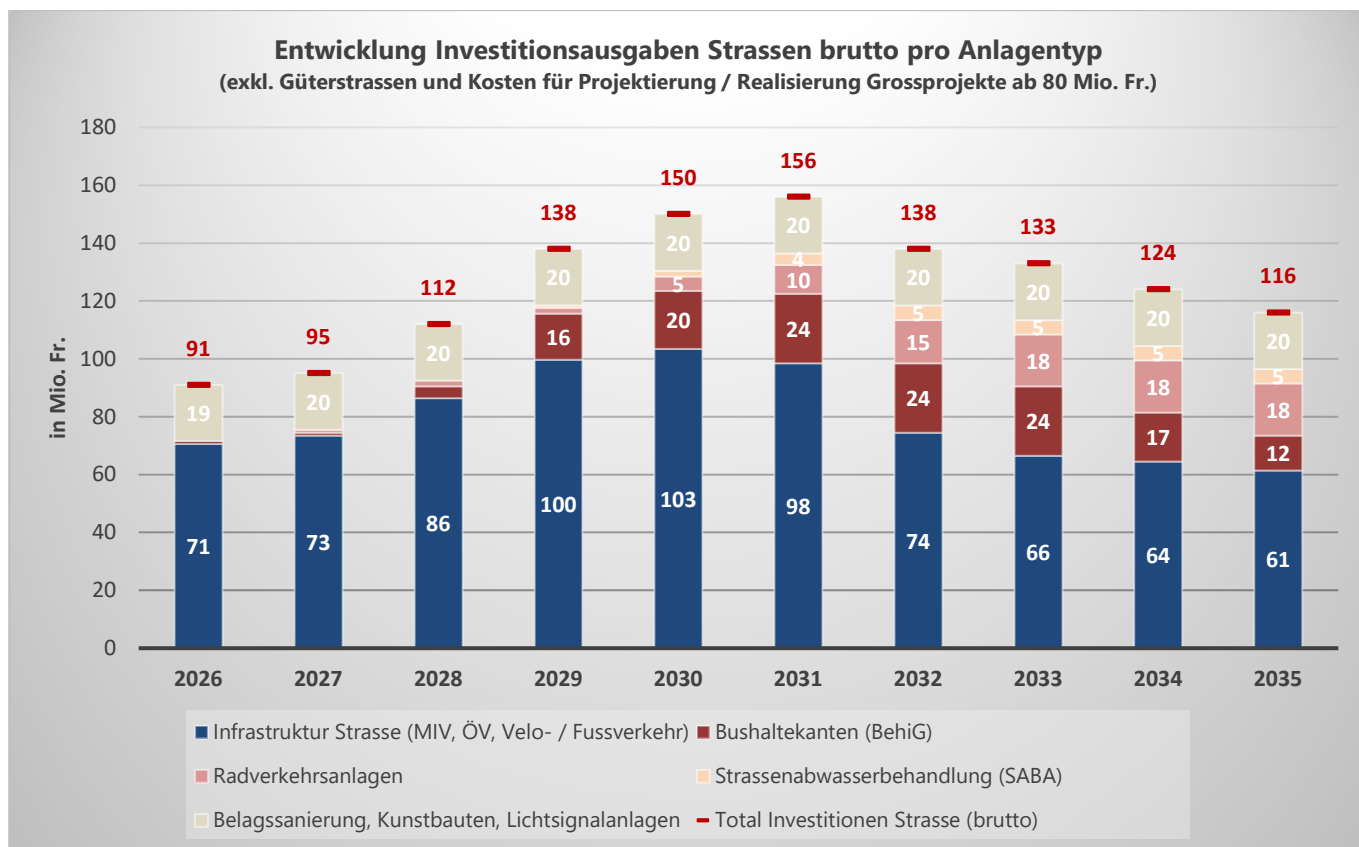


Abb. 2: Entwicklung Investitionsausgaben, ohne Güterstrassen

Den grössten Anteil machen die Ausgaben für die Strasseninfrastruktur einschliesslich der Belagsinstandsetzung aus (■). Bei ihnen sind neben den Investitionen in Strassen, Kunstbauten und Lichtsignalanlagen auch die auf dem entsprechenden Abschnitt geplanten Massnahmen für den öV sowie den Velo- und Fussverkehr eingerechnet. Diese Ausgaben kommen demnach allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zugute. Sie bewegen sich jährlich zwischen 61 und 103 Millionen Franken. Die Aufwände im Teil Erhaltung umfassen von Projekten losgelöste Massnahmen wie Beläge, Kunstbauten und Lichtsignalanlagen (■). Sie liegen konstant bei 20 Millionen Franken. Die Investitionen zur Umsetzung der Massnahmen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (■) steigen bis ins Jahr 2028 moderat an und pendeln sich ab dem Jahr 2030 bei 20–24 Millionen Franken ein. Es handelt sich dabei um Massnahmen abseits laufender Projekte. Sie werden gebündelt angegangen. Bis 2036 sollen diese Sanierungen weitgehend abgeschlossen sein, weshalb die entsprechenden Ausgaben ab dem Jahr 2034 wieder abnehmen. Für die Investitionen in die Radverkehrsanlagen (■) wird gestützt auf die vorhandenen Planungen und unter Berücksichtigung der vom Bund vorgegebenen Anforderungen an die Umsetzung der kantonalen Velowegnetzpläne ein deutlich höherer Mittelbedarf ab 2031 erforderlich sein. Die Kosten umfassen Massnahmen ausserhalb laufender Projekte. Die Umsetzung soll bis ins Jahr 2042 grossmehrheitlich abgeschlossen sein. Die Ausgaben für die Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA, ■) bleiben zwischen 2032 und 2040 konstant bei rund 5 Millionen Franken pro Jahr.

Der hohe Investitionsbedarf in den Jahren 2029–2033 mit einer Spitze von 138 bis 156 Millionen Franken ist insbesondere auf Projekte im Rahmen des laufenden Agglomerationsprogramms 5. Generation zurückzuführen. Für diese gilt, dass mit der Umsetzung innerhalb des vorgegebenen Zeitraums begonnen werden muss. Verzögerungen etwa infolge fehlender finanzieller Mittel oder projektbedingter Hindernisse können zu Kürzungen der Bundesbeiträge im Rahmen nachfolgender Agglomerationsprogramme führen. Diese Kürzungen könnten sich auf 25 bis 50 Millionen Franken belaufen. Die nachfolgende

Abbildung zeigt die Investitionsspitzen und den Anteil davon, der durch das laufende Agglomerationsprogramm ausgelöst wird:

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Total geplante Ausgaben für Neu- und Ausbau (= Bruttoinvestitionskosten gemäss Abb. 2, abzüglich Anteil Erhaltung in Mio. Fr.)	75	92	118	130	136	118	113
Davon Ausgaben für Projekte im Agglomerationsprogramm in Mio. Fr.	22	29	46	81	93	71	84

Abb. 3: Kostenanteil von Projekten im Agglomerationsprogramm für den Zeitraum 2027–2033

Insgesamt liegen die Bruttoinvestitionsausgaben im Zeitraum von 2026 bis 2035 zwischen 91 und 156 Millionen Franken, betragen im Durchschnitt knapp 130 Millionen Franken und nähern sich einem vergleichbaren Niveau anderer Kantone an. Zu berücksichtigen gilt dabei, dass bei Grossprojekten mit Kosten über 80 Millionen Franken, wie die Umfahrungen in Schötz, Wolhusen oder im Seetal, in der Abbildung 2 nur die Kosten bis zum Vorprojekt berücksichtigt sind, da der vorliegende Entwurf regelt, dass auf diesen Zeitpunkt zuerst eine Volksabstimmung darüber befinden soll, ob das Grossprojekt in eine Detaillierungsphase kommen soll. Mit diesem Vorgehen entsteht frühzeitig Klarheit über die Notwendigkeit der Einrechnung der dafür erforderlichen finanziellen Mittel. Die eigentlichen Projektierungs- und Realisierungskosten müssten nach einer zustimmenden Volksabstimmung noch zusätzlich eingerechnet werden.

Da der Personalaufwand integraler Bestandteil des Aufgabenbereichs Strassen darstellt und deshalb in die Gesamtbetrachtung miteinzubeziehen ist, wird darauf hingewiesen, dass die geplanten Investitionen gemäss Abbildung 2 im Wesentlichen mit den bestehenden personellen Ressourcen geplant und umgesetzt werden sollen. Dies erfordert teilweise eine Anpassung der Arbeitsweise innerhalb der Dienststelle Vif sowie der bisherigen Projektbearbeitung, um die vorhandenen Ressourcen effizient einzusetzen. Vorgesehen sind dabei insbesondere zwei Ansätze: Einerseits wird die Auslagerung von Aufgaben verstärkt. Die Bauherrenaufgaben werden stärker in den Fokus gerückt, während delegierbare Tätigkeiten gezielt an externe Planungsbüros und Unternehmen übertragen werden. Die Projektleitung bei der Dienststelle Vif konzentriert sich dabei auf die Steuerung der Projekte sowie auf die zwingend von der Bauherrschaft wahrzunehmenden Aufgaben. Ergänzend werden interne Fachkompetenzen für die Begleitung und die Qualitätssicherung gezielt gestärkt. Andererseits erfolgt eine verstärkte Bündelung von Vorhaben. Gleichartige oder räumlich zusammenhängende Projekte werden zu Projektbündeln zusammengefasst und als Gesamtpakete vergeben. Dadurch können der Koordinationsaufwand reduziert und Synergien genutzt werden. Dieses Vorgehen wird bereits bei der Umsetzung der behindertengerechten Anpassungen von Bushaltestellen angewendet und soll künftig auch bei SABA sowie Veloinfrastrukturprojekten zur Anwendung gelangen.

Mit den steigenden Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöhen sich auch die Abschreibungen in der Erfolgsrechnung, wodurch sich die verfügbaren Mittel in den Folgejahren für weitere Investitionen entsprechend reduzieren. Zudem wird weiterhin eine über den unmittelbaren Realisierungsbedarf hinausgehende Projektierung angestrebt, um bei Verzögerungen in der Umsetzung etwa infolge von Einsprachen oder Rechtsmittelverfahren andere Projekte vorziehen zu können.

1.2.2 Entwicklung Ausgaben öffentlicher Verkehr

Wie im aktuellen AFP 2026–2029 aufgezeigt, steigen die Kosten im Bereich öV auch in den kommenden Jahren. Die Ausgaben für den öV fliessen hauptsächlich in das öV-Angebot (Beiträge an den VVL), werden für die Einlage in den BIF des Bundes benötigt oder sind für die Mitfinanzierung von öV-Infra-

strukturen der Gemeinden oder Dritter erforderlich.

Der jährliche Beitrag an den BIF dürfte nach dem heutigen Stand infolge der Indexierung um rund 2,5 Prozent pro Jahr wachsen. Damit erhöht sich der BIF-Beitrag des Kantons Luzern, welcher je hälftig von Kanton und Gemeinden finanziert wird, von rund 26 Millionen Franken im Jahr 2024 auf insgesamt rund 39 Millionen Franken im Jahr 2040. Auch die jährliche Abgeltung an den VVL wird planmässig von knapp 41 Millionen Franken im Jahr 2024 auf knapp 47 Millionen Franken im Jahr 2029 steigen. Auch hier tragen die Gemeinden insgesamt den gleich hohen Anteil wie der Kanton. Gründe für den Anstieg der Abgeltung an den VVL sind unter anderem die Teuerung, die Mehrkosten für Energie und Beschaffung sowie zusätzliche Ausgaben für den fossilfreien öV, die Etablierung eines Nachtnetzes, Ausgaben für das Angebot sowie das Rollmaterial. Gleichzeitig gibt es aber auch Einsparungen beispielsweise durch effizientere Abläufe. Insgesamt ist jedoch weiterhin von steigenden Kosten auszugehen, auch aufgrund geplanter Sparmassnahmen des Bundes etwa im regionalen Personenverkehr.

Im Unterschied zum Strassenbereich reichten die Einnahmen im öV zur Deckung des entsprechenden Globalbudgets bereits in der Vergangenheit neben den zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA nicht aus. Es mussten deshalb immer auch allgemeine Staatsmittel eingesetzt werden, was § 26 Absatz 1c [öVG](#) denn auch zulässt. Im Jahr 2024 machten diese allgemeinen Staatsmittel rund 40 Prozent der kantonalen öV-Ausgaben aus. Dabei ist der Anteil der Gemeinden am BIF nicht eingerechnet. In den kommenden Jahren wird dieser Anteil an allgemeinen Staatsmitteln ungeachtet der vorliegenden Anpassungen weiter zunehmen, da die zweckgebundenen Einnahmen im Vergleich zu den steigenden Aufwendungen nicht im gleichen Masse wachsen.

1.3 Entwicklung Einnahmen

Die Einnahmen im Aufgabenbereich Strassen setzen sich heute neben den Beiträgen des Bundes an die Agglomerationsprogramme im Wesentlichen aus zweckgebundenen Mitteln zusammen. Dazu zählen insbesondere die prozentualen Anteile aus der LSVA und den Verkehrssteuern sowie die Einnahmen aus werk- sowie nicht werkgebundenen Beiträgen des Bundes aus der Mineralölsteuer. Die projektspezifischen Beiträge für kantonale Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme sowie die Beiträge aus der Mineralölsteuer fliessen dabei vollumfänglich dem Aufgabenbereich Strassen zu. Vom Anteil aus den nicht werkgebundenen Beiträgen des Bundes sind 6 Prozent für den Güterstrassenbau einzusetzen. Aus der LSVA und aus den Verkehrssteuern werden dem Aufgabenbereich Strassen jeweils 65 Prozent der entsprechenden Einnahmen zugewiesen. Allgemeine Staatsmittel sind bei diesem Aufgabenbereich nicht eingerechnet. Demgegenüber werden im Aufgabenbereich öV wie dargelegt zur Deckung des Globalbudgets allgemeine Staatsmittel im Umfang von rund 40 Prozent der kantonalen Nettoaufwendungen eingesetzt. Im Übrigen fliessen dem Aufgabenbereich öV jeweils 35 Prozent der Einnahmen aus der LSVA sowie aus den Verkehrssteuern zu (s. § 83 [StrG](#) sowie § 26 [öVG](#)).

Die zweckgebundenen Einnahmen dürften weiterhin kontinuierlich ansteigen. Im Vergleich zur Schätzung im Jahr 2024 wird zum jetzigen Zeitpunkt von deutlich höheren Bevölkerungsprognosen ausgegangen, was eine weitere Zunahme der Verkehrssteuer zur Folge hätte. Gemäss [Botschaft 25.058](#) des Bundesrates zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe) vom 28. Mai 2025 soll ab 2029 auch für elektrisch angetriebene schwere Nutzfahrzeuge eine LSVA eingeführt werden. Der Einführungszeitpunkt ist jedoch fraglich, hat der Nationalrat jüngst eine Verschiebung auf 2031 beschlossen. Die Beratung im Ständerat ist noch nicht erfolgt.

Mit der zunehmenden Elektrifizierung dürften die Mittel aus den Mineralölsteuereinnahmen abnehmen. Zur Kompensation schlägt der Bundesrat die Einführung einer Abgabe auf Elektrofahrzeuge ab 2030 vor.

Diese Einnahmen sind ungewiss, da sowohl der Einführungszeitpunkt als auch die Ausgestaltung noch offen sind.

Nach einer sehr groben Schätzung dürften die Einnahmen für den Kanton Luzern gesamthaft tendenziell eher ansteigen, sofern sich die Bevölkerung gemäss den prognostizierten Zahlen entwickelt und eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge eingeführt wird. Den Einnahmen aus den Verkehrssteuern kommt so oder anders weiterhin die grösste Bedeutung zu. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer dürften kontinuierlich zurückgehen.

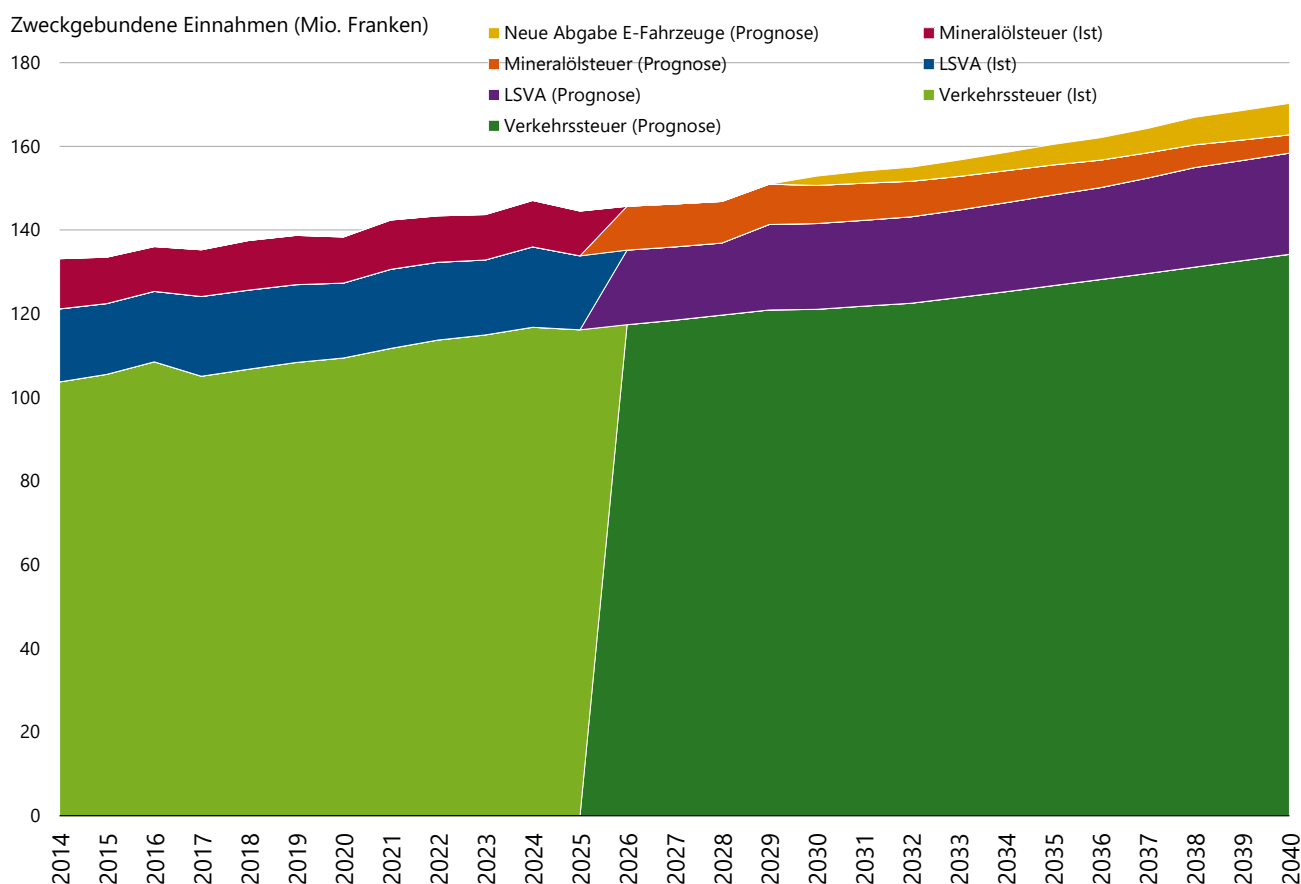


Abb. 4: Entwicklung zweckgebundene Einnahmen

2 Finanzieller Handlungsbedarf und Rahmenbedingungen

2.1 Finanzierungslücke

Die grössten Aufwendungen in der Mobilität entstehen bei der Bereitstellung der Strasseninfrastruktur, die umfassend sowohl dem MIV und dem Güterverkehr als auch dem strassengebundenen öV, dem Veloverkehr sowie den Fussgängerinnen und Fussgängern dient. Hinzu kommen die Leistungen im Rahmen der Bestellung des öV-Angebots. Die Ausgaben im Aufgabenbereich Strassen übersteigen bereits heute die verfügbaren Einnahmen und werden künftig weiter steigen. Aus den vorangehenden Ausführungen in den Kapiteln 1.2 und 1.3 zur Entwicklung der Ausgaben- und Einnahmenseite wird deutlich, dass sich bei der Erfüllung der künftigen Aufgaben in den Bereichen Strasseninfrastruktur und öV kumuliert in beiden Aufgabenbereichen eine erhebliche Finanzierungslücke abzeichnet. Der zusätzliche Mittelbedarf bewegt sich in den Jahren 2026–2035 gestützt auf die aktuelle Investitionsplanung und die Bedarfsschätzungen für die Abgeltung an den VVL und den BIF-Beitrag zwischen knapp 20 Millionen Franken im Jahr 2026 bis gegen 90 Millionen Franken im Jahr 2031. Der zusätzliche Mittelbedarf im Aufgabenbereich öV

entwickelt sich stetig und ist damit vergleichsweise gut planbar. Demgegenüber schwankt der zusätzliche Finanzierungsbedarf im Bereich der Investitionen im Strassenwesen stärker (zwischen knapp 20 Mio. und rund 85 Mio. Fr.) und ist entsprechend deutlich weniger gut planbar. Hinzu kommen weitere Elemente der Mobilitätsplanung wie etwa Verkehrsdrehscheiben oder die Abstimmung mit Entwicklungsschwerpunkten. Auch Massnahmen im Mobilitätsmanagement werden künftig einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse leisten. Es gilt deshalb, die Finanzierung der genannten Massnahmen im Rahmen der vorliegenden Vorlage bestmöglich zu sichern.

2.2 Politische Vorgaben

In der September-Session 2024 wurde das [Postulat P 170](#) von Laura Spring namens der Kommission Verkehr und Bau über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erheblich erklärt. Demnach sollen mehrere Varianten für die zusätzliche Finanzierung von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufgezeigt werden. Dies betrifft insbesondere die Kantonsstrassen einschliesslich Grossprojekte, die Busbevorzugung sowie die Umsetzung des Velokonzepts.

Im Zusammenhang mit der Genehmigung des AFP 2025–2028 hat Ihr Rat in der Oktober-Session 2024 die Unterbreitung eines Vorschlags für die Erhöhung der Mittel im Aufgabenbereich Strassen im Jahr 2025 verlangt. Im Einzelnen wurden folgende Bemerkungen verabschiedet ([Kantonsratsbeschluss vom 21. Oktober 2024](#)):

- Bemerkung 7 zu S. 272 / H6–2050 Bau-, Umwelt-, und Wirtschaftsdepartement (BUWD) – Strassen: Der Regierungsrat unterbreitet der Planungs- und Finanzkommission (PFK) und der Kommission Verkehr und Bau (VBK) bis spätestens Mitte Mai 2025 einen Vorschlag für die Erhöhung der Mittel im Aufgabenbereich 2050 Strassen.
- Bemerkung 8 zu S. 272 / H6–2050 BUWD – Strassen: Bis Ende Mai 2025 zeigt die Regierung der PFK und der VBK den detaillierten Finanzierungsbedarf auf, welcher erforderlich ist, damit alle Strassenbauprojekte des aktuellen Bauprogramms für die Kantonsstrassen 2023–2026 ohne Verzögerung realisiert werden können.

Damit bestehen auch politische Prüfaufträge, die künftige Finanzierung im Aufgabenbereich Strassen zu stärken.

2.3 Geltende Regelung

2.3.1 Gesetzlicher Rahmen

Die zweckgebundenen Mittel zur Finanzierung der Aufwendungen in den Aufgabenbereichen Strassen und öV (Verkehrssteuer, LSVA und Mineralölsteuer) werden seit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung im Jahr 2008 mit einem in verschiedenen kantonalen Gesetzen geregelten Schlüssel verteilt.

Im Rahmen des [Konsolidierungsprogramms 2017](#) (KP17) beschloss Ihr Rat eine Anpassung des bisherigen Schlüssels, die jedoch weniger weit ging als der in der [Botschaft B 55](#) zum KP17 vom 6. September 2016 verankerte Vorschlag unseres Rates. Per 1. März 2017 traten folgende Änderungen in Kraft:

- Der Anteil von 15 Prozent der Einnahmen aus den Verkehrssteuern, der zuvor der Verkehrspolizei zugewiesen war, wurde im Sinn einer Entflechtung der Mittel gestrichen. Der entsprechende Finanzbedarf wird seither aus den allgemeinen Staatsmitteln gedeckt.
- Die dem Kanton zufallenden Anteile aus der LSVA sowie die Einnahmen aus den Verkehrssteuern, die für den Bau und den Unterhalt der kantonalen Strasseninfrastruktur verwendet werden können, wurden von je 70 Prozent auf je 65 Prozent gesenkt (s. § 83 Abs. 1b und d [StrG](#)).

- Die dadurch frei gewordenen zweckgebundenen Mittel wurden neu zugunsten des öV eingesetzt. Seit dem 1. März 2017 verwendet der Kanton zur Finanzierung des öV neben weiteren dafür bereitgestellten Beiträgen 25 Prozent (vorher 20 %) des dem Kanton zufallenden Anteils aus der LSVA und 25 Prozent (vorher 5 %) der Einnahmen aus den Verkehrssteuern (s. § 26 Abs. 1a und b [öVG](#) in der Fassung vom 1. März 2017).
- Die Gemeinden finanzieren ihre Investitionen in den Strassenbau nach wie vor unter anderem aus werkgebundenen Beiträgen des Bundes aus der Mineralölsteuer, aus 10 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der LSVA sowie aus 10 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen (s. § 83a Abs. 1 [StrG](#) in der Fassung vom 1. März 2017).
- Ebenso unverändert werden 6 Prozent der dem Kanton zufallenden, nicht werkgebundenen Mittel aus der Mineralölsteuer sowie der Einnahmen aus den Verkehrssteuern, die gemäss § 83 Absatz 1d [StrG](#) für den Bau der Kantonsstrassen zur Verfügung stehen, für den Bau und den Unterhalt von Güterstrassen verwendet (§ 83 Abs. 4 [StrG](#)).

Die damalige Verteilung liess sich wie folgt zusammenfassen:

	LSVA	Mineralölsteuer	Verkehrssteuern
Kantonsstrassen	65 %	Kantonsanteil*	65 %*
Gemeindestrassen	10 %	Gemeindeanteil	10 %
öV	25 %	-	25 %
Güterstrassen		*davon 6 %	*davon 6 %

Abb. 5: Verwendung zweckgebundene Einnahmen für Strassen und öV nach KP17

Mit der Aufgaben- und Finanzreform 18 (AFR 18) vom 16. Oktober 2018 (s. [Botschaft B 145](#)) beschloss Ihr Rat eine erneute Anpassung des Verteilschlüssels. Die Änderungen traten am 1. Januar 2020 in Kraft und umfassten insbesondere folgende Punkte:

- Der Anteil der Gemeinde von je 10 Prozent an den dem Kanton zufallenden Einnahmen aus der LSVA sowie aus den Verkehrssteuern wurde aufgehoben. Die Gemeinden finanzieren ihre Investitionen in den Strassenbau seither insbesondere aus den werkgebundenen Bundesbeiträgen aus der Mineralölsteuer sowie aus Beiträgen des Bundes aus den Agglomerationsprogrammen (s. § 83a Abs. 1 [StrG](#) in der Fassung vom 1. Januar 2020).
- Die dadurch frei gewordenen zweckgebundenen Mittel wurden wiederum zugunsten des öV eingesetzt. Seit dem 1. Januar 2020 verwendet der Kanton zur Finanzierung des öV somit neben weiteren dafür bereitgestellten Beiträgen 35 Prozent (zuvor 25 %) des ihm zufallenden Anteils aus der LSVA sowie 35 Prozent (zuvor 25 %) der Einnahmen aus den Verkehrssteuern (s. § 26 Abs. 1a und b [öVG](#) in der Fassung vom 1. Januar 2020).

Diese Verteilung sah wie folgt aus:

	LSVA	Mineralölsteuer	Verkehrssteuern
Kantonsstrassen	65 %	Kantonsanteil*	65 %*
Gemeindestrassen	-	Gemeindeanteil	-
öV	35 %	-	35 %
Güterstrassen		*davon 6 %	*davon 6 %

Abb. 6: Verwendung zweckgebundene Einnahmen für Strassen und öV nach AFR18

2.3.2 Bisherige Rechnungslegung

Die Finanzierung der Aufwendungen im Aufgabenbereich Strassen erfolgt nach bestehender und langjähriger Praxis innerhalb der Konzernrechnung auf der Grundlage einer Rechnungslegung, die im Wesentlichen einer Geldflussrechnung entspricht. Sie beruht auf der Annahme, dass sowohl die Nettoinvestitionen als auch der Nettoaufwand beziehungsweise -ertrag jährlich vollständig durch die zweckgebundenen Einnahmen gedeckt werden. Eine Vorfinanzierung durch den Steuerhaushalt, namentlich durch Aktivierung im Verwaltungsvermögen mit anschliessender Amortisation zulasten des Aufgabenbereichs Strassen im Sinne einer klassischen Spezialfinanzierung mit Abschreibungen und Zinsen findet nicht statt. Diese bisherige Praxis im Aufgabenbereich Strassen hat den Vorteil, dass sie die Verschuldung nicht beeinflusst, da die Nettoinvestitionen vollständig durch zugeordnete Einnahmen finanziert werden. Eine Neuverschuldung wird vermieden, solange die dem Aufgabenbereich Strassen zufließenden Einnahmen zur Deckung der Aufwendungen insbesondere der Nettoinvestitionen ausreichen oder der dafür eingerichtete Strassenfonds im Eigenkapital über ausreichende Mittel aus nicht verwendeten zweckgebundenen Einnahmen verfügt.

Aufgrund des steigenden Mittelbedarfs, der einnahmenseitig nicht mehr kompensiert werden kann, übersteigen die Nettoaufwendungen und liquiditätswirksamen Nettoinvestitionen im Aufgabenbereich Strassen seit dem Jahr 2021 die verfügbaren Einnahmen. Bis ins Jahr 2029 entsteht dadurch eine erhebliche Finanzierungslücke (s. Abb. 7).

in Mio. Franken	IST 2022	IST 2023	IST 2024	IST 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028	Plan 2029
Erträge Strassenfinanzierung								
Verkehrsabgaben	74	75	76	79	76	77	77	78
Mineralölsteuerertrag	11	11	11	11	11	10	10	9
LSVA	12	12	12	12	12	12	12	11
Total Einnahmen	97	98	99	102	99	99	99	98
Güterstrassen	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
Erfolgsrechnung (u.a. Personal, Betrieb, Unterhalt)	-27	-27	-31	-35	-34	-33	-34	-35
Nettoinvestitionen ¹	-65	-95	-81	-92	-83	-87	-104	-130
Total Ausgaben	-97	-127	-117	-132	-122	-125	-143	-170
Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)	0	-29	-18	-30	-23	-26	-44	-72

Abb. 7: Entwicklung Aufgabenbereich Strassen zwischen den Jahren 2022–2029 (ohne künftige Änderung Verteilschlüssel)

Das Vermögen des Strassenfonds reicht nur noch für eine begrenzte Zeit aus, um die Ausgabenüberschüsse zu decken (s. Abb. 8). In der Folge weist der Aufgabenbereich Strassen einen negativen Saldo auf, wie dies auch aus dem AFP 2026–2029 hervorgeht.

¹ Nettoinvestitionen = Investitionen abzüglich Investitionserträge (8 Mio. Fr.)

in Mio. Franken	2022	2023	2024	2025	B 2026	2027	2028	2029
Erträge Strassenfinanzierung								
Verkehrsabgaben	74	75	76	79	76	77	108	109
Mineralölsteuerertrag	11	11	11	11	11	10	9	9
LSVA	12	12	12	12	12	12	16	15
Total Einnahmen	97	98	99	102	99	99	133	133
Güterstrassen	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5
Erfolgsrechnung (u.a. Personal, Betrieb, Unterhalt)	-27	-27	-31	-35	-34	-33	-34	-35
Nettoinvestitionen	-65	-95	-81	-92	-83	-87	-104	-130
Total Ausgaben	-97	-127	-117	-132	-122	-125	-143	-170
Überschuss (+) / Fehlbetrag (-), Finanzierungssaldo Strassenfinanzierung	0	-29	-18	-30	-23	-26	-10	-37
Veränderung Fonds zweckgebundene Mittel Kantonsstrassen				-30	-23	-13		
Saldo Fonds zweckgebundene Mittel Kantonsstrassen			66	36	13	0	0	0
Anteil allgemeine Staatsmittel						-13	-10	-37

Abb. 8: Entwicklung Strassenfinanzierung gemäss AFP 2026–2029 im Aufgabenbereich Strassen (für das Jahr 2025 sind die IST-Zahlen nachgeführt).

2.4 Umgang mit Grossprojekten

Die Infrastrukturplanung bei den Strassen wurde in den vergangenen Jahren wiederholt durch den Umstand erschwert, dass die Realisierung einzelner Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur mit erheblichem finanziellem und auch personellem Mittelbedarf politisch umstritten war. Dabei stand weniger die Unklarheit zur konkreten Ausgestaltung eines Vorhabens im Raum als vielmehr die Frage, ob ein Grossprojekt wie beispielsweise eine Umfahrung überhaupt realisiert werden soll.

Da Grossprojekte über längere Zeiträume erhebliche Projektierungs- und Finanzmittel binden, hat dies unmittelbar Auswirkungen auf die Priorisierung und Umsetzung weiterer Vorhaben. Insbesondere kann die frühzeitige Bindung finanzieller und personeller Ressourcen dazu führen, dass andere Infrastrukturvorhaben zeitlich verschoben werden müssen, obwohl über die politische Tragfähigkeit eines Grossprojekts noch keine hinreichende Klarheit besteht.

Hinzu kommt, dass Grossprojekte aufgrund ihres hohen Mittelbedarfs über mehrere Jahre erhebliche Teile der verfügbaren zweckgebundenen Einnahmen beanspruchen können. Dadurch wird der finanzielle Handlungsspielraum für die Umsetzung weiterer Infrastrukturvorhaben zusätzlich eingeschränkt und die langfristige Infrastruktur- und Finanzierungsplanung im Rahmen der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen erschwert.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie Grossprojekte künftig so in die Planung aufgenommen werden können, dass einerseits frühzeitig Klarheit über ihre politische Unterstützung geschaffen wird und andererseits die langfristige Handlungsfähigkeit bei der Umsetzung weiterer Infrastrukturvorhaben gewahrt bleibt.

3 Vernehmlassungsverfahren

3.1 Übersicht

Zur geplanten Änderung der künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs führte das BUWD vom 24. September 2025 bis zum 16. Januar 2026 ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren durch. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden neben allen Gemeinden unter anderem die politischen Parteien, die Regionalen Entwicklungsträger (RET), der Verband Luzerner Gemeinden (VLG), der VVL, der Touring Club Schweiz Sektion Waldstätten, der Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Luzern (VCS), alle Departemente, die Staatskanzlei und die Dienststellen des BUWD. Im Übrigen konnten sich im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung auch alle weiteren Interessierten zur Vorlage äussern.

Insgesamt gingen 65 Stellungnahmen ein. Über zwei Drittel der Stellungnahmen stammen von Gemeinden (46). Weiter haben der VLG, die im Kantonsrat vertretenen Parteien, Gemeinde- und verschiedene Interessenverbände wie der Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband (LBV), der VCS oder die Astag Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Sektion Zentralschweiz sowie zusätzlich verwaltungsinterne Stellen Rückmeldungen eingereicht. Sämtliche Stellungnahmen wurden detailliert geprüft.

3.2 Zusammenfassung der Auswertung

Die Vernehmlassung ergab, dass eine Anpassung der Finanzierungsstruktur aufgrund der drohenden beträchtlichen Finanzierungslücke auf breite Zustimmung stösst. Der von unserem Rat vorgeschlagene Verteilschlüssel von 90 Prozent für den Aufgabenbereich Strassen sowie 10 Prozent für den öV aus den zweckgebundenen Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der LSVA wurde mit 55 Ja-Stimmen ebenfalls deutlich unterstützt. Insbesondere wurde begrüsst, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur gestärkt und bestehende Unterfinanzierungen behoben werden können. Die Ergebnisse dazu werden im nachfolgenden Kapitel 3.3.1 detailliert erläutert.

Auch das von unserem Rat vorgeschlagene Vorgehen bei Grossprojekten stiess mit 58 Ja-Stimmen auf breite Akzeptanz. Eine grosse Mehrheit erachtete jedoch eine Volksabstimmung auf der Basis eines Vorprojekts mit Blick auf die Kostengenauigkeit als kritisch. Breit gefordert wurde, dass die Grossprojekte weiterhin im Richtplan wie auch im Programm Gesamtmobilität verankert bleiben (s. dazu im Detail Kap. 3.3.2).

Bezüglich der neu geregelten Zuweisung der zweckgebundenen Einnahmen an den Bau und den Unterhalt der Güterstrassen war das Umfrageergebnis zweigeteilt. 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworteten den Vorschlag, 27 lehnten ihn ab. Sowohl Zustimmende wie auch Ablehnende erwarten im Bereich der Güterstrassen steigende Kosten, weshalb gemäss Befürworterinnen und Befürwortern bei einer Reduktion auf 5 Prozent die zur Verfügung stehenden Mittel dennoch leicht anwachsen sollten, beziehungsweise die ablehnenden Stimmen eine Beibehaltung des Anteils von 6 Prozent beantragten (s. detaillierte Ausführungen in Kap. 3.3.3).

Die Erhöhung des Vorweganteils des Strassenverkehrsamtes auf 2 Prozent für die Aufwendungen im Rahmen des Vollzugs der Verkehrssteuern wurden von rund 71 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer und somit von der Grossmehrheit abgelehnt. Sie erachteten den Vorschlag als unnötig und unverhältnismässig, da sie eine verdeckte Umverteilung von zweckgebundenen Verkehrssteuern in den allgemeinen Verwaltungsaufwand befürchten und ihn generell als intransparent beurteilen (s. detailliert dazu Kap. 3.3.4).

Die Rückmeldungen zu den Vorlagen werden nachfolgend pro Themenkreis in den Kapiteln 3.3.1–3.3.4 detailliert dargestellt.

3.3 Stellungnahmen zu einzelnen Punkten und Würdigung

3.3.1 Anpassung Verteilschlüssel aus Verkehrssteuer und LSVA

Die grosse Mehrheit (rund 71 %) unterstützt einen neuen Verteilschlüssel von 90 Prozent für den Aufgabenbereich Strassen beziehungsweise 10 Prozent für denjenigen des öV aus den Einnahmen der Verkehrssteuer und der LSVA. Insbesondere wird begrüsst, dass damit die Finanzierung der Strasseninfrastruktur gestärkt und bestehende Unterfinanzierungen behoben werden können. Leistungsfähige Strassen würden damit als zentralen Standortfaktor für Wirtschaft, Bevölkerung und Logistik betrachtet, wobei zusätzliche Mittel unter anderem für den Ausbau des Velowegnetzes, regional bedeutende Strassenprojekte sowie Massnahmen aus der Gesamtverkehrsplanung eingesetzt werden sollen.

Zwei Teilnehmerinnen und Teilnehmer enthielten sich der Stimme. Die Grünen und die SP, der VCS, die Stadt Luzern sowie die Gemeinden Dierikon, Sempach, Meggen und Roggliswil lehnten den neuen Verteilschlüssel in ihren Stellungnahmen ab. Sowohl die Zustimmenden wie auch die Ablehnenden betonten ihre Unterstützung für den öV und äusserten Bedenken, dass mit dem neuen Verteilschlüssel die Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV geschwächt werde. Es besteht die Sorge, dass dieser dadurch künftig stärker unter Spardruck gerate oder Mehrkosten auf die Gemeinden überwälzt würden.

Der RET Region Luzern West und verschiedene sowohl unterstützende wie auch ablehnende Gemeinden beantragen, dass die Finanzierung des öV langfristig und verbindlich gesichert werde. Genannt wird die Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung von § 26 [öVG](#), die Schaffung verlässlicher mehrjähriger Finanzierungsrahmen sowie ergänzende Governance- und Sicherungsmechanismen. Zudem wird beantragt, dem Kantonsrat die Möglichkeit einzuräumen, das Eigenkapital des VVL gezielt zu stabilisieren oder zu erhöhen, um die finanzielle Handlungsfähigkeit des öV zu sichern.

Neuer Verteilschlüssel zweckgebundene Einnahmen aus Verkehrssteuer und LSVA

Zur langfristigen Sicherstellung und Stabilisierung des steigenden Mittelbedarfs hat das BUWD verschiedene Stossrichtungen und Finanzierungsvarianten geprüft. Dabei zeigte sich, dass in jedem Fall zusätzliche finanzielle Mittel entweder durch neue oder höhere zweckgebundene Einnahmen oder durch allgemeine Steuermittel erforderlich sind. Neue zweckgebundene Einnahmequellen wie etwa Anpassungen bei der Verkehrssteuer, Erhöhungen der öV-Tarife, Mauten für kantonale Strassen, Pendlerabgaben oder eine finanzielle Beteiligung von Velofahrerinnen und Velofahrern zeigten sich aufgrund rechtlicher Hürden, fehlender Angemessenheit, administrativer Komplexität oder bereits bestehender Regelungen als ungeeignet. Auch die klassische Spezialfinanzierung, bei welcher der Aufgabenbereich Strassen über einen separaten Fonds geführt würde, erschien nicht als passende Lösung. Zwar könnte eine solche Spezialfinanzierung kurzfristig Entlastung bringen, langfristig jedoch den Finanzierungsbedarf auf spätere Generationen verschieben. Auch wäre eine umfassende Anpassung der Rechnungslegung erforderlich, und die Investitionen müssten künftig für die Verschuldung bei der Schuldenbremse Nettoinvestitionen mit einbezogen werden. Ähnlich würde es sich bei einer Zusammenlegung der Aufgabenbereiche Strassen und öV verhalten: Auch hier wäre ein umfassendes Restatement nötig, und die zusätzliche Mittelbelastung würde letztlich nur verschoben. Hinzu käme, dass innerhalb eines zusammengelegten Aufgabenbereichs wohl Leistungsgruppen vorzusehen wären, was wiederum eine Zuordnung der zweckgebundenen Einnahmen erforderlich machen würde. Würde von der Bildung solcher Leistungsgruppen abgesehen, dürften die zweckgebundenen Einnahmen in jedem Jahr stets in vollem Umfang verwendet werden und der bestehende Strassenfonds könnte nicht geäuft werden.

Auch eine ausschliessliche Finanzierung über den Strassenfonds wurde geprüft. Diese Finanzierungsvariante wurde ebenfalls nicht als praktikabel eingestuft, da künftige Verschuldungen ausgeglichen werden müssten und dabei die Nettoschulden im Rahmen der Schuldenbremse relevant würden. Ab einer gewissen Grössenordnung von Einlagen wären zudem Ausgabenbewilligungen in Form von Dekreten des Kantonsrates oder sogar Volksabstimmungen erforderlich, was die Flexibilität zusätzlich einschränken würde. Schliesslich wurde geprüft, ob der zusätzliche Mittelbedarf ausschliesslich durch allgemeine Staatsmittel, die in der jährlichen Aufgaben- und Finanzplanung (Voranschlagskredite und allgemeine Staatsmittel) eingestellt werden, gedeckt werden könnte. Während der Kanton für den öV bereits heute neben den zweckgebundenen Einnahmen für die Aufwendungen im öV weitere dafür bereitgestellte Beträge aus den allgemeinen Staatsmitteln verwendet, würde dies für den Strassenbereich eine Abkehr von der bestehenden Praxis bedeuten, da die Aufwendungen bisher vollständig über zweckgebundene Einnahmen und den Strassenfonds finanziert werden. Eine ausschliessliche Finanzierung über allgemeine Staatsmittel und deren jährliche Festlegung in den Voranschlagskrediten würden zu einer weniger stabilen, stärker schwankenden Finanzplanung führen, und nicht verwendete Mittel würden nicht in den Strassenfonds fliessen (s. die geprüften Finanzierungsvarianten im Detail in Kapitel 2.4 der [Vernehmlassungsvorlage](#) zur vorliegenden Botschaft vom 16. September 2025).

Vor dem Hintergrund der geprüften Finanzierungsvarianten ist nach der Ansicht unseres Rates im Aufgabenbereich Strassen sowie öV eine Kombination aus einer Anpassung des Verteilschlüssels zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA einerseits und der Bereitstellung weiterer Beiträge aus den allgemeinen Staatsmitteln andererseits zielführend.

Um die zusätzlichen Aufwendungen im Bereich der Strasseninfrastruktur sowie die teilweise stark schwankende Investitionstätigkeit langfristig verlässlich finanzieren zu können, sollen die zweckgebundenen Anteile aus den Verkehrssteuern und der LSVA für den Aufgabenbereich Strassen von 65 auf 90 Prozent erhöht werden. Dies ist mit Blick auf die im Aufgabenbereich anfallenden Aufwendungen sach- und verursachergerecht, da diese neben dem Personalaufwand sowie dem Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrassen insbesondere auch die Investitionen für deren Sanierung, Erneuerung und Ausbau umfassen. Hinzu kommen Aufwendungen für Busbeschleunigungsmassnahmen auf Kantonsstrassen, die BehiG-konforme Umgestaltung von Bushaltestellen und Busbuchten sowie die Umsetzung der kantonalen Velowegnetzpläne (s. Kap. 1.2.1).

Hinzu kommt, dass sich Schwankungen bei den Investitionen, die zwar grundsätzlich planbar sind, jedoch nicht durchgehend linear verlaufen, mit zweckgebundenen Einnahmen besser auffangen lassen. Nicht verwendete Mittel verfallen am Ende des Rechnungsjahres nicht, sondern können dem Strassenfonds zugewiesen und in den Folgejahren erneut für Vorhaben im Strassenbereich eingesetzt werden. Dadurch lassen sich Schwankungen im Investitionsverlauf ausgleichen, ohne dass diese Mittel jeweils erneut in die Voranschlags- und Finanzplanung aufgenommen werden müssen, was andernfalls entsprechende Auswirkungen auf die gesamtkantonale Finanzplanung hätte. Die Zuweisung nicht verwendeter Mittel an den Strassenfonds ist bei zweckgebundenen Einnahmen im bestehenden System ohne zusätzliche Beschlüsse möglich. Ohne entsprechende Zweckbindung wären für eine spätere Verwendung zusätzliche Ausgabenbewilligungen erforderlich. Dafür wäre regelmässig ein Dekret Ihres Rates und abhängig von der Ausgabenhöhe gegebenenfalls zusätzlich eine Volksabstimmung notwendig.

Indem die zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA so aufgeteilt werden, dass dem Aufgabenbereich Strassen ab dem Jahr 2028 neu 90 statt 65 Prozent aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA zufließen, wird eine Stabilisierung der Finanzierung in diesem

Aufgabenbereich erreicht. Allfällige Aufwandspitzen, wie sie sich etwa aus den Verpflichtungen in den Agglomerationsprogrammen (s. Kap. 1.2.1) oder zur Realisierung von Grossprojekten (s. Kap. 2.4) ergeben können, sind über zusätzlich eingestellte allgemeine Staatsmittel zu decken, da die zweckgebundenen Einnahmen und die Mittel des Strassenfonds zur Abdeckung solcher ausserordentlichen Belastungen nicht ausreichen. Dies ist im AFP 2026–2029 für das Voranschlagsjahr und die Finanzplanjahre auch bereits eingerechnet.

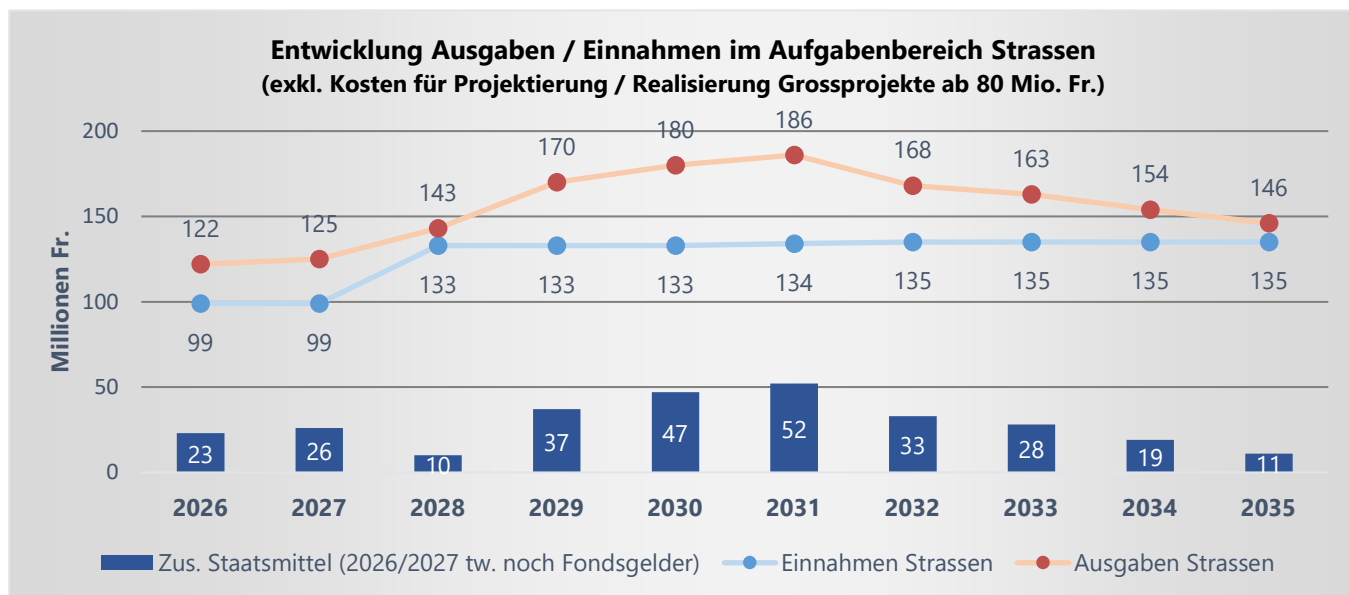


Abb. 9: Ausgaben und Einnahmen im Aufgabenbereich Strassen mit neuem Verteilschlüssel Verkehrssteuern und LSVA²

Werden ab 2028 die zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA für den Aufgabenbereich Strassen von 65 auf 90 Prozent erhöht, mindern sich im gleichen Ausmass die zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA im Aufgabenbereich öV von 35 auf 10 Prozent. Diese Reduktion des Anteils an den zweckgebundenen Einnahmen ist im Aufgabenbereich öV unter Berücksichtigung der geprüften Finanzierungsvarianten vollständig durch zusätzliche allgemeine Staatsmittel zu kompensieren. Mit der damit verbundenen Erhöhung des Globalbudgets ab dem Planjahr 2028, wie das im AFP 2026–2029 vorgesehen ist, wird sichergestellt, dass im Aufgabenbereich öV keine Leistungsreduktionen erfolgen. Vielmehr sind gemäss AFP 2026–2029 ab dem Planjahr 2027 sogar höhere Kantonsbeiträge an den VVL vorgesehen, welche sich – wie bisher – im gleichen Umfang für die Gemeinden erhöhen.

Die Senkung des Anteils der zweckgebundenen Einnahmen im Aufgabenbereich öV ist nach Ansicht unseres Rates systemkongruent, da in diesem Bereich bereits in der Vergangenheit in erheblichem Umfang allgemeine Staatsmittel eingesetzt wurden. So betrug der Anteil der allgemeinen Staatsmittel an den kantonalen Aufwendungen im Aufgabenbereich öV im Jahr 2024 rund 40 Prozent, wobei der Gemeindeanteil am BIF, den der Kanton vereinnahmt und zusammen mit seinem eigenen Anteil an den Bund weiterleitet, nicht berücksichtigt ist (s. Kap. 1.2.2). Aufgrund der früher geltenden Regelungen zur Verteilung der zweckgebundenen Einnahmen lag dieser Anteil bereits früher höher und wird sich mit den vorgesehenen Gesetzesanpassungen somit erneut erhöhen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die geplanten Aufwendungen für die BIF-Einlagen sowie die Abgeltungen an den VVL jeweils vollständig in der Jahresrechnung verbucht werden. Ein allfälliger Schwankungsausgleich beim öV-Angebot erfolgt in deutlich geringerem Umfang über das Eigenkapital des VVL, ohne dass hierfür ein kantonsinterner Fonds

² Gemäss AFP 2026–2029, ab 2030 nach der Investitionsplanung Vif auf der Grundlage der Kostenschätzungen im geltenden Bauprogramm Kantonsstrassen für die einzelnen Vorhaben

erforderlich ist. Mit dem verbleibenden Anteil an den zweckgebundenen Einnahmen kann die im Aufgabenbereich öV zwar ebenfalls volatile, insgesamt jedoch deutlich geringere Investitionstätigkeit weiterhin sichergestellt werden. Diese betrifft hauptsächlich die Mitfinanzierung von öV-Infrastrukturen ausserhalb der Kantonsstrassen, insbesondere von Bushubs, die von Gemeinden oder Dritten wie beispielsweise Transportunternehmen, geplant und realisiert werden. Der Anteil der allgemeinen Staatsmittel für die kantonalen Aufwendungen im Aufgabenbereich öV ohne Berücksichtigung des Gemeindeanteils an den BIF erhöht sich aufgrund dieser Anpassung von rund 40 auf rund 80 Prozent.

Unter Berücksichtigung der Anpassung des Verteilschlüssels bei den Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA verteilt sich der zusätzliche Mittelbedarf aus allgemeinen Staatsmitteln auf die beiden Aufgabenbereiche Strassen und öV wie folgt:

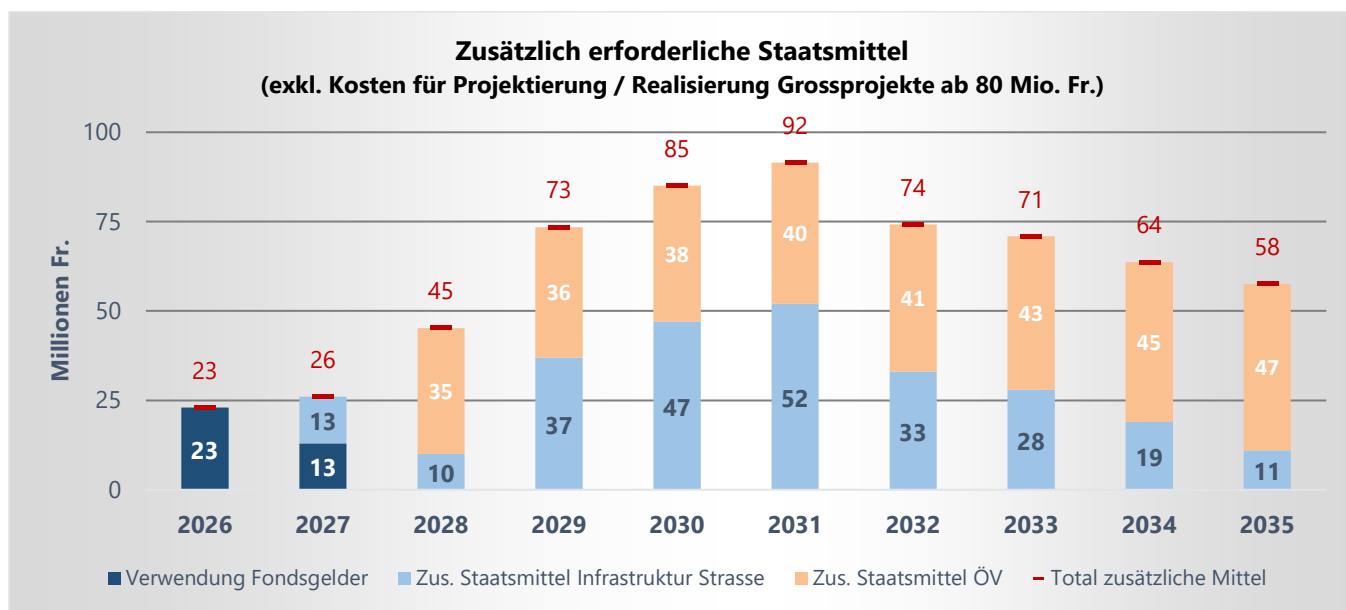


Abb. 10: Zusätzlich erforderliche Staatsmittel in den Aufgabenbereichen Strassen und öV (inkl. Erhöhungen Abgeltungen VVL) mit neuem Verteilschlüssel Verkehrssteuern und LSVA³

Zur Abbildung 10 ist anzumerken, dass die zusätzlichen Staatsmittel für den Aufgabenbereich Strassen den in Abbildung 9 ausgewiesenen Beträgen entsprechen. Diese setzen sich aus Mitteln des Strassenfonds (■) sowie aus zusätzlichen allgemeinen Staatsmitteln (■) zusammen. Die zusätzlichen Staatsmittel für den Aufgabenbereich öV (■) ergeben sich aus der Anpassung des Verteilschlüssels ab dem Jahr 2028. In den Folgejahren ist zudem ein weiterer Anstieg der Abgeltungen an den VVL sowie des BIF berücksichtigt.

Zusammengefasst ist unser Rat somit der Ansicht, dass mit einem Verteilschlüssel von 90 Prozent zugunsten des Aufgabenbereichs Strassen die Einnahmen stabilisiert und damit die Voraussetzungen für die langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit sowie der Sicherheit des Strassennetzes verbessert werden. Gleichzeitig können die zweckgebundenen Einnahmen aus dem Strassenverkehr weiterhin konsequent nach dem Verursacherprinzip eingesetzt werden. Der angepasste Verteilschlüssel von 35 auf 10 Prozent im Aufgabenbereich öV ist systemkonform, da in diesem Bereich bereits heute ein erheblicher Anteil der Ausgaben über allgemeine Staatsmittel finanziert wird. Auch die Grossmehrheit der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer erachtet eine Umverteilung als richtig. Unser Rat empfiehlt

³ Gemäss AFP 2026–2029, ab 2030 nach Investitionsplanung Vif auf der Grundlage der Kostenschätzungen im geltenden Bauprogramm Kantonsstrassen für die einzelnen Vorhaben

deshalb einen Verteilschlüssel von 90 zu 10 Prozent zuhanden der Aufgabenbereiche Strassen beziehungsweise öV.

Stärkung Planungs- und Finanzierungssicherheit öV

Unser Rat teilt die Ansicht der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer, dass mit dem angepassten Verteilschlüssel die Finanzierung des öV stärker von den politischen Strömungen und der jeweiligen Finanzlage abhängig sein kann, auch wenn mit der vorliegenden Vorlage das gesetzlich verankerte Leistungsangebot des öV grundsätzlich unverändert bleibt. Aufgrund der Stellungnahmen sowie der Anträge mit den Begehren nach einer Stärkung der Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV wurden neben den in den in Kapitel 3.3.1 erwähnten Finanzierungsmöglichkeiten weitere Finanzierungsoptionen geprüft. Dabei wurde insbesondere auch eine einmalige Stärkung oder stetiger Aufbau des Eigenkapitals des VVL näher analysiert. Aus finanzpolitischer Sicht hat sich gezeigt, dass solche Einlagen zwar zu einer Stärkung der Finanzierungen beitragen, gleichzeitig aber auch einen Leistungsausbau bewirken können. Auch ist ein kontinuierlicher Ausbau des Eigenkapitals lediglich in sachbegründeten Fällen und zurückhaltend vorzunehmen. Insbesondere ist zu verhindern, dass zu hohe Reserven aus öffentlichen Mitteln aufgebaut werden, die an anderen Orten unmittelbar gebraucht werden könnten. Zudem müssten aufgrund des partnerschaftlichen Ansatzes der Kostentragung im öV gemäss [öVG](#) die Gemeinden hälftig die Einlage mitfinanzieren. Die Vorlage soll jedoch weder ein relevanter Ausbau des Leistungsangebots des öV, noch eine Kostenverlagerung hin zu den Gemeinden zur Folge haben. Um dem in den Stellungnahmen breit vorgetragenen Begehren der Stärkung der Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV im vertretbaren Rahmen Rechnung zu tragen, soll dem VVL mit einer Anpassung von § 23 Absatz 1c [öVG](#) in begründeten Fällen die Möglichkeit gegeben werden, künftig dem Kanton und den Gemeinden nicht nur verbleibende, ungedeckte Betriebskosten des öffentlichen Personenverkehrs nach § 19 [öVG](#) in Rechnung zu stellen, sondern auch solche in naher Zukunft (3–4 Jahre). Dies jedoch nur im Einzelfall, sofern besondere und unausweichliche Herausforderungen wie beispielsweise Massnahmen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung anstehen. Eine Freigabe zu einer generellen Beitragserhöhung und somit zu einem Leistungsausbau zuhanden des öV auf der Grundlage dieser angepassten Bestimmung soll damit nicht verbunden sein. Dem VVL soll lediglich die Möglichkeit gegeben werden, ohnehin anfallende Betriebskosten der nahen Zukunft gegenüber dem Kanton und den Gemeinden frühzeitig einzufordern. Damit haben der Kanton und die Gemeinden denn auch nicht höhere Beiträge aufgrund zusätzlicher Leistungen zu bezahlen, sondern im Einzelfall die in naher Zukunft ohnehin anfallenden Beitragszahlungen dem VVL um 3–4 Jahre vorgezogen zu leisten. Damit kann dem breit geforderten Anliegen einer Stärkung der Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV massvoll Rechnung getragen werden, ohne dabei das zentrale Ziel einer langfristig gesicherten und tragfähigen Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur aus den Augen zu verlieren, das Leistungsangebot wesentlich zu verändern oder die Finanzierungszuständigkeit anderer Behörden zu beanspruchen.

Auch weiterhin wird den Steuerungs- und Finanzierungsinstrumenten hohe Bedeutung zukommen. So wird zentral sein, dass im Programm Gesamtmobilität die verkehrsmittelübergreifende Strategie verbindlich festgelegt sowie die Massnahmen koordiniert umgesetzt werden, im AFP die erforderlichen Mittel mehrjährig priorisiert und gesichert werden und die Bundesbeiträge aus Förderinstrumenten wie dem Agglomerationsprogramm gezielt und konsequent eingeholt werden. Im AFP 2026–2029 sind denn auch bereits steigende Beiträge an den VVL vorgesehen, wodurch das Angebot im öV gesichert und weiterentwickelt werden kann. Weitergehende Massnahmen als die vorgeschlagenen in § 23 Absatz 1c [öVG](#) zur Stärkung der Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV erachtet unser Rat nicht als nötig oder zielführend.

3.3.2 Vorgehen bei Grossprojekten über 80 Millionen Franken

Mit 58 Ja-Stimmen befürwortete der Grossteil der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer die separate Behandlung und Finanzierung von Grossprojekten sowie die Entlastung des Massnahmenprogramms zugunsten kleinerer, wirksamer Projekte. Erwartet wird von den Befürworterinnen und Befürwortern jedoch, dass Grossprojekte realistisch budgetiert werden, um die Akzeptanz und das Vertrauen in Volksabstimmungen durch Kostenüberschreitungen nicht zu gefährden. Die vorgeschlagene Anpassung ablehnend beantwortet haben die Mitte, die SVP, die Stadt Luzern sowie die Gemeinde Roggliswil.

Sowohl die bejahende wie auch die ablehnende Gruppe beurteilten die vorgeschlagene Volksabstimmung auf der Grundlage eines Vorprojekts in Bezug auf die Kostengenauigkeit kritisch. Auch forderten beide Gruppen, dass Grossprojekte wie beispielsweise die Umfahrung in Wolhusen, im Seetal oder in Schötz weiterhin sowohl im Richtplan als auch im Programm Gesamtmobilität verankert bleiben würden. Für die Umsetzung aller PGM-Massnahmen seien zudem ausreichend personelle Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Die SVP begrüsst zwar trotz ihrer Nein-Stimme grundsätzlich, dass bereits vor einer teuren Planung eines Grossprojekts mit der Volksabstimmung geklärt wird, ob die Bevölkerung das Projekt überhaupt wolle. Dies gebe mehr Transparenz, Planungssicherheit und demokratische Legitimation. Auch werde damit verhindert, dass Grossprojekte mit enormem Finanzbedarf vorzeitig Ressourcen blockieren würden. Dies stärke die Effizienz und die Verbindlichkeit der Finanzplanung. Jedoch äusserte die SVP Bedenken hinsichtlich der Referendumsmöglichkeit nach § 23 und § 24 der Verfassung des Kantons Luzern (KV) vom 1. Juli 2014 (SRL Nr. [1](#)). Die SVP erkannte allfällige verfassungsrechtliche Widersprüche beziehungsweise womöglich zwei anfallende Volksabstimmungen, falls es die Verfassung zuliesse. Dies solle mit einem rechtlichen Gutachten geklärt werden.

Die Infrastrukturplanung im Strassenbereich wurde in den vergangenen Jahren wiederholt dadurch erschwert, dass die Realisierung einzelner Vorhaben mit erheblichem finanziellem und personellem Mittelbedarf politisch umstritten blieb. Dabei stand weniger die konkrete Ausgestaltung eines Vorhabens im Vordergrund als vielmehr die grundsätzliche Frage, ob ein Vorhaben wie beispielsweise eine Umfahrung überhaupt realisiert werden soll. Die Einplanung der hierfür erforderlichen Finanzierungsmittel wirkte sich jeweils unmittelbar auf die zeitliche Priorisierung weiterer Vorhaben aus, da die insgesamt verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen begrenzt sind.

Vertieft geprüft und abgewogen wurde das Vorgehen, den Sonderkredit für die Projektierung und die Realisierung künftig bereits auf der Grundlage des Vorprojekts bei Ihrem Rat einzuholen und den Stimmberechtigten zu unterbreiten. Eine Volksabstimmung zum Zeitpunkt des Vorprojekts hat den Vorteil, dass die Bevölkerung früh über die grundsätzliche Stossrichtung befinden kann und nicht unnötig namhafte Projektierungskosten für ein Projekt entstehen, welches die Bevölkerung bereits im Grundsatz ablehnt. Mit Vorliegen des Vorprojekts sind die für den Bau- und Kreditbeschluss notwendigen Grundlagen vorhanden. Auch nach der Volksabstimmung und somit im weiteren Projektverlauf ist die Volksmeinung (indirekt) sichergestellt. Demnach hat Ihr Rat als direkter Vertreter der Bevölkerung aus allen Kantonsteilen nach Ausarbeitung des Detailprojekts die finanziellen Mittel jährlich im Voranschlagskredit bereitzustellen. Damit hat Ihr Rat über das Vorprojekt hinaus eine Kostenkontrolle. Zeichnen sich im Verlaufe der Detailplanung Mehrkosten ab, ist gemäss Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen (FLG) vom 13. September 2019 (SRL Nr. [600](#)) frühzeitig beim Kantonsrat einen Zusatzkredit einzuholen, sofern diese Mehrkosten nach § 28 Absatz 2 FLG nicht ausnahmsweise in die Zuständigkeit des Regierungsrates fallen. Die jährlichen Beschlüsse über den Voranschlag sowie die Zusatzkredite unterliegen somit auch beim Detailprojekt der Zuständigkeit Ihres Rates und damit der indirekten demokratischen Kontrolle. Auch kommt weiterhin das fakultative oder obligatorische Referendum zur Anwendung, sofern die Voraussetzungen nach § 23 und 24 [KV](#) erfüllt sind. Hat der Kantonsrat aufgrund von Mehrkosten im

Detailprojekt einen Zusatzkredit zu beschliessen, unterliegt dieser Beschluss bei freibestimbaren Ausgaben in der Höhe von 3 bis 25 Millionen Franken dem fakultativen und bei mehr als 25 Millionen Franken dem obligatorischen Referendum. Zudem hat der Kantonsrat die Möglichkeit, seinen Beschluss freiwillig dem Referendum zu unterstellen.

Die geplanten Grossprojekte werden auch weiterhin im kantonalen Richtplan, der als strategischer Rahmen dient und unter anderem die langfristige Verkehrs- und Raumplanung steuert, verankert. Das PGM bildet bereits heute die Grossprojekte mit einem Planungskredit von 2 Millionen Franken für die Phase bis zum Vorprojekt ab. Auch nach einer positiven Volksabstimmung werden die Grossprojekte wiederum noch im PGM abgebildet. Damit ist eine koordinierte Umsetzung gewährleistet und eine transparente Darstellung der geplanten Massnahmen sichergestellt.

Werden die Vor- und Nachteile sowie Chancen und Risiken gegeneinander abgewogen, bietet das vorgeschlagene Vorgehen mit der Volksabstimmung im Zeitpunkt des Vorprojekts nach der Ansicht unseres Rates die Möglichkeit einer breiten sowie frühzeitigen Abstützung und insbesondere der Vermeidung von Fehlinvestitionen in nicht mehrheitsfähige Projekte. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen wird sichergestellt, dass die regelmässigen, zweckgebundenen Einnahmen weiterhin für den Unterhalt der mittleren und kleineren Investitionen zur Verfügung stehen und nicht durch die Finanzierung von Grossprojekten blockiert werden. Gleichzeitig ist in Kauf zu nehmen, dass Volksentscheide auf einer noch nicht vollständig gesicherten Grundlage getroffen werden und die Kostenungenauigkeit grösser ist als im Zeitpunkt des Detailprojekts. Ihr Rat hat jedoch auch nach der auf der Grundlage eines Vorprojekts durchgeführten Volksabstimmung die Projekt- und Kostenkontrolle über das Detailprojekt. Die direkte und indirekte demokratische Kontrolle ist demnach auch mit diesem Vorgehen hinreichend sichergestellt. Die Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer stimmten dem Vorgehen der Finanzierung von Grossprojekten über die allgemeinen Staatsmittel von den grundsätzlich denn auch deutlich zu. Unser Rat schlägt Ihrem Rat demnach vor, Grossprojekte von über 80 Millionen Franken dem Volk auf der Stufe Vorprojekt zum Entscheid vorzulegen und diese Projekte künftig grundsätzlich aus allgemeinen Staatsmitteln und nicht aus den zweckgebundenen Einnahmen der Verkehrssteuern sowie der LSVA zu finanzieren.

3.3.3 Zuweisung der Einnahmen aus der Verkehrssteuer an Güterstrassen

Das Umfrageergebnis zur reduzierten Zuweisung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern an den Bau und den Unterhalt der Güterstrassen fiel zweigeteilt aus. 35 Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer befürworteten den Änderungsvorschlag, 27 lehnten ihn ab und 3 enthielten sich der Stimme. Gegen die Reduktion des Anteils von 6 auf 5 Prozent waren insbesondere die Grünen sowie die SP, die Stadt Luzern, zahlreiche Gemeinden aus der Region Luzern West, der RET Region Luzern West sowie der LBV. Sie begründen dies insbesondere mit steigenden Kosten aufgrund der allgemeinen Teuerung, der Zunahme des Verkehrs und des Tourismus, der steigenden Anforderungen beim Ausbau der Strassen sowie des fortschreitenden Klimawandels. Zudem stelle der Bund dem Kanton zusätzliche Gelder für Güterstrassensanierungen nur zur Verfügung, wenn diese im Rahmen der Gegenfinanzierung bezogen würden. Voraussetzung sei deshalb, dass der Kanton seinerseits genügend Mittel zur Verfügung stelle. Es wurde deshalb mehrfach beantragt, den Anteil von 6 Prozent der kantonalen Verkehrssteuereinnahmen für die Güterstrassen beizubehalten. Auch bei den Befürworterinnen und Befürwortern wurde grossmehrheitlich der Vorbehalt der steigenden Kosten vorgebracht. Viele von ihnen betonten in den Stellungnahmen, dass die Mittel nicht zurückgehen dürften und auch bei einer Reduktion auf 5 Prozent leicht anwachsen müssten.

Die Erhöhung des Anteils der Verkehrssteuern im Aufgabenbereich Strassen von 65 auf 90 Prozent führt dazu, dass die verfügbaren Mittel zuhanden der Güterstrassen zunehmen, wenn der Anteil an den Bau

und Unterhalt der Güterstrassen unverändert bei 6 Prozent belassen wird. Der Anteil an die Güterstrassen würde dadurch namhaft, unverhältnismässig und sachlich unbegründet zunehmen. Dies widerspricht dem Stabilisierungsziel der Vorlage. Allerdings ist nicht auszuschliessen, dass die Kosten im Bereich der Güterstrassen aufgrund erhöhter Ausbauanforderungen oder des Klimawandels weiter ansteigen werden. Der Anteil aus den zweckgebundenen Einnahmen aus der Verkehrssteuer an die Güterstrassen soll deshalb nach Ansicht unseres Rates nur um 0,5 Prozent auf 5,5 anstatt auf 5 Prozent reduziert werden. Damit kann einerseits dem Stabilisierungsziel der Vorlage nachgekommen und andererseits eine verursachergerechte Mittelverwendung sichergestellt werden. Unser Rat beurteilt diese Anpassung als zielführend, vertretbar und verhältnismässig.

3.3.4 Erhöhung Vorweganteil des Strassenverkehrsamtes

Die Erhöhung des Vorweganteils an das Strassenverkehrsamt für die Aufwendungen des Steuereinzugs von 1 auf 2 Prozent wurde von einem grossen Anteil der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer abgelehnt. Sie waren der Meinung, dass insbesondere die Digitalisierung Mehrkosten verhindern wird, und beurteilten die Erhöhung deshalb als unverhältnismässig. Auch befürchteten sie eine verdeckte Umverteilung von zweckgebundenen Verkehrssteuern in den allgemeinen Verwaltungsaufwand, und vereinzelt sahen sie darin eine indirekte Gebührenerhöhung. Zudem fehlte ihnen die Transparenz bei diesem Vorabzug sowie eine hinreichende Begründung.

Für die Verwaltung der immatrikulierten Fahrzeuge und das vollständige Inkasso der Verkehrssteuern steht dem Strassenverkehrsamt heute ein Vorweganteil von 1 Prozent der Steuermittel zu Verfügung. Für ein Kleinfahrzeug entspricht dies rund Fr. 2.50, obwohl die Kosten für die Lizenzen und Rechnungsstellung diesen Betrag deutlich übersteigen. Denn trotz der in den vergangenen Jahren gestiegenen Tarife der Post dürfen keine zusätzlichen Gebühren etwa für eine Papierrechnung erhoben werden, obwohl die Portokosten der Post in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Deshalb erwirtschaftet das Strassenverkehrsamt im Geschäftsprozess Verkehrssteuern schon heute ein strukturelles Defizit. Dieses wird im Globalbudget teilweise aus Gebühreneinnahmen aus anderen Geschäftsprozessen und durch ein sich verschlechterndes Globalbudget kompensiert. Mit der Erhöhung des Vorwegabzugs der Verkehrssteuern zugunsten des Strassenverkehrsamtes kann der gestiegene Verwaltungsaufwand berücksichtigt und zusätzlich eine verursachergerechte Zuordnung der Einnahmen und Ausgaben im Bereich der Verkehrssteuern sichergestellt werden. Es ist nicht auszuschliessen, dass die fortschreitende Digitalisierung auf der Kundenseite wie die vermehrte Nutzung von eBill einen positiven Einfluss auf den künftigen Aufwand haben und einen Effizienzeffekt bewirken kann. Die langfristige Wirkung auf die Kostenentwicklung ist zum jetzigen Zeitpunkt nur teilweise abschätzbar. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, soll demnach der Vorwegabzug lediglich auf 1,5 Prozent anstatt 2,0 Prozent erhöht werden. Dieser Anteil stellt einen verhältnismässigen Ausgleich zwischen Kostenwahrheit, Systemstabilität und finanzieller Flexibilität sicher und ermöglicht eine spätere Überprüfung der tatsächlichen Kostenentwicklung im Rahmen der Umsetzungspraxis.

3.4 Wichtigste Unterschiede Vernehmlassungsbotschaft - definitive Botschaft

Die Botschaft wurde gegenüber der [Vernehmlassungsbotschaft](#) vom 16. September 2025 im Aufbau sowie der Titelgebung teilweise leicht angepasst. Die einleitenden Kapitel wurden in der Botschaft teilweise gestrafft. Die geprüften Finanzierungslösungen wurden im Kapitel 3.3.1 im Vergleich zur Vernehmlassungsbotschaft zusammengefasst dargestellt. Die Kapitel zu den «Kosten» und der «Finanzierung» wurden in der Botschaft nicht mehr aufgeführt, da beide Themen hinreichend in den Kapiteln 1–4 ausgeführt sind.

In Kapitel 1.3 wurde die Abbildung 4 sowie die Ausführungen an die jüngsten Prognosen der Entwicklung der zweckgebundenen Einnahmen gegenüber der Vernehmlassungsbotschaft inhaltlich angepasst.

In den Gesetzesentwürfen wurde § 1c Absatz 1^{bis} [StrG](#) sprachlich dahingehend konkretisiert, dass konkrete Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur mit mutmasslichen Realisierungskosten von über 80 Millionen Franken und nicht lediglich Massnahmen in diesem Umfang Eingang in das Massnahmenprogramm des PGM aufzunehmen sind. Auch wurde der notwendige Sonderkredit für die Projektierung und die Realisierung auf Stufe Vorprojekt explizit verankert. Das obligatorische Referendum hingegen ergibt sich bereits aus § 24 [KV](#), weshalb es aus § 1c Absatz 1^{bis} StrG gestrichen wurde, um Redundanzen zu vermeiden. Der in § 83 Absatz 4 StrG vorgeschlagene Anteil aus den Einnahmen der Verkehrssteuern für den Bau und den Unterhalt an Güterstrassen wurde von 5 Prozent auf 5,5 Prozent erhöht und entsprechend der Ausführungen zu den Änderungen im StrG in Kapitel 4.1 angepasst. In § 23 Absatz 1c [öVG](#) wurde eine moderate Planungs- und Finanzierungssicherheit in Bezug auf die Beitragszahlungen aus dem Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs zuhanden des VVL geschaffen und die Botschaft in Kapitel 4.2 um diese Erläuterungen ergänzt. Aufgrund der Anpassung in § 23 Absatz 1c öVG wurde eine Folgeänderung in § 24 Absatz 1 öVG erforderlich. Zusätzlich wurde gegenüber der Vernehmlassungsbotschaft in § 9 Absatz 1 des [Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes](#) der Vorweganteil bei den Einnahmen der Verkehrssteuer für den Aufwand des Steuereinzugs durch das Strassenverkehrsamt von den unterbreiteten 2 Prozent auf 1,5 Prozent reduziert und dies in Kapitel 4.3 zu den entsprechenden Änderungsausführungen angepasst.

4 Der Erlassentwurf im Einzelnen

4.1 Änderungen im Strassengesetz

§ 1c

Absatz 1^{bis} (neu)

Wie in Kapitel 2.4 dargelegt, soll zum Vorgehen bei der Finanzierungsplanung für sogenannte Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur ab 80 Millionen Franken mehr Klarheit geschaffen werden. Solche Grossprojekte bedürfen aufgrund der geltenden Finanzkompetenzen neben der Gutheissung des Kantonsrats eines Dekrets für die Bewilligung der erforderlichen Ausgaben (Sonderkredit) stets auch einer Volksabstimmung. Daher soll bei solchen Projekten in Abkehr vom sonst üblichen Vorgehen in einem ersten Schritt allein das jeweilige Vorprojekt in die Finanzplanung und das Massnahmenprogramm Mobilität Eingang finden. Auf Basis dieses Vorprojekts, welches das Vorhaben, den Nutzen, die Auswirkungen und die Kosten hinreichend aufzeigt, soll neben dem Baubeschluss nach § 46 [StrG](#) die erforderliche Volksabstimmung für den benötigten Sonderkredit für die weitere Projektierung und Realisierung durchgeführt werden. Ein solches Vorgehen ist gemäss StrG möglich (s. § 46 Abs. 1 StrG) und wurde in der Vergangenheit im Rahmen des Baus des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon so vollzogen (s. [Botschaft B 83](#) zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahnzubringers Rontal [Kantonsstrasse K 65b] in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon vom 18. Januar 2005). Erst gestützt auf den Baubeschluss sowie auf eine rechtskräftige positive Volksabstimmung werden der für die weitere Projektierung und Realisierung des Vorhabens erforderliche Finanzierungsbedarf aus allgemeinen Staatsmitteln in die Aufgaben- und Finanzplanung zusätzlich aufgenommen (s. Kap. 3.3.2) und die entsprechenden weiteren Projektierungs- und Realisierungsschritte im Massnahmenprogramm Mobilität eingeplant und abgebildet. Mit der Ergänzung eines neuen Absatzes 1^{bis} in § 1c StrG wird dieses Vorgehen in den rechtlichen Grundlagen des Massnahmenprogramms Mobilität verankert.

Änderungen eines Infrastrukturvorhabens im Rahmen der weiteren Projektierung und Detailplanung machen nicht grundsätzlich einen erneuten Baubeschluss nach § 46 [StrG](#) oder einen erneuten Ausgabenbeschluss durch Ihren Rat beziehungsweise die Stimmberechtigten erforderlich. Solange die wesentlichen Elemente des beschlossenen Vorhabens gewahrt bleiben und die Änderungen den Charakter sowie die politische Tragweite des Projekts nicht wesentlich verändern, gelten sie grundsätzlich als von der ursprünglichen Zustimmung mitumfasst. Ein erneuter Baubeschluss und ein neuer Sonderkredit können jedoch erforderlich werden, wenn die Weiterentwicklung des Projekts zu wesentlichen Abweichungen gegenüber der ursprünglich beschlossenen Vorlage führt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich Zweck, Funktion, räumliche Auswirkungen, Leistungsumfang oder Kosten des Vorhabens erheblich verändern. Werden die massgebenden Projektmerkmale derart verändert, dass das Vorhaben nicht mehr mit dem ursprünglich genehmigten Projekt vergleichbar ist, beziehungsweise materiell ein neues Projekt entsteht, kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die Stimmberechtigten mit dem Ausgabenbeschluss auch diesem Projekt zugestimmt haben. In einem solchen Fall sind ein neuer Baubeschluss und ein neuer Sonderkredit für die Realisierung des Projekts und folglich eine erneute Volksabstimmung notwendig.

§ 83

Absatz 1b und d

Zur Stabilisierung der Finanzierung im Aufgabenbereich Strassen soll mit einer Änderung des Verteilschlüssels zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA der Anteil, der dem Aufgabenbereich Strassen zufließt, in § 83 Absatz 1b und d [StrG](#) neu von 65 auf 90 Prozent erhöht werden. Mit dieser Anpassung kann der regelmässig erwartete Mehrbedarf gedeckt werden. Darüber hinausgehende Aufwandspitzen, wie sie sich etwa aus den Verpflichtungen in den Agglomerationsprogrammen (s. Kap. 2.2.1) oder zur Projektierung und Realisierung von Grossprojekten (s. Kap. 2.4) ergeben können, werden ergänzend durch die Bereitstellung weiterer Beiträge (aus Fondsreserven, beziehungsweise allgemeinen Staatsmitteln, soweit allfällige Fondsreserven nicht mehr ausreichen) gedeckt.

Absatz 4

Der Gesamtbetrag, der zurzeit durchschnittlich über den Aufgabenbereich Strassen für die Sanierung, die Erneuerung und den Bau von Güterstrassen eingesetzt wird, liegt bei rund 5 Millionen Franken jährlich. Mit der Erhöhung des Anteils aus den Verkehrssteuern, der dem Aufgabenbereich Strassen zufällt, würde der Anteil zugunsten der Güterstrassen um nahezu 2 Millionen Franken steigen. Eine solche Steigerung wird mit der vorgeschlagenen Änderung des Verteilschlüssels zur Verwendung der Verkehrssteuern (der Anteil bei der LSVA ist für die Güterstrassen nicht relevant; s. Kap. 3.3.3) nicht angestrebt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es sich um Mitfinanzierungsbeiträge des Kantons handelt, an denen sich bei Güterstrassen zusätzlich Bund und Gemeinden beteiligen. Um die für die Güterstrassen vorgesehenen Mittel auf dem bisherigen Niveau zu halten, ist § 83 Absatz 4 [StrG](#) dahingehend anzupassen, dass der Anteil auf die Einnahmen aus den Verkehrssteuern beschränkt wird und die nicht werkgebundenen Beiträge des Bundes aus der Mineralölsteuer nicht mehr berücksichtigt werden. Zudem ist der Prozentsatz von 6 auf 5,5 Prozent zu senken. Die steigenden Unterhaltskosten bei den Güterstrassen werden dadurch angemessen berücksichtigt. Zudem wird unter Berücksichtigung des Priorisierungsansatzes im Rahmen der einzusetzenden Mittel zur Strassenfinanzierung eine gewisse Dynamik im Gleichschritt mit der Entwicklung der Verkehrssteuern beibehalten.

4.2 Änderungen im Gesetz über den öffentlichen Verkehr

§ 26

Absatz 1a und b

Abgestimmt auf die Änderung des Verteilschlüssels zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und aus der LSVA in § 83 Absatz 1b und d [StrG](#) wird der Anteil, der dem Aufgabenbereich öV zufließt, im Gegenzug neu von 35 auf 10 Prozent gesenkt. Diese Reduktion des Anteils an den zweckgebundenen Einnahmen ist im Aufgabenbereich öV durch zusätzliche allgemeine Staatsmittel vollständig zu kompensieren. Damit wird sichergestellt, dass im öV keine Leistungen zu reduzieren sind. Im Gegenteil sind so gemäss aktuellem AFP 2026–2029 ab dem Planjahr 2027 Erhöhungen beim Kantonsbeitrag an den VVL vorgesehen.

§ 23

Absatz 1c

Aufgrund der Reduktion des Verteilschlüssels von 35 auf 10 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der LSVA zulasten des öV soll mit einer Anpassung von § 23 Absatz 1c [öVG](#) die Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV massiv gestärkt werden. Dabei soll dem VVL unter engen Rahmenbedingungen die Möglichkeit gegeben werden, künftig dem Kanton und den Gemeinden nicht nur verbleibende, ungedeckte Betriebskosten des öffentlichen Personenverkehrs nach § 19 öVG in Rechnung zu stellen, sondern in begründeten Fällen auch solche der nahen Zukunft von 3 bis 4 Jahren. Dies jedoch nur im Einzelfall, sofern besondere und unausweichliche Herausforderungen wie beispielsweise Massnahmen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung anstehen. Eine Freigabe zu einer generellen Beitragserhöhung und somit zu einem Leistungsausbau zuhanden des öV auf der Grundlage dieser angepassten Bestimmung soll demnach nicht verbunden werden. Dem VVL gegenüber soll die Planungs- und Finanzierungssicherheit lediglich situativ und einzelfallweise über Betriebskosten der nahen Zukunft, die ohnehin anfallen werden, gestärkt werden. Die Kontrolle darüber ist sichergestellt, indem die Mehrheit der Mitglieder des über den jährlichen Mittelbedarf zu befindenden Verbundrates gemäss § 2 Absatz 1 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (öVV) vom 20. Oktober 2009 (SRL Nr. [775a](#)) aus Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinden besteht. Auch übt unser Rat die Oberaufsicht aus (s. § 6 Abs. 1i öVG).

§ 24

Absatz 1

Die Anpassung ist gestützt auf die Änderung in § 23 Absatz 1c [öVG](#) notwendig.

4.3 Änderungen im Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes

§ 9

Absatz 1

Übereinstimmend mit der Anpassung der Verteilschlüssel in den § 83 Absatz 1d [StrG](#) sowie § 26 Absatz 1b [öVG](#) sind im [Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes](#) die Prozentsätze der Zuteilung der Verkehrssteuern neu auf 90 statt 65 Prozent für die Strassenaufwendungen und auf 10 statt 35 Prozent für die Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr festzulegen.

Heute wird das Strassenverkehrsamt mit einem Vorweganteil von 1 Prozent der Verkehrssteuern für sämtliche Kosten rund um die Administration der immatrikulierten Fahrzeuge und die Rechnungsstellung der Verkehrssteuern entschädigt. Bei einer Bandbreite der Steuern zwischen rund 40 (mit Steuerrabatt) und 500 Franken für die Mehrheit der Personenkraftwagen entspricht dies lediglich 40 Rappen bis 5

Franken. Dies reicht trotz gleichbleibendem Personalbestand bei steigendem Fahrzeugpark nicht mehr aus, um den durchschnittlichen Aufwand pro zugelassenes Fahrzeug zu decken. Einerseits erhöhte die Post in den vergangenen Jahren mehrfach ihre Tarife⁴. Andererseits wurde im Jahr 2025 die Kernapplikation des Strassenverkehrsamtes umfassend erneuert, was eine Erhöhung der jährlichen Lizenzgebühr pro Fahrzeug zur Folge hatte. Die Applikation verwaltet den gesamten Fahrzeugbestand und damit auch die Erhebung der Verkehrssteuer. Aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben wird sie auch in Zukunft regelmässig weiterentwickelt werden müssen. Zusammenfassend ist der Geschäftsbereich Verkehrsabgaben defizitär und das Defizit erhöht sich mit jedem zusätzlichen Fahrzeug im Kanton. Die anderen Geschäftsbereiche wie Fahrzeug- oder Führerprüfungen sind gebührenfinanziert. Die Höhe dieser Gebühren darf nur kostendeckend ausgestaltet werden. Somit darf beispielsweise der Betrag für die Ausstellung eines neuen Führerausweises oder eine Fahrzeugprüfung nur so hoch sein, dass die dadurch entstehenden Kosten gedeckt sind. Eine Quersubventionierung anderer Bereiche ist nicht zulässig. Folglich bleibt als einziger Ausgleich der gestiegenen Kosten für die Verwaltung des Fahrzeugbestands und das Inkasso der Verkehrsabgaben eine Anhebung des Vorweganteils. Dieser fällt für den Kanton sowie die Fahrzeughalterinnen und -halter kostenneutral aus. Gleichzeitig besteht aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung auf Kundenseite durch digitale Bezahlmethoden wie eBill die Möglichkeit auf einen noch nicht bezifferbaren Effizienzeffekt. Der Vorweganteil des Strassenverkehrsamtes ist deshalb vorerst zurückhaltend von 1,0 auf 1,5 Prozent zu erhöhen. Bei einem Verzicht auf die Anhebung würde sich das Globalbudget des Strassenverkehrsamtes zusehends verschlechtern. Damit müssten zunehmend allgemeine Steuermittel für die Rechnungsstellung bei den Verkehrssteuern eingesetzt werden.

5 Befristung und Inkrafttreten

Eine Befristung der Gesetzesänderungen ist nicht vorgesehen. Wie in Kapitel 2.3.1 dargelegt, haben sich die Anteile aus den zweckgebundenen Einnahmen für die Aufgabenbereiche Strassen und öV in den vergangenen Jahren bereits mehrfach geändert. Mit dem vorgeschlagenen Verteilschlüssel kann der absehbare durchschnittliche Finanzierungsbedarf im Aufgabenbereich Strassen in den kommenden Jahren, wenn überhaupt, nur knapp gedeckt werden. Mit der zunehmenden Investitionstätigkeit wird sich auch der Abschreibungsbedarf erhöhen, und die Teuerung wird den Mittelbedarf in Zukunft weiter steigen lassen. Zudem zeigt sich, dass für vorübergehende Spitzen, wie sie etwa aus den Verpflichtungen in den Agglomerationsprogrammen (s. Kap. 1.2.1) oder zur Realisierung von Grossprojekten (s. Kap. 2.4) entstehen können, ergänzend eine Bereitstellung weiterer Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln im AFP notwendig sein wird. Eine neuerliche Überprüfung des Verteilschlüssels bei Bedarf ist nicht ausgeschlossen.

Das Inkrafttreten des Gesetzes über die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Mantelerlass) ist auf den 1. Januar 2028 geplant.

⁴ Das Strassenverkehrsamt bietet den digitalen Rechnungsversand via eBill an und bewirbt diesen aktiv. Dennoch haben die Fahrzeughalterinnen und -halter gemäss einem Gerichtsurteil das Recht, ohne Mehrkosten eine Papierrechnung zu erhalten.

6 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf eines Gesetzes über die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Mantelerlass) zuzustimmen.

Luzern, 19. Mai 2026

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Michaela Tschuor

Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Gesetz
über die Neuregelung der Verwendung der
zweckgebundenen Einnahmen aus den
Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen
Schwerverkehrsabgabe (Mantelerlass)**

vom [Datum]

Betroffene SRL-Nummern:

Neu: –

Geändert: 755 | 775 | 776

Aufgehoben: –

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 19. Mai 2026,

beschliesst:

I.

Keine Hauptänderung.

II.

1.

Strassengesetz (StrG) vom 21. März 1995¹ (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

§ 1c Abs. 1^{bis} (neu)

^{1bis} Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur mit mutmasslichen Realisierungskosten von über 80 Millionen Franken sind in das Massnahmenprogramm aufzunehmen, nachdem der Sonderkredit für die Projektierung und die Realisierung rechtskräftig bewilligt wurde. Der Sonderkredit ist auf der Grundlage eines Vorprojekts einzuholen.

§ 83 Abs. 1, Abs. 4 (geändert)

¹ Der Staat verwendet für den Bau der Kantonsstrassen und Wege, einschliesslich der strassenbedingten Schutzmassnahmen, folgende Mittel:

- b. (geändert) 90 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe²,
- d. (geändert) 90 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen nach dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes³,

⁴ 5,5 Prozent der Mittel gemäss Absatz 1d sind für den Bau und den Unterhalt der Güterstrassen zu verwenden.

¹ SRL Nr. [755](#)

² SR [641.81](#)

³ SRL Nr. [776](#)

2.

Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009⁴ (Stand 1. Januar 2026) wird wie folgt geändert:

§ 23 Abs. 1

¹ Der Kanton und die Gemeinden tragen nach Abzug von Programmbeiträgen des Bundes gemäss § 26 Absatz 2 und Beiträgen Dritter je die Hälfte

- c. *(geändert)* der Kosten aus dem Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (§ 19), der Beiträge an Tarifverbunde (§ 20) und der Kosten für weitere Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (§ 21),

§ 24 Abs. 1 *(geändert)*

¹ Der Verkehrsverbund Luzern sorgt für den Eingang der durch den Kanton und die Gemeinden zu leistenden Abgeltungen an die Kosten des öffentlichen Personenverkehrs und leitet diese gemäss den Angebotsvereinbarungen den Transportunternehmen weiter.

§ 26 Abs. 1

¹ Der Kanton verwendet zur Finanzierung seiner Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr folgende Mittel:

- a. *(geändert)* 10 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997⁵,
- b. *(geändert)* 10 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen nach dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994⁶.

3.

Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994⁷ (Stand 1. Januar 2025) wird wie folgt geändert:

§ 9 Abs. 1 *(geändert)*

¹ Die Einnahmen aus den Verkehrssteuern sind, nach Abzug von 1,5 Prozent für die Aufwendungen des Steuereinzugs durch das Strassenverkehrsamt, zu 90 Prozent für die Strassenaufwendungen des Kantons gemäss § 83 des Strassengesetzes⁸ und zu 10 Prozent für die kantonalen Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr gemäss § 26 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr⁹ zu verwenden.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

⁴ SRL Nr. [775](#)

⁵ SR [641.81](#)

⁶ SRL Nr. [776](#)

⁷ SRL Nr. [776](#)

⁸ SRL Nr. [755](#)

⁹ SRL Nr. [775](#)

IV.

Das Gesetz tritt am 1. Januar 2028 in Kraft. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch