KANTON
LUZERN

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 7. September 2026
Kantonsratspräsidentin Lüthold Angela

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 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

1. Beratung

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Mit der Verabschiedung dieser Vorlage schliessen wir eine etwa vier Jahre andauernde Arbeit der VBK ab. Es bestand eine enge Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung, unserem Kommissionssekretär und anderen Kommissionen, besonders der Planungs- und Finanzkommission. Wir haben uns auch mehrmals innerhalb der Kommission und der Fraktionen ausgetauscht. Das war ein langer und durchaus anspruchsvoller Prozess. Es ist interessant, das zu erleben und zu sehen, dass am Schluss alle eine kleine Feder für den Kompromiss lassen mussten. Aber wir haben es geschafft, uns auf eine Lösung zu einigen, die aus meiner Sicht wichtig ist für den Kanton Luzern. Es ist ein schönes Beispiel zu sehen, wie es möglich ist, sich zu finden, gerade in einem Thema, in dem wir versucht sind, in Kategorien zu denken. Die einen denken ans Velo, die anderen an die Autofahrenden und die anderen an den öV. Bei diesem Thema ist es nicht ganz einfach, einen Konsens zu finden. Ich bin deshalb auch etwas stolz, dass wir das hingekriegt haben. Die Mobilität ist ein wesentlicher Standortfaktor für den Kanton Luzern. Mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Kanton Luzern nimmt auch die Mobilität zu. 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. Das ist auch der Konsens in der VBK. Für die nächsten Jahre besteht Investitionsbedarf in die Mobilitätsinfrastruktur – sowohl die Ausgaben für die Strasseninfrastruktur als auch die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr steigen an. Um die Finanzierung langfristig sicherzustellen und Schwankungen abzufedern, wurden verschiedene Lösungen geprüft. Die Verwaltung hat sich die Mühe gemacht, in der Vernehmlassung verschiedene Möglichkeiten aufzuzeichnen, wie wir eine Lösung erreichen können. Wir sind häufig nicht in der Position, auswählen zu können. In diesem Fall konnten wir das. Eine Mehrheit des Kantonsrates und der Beteiligten der Vernehmlassung hat die favorisierte Lösung des Regierungsrates gestützt. Die favorisierte Lösung der Regierung hat sich dann auch in der Vernehmlassung durchgesetzt. Konkret ist eine Anpassung des Verteilschlüssels zur zweckgebundenen Verwendung der Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf neu 90 statt 65 Prozent für die Strassenaufwendungen und auf neu 10 statt 35 Prozent für die öV-Aufwendungen vorgesehen. Dabei ist wichtig festzuhalten, dass die Strassen die zentrale Infrastruktur für alle Mobilitätsformen sind – sowohl für Velo, Auto, Bus, Lastwagen oder die Fussgängerinnen und Fussgänger. Für die Eisenbahn gilt das nicht, aber darüber haben wir auch nicht zu befinden. Ziel ist es, die Finanzierung langfristig zu sichern. Ab 2028 sollen vor diesem Hintergrund die Beiträge aus den allgemeinen Staatsmitteln erhöht werden, um die Finanzierung des öV-Angebots auch mit der Änderung des Finanzierungsschlüssels sicherzustellen, das Defizit im Bereich Strasseninfrastruktur zu decken und gleichzeitig

die nötigen Investitionen in die Weiterentwicklung der Infrastruktur tätigen zu können. Dadurch können die zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) grösstenteils für die Strasseninfrastruktur eingesetzt werden, ohne dass Mittel für die öV-Finanzierung fehlen. Dieser Punkt der Vorlage ist zentral, auch damit er politisch mehrheitsfähig ist. Daher hat die VBK an der Kommissionssitzung einen wichtigen Antrag überwiesen. Es geht um Einlagen des Kantons. Dies mit dem Ziel, verschobene Mittel zu kompensieren und die kantonale Strategie zu sichern. Der Antrag lautet: «Zeichnet sich bei den Massnahmen nach den §§ 17, 19 und 21 öVG ein mittelfristig mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretender grösserer Mittelbedarf ab, kann der Kanton darüber hinaus einmalige Einlagen an den Verkehrsverbund Luzern vorsehen.» Dieser Antrag wurde von der VBK mit 12 zu 1 Stimme überwiesen. Es handelt sich also um ein zentrales Anliegen der Kommission, und wir haben mit Erstaunen festgestellt, dass die Regierung diesen Antrag nun bekämpft. Es wurden auch weitere Anträge eingereicht. Nur einer davon fand Zustimmung, und zwar eine kleine Anpassung zu den Aufwendungen des Steuereinzugs durch das Strassenverkehrsamt. Auch dort konnten wir uns in der Kommission einigen. Die VBK hat sich für die Variante entschieden, dass die Einnahmen nach Abzug von 1 bis 1,5 Prozent für die Aufwendungen des Steuereinzugs durch das Strassenverkehrsamt verwendet werden können. Weitere Anträge wurden in der Kommission diskutiert, aber abgelehnt. In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit 13 zu 0 Stimmen zugestimmt. Ich empfehle Ihnen, der konsensorientierten Arbeit der VBK zu folgen.

Für die Mitte-Fraktion spricht Michèle Albrecht.

Michèle Albrecht: Für die Mitte-Fraktion ist klar: Wir unterstützen die Vorlage und damit eine langfristig tragfähige Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen: Die Mobilität nimmt zu, die Investitionen steigen und die bisherigen Finanzierungsmechanismen stossen an ihre Grenzen. Gleichzeitig planen wir mit dem Programm Gesamtmobilität bewusst nicht mehr in einzelnen Verkehrsträgern, sondern integral: Strasse mit Autoverkehr, öV und Langsamverkehr gehören zusammen. Deshalb unterstützt die Mitte-Fraktion auch den neuen Verteilschlüssel von 90 zu 10 Prozent. Denn Strasseninfrastruktur bedeutet eben nicht nur motorisierten Individualverkehr (MIV). Über diesen Aufgabenbereich werden aus einer Gesamtperspektive auch Busbeschleunigungen, hindernisfreie Haltestellen sowie Velorouten finanziert. Positiv finden wir ebenfalls, dass die Vorlage nach der Vernehmlassung in wichtigen Punkten angepasst wurde: Die Planungs- und Finanzierungssicherheit des öV wurde gestärkt. Bei den Güterstrassen wurde korrigiert. Beim Strassenverkehrsamt wurde der ursprünglich vorgesehene Vorweganteil von 2 auf 1,5 Prozent reduziert. Mehr Geld allein baut aber noch keine Infrastruktur. Ebenso entscheidend ist für uns, dass die Projekte priorisiert und tatsächlich umgesetzt werden. Das gilt insbesondere auch für die Agglomerationsprogramme. Bei Verzögerungen drohen Bundesbeiträge von 25 bis 50 Millionen Franken verloren zu gehen. Deshalb müssen Bundesbeiträge gesichert, Substanz und Verkehrssicherheit gewährleistet und Projekte nach Wirkung und Nutzen priorisiert werden. Gleichzeitig ist uns wichtig, dass Mobilität nicht an den Agglomerationsgrenzen endet. Auch der ländliche Raum braucht eine gute Erreichbarkeit und eine leistungsfähige Infrastruktur. Ich komme zum Punkt, der auch innerhalb unserer Fraktion besonders diskutiert wurde: § 25 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat beantragt, die von der Kommission beschlossene Ergänzung wieder zu streichen. Die Mitte-Fraktion nimmt den Einwand ernst. Die Finanzierung des öV beruht grundsätzlich auf einer partnerschaftlichen Kostentragung von Kanton und Gemeinden. Dieser 50/50-Grundsatz ist wichtig und soll nicht schleichend ausgehöhlt werden. Auch die Vorlage stellt diesen partnerschaftlichen Ansatz ausdrücklich ins Zentrum. Genau deshalb ist die Formulierung der Kommission aus unserer Sicht ein tragfähiger Kompromiss. Sie ersetzt den ordentlichen Kostenteiler nicht. Sie schafft lediglich eine zusätzliche, eng begrenzte Möglichkeit für ausserordentliche Situationen. Entscheidend ist die Kann-Formulierung. Der Kanton muss keine Einlage leisten. Er kann dies tun, wenn sich bei den im Gesetz genannten Massnahmen ein mittelfristig mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretender grösserer Mittelbedarf abzeichnet. Es geht zudem ausdrücklich um einmalige Einlagen und nicht um

eine dauerhafte Verschiebung der Finanzierung zulasten des Kantons. Die Kommission hat diese Lösung mit 12 zu 1 Stimme unterstützt. Für die Mehrheit der Mitte-Fraktion ist das auch sachgerecht: Der 50/50-Grundsatz bleibt der Normalfall. Gleichzeitig erhält der Kanton einen begrenzten Handlungsspielraum für besondere Situationen, bei denen ein erheblicher Mittelbedarf frühzeitig und verlässlich absehbar ist. Gerade bei langfristigen Investitionen oder grösseren Transformationsschritten kann es sinnvoll sein, rechtzeitig handeln zu können, statt später unter Zeitdruck reagieren zu müssen. Und nochmals: Eine Kann-Bestimmung ist kein Blankocheck. Eine allfällige Einlage muss sachlich begründet und im Rahmen der ordentlichen finanzpolitischen Zuständigkeiten beschlossen werden. Die Konsequenz ist für uns deshalb klar: Wir unterstützen die Vorlage insgesamt, den Ablehnungsantrag des Regierungsrates empfiehlt die Fachkommission zur Ablehnung. Unsere Linie lautet: Finanzierung sichern, Mobilität integriert denken und dort Handlungsspielraum schaffen, wo er begründet und kontrolliert eingesetzt werden kann. In diesem Sinn tritt die Mitte-Fraktion auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Bernhard Steiner.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion ist bereit, auf die Vorlage einzutreten. Und zwar aus einem einfachen Grund: Wir müssen dafür sorgen, dass der Kanton Luzern seine Verkehrsinfrastruktur nicht nur plant, sondern auch finanzieren und bauen kann. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Die Investitionen in die Strasseninfrastruktur steigen in den kommenden Jahren deutlich an. Die Vorlage rechnet für die Jahre 2026 bis 2035 mit Bruttoinvestitionen in die Strasseninfrastruktur von jährlich 91 bis 156 Millionen Franken, im Durchschnitt also knapp 130 Millionen Franken. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf von Strasse und öV steigt gemäss Botschaft von knapp 20 Millionen Franken im Jahr 2026 bis gegen 90 Millionen Franken im Jahr 2031. Es besteht also eine erhebliche Finanzierungslücke. Wer eine leistungsfähige Wirtschaft, funktionierende Regionen und eine gute Erreichbarkeit unseres Kantons will, muss deshalb auch bereit sein, die notwendige Infrastruktur verlässlich zu finanzieren. Einen zentralen Punkt der Vorlage unterstützt die SVP ausdrücklich: den neuen Verteilschlüssel von 90 Prozent für die Strasseninfrastruktur und 10 Prozent für den öV. Das entspricht unserer Forderung aus der Vernehmlassung. Verkehrssteuern und die LSVA sollen in erster Linie dort eingesetzt werden, wo die entsprechenden Kosten entstehen. Und wir erinnern daran: Die Kantonsstrasse dient nicht nur dem Auto. Sie trägt auch den Wirtschaftsverkehr, den Busverkehr, den Velo- und den Fussverkehr. Aus unserer Sicht gibt es aber auch einige kritische Punkte. Erstens beim Strassenverkehrsamt: Die Regierung wollte den Vorweganteil ursprünglich von 1 auf 2 Prozent erhöhen. Rund 71 Prozent der Vernehmlassenden haben das abgelehnt. Nun hatte die Regierung 1,5 Prozent vorgeschlagen, und schliesslich haben wir uns in der VBK auf einen Kompromissvorschlag für einen Vorweganteil von 1 bis 1,5 Prozent geeinigt. Wir fordern hier aber klar, dass das Strassenverkehrsamt konsequent die Möglichkeiten der Digitalisierung und Effizienzsteigerungen ausschöpft und die tatsächlichen Kosten transparent ausgewiesen werden. Zweckgebundene Verkehrssteuern dürfen nicht zum bequemen Finanzierungsgefäss für wachsenden Verwaltungsaufwand werden. Zweitens bei Grossprojekten über 80 Millionen Franken: Wir unterstützen eine frühe Volksabstimmung. Aber eine frühe Grundsatzabstimmung darf kein Blankocheck für die spätere Realisierung sein. Wenn die effektiven Kosten erst im Detailprojekt konkret werden, muss auch dann die finanzielle Mitsprache des Luzerner Volkes weiterhin demokratisch klar und transparent gewährleistet bleiben. Unser Grundsatz lautet: früh über das Ob entscheiden und mit konkreten Zahlen über das definitive Projekt. Drittens verlangen wir bei den Güterstrassen ein periodisches Monitoring. Die Regierung hat den ursprünglichen Vorschlag bereits von 5 auf 5,5 Prozent korrigiert. Das ist ein Schritt. Aber wenn steigende Anforderungen zu einer Finanzierungslücke führen, muss der Kantonsrat dies frühzeitig sehen und reagieren können. Wir erwarten, dass die Regierung hier ihr Versprechen einlöst und die VBK regelmässig über die Kostenentwicklung der Güterstrassen informiert. Dann wäre da noch der Antrag der Regierung betreffend den Einlagen an den Verkehrsverbund Luzern (VVL). Die Regierung opponiert dabei dem VBK-Antrag. Das können wir absolut nachvollziehen und werden

deshalb den Regierungsantrag unterstützen. Die Vorlage hält ausdrücklich fest, dass der zusätzliche Mittelbedarf des öV vergleichsweise gut planbar ist. Der Regierungsrat hat eine Stärkung des VVL-Eigenkapitals ausdrücklich geprüft und verworfen: Zu hohe Reserven binden öffentliche Mittel, können Spielraum für einen Leistungsausbau schaffen und müssten aufgrund der partnerschaftlichen Finanzierung grundsätzlich auch von den Gemeinden mitgetragen werden. Eine zusätzliche Kapitaleinlage mit den unbestimmten Kriterien «mittelfristig», «hohe Wahrscheinlichkeit» und «grösserer Mittelbedarf» schafft dagegen eine offene Reserveermächtigung. Das widerspricht dem Grundgedanken unseres Finanzrechts: Ausgaben sollen gesetzmässig, wirtschaftlich und sparsam sein und benötigen einen klaren Kreditentscheid, und dazu müssen Schulden und der finanzpolitische Handlungsspielraum im Auge behalten werden. Wo ein konkreter Mehrbedarf beim öV entsteht, sollten wir ihn transparent finanzieren. Wir werden deshalb den Antrag der Regierung unterstützen. Die SVP-Fraktion sagt deshalb Ja zum Eintreten. Wir wollen die Finanzierung sichern, aber verursachergerecht, effizient und demokratisch sauber.

Für die FDP-Fraktion spricht Claudia Wicki-Huonder.

Claudia Wicki-Huonder: Die Mobilität ist ein wesentlicher Faktor für den Kanton Luzern. Mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nimmt auch die Mobilität zu. Um die bestehende Infrastruktur zu erhalten, zu erneuern und bei Bedarf auszubauen, braucht es Investitionen. Grundlage dafür ist aktuell das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Weitere Massnahmen stammen aus dem neuen Velokonzept, der Busbeschleunigungsstudie sowie den regionalen Planungen. Um das Programm Gesamtmobilität sicherzustellen, braucht es die nötigen Anpassungen. Mit dem neuen Verteilschlüssel der zweckgebundenen Mittel der Verkehrssteuern und der LSVA kann dies umgesetzt werden. Neu mit 90 statt 65 Prozent für die Strassenaufwendungen und mit 10 statt 35 Prozent für die öV-Aufwendungen. Das neue Planungsinstrument ersetzt frühere Einzelprogramme und soll ab 2027 als Programm Gesamtmobilität gelten. Wir begrüssen diese Anpassungen und danken allen Dienststellen für das Ausarbeiten der Vorlage. Sie schafft Planungssicherheit und stärkt einen erreichbaren, sicheren und wirtschaftlich attraktiven Kanton Luzern. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr einstimmig zu. Den Antrag des Regierungsrates lehnen wir ab.

Für die SP-Fraktion spricht Sarah Bühler-Häfliger.

Sarah Bühler-Häfliger: Die vorliegende Botschaft zeigt eines sehr deutlich: Unser Mobilitätssystem steht vor grossen finanziellen Herausforderungen. Sowohl bei der strassengebundenen Mobilität als auch beim öV steigen die Ausgaben. Gleichzeitig stehen wichtige Investitionen an – zum Beispiel für die Agglomerationsprogramme, das Velokonzept, für Strassensanierungen, für die behindertengerechte Infrastruktur und die Weiterentwicklung des öV. Hinzu kommen nationale Vorgaben oder Verlagerungen der Finanzierung. Die SP-Fraktion anerkennt diesen Finanzierungsbedarf. Wir begrüssen insbesondere, dass die Vorlage die notwendigen Mittel für diese Aufgaben transparent ausweist und dass im bisherigen Aufgabenbereich Strassen künftig auch Veloinfrastruktur, Busbevorzugung, Fussverkehr und behindertengerechte Infrastruktur integriert werden. Die vorgesehene Umbenennung des Aufgabenbereichs in «strassengebundene Mobilität» trägt dieser Entwicklung Rechnung. Positiv beurteilen wir den vorgeschlagenen Umgang mit Grossprojekten. Projekte mit Kosten von über 80 Millionen Franken sollen künftig bereits auf Stufe Vorprojekt zur Volksabstimmung kommen. Damit können Ressourcen in der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) gezielter eingesetzt und aufwendige Projektierungen von Vorhaben, die politisch noch nicht abgesichert sind, vermieden werden. Die entsprechende Anpassung im Strassengesetz begrüssen wir. Unser zentrales Anliegen betrifft die künftige Finanzierung des öV. Die Vorlage sieht vor, den Anteil der zweckgebundenen Mittel zugunsten der strassengebundenen Mobilität von heute 65 auf 90 Prozent zu erhöhen. Beim öV verbleiben damit 10 Prozent der gebundenen Mittel. Die wegfallenden Mittel sollen vollständig durch allgemeine Staatsmittel kompensiert werden. Die SP hatte diese Verschiebung bereits in der Vernehmlassung kritisch beurteilt und für eine Beibehaltung des bisherigen Verteilers plädiert. Denn mit der vorgeschlagenen Lösung wird der Aufgabenbereich öV deutlich stärker von den jährlichen Budgetentscheiden des

Kantonsrates abhängig. Der Anteil der allgemeinen Staatsmittel an der öV-Finanzierung steigt damit von heute rund 40 auf rund 80 Prozent. Wir anerkennen, dass der Regierungsrat diese vollständige Kompensation in der Botschaft mehrfach zusichert. Wir bezweifeln aber, ob das langfristig ausreicht. Gerade wenn die Kantonsfinanzen unter Druck geraten, besteht aus unserer Sicht die Gefahr, dass der öV in Konkurrenz zu anderen wichtigen Staatsaufgaben gerät. Die Erfahrung zeigt: Was nicht verbindlich abgesichert ist, kann in Sparrunden unter Druck geraten. Deshalb ist für uns wichtig, dass die Reduktion der zweckgebundenen Mittel im Aufgabenbereich öV tatsächlich und dauerhaft kompensiert wird. Und dafür müssen von diesem Parlament im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) dann auch tatsächlich die Mittel gesprochen werden. Zentral ist für uns aber die Stärkung des Eigenkapitals des VVL. Wir wollen einen leistungsfähigen und zuverlässigen öV, bei dem auch mal ein Angebotsausbau möglich ist. Darum brauchen wir die Möglichkeit, das Eigenkapital des VVL durch ausserordentliche Einlagen zu stärken – ich betone dabei die Kann-Formulierung – auch ohne die Beteiligung der Gemeinden. Diesen Kompromiss haben wir, mit jahrelanger Vorgeschichte in der VBK und in fairen und sachlich fundierten Verhandlungen, mit grosser Einheit beschlossen. Den Versuch der Regierung, mit einem Antrag diesen Kompromiss jetzt wieder zu kippen, lehnen wir deshalb entschlossen ab. Wir stehen weiterhin zum wohlvorbereiteten, sachlich fundierten Vorschlag der VBK und stimmen allen drei Änderungen und Anträgen der VBK zu. Zusammengefasst sagen wir: Die SP-Fraktion anerkennt den ausgewiesenen zusätzlichen Finanzierungsbedarf und begrüsst wesentliche Elemente der Vorlage. Insbesondere die frühzeitige politische Abstimmung von Grossprojekten sowie die Integration von Velo-, Fuss-, Bus- und behindertengerechter Infrastruktur beurteilen wir positiv. Wir bleiben aber bei unserer zentralen Forderung: Die Verschiebung der zweckgebundenen Mittel darf nicht dazu führen, dass die Finanzierung des öV künftig zum Spielball der jährlichen AFP-Verhandlungen wird. Dies wurde ja von Ihnen auch verneint in der Vergangenheit, deshalb wurden die Mobilitätskosten von den Budgetdeckelungen im AFP im letzten Winter ausgenommen. In Anerkennung an dieses Versprechen und in klarer Anerkennung des steigenden Mittelbedarfs für die strassengebundene Mobilität und den öV wird die SP auf diese Vorlage eintreten und ihr auch zustimmen, sofern der zentrale Absatz zur Stärkung des Eigenkapitals des VVL in der Vorlage verbleibt.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Auch die Grüne Fraktion sieht den Bedarf der heutigen Mobilität im Kanton Luzern ganz deutlich. Es braucht mehr Mittel, auch weil aus grüner Perspektive sehr wichtige Projekte anstehen. Es geht dabei um die Vervollständigung und um die Attraktivierung unserer Veloinfrastruktur und um behindertengerechte öV-Haltestellen. Man könnte sich zudem fragen, ob man beim Fussverkehr bessere Arbeit und Koordination leisten könnte. Das ist eine Diskussion, die sicher auch beim Programm Gesamtmobilität noch geführt wird. Es ist klar, dass wir vor grossen Herausforderungen und wichtigen Projekten stehen, die eine zukunftsfähige integrierte Mobilität betreffen. Daher ist es gut, wenn wir heute über ein Instrument sprechen, das dem strassengebundenen Verkehr mehr Mittel verschafft. Man muss aber zur Geschichte dieses Geschäfts sagen, dass wir uns ursprünglich kritisch zum Vorschlag des Regierungsrates geäussert haben, der den Teiler für den strassengebundenen Verkehr von 65 auf 90 Prozent erhöht. Wir sind der Meinung, dass bessere Lösungen auf dem Tisch gelegen hätten, die juristisch möglich gewesen wären. Es erhöht insbesondere auch die Unsicherheit rund um die Finanzierung des öV, denn wir haben die Befürchtung, dass es dem Kanton finanziell nicht mehr so gut geht, haben wir eine höhere Exponierung bei den Finanzen für das öV-Angebot. Das könnte tatsächlich dazu führen, dass der öV zum Spielball wird. Diesbezüglich haben wir ein gewisses kritisches Befinden. Die jetzt vorliegende Lösung, nämlich die Erhöhung der Staatsmittel für die Mobilität ohne Teileranpassung, hätten wir deutlich bevorzugt. Die Finanzkontrolle hat aufgezeigt, dass es finanzrechtlich möglich wäre, dass die Gelder nicht verfallen, sollten sie in ein nächstes Jahr übertragen werden. Der Mobilitätsbereich hätte so zukünftig zusätzlich zu den gebundenen Anteilen Fehlbeträge mit allgemeinen Mitteln kompensieren können. Das Ganze hätte analog

zu § 16 Förderbeiträge des Luzerner Innovationsbeitrags ausgestaltet werden können. Auch die Erfahrung mit dem Klimafonds zeigt: Nur weil eine Variante der Exekutive politisch nicht gewollt ist, heisst das nicht, dass sich das Parlament davon abschrecken lassen muss. Der langwierige politische Prozess, gerade im Klimafonds beispielsweise, zeigt, dass sich ein langer Atem des Parlaments in Anbetracht des kommenden AFP lohnt. Daher ist es für uns ganz wichtig, dass wir dem Antrag, den die VBK mit einem sehr grossen Mehr angenommen hat, jetzt zustimmen und den Antrag des Regierungsrates ablehnen. Das gibt dem öV zusätzlichen Spielraum und dieser ist wohl sehr wichtig, um das Angebot zu attraktivieren. Das gilt auch für die Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern mit dem Umstieg hin zu ein klimaschonenderen, aber auch platzeffizienteren Mobilitätsinstrumenten, wie beispielsweise der Bus. Dieser Umstieg kann unter anderem auch mit einem besseren öV-Angebot attraktiver gemacht werden. Hier ist die einmalige Einlage ein zusätzliches Mittel, das aus unserer Beurteilung wohl auch etwas einfacher ist, weil es mit den Gemeinden einen kritischen Player weniger hat, der mitziehen muss. In der Zusammenfassung der Vernehmlassungsantwort zu diesem Geschäft ist auch zu lesen, dass die Lösung des Regierungsrates nur von knapp mehr als der Hälfte der Teilnehmenden gestützt wird. Im Anschluss wird aber sehr konkret und aufschlussreich argumentiert, warum der Regierungsrat an dieser Lösung, wie sie jetzt steht, festhält. Die Vorlage wurde über mehrere Jahre diskutiert und erarbeitet. Auch die vorliegenden Einwände und Befürchtungen zu dieser Lösung wurden ernst genommen. Man hat auch Lösungsfindungen eingearbeitet. Ich denke, dass das eine sehr wichtige Form der Zusammenarbeit ist, die bei anderen anstehenden Geschäften als Vorbild dienen kann. Dafür wollen wir uns im Namen der Grünen Fraktion bei der Regierung und bei den Kolleginnen und Kollegen dieser Kommission durchaus bedanken. Einzelne Abwägungen und Gewichtungen würden wir Grünen am Schluss vielleicht anders fällen. Die grundlegenden Zweifel an diesem Vorgehen kommen mit den Sicherheiten, die eingebaut wurden, insbesondere für den öV. Man konnte die Einwände ein wenig reduzieren, auch mit dem Antrag, der von der VBK angenommen wurde. Ich denke, man sollte anerkennen, dass wir nun einen grössten gemeinsamen Nenner gefunden haben. Wichtig ist an dieser Stelle zu sagen, dass das für uns die folgenden Bedingungen für zusätzliche Investitionen in strassengebundene Projekte gelten: Die Investitionen in die Mobilitätsinfrastruktur müssen klar an der Strategie Zumolu und unseren Mobilitätsgrundsätzen ausgerichtet sein. Dazu haben wir die 4V-Strategie, die fachlich aber standhalten muss. Das ist uns sehr wichtig, insbesondere auch bei anstehenden Grossprojekten wie etwa Umfahrungsstrassen. Aus unserer Sicht können diese fachlich nicht immer standhalten. So wurden wichtige Busbeschleunigungen und Investitionen in das Velowegnetz nicht genügend berücksichtigt. Diesbezüglich haben wir einige Fragezeichen und äussern uns bei der entsprechenden Debatte zum Programm Gesamtmobilität. Für die Umsetzung des Veloweggesetzes 2024 müssen im Programm Gesamtmobilität 2027–2030 aus unserer Sicht deutlich mehr Mittel eingesetzt werden. Einerseits muss die konkrete Planung für je einen Strassenabschnitt finanziert werden und andererseits gibt es auch Projekte für die Velovorzugsrouten oder für die Velohauptrouten auf Kantonsstrassen, die bereits ab 2027 realisiert werden könnten. Ganz grundsätzlich unterstützen wir die Anpassung der Finanzierungsstruktur und begrüssen, dass mehr Mittel für wichtige Projekte für strassengebundene Investitionen zur Verfügung stehen. Auch wenn wir andere Lösungen und insbesondere eine zielgerichtete Einsetzung der Mittel im Programm Gesamtmobilität fordern, stehen wir trotzdem zu diesem Kompromiss. Wir treten auf die Vorlage ein und stimmen ihr zu.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Nachdem diverse Finanzierungslösungen durch die Verwaltung geprüft und die Lösungsansätze mehrfach mit der VBK gespiegelt wurden und eine breite Vernehmlassung stattfand, liegt mit dieser Vorlage zur künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur ein aus unserer Sicht ausgeglichenes Paket vor. Dieses hat durch die Kommissionsanträge den letzten Feinschliff erhalten. Wir sehen den hohen Mittelbedarf für die Anpassung der Strasseninfrastruktur, um den Rückstand aus der Vergangenheit aufzuholen, die Verkehrswende zu schaffen und den Kanton fit für das erwartete

Bevölkerungswachstum zu machen. Wir danken allen Beteiligten für die Abklärungen und das verständliche Aufführen von verschiedensten Finanzierungsmöglichkeiten. Wir erachten die Anpassung des Teilers von 65/35 auf neu 90/10 als kurz- und mittelfristig sinnvoll. Der Umstand, dass die effektiv anfallenden Kosten im Bereich Strasseninfrastruktur aufgrund des Projektgeschäfts pro Jahr stark schwanken, während die Kosten im Bereich öV mehrheitlich periodisch sind, rechtfertigt die Verschiebung von zweckgebundenen Mitteln zum Bereich Strasseninfrastruktur. Wir erwarten jedoch, dass der grosse Konsens für die Wichtigkeit des öV auch in den AFP-Diskussionen erhalten bleibt. Um den öV zusätzlich zu stärken, unterstützen wir die Variante der VBK, die es bei nachgewiesenem Bedarf ermöglicht, dass der Kanton Einmalzahlungen an den VVL vornimmt, ohne dass die Gemeinden aufgrund des sonst gültigen 50/50-Teilers belastet werden. Somit lehnen wir den entsprechenden Antrag des Regierungsrates ab. Da die Investitionen in die Strasseninfrastruktur gemäss heutiger Planung langfristig wieder abnehmen, erwarten wir, dass eine erneute Änderung der Verteilung der zweckgebundenen Mittel nach sechs bis acht Jahren, wenn der Investitionspeak vorbei ist, geprüft wird. Wir begrüssen, dass der Vorweganteil für das Strassenverkehrsamt nach der Vernehmlassung von den geplanten 2 auf 1,5 Prozent angepasst und durch die VBK auf 1 bis 1,5 Prozent flexibilisiert wurde. Es ist wichtig, dass hier mögliche Effizienzgewinne durch die Digitalisierung ausgeschöpft werden, sodass die Kosten pro Steuerfall in Zukunft wieder sinken. Abschliessend betrachten wir die vorliegende Gesetzesfassung als ausgewogen und treten somit auf die Vorlage ein und stimmen ihr zu.

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

Fabian Peter: Natürlich hat auch uns die Einstimmigkeit bei der Schlussabstimmung der Kommission sehr gefreut. Es ist ein längerer Weg, den wir hier hinter uns haben. Deshalb ist es umso erfreulicher, dass wir eine grosse Zustimmung spüren. Die Bevölkerung des Kantons Luzern wächst und das Mobilitätsverhalten der Menschen nimmt stetig zu. Immer mehr Menschen und Unternehmen sind in unserem Kanton unterwegs. Unserer Wirtschaft geht es grösstenteils gut. Der Standort ist attraktiv und soll attraktiv bleiben. Dies alles führt dazu, dass unsere Verkehrsinfrastruktur oder die strassengebundene Mobilitätsinfrastruktur stärker in Anspruch genommen wird und entsprechend diesen Bedürfnissen standhalten soll. Damit der Kanton Luzern als Wohnort wie auch als Wirtschaftsstandort attraktiv bleibt, müssen wir laufend in unsere Infrastruktur investieren. Die Strasse, die nicht nur vom MIV und vom Wirtschafts- und Güterverkehr, sondern auch vom öV, den Velos und von Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt wird, muss diesen Bedürfnissen standhalten. Die zweckgebundenen Mittel der Strassenfinanzierung reichen bereits heute nicht mehr aus. Bis zum Jahr 2031 prognostizieren wir eine Finanzierungslücke von rund 90 Millionen Franken. Mit dieser angepassten Strassenfinanzierung, die in der Botschaft nun vorliegt, wollen wir sicherstellen, dass unsere Infrastruktur erhalten bleibt und die Mobilität gezielt ausgebaut werden kann. Ziel ist es, die Strassenfinanzierung zu stärken, denn die Strasse wird von fast allen, ausser der Bahn, genutzt, also von all den verschiedenen Verkehrsträgern. Mit dem neuen Verteilschlüssel können Schwankungen zudem besser ausgeglichen werden, vor allem wenn das Niveau nun steigt. Neu sollen also 90 Prozent der zweckgebundenen Mittel in die strassengebundene Mobilitätsinfrastruktur fliessen und rund 10 Prozent in den öV. Bereits heute wird ein namhafter Teil der Strasseninfrastruktur und des öV-Angebots mit allgemeinen Staatsmitteln finanziert. Die Lücke beim öV soll in Zukunft mit allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden. Und ja, auch die Regierung will auch in Zukunft einen attraktiven öV. Das gilt auch für die Gemeinden. Sie entnehmen dem von der Regierung verabschiedeten AFP zuhanden ihres Rates, dass beim öV auch in den nächsten Jahren weitere leichte Erhöhungen angezeigt sind und die Regierung auch hier bereit ist, weiter zu investieren. Weiter sollen Grossprojekte mit Kosten von über 80 Millionen Franken und aus dem allgemeinen Staatshaushalt finanziert früh zur Abstimmung kommen, sodass früh Planungssicherheit herrscht. Sie sollen dadurch nicht die anderen zweckgebundenen Mittel blockieren. Der neue Verteilschlüssel bringt eine klare Struktur und eine bessere Planbarkeit mit sich. Vor allem aber schafft diese Gesetzesänderung die Möglichkeit, die

verschiedenen gerechtfertigten Bedürfnisse für die strassengebundene Mobilität – MIV, Fuss- und Veloverkehr, behindertengerechte Umsetzung, Wirtschafts- und Güterverkehr, aber auch Umweltauflagen wie die Strassenabwasserbehandlungsanlagen usw. – zu gestalten respektive auch umzusetzen. Es ermöglicht auch die Umsetzung der Agglomerationsprojekte, bei denen die Bundesbeiträge zeitlich befristet sind. Wir müssen diese bis zu einer gewissen Frist umgesetzt haben, sonst verlieren wir die Bundesbeiträge. Gleichzeitig wollen wir die Landschaft nicht vernachlässigen, sondern haben ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Investitionen in der Stadt, der Agglomeration und auf der Landschaft und somit gute Infrastrukturen für alle Mobilitätsteilnehmenden. Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten. Ich werde mich später zum Antrag äussern.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Regierungsrat zu § 25 Abs. 2 (neu) Gesetz über den öffentlichen Verkehr: Ablehnung des Antrags der VBK.

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

Fabian Peter: Die Regierung beantragt diese Streichung, auch wenn wir um den Kompromiss in der Kommission wissen. Es geht uns vor allem um die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Wir verstehen das Anliegen nach einer Stärkung des Eigenkapitals, das ist nachvollziehbar. Aber es geht darum, dass die öV-Finanzierung eine Verbundaufgabe 50/50 zwischen dem Kanton und den Gemeinden ist. Deshalb sind wir der Meinung, dass eine allfällige Einlage ins Eigenkapital so erfolgen müsste. In diesem Sinn lehnen wir den Antrag der VBK ab. Ich bitte Sie, dem Antrag des Regierungsrates zu folgen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Der Antrag der VBK hat sich aus einem anderen Antrag der Kommission ergeben. Wir haben lange über die korrekte Formulierung diskutiert, auch zusammen mit dem Kommissionssekretär und der Verwaltung. Es handelt sich um eine Kann-Formulierung. Es ist uns bewusst, dass es sich um eine Verbundaufgabe handelt. Wir übersteuern ja nicht die Verbundaufgabe, sondern es ist lediglich eine Möglichkeit, etwas abzusichern, falls plötzlich Bedarf dazu besteht. Ich bitte Sie, den Antrag der Regierung abzulehnen und der VBK zu folgen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 88 zu 26 Stimmen ab.

In der Gesamtabstimmung stimmt der Rat dem Gesetz über die Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (Mantelerlass), wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 113 zu 1 Stimme zu.