



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 21. März 2022  
Kantonsratspräsident Bossart Rolf

### **M 627 Motion Kurer Gabriela und Mit. über die Anpassung der Verteilung der Einnahmen aus der Verkehrssteuer und den LSV-Abgaben / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i. V. mit Justiz- und Sicherheitsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt teilweise Erheblicherklärung als Postulat. Gabriela Kurer ist nicht mehr im Rat vertreten. Die Motion wurde von Monique Frey übernommen.

Monique Frey hält an der Motion fest.

Ursula Berset beantragt Erheblicherklärung als Postulat.

Sabine Wermelinger und Armin Hartmann beantragen Ablehnung.

Ursula Berset: Gabriela Kurer verlangt in ihrer Motion eine neue Aufteilung der Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Die GLP-Fraktion unterstützt dieses Anliegen. Der Klimabericht zeigt es auf: Der Verkehr ist in der Schweiz für 40 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verantwortlich. Der Verkehr verursacht damit heute hohe externe Kosten, die von der Allgemeinheit bezahlt werden müssen. Diese Kosten können in einen direkten Bezug zu den Kosten für die Klimaadaptation gesetzt werden. Deshalb ist es für uns nur folgerichtig, dass sich der Verkehr an den Klimakosten beteiligt und ein Drittel der Verkehrsabgaben in den Klimafonds fliesst. Es ist uns bewusst, dass damit die Mittel für die Kantonsstrassen deutlich reduziert werden. Die Folge ist, dass entweder weniger Strassen gebaut oder die Strassen weniger gut unterhalten werden, oder aber es müssen die Verkehrsabgaben erhöht werden, wenn man weiterhin gleich viel Geld für die Strassen zur Verfügung haben will. Fakt ist, der Verkehr profitiert heute von sehr guten Bedingungen zu einem viel zu tiefen Preis, eben gerade weil heute die externen Kosten von der Allgemeinheit finanziert werden. Wir sind aber nicht einverstanden mit der Forderung von Gabriela Kurer in der Begründung der Motion, dass mit der Ökologisierung der Verkehrssteuer grundsätzlich bedeutend höhere Einnahmen erzielt werden müssen. Aus diesem Grund beantragen wir, diese Motion als Postulat erheblich zu erklären.

Monique Frey: Mit der von verschiedenen Vorstössen geforderten Ökologisierung der Verkehrssteuer müssen bedeutend höhere Einnahmen erzielt werden. Nur so kann die Verkehrssteuer als Lenkungssteuer dienen und können die im Klimabericht angestrebten Ziele im Bereich Mobilität erreicht werden. Das sind das Vermeiden von unnötigem Verkehr, die Verlagerung von Verkehr auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel und damit die Veränderung des Modalsplits zugunsten des öV, Velo- und Fussverkehrs sowie die Verbesserung des Verkehrs, also die bestehenden Verkehrsmittel ökologischer zu machen. Mit der Umsetzung dieser Forderungen stünden dem Kanton mehr finanzielle Mittel zur Verfügung. Wir wollen natürlich nicht, dass dieses Geld vollumfänglich in den Strassenbau fliesst. Es müssen die externen Kosten finanziert werden, welche durch den motorisierten

Verkehr entstehen. Wir wissen, dass dies nochmals so viel ist wie die direkten Kosten. Das sind Gesundheitskosten durch Abgase und Lärm, das Zerschneiden der Landschaft und damit die Schädigung der Biodiversität, die Verunreinigung von Gebäudefassaden und eben auch Klimaschäden, Ernteausfälle und Waldschäden. Es braucht deshalb eine gesetzliche Änderung der Verteilung der Verkehrssteuer und der LSVA. Mit der vorgeschlagenen Neuverteilung – ein Drittel gemäss Strassengesetz, ein Drittel gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr sowie ein Drittel in den neu zu schaffenden Klimafonds gemäss Motion von Korintha Bärtsch – würde der öV klar gefördert, und es würden Mittel für den Klimafonds zur Verfügung gestellt, die in neue Innovationen fliessen können. Laut der Stellungnahme des Regierungsrates wäre eine Neuregelung der zweckgebundenen Mittelverwendung grundsätzlich möglich. Eine Verwendung von Strassenmitteln für Massnahmen zur Klimaanpassung, insbesondere die Behebung von auf den Verkehr zurückzuführenden Umweltschäden, sowie Massnahmen zum Schutz des Klimas im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr würden auch dem Verursacherprinzip entsprechen. Genau mit dieser Beurteilung des Regierungsrates sollte es klar sein, dass diese Motion erheblich zu erklären ist und nicht nur teilweise als Postulat. Das heisst auch, dass mit der Verkehrssteuer höhere Einnahmen zu generieren sind. Auf jeden Fall müssen diese verschiedenen Motionen als System angesehen und in die Ausarbeitung der ökologischen Verkehrssteuer einbezogen werden. Wir halten an der Motion fest.

Sabine Wermelinger: Die Begründung zur radikalen Motion wird der Sachlage leider gerecht, weshalb ich die Ablehnung beantrage. Die Motion bezieht sich auf eine 2018 vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) publizierte Studie, die eigentlich bereits überholt ist, insbesondere mit Blick auf die LSVA. Erst seit 2013 sind Euro-6-Fahrzeuge auf dem Markt. 2020 waren bereits 74 Prozent der Nutzfahrzeuge in dieser saubersten Emissionsklasse unterwegs. Vom Euro-5- zum Euro-6-Motor hat damals ein abgastechnischer Quantensprung zugunsten der Umwelt stattgefunden. Der Fahrleistungsanteil der älteren Euroklassen 1 bis 4 ist zwischen 2010 und 2020 auf unter 5 Prozent gesunken. 2021 wurden die LSVA-Ansätze des Bundes noch einmal massiv verschärft. Transportunternehmen können es sich gar nicht mehr leisten, mit einer Dreckschleuder unterwegs zu sein. In einigen Sparten sind auch Pilotprojekte mit Elektro- und Wasserstofffahrzeugen in der Entwicklung. Eine Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer ist bekanntlich in Planung. Die gesamte Automobilindustrie befindet sich in einem grossen Umbruch und richtet sich für eine elektrische Zukunft ein. Beiträge der Mineralölsteuer werden früher oder später wegbrechen. Luzern hat laut aktuellen Zahlen immerhin rund 12 Millionen Franken davon für den Strassenbau eingesetzt. Je 65 Prozent der Strassenverkehrsabgaben und der LSVA-Gelder oder 70 beziehungsweise 12 Millionen Franken setzt Luzern für den Strassenbau ein. Die restlichen 35 Prozent gehen jeweils an den öV. Strassen sind die Lebensadern für unsere Wirtschaft und unsere Gesellschaft. Der Strassenverkehr verursacht nicht nur Kosten, sondern bringt auch Nutzen. Nebst der Quersubventionierung des öV werden mit diesen Geldern unter anderem auch Radstreifen, Fuss- und Radwege, Haltebuchten für den öV und Busspuren finanziert. Kantonsweit ist auch der öV zu 60 Prozent auf der Strasse unterwegs. Mit schlechteren Strassen kann er nicht wie in der Motion suggeriert gefördert werden. Radwege sollen künftig unabhängig von Strassenprojekten mit mehr Tempo ausgebaut werden. Das entspricht einem Bedürfnis und sorgt für mehr Sicherheit und für noch mehr klimafreundliche Mobilität. Radwege haben ein Preisschild. Wollen die Velofahrenden dann dafür aufkommen? Im absurdesten Fall müssten Beträge wieder für die Radwegfinanzierung eingesetzt werden, weil die zweckgebundenen Mittel nicht mehr für alles ausreichen. Die Motion greift in verschiedene politische Vorgänge ein, ignoriert die enormen technischen Fortschritte zugunsten des Klimaschutzes und den Nutzen des Strassenverkehrs und unterscheidet zudem auch nicht zwischen dem Wirtschafts- und dem Privatverkehr. Die Ablehnung der Motion wird von der FDP-Fraktion grossmehrheitlich unterstützt.

Armin Hartmann: Die Differenzen der Fraktionen sind nicht in allen Geschäften, die wir heute diskutiert haben, so gross, wie sie manchmal den Anschein erwecken. Bei diesem Geschäft haben wir jedoch sehr grosse Differenzen. Bekannt ist, dass die SVP eine

Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ganz klar ablehnt. Abstimmungen in der ganzen Schweiz zeigen, dass das Volk das nicht will. Die SVP lehnt auch den Klimafonds ab. Er ist ein finanzpolitischer Sündenfall, er ist nicht konsistent mit unserem Grundsatz nach IPSAS, und er bevorzugt gewisse staatliche Leistungen. Wir lehnen aber auch ganz klar eine Neuverteilung der Mittel wie im Vorstoss gefordert ab. Die Verkehrssteuer ist eine Infrastrukturabgabe, und das soll sie auch bleiben. Wir wollen heute und in Zukunft ein gut ausgebautes Strassennetz, und dafür brauchen wir die entsprechenden Mittel. Wie Sabine Wermelinger vorher richtig gesagt hat, braucht auch der öV diese Strassen. Schlechte Strassen bedeuten einen schlechten öV, deshalb ist dies ein schlechter Vorstoss, den wir ablehnen.

Andy Schneider: Die Regierungsrat möchte den Ansatz der Neuverteilung in die Überlegungen der Ausgestaltung des Klimafonds einbeziehen. Der Entzug von zwei Dritteln der Einnahmen aus der Verkehrssteuer erachtet der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt als nicht zielführend. Wir sind aber der Ansicht, dass diese Neuregelung der zweckgebundenen Mittelverwendung grundsätzlich notwendig ist. Eine Verwendung der Strassenmittel für Massnahmen zur Klimaanpassung sind angezeigt, insbesondere für die Behebung von auf den Verkehr zurückzuführenden Umweltschäden. Die Massnahmen zum Schutz des Klimas entsprechen auch dem Verursacherprinzip. Aus diesem Grund unterstützt die SP die Erheblicherklärung der Motion.

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

Fabian Peter: Die Motion betrifft verschiedene Motionen, die Ihr Rat bereits erheblich erklärt hat. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Justiz- und Sicherheitsdepartementes hat im April 2021 mit den entsprechenden Arbeiten für eine Anpassung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts begonnen. Wir gehen davon aus, dass wir den Entwurf im Sommer 2022 in eine breite Vernehmlassung geben können. Gemäss Planungsbericht Klima und Energie wollen wir den Ertrag bei einer Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer langfristig sichern. Wir rechnen aber nicht mit höheren Einnahmen. Ihr Rat hat uns mit drei Motionen den Auftrag erteilt, die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Klimafonds zu schaffen. Finanzierungsquellen für diesen Fonds sind aber noch nicht definiert. Bei der Erarbeitung dieser Grundlagen für den Klimafonds sind wir bereit, die Verkehrssteuer und die LSVA als Finanzierungsquellen zu prüfen. Die Verwendung dieser Gelder für Klimaschutzmassnahmen ist grundsätzlich rechtlich möglich. Die Reduktion der zweckgebundenen Mittel für die Strasse auf einen Drittel – wie in der Motion gefordert – geht uns aber entschieden zu weit. In jedem Fall möchten wir einer umfassenden Auslegeordnung in dieser Thematik nicht vorgreifen. Deshalb sind wir bereit, die Motion als Postulat teilweise erheblich zu erklären.

In einer ersten Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung als Postulat der Erheblicherklärung als Motion mit 79 zu 30 Stimmen vor. In einer zweiten Eventualabstimmung zieht der Rat die teilweise Erheblicherklärung als Postulat der Erheblicherklärung als Postulat mit 69 zu 42 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat die Motion mit 73 zu 37 Stimmen als Postulat teilweise erheblich.