

Luzern, 3. Juli 2026

STELLUNGNAHME ZU MOTION**M 546**

Nummer: M 546
Eröffnet: 15.09.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 03.07.2026 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 905

Motion Steiner Bernhard und Mit. über eine faire und verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern

Der Finanzbedarf für die Strasseninfrastruktur und den öffentlichen Verkehr (öV) nimmt künftig weiter zu. Die grössten Aufwendungen in der Mobilität sind die Bereitstellung der Strasseninfrastruktur, die dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Wirtschaftsverkehr, dem öV, den Velofahrenden sowie den Fussgängerinnen und Fussgänger dient; dazu kommen im Weiteren die Aufwendungen für das Angebot im öV. Die Ausgaben im Aufgabenbereich Strassen übersteigen heute die verfügbaren zweckgebundenen Einnahmen, das gilt auch bei den Aufwendungen für das Angebot des öV. In beiden Aufgabenbereichen ist mit weiter steigenden Ausgaben zu rechnen. Um die in den kommenden Jahren zunehmende Finanzierungslücke zu schliessen, sind – wie das im Aufgabenbereich öV schon bisher der Fall war – erhebliche zusätzliche allgemeine Staatsmittel erforderlich, um die erforderlichen infrastrukturellen und angebotsseitigen Massnahmen realisieren zu können. Insofern teilt unser Rat das Grundanliegen in der Motion, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine langfristig stabile und faire Basis zu stellen.

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 Massnahmen zur Busbevorzugung (Busbeschleunigung) sowie die Umsetzung des Velokonzepts. Zur langfristigen Sicherstellung und Stabilisierung des steigenden Mittelbedarfs wurden durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement 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 Velofahrer zeigten sich aufgrund rechtlicher Hürden, fehlender Angemessenheit, administrativer Komplexität oder bereits bestehender Regelungen als ungeeignet.

Die seitens der Motionären explizit geforderten Prüfung einer Mitfinanzierung der Velofahrenden wurde mit dem [Postulat P 206](#) von Markus Bucher über die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Velofahrenden an den Infrastrukturkosten des Radroutenkonzeptes in der Septembersession 2024 behandelt und durch Ihren Rat abgelehnt. Auf Stufe Bund wurde zudem die in eine ähnliche Richtung zielende Motion von Benjamin Giezendanner zur Kosten-selbstbeteiligung im Veloverkehr nach der vom Bundesrat beantragten Ablehnung der Motion zurückgezogen. Der Bundesrat hatte die Ablehnung unter anderem damit begründet, dass die zentrale Erhebung und anschliessende Verteilung von Abgaben für den Veloverkehr an die jeweiligen Strasseneigentümer zu einem unverhältnismässigen hohen Verwaltungsaufwand führen. Zudem dient die Verlagerung auf das Velo und auf den öV der Entlastung der Strasse, wovon letztlich auch der MIV und der Wirtschaftsverkehr profitiert.

Im Zusammenhang mit Erhöhungen von öV-Tarifen im Sinne einer verursachergerechten Finanzierung lässt sich festhalten, dass es im Interesse des Kantons liegt, dass die Preise im öV attraktiv bleiben. Gleichwohl steht einer massvollen und nachvollziehbaren Erhöhung der öV-Tarife aus Sicht unseres Rates nichts entgegen. Entscheidend ist, dass Preis, Angebotsqualität, Zuverlässigkeit und Nutzerfinanzierung in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons sind jedoch beschränkt – dies wird auch bei der seitens des Tarifverbund Passepartout angedachten Tarif-Erhöhung für das nächste Fahrplanjahr der Fall sein. Die Tarife des Nationalen Direkten Verkehrs werden von der öV-Branche (Alliance SwissPass, ein Zusammenschluss von 250 Transportunternehmen und 20 Verbänden) festgelegt. Auf diese Entscheide hat unser Rat keinen Einfluss. Im Tarifverbund Passepartout kann sich der Kanton Luzern über den Verkehrsverbund Luzern VVL einbringen. Dabei sind aber auch die Interessen der weiteren Besteller, insbesondere der Kantone Obwalden und Nidwalden sowie des Bundes, und der beteiligten Transportunternehmen zu berücksichtigen.

Um den steigenden Mittelbedarf langfristig zu sichern und mit Blick auf die schwankenden Auswendungen im Bereich der Infrastruktur auch stabilisieren zu können, ist gemäss [Botschaft B 102 vom 19. Mai 2026](#) über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs eine Kombination aus einer Anpassung des Teilers zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe einerseits und einer Erhöhung der Voranschlagskredite durch die Bereitstellung weiterer Beiträge aus den allgemeinen Staatsmitteln für die Finanzierung des Aufgabenbereichs öV sowie von Strasseninfrastrukturvorhaben – namentlich von Grossprojekten (z.B. Umfahrungen) – andererseits vorzusehen.

Mit einem Verteilschlüssel von 90 Prozent der Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugunsten des Aufgabenbereichs Strassen können die Einnahmen in diesem Bereich 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. Denn gemäss dem [kantonalen Strassengesetz \(StrG\)](#) gelten insbesondere die Fahrbahnen sowie Fuss- und Velowege, sofern diese in einem funktionalen Zusammenhang mit einer Strasse stehen, als Bestandteile der Strasse. Ebenfalls dazu zählen spezifische Anlagen für den öV, wie etwa Busspuren und Haltestellen. Ein Grossteil der geplanten Veloweginvestitionen und Busbeschleunigungen findet auf oder an Kantonsstrassen statt. Durch die Erhöhung des Strassenanteils

an den Verkehrssteuern und der LSVA auf 90 Prozent werden diese Projekte weiterhin durch jene Mittel finanziert, die dem Aufgabenbereich Strasse zugeordnet sind.

Im Bereich des öV wird bereits heute ein erheblicher Anteil der Ausgaben über allgemeine Staatsmittel finanziert. Mit dem angepassten Verteilschlüssel von 35 auf 10 Prozent reduziert sich dieser zulasten der allgemeinen Staatsmittel, jedoch in einem Mass, welches unser Rat als vertretbar erachtet.

Unser Rat anerkennt das Anliegen einer möglichst nutzergerechten und verursacherorientierten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig kommt er zum Schluss, dass zusätzliche nutzerbezogene Abgaben – etwa für Velofahrende, Pendelnde oder über höhere öV-Tarife – entweder rechtlich problematisch, administrativ unverhältnismässig oder politisch wenig zweckmässig wären. Im Weiteren würde eine zusätzliche, separate Bepreisung des Verkehrs oder eine drastische Erhöhung der öV-Tarife demgegenüber die angestrebte Entlastungswirkung der Strasse durch Verlagerung gefährden. Deshalb soll die Finanzierung der Strasseninfrastruktur – mit Ausnahme der Grossprojekte über 80 Mio. Franken – weiterhin in erster Linie über die zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA erfolgen. Die Ihnen vorgelegte Botschaft B 102 begegnet damit dem Kernanliegen der Motionäre mit einer Erhöhung des Anteils auf 90 Prozent unmittelbar. Damit fliessen die Verkehrssteuern der LSVA-Anteil künftig direkter dorthin zurück, wo sie anfallen: in den Strassenraum. Da Fuss- und Veloweganlagen und Businfrastruktur gemäss § 12 StrG integraler Bestandteil der Kantonsstrassen sind, ist auch deren Mitfinanzierung über diesen Aufgabenbereich rechtlich und auch sachlich begründet.

Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, die Motion abzulehnen.