



Kantonsrat

Sitzung vom: 17. März 2015, vormittags

Protokoll-Nr. 155

Nr. 155

Motion Omlin Marcel und Mit. über die Änderung des Strassengesetzes (SRL Nr. 755) und des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (SRL Nr. 775) (M 590). Ablehnung

Marcel Omlin begründet die am 3. November 2014 eröffnete Motion über die Änderung des Strassengesetzes (SRL Nr. 755) und des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (SRL Nr. 775). Entgegen dem Antrag des Regierungsrates halte er an seiner Motion fest.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng die Motion ab. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Am 27. September 1998 hat das Schweizervolk dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz [SVAG]) und damit der Erhebung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt. Gemäss diesem Gesetz verbleiben zwei Drittel des Reinertrags aus der LSVA beim Bund, der seinen Anteil vorab zur Finanzierung von Eisenbahngrossprojekten sowie zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet. Ein Drittel wird über einen Verteilschlüssel als gebundene Ausgabe den Kantonen zugewiesen, wobei rund 4 Prozent davon auf den Kanton Luzern entfallen. Die Kantone verwenden ihren Anteil vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr (Art. 19 Abs. 1 und 3 SVAG).

Im Hinblick auf die Verwendung des Kantonsanteils aus der LSVA hat der Regierungsrat dem damaligen Grossen Rat am 22. Juni 2001 eine Botschaft zum Entwurf einer Änderung des Strassengesetzes (StrG) unterbreitet. In einer neuen Bestimmung (§ 83b StrG) wurde im Sinne der bundesrechtlichen Vorgabe festgehalten, dass die LSVA-Mittel unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse sowohl zur Deckung der Strasseninfrastrukturkosten als auch für weitere Massnahmen und Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, insbesondere auch zur Deckung weiterer externer Kosten, verwendet werden. Gemäss dieser Bestimmung wurde der Kantonsanteil aus der LSVA wie folgt aufgeteilt:

70 Prozent für National- und Kantonsstrassen,

20 Prozent für weitere Massnahmen und Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, insbesondere für die Mitfinanzierung der kantonalen Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr und die Verkehrspolizei,

10 Prozent für die Gemeinden.

In der Botschaft wurde dazu erläutert, dass der grösste Teil der LSVA-Mittel angesichts des ausgewiesenen Finanzbedarfs zur Deckung der Strasseninfrastrukturkosten verwendet werden müssten. Aufgrund der bundesrechtlichen Zielsetzung sei ein bestimmter Anteil, nämlich 20 Prozent der LSVA-Mittel, zur Deckung weiterer Massnahmen und Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr, insbesondere für die Mitfinanzierung der kantonalen Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr und die Verkehrspolizei sowie zur Deckung weiterer externer Kosten, wie beispielsweise für besondere Aufwendungen im Gesundheitswesen, einzusetzen.

Der Grosse Rat hat die Änderung des Strassengesetzes entsprechend beschlossen. Der damals neue § 83b StrG ist am 1. Januar 2002 in Kraft getreten. Seither erfolgten diverse Anpassungen am Strassengesetz, die auch die Finanzierung des Strassenbaus betreffen. Zudem wurde ein neues Gesetz über den öffentlichen Verkehr verabschiedet, das am 1. Januar 2010 in Kraft getreten ist (öVG). Am Grundsatz der Aufteilung der kantonalen LSVA-Mittel wurde bei diesen Gesetzesrevisionen unverändert festgehalten. Gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen werden 70 Prozent des dem Kanton zufallenden LSVA-Anteils dem Aufgabenbereich Strassen, 20 Prozent dem Aufgabenbereich öffentlicher Verkehr und 10 Prozent den Gemeinden zugeteilt (vgl. §§ 83 Abs. 1b und 83a Abs. 1b StrG sowie § 26 Abs. 1a öVG).

Die Motion fordert, im Strassengesetz neu 80 Prozent (anstatt 70 Prozent) des dem Kanton zufallenden LSVA-Anteils für den Aufgabenbereich Strassen und im Gesetz über den öffentlichen Verkehr neu 10 Prozent (anstatt 20 Prozent) dem Aufgabenbereich öffentlicher Verkehr zukommen zu lassen. Die Einnahmen zu Gunsten des Aufgabenbereichs Strassen belaufen sich heute gemäss den Budgetzahlen 2015 insgesamt auf 91,3 Mio. Franken, wobei 65,5 Mio. Franken aus den Strassenverkehrsabgaben, 12,1 Mio. Franken aus der Mineralölsteuer und 12,7 Mio. Franken aus der LSVA stammen. Mit der beantragten Erhöhung des LSVA-Anteils um 10 Prozent würden dem Aufgabenbereich Strassen rund 1,8 Mio. Franken zusätzlich zufließen, dem Aufgabenbereich öffentlicher Verkehr in der gleichen Höhe Mittel entzogen.

Seit dem ersten Beschluss über die Aufteilung des LSVA-Anteils des Kantons Luzern im Jahr 2001 hat sich die Ausgangslage nicht geändert. Die damaligen Bestimmungen des Bundes für die Verwendung der LSVA-Mittel sind unverändert gültig. Gestützt auf die bundesrechtliche Zielsetzung der LSVA beurteilen wir die heutige Verwendung der LSVA-Mittel im Kanton Luzern nach wie vor als angemessen und zweckmässig. Auch ist zu bedenken, dass die vorhandenen Mittel sowohl im Aufgabenbereich Strassen als auch im Aufgabenbereich öffentlicher Verkehr - heute wie damals - knapp sind. Ein Überhang wird nicht nur in der Strassenrechnung sondern auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgewiesen. Nachdem der öffentliche Verkehr bereits im Rahmen des Projekts Leistungen und Strukturen II einen grossen Sparanteil geleistet hat, ist eine weitere Kürzung der dafür zur Verfügung stehenden Mittel nicht zu verantworten.

Wir beantragen deshalb, an der geltenden, bewährten Aufteilung des LSVA-Anteils des Kantons Luzern festzuhalten und die Motion abzulehnen."

Marcel Omlin hält an der Motion fest. Er weise gerne auf das Verkehrsregime in der Stadt Luzern hin, wo stark miteinander gearbeitet werde bzw. mit "miteinander" primär "für den Langsamverkehr" gemeint sei. Seit Jahren spreche man von Überhängen im Strassenbauprogramm. Die Kosten für Bau und Unterhalt auch für Grossprojekte würden einzig und allein aus den Einnahmequellen Motorfahrzeugsteuer, Treibstoffzölle und LSVA-Gelder finanziert. Im Kanton Aargau zum Beispiel würden für die Strassenfinanzierung auch Mittel aus der allgemeinen Staatskasse zur Verfügung gestellt. Er wolle den MIV nicht gegen den öV ausspielen, verlange aber, dass auch in diesem Bereich die Transparenz und Kostenwahrheit zum Tragen kommen. Die Benziner und Diesler könnten nicht länger das Sparschwein für die Staatskasse und den öV sein. Wie bereits ausgeführt, würden 70 Prozent des öV auf der Strasse abgewickelt. Der öV zahle aber weder an den Unterhalt noch an den Ausbau etwas. Aus diesen Geldern würden im Gegenteil auch noch die Velowege finanziert, auch wenn die Velofahrer gar nichts bezahlen würden. Der Gesetzgeber müsse deshalb korrigierend einschreiten. Der Kantonsrat sei nun gefordert, mit dem Überweisen dieser Motion einen Schritt in Richtung Gerechtigkeit zu gehen. Es wüssten alle, dass der Luzerner öV heute mit 50 Prozent staatlichen Gelder subventioniert würde. Nur die Hälfte würde durch Ticketeinnahmen generiert. Dieser Umstand müsse gewürdigt werden. In der gleichen Periode würden sich der Lastwagenverkehr zu 120 Prozent und der Autoverkehr zu 104 Prozent selber finanzieren. Diese Zahlen seien vom ASTRA im Rahmen der FABI-Abstimmung und bei der Mieterhöhung laufend publiziert worden. Die SBB hätte beispielsweise einen Kostendeckungs-

grad von 42 Prozent. Marcel Omlin ruft die Automobilisten und Fuhrhalter dazu auf, Solidarität zu zeigen und sich für mehr Gerechtigkeit im Strassenverkehr einzusetzen.

Monique Frey betont, dass die Kostenwahrheit genau angeschaut werden müsse. In der Schweiz würden für National-, Kantons- und Gemeindestrassen 16 Milliarden Franken ausgegeben. Insbesondere würden die Gemeindestrassen von allen Steuerzahlern bezahlt. Zur Kostenwahrheit gehöre zudem nicht nur die Infrastruktur, sondern auch die Kosten der Unfälle, des Lärms, die Gesundheitsschädigungen und von Klimaveränderungen. Die Kosten der Klimaveränderung sei in der Schweiz noch der kleinste Teil, da diese vor allem die Länder im Süden bezahlen würden, die steigendes Wasser und Dürren hätten. Man müsse auch schauen, wie viele Personen durch den öV transportiert werden könnten und wie viele durch Autos. Wenn, auch in der Stadt, die Quadratmeter angeschaut würden, die gebraucht werden, hätte der MIV immer noch ein grosses Gewicht. Man versuche nun, für den wirtschaftlich notwendigen Verkehr, der vor allem mit dem Auto passiere, mehr Platz zu finden. Sie verstehe die Argumentation der SVP nicht. Es müsse doch auch der SVP ein Anliegen sein, dass der wirtschaftlich notwendige Verkehr wieder mehr Platz erhält. Man müsse deshalb auch den öV fördern und möglichst viele Leute zum Umsteigen bewegen. Dies benötige auch finanzielle Mittel. Der öV müsse gegenüber dem Auto konkurrenzfähig werden. Die Grüne-Fraktion sei klar gegen die Motion der SVP und hoffe, dass die SVP umdenke und den öV und das Velofahren fördere. Die Politik der SVP führe direkt in den Stau. Auch beim öV-Bericht würden leider schon wieder finanzielle Einschränkungen gemacht. Mit diesem Vorschlag der SVP wolle man noch einmal rund 2,5 Prozent einsparen. So sei man nicht auf dem richtigen Weg und könnten die Ziele nicht erreicht werden.

Marcel Budmiger erwähnt, dass er es schön finde, wenn die SVP für einmal über Solidarität und Gerechtigkeit spreche. Solidarität würde es brauchen, um die Verkehrsprobleme nicht in erster Linie unter den Autofahrern zu lösen. Die Autofahrer müssten mit den öV-Benutzern solidarisch sein. Die SBB und Buisse hätten einen schlechten Deckungsgrad, wenn man nur die Finanzen, Kosten und Billeteinnahmen anschau. Würde aber alle Verkehrsbenützer mit dem Auto fahren, käme niemand mehr an seinem Arbeitsplatz an, weil die Strassen vollgestopft wären. Auch auf der Landschaft würde das ganze Verkehrssystem zusammenbrechen. Man müsse deshalb um die Verkehrsprobleme zu lösen mit denjenigen, die den weniger angenehmen öV benutzten, solidarisch sein. Wenn es um eine gerechte Verteilung der Gelder ginge, müsste man den Anteil der öV-Gelder eher erhöhen, weil zum Beispiel bei Leistungen & Strukturen II der MIV keinen Sparbeitrag geleistet habe. Die SP/JUSO-Fraktion unterstütze die Aussage der Regierung, dass weitere Mittelkürzungen beim öV nicht mehr verantwortbar wären. Die SP/JUSO-Fraktion erinnere dann aber gerne wieder daran, wenn es um das nächste AHV-Paket gehen würde.

Josef Dissler sagt, dass die Motion klar eine Umverteilung vom öV zum MIV verlange. Die CVP-Fraktion unterstütze die Motion nicht. Der öV und der MIV wären ein gemeinsames Verkehrssystem, das sich im Kanton Luzern bewährt habe. Überhänge gebe es sowohl beim Strassenbau als auch beim öV. Es brauche auch Überhänge, damit die Projekte überhaupt realisiert werden könnten. Im Rahmen von Leistungen und Strukturen II seien beim öV bereits Sparmassnahmen vorgenommen worden. Die verlangte Umverteilung würde noch einmal 1,8 Millionen Franken ausmachen. Die CVP-Fraktion sei der Meinung, dass sich das bisherige System gut bewährt habe. Man sei vor allem der Meinung, dass eine Umverteilung einen Leistungsabbau zur Folge hätte. Auch die Klientel der SVP sei auf der Landschaft, wo die Leistungen abgebaut werden müssten. Er wisse nicht, ob der SVP bewusst sei, dass gerade auf dem Land der Deckungsgrad schlecht sei. Würde der Deckungsgrad erhöht, seien die Linien auf dem Land gefährdet. Die CVP-Fraktion wolle keine Umverteilung und lehne die Motion ab.

Michèle Graber wiederholt, dass die Argumentation der SVP sei, dass der MIV und der Lastwagenverkehr ihre Kosten decken würden und jährlich ein grosser Überhang beim Strassenprogramm bestehe. Monique Frey hätte bereits genügend gut argumentiert, dass in diesen Bereichen die Kosten gedeckt seien. Es stimme, dass ein jährlicher Überhang beim Strassenbau bestehe. Nur bestehe nicht nur dort ein Überhang, sondern auch beim öV und anderen in anderen Bereichen wie Wasserschutz usw. Alle Bereiche möchten mehr Geld und würden für einen höheren Anteil kämpfen. Die Aufteilung 70, 20, 10 erachte die GLP-Fraktion als angemessen und zweckmässig. Seit der Einführung hätten sich die Ausgangslage und die Gesetzeslage nicht verändert. Eine Anpassung sei deshalb nicht gerechtfertigt. Ein intelligent aufgebauter öV mit einer intelligenten Preisgestaltung führe zur Entlastung der Strasse

und auch zu einer Entlastung im Strassenbau. Die GLP-Fraktion erachte deshalb dieses kleine Stück des Kuchens als gut eingesetzt.

Daniel Keller betont, dass vor allem Kostenwahrheit und Transparenz geschaffen werden sollten. Der MIV decke bereits seine Kosten. Im Strassenbauprogramm würden aber gewaltige Überhänge bestehen, die so nicht kompensiert werden könnten. Mit dieser Motion würde eine Gelegenheit bestehen, um Gerechtigkeit schaffen zu können. Er staune im Kantonsrat immer wieder, wie gross die öV-Lobby sei. Es komme ihm manchmal vor, als wäre er in einer Arbeitsgruppe des Verkehrsverbundes. Wenn es um fiskalpolitische Angelegenheiten gehe, sei ausser der SVP-Fraktion niemand da, der sich einsetzen würde, dass der MIV entlastet werde und Kostenwahrheit sowie Transparenz geschaffen würden. 80 Prozent des Verkehrs betreffe den MIV. Dies stelle eine wesentliche Mehrheit dar, die im Kantonsrat keine Lobby habe.

Marcel Omlin sagt, dass nicht alles, was gesagt worden sei, stimme. Monique Frey hätte unrecht, wenn sie behaupte, dass keine Gelder an die Gemeindestrassen fliessen würden. Es seien 10 Prozent der Gelder, welche an Gemeindestrassen flössen. Zur Aussage von Josef Dissler sei festzuhalten, dass nicht unbedingt auf der Landschaft abgebaut werden müsste. Auch in der Stadt könnten Busse gestrichen werden. Die Ausführungen von Marcel Budmiger seien derart utopisch und wirr gewesen, dass er nichts dazu ausführen wolle. Es werde heute umverteilt und Gelder, die der Benzin und Diesel generieren würden, bewusst dem öV zugeschoben. Diese Ungerechtigkeit wolle die SVP abschaffen.

Charly Freitag sagt, dass es um ein gesamthaftes System von MIV und öV gehe. Keiner der beiden Verkehrsträger allein könne den gesamten Verkehr bewältigen. Man hätte einen Kompromiss für die Finanzierung des Verkehrs gefunden. Es bestehe zwar die Schwierigkeit, dass im Strassenbau Gelder fehlen würden. Dies müsste der Rat mitnehmen. Es sei unglücklich, dass aus der LSVA der öV mitfinanziert werde. Es sei schwierig, dies den Transportunternehmer zu erklären. Aus der Antwort der Motion sei auch zu schliessen, dass momentan kein anderer Weg für die Finanzierung vorhanden sei, um dies richtigzustellen.

Hanspeter Bucher stellt fest, dass es in dieser Diskussion darum gehe, wer ein guter und wer ein schlechter Mensch sei. Das sei nicht zielführend. Es sei das Thema Streik gefallen. Man könne froh sein, dass wir in der Schweiz keine Transportunternehmer hätten, die streiken würden. Dies könnte zu grösseren Problemen führen. Man müsse wissen, woher das Ganze komme und schauen, dass der Verkehr auf der Schiene und auf der Strasse miteinander einhergehen würden. Die Motion von Marcel Omlin fordere nichts anderes als Gleichberechtigung für alle.

Im Namen des Regierungsrats führt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng aus, dass die Motion dem öffentlichen Verkehr weniger Geld zukommen lassen wolle. Er sei erstaunt, dass diese Motion so viel zu reden gebe, weil er viele Argumente gehört habe, die bereits im Rahmen der Beratungen zum Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr bereits vorgebracht worden seien. Der Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr habe klar ergeben, dass der öV und der MIV miteinander ausgebaut werden sollten. Der Regierungsrat unterstütze beide Verkehrsformen. Die beiden Formen würden sich nicht nur unterstützen, sondern auch ergänzen. Überhänge seien beim MIV und beim öV vorhanden und man müsse sich fragen, ob allenfalls die Ansprüche zu hoch seien. Man hätte beim Strassenbauprogramm praktisch bis zum Topf C ein Wunschkonzert, welches hinterfragt werden müsse. Es gebe aber bezüglich Finanzen zwei Unterschiede bei diesen Bereichen. Beim Aufgabenbereich Strassen habe man eine Planungssicherheit, weil die Einnahmen dort gesichert seien. Im Gegensatz zum öV habe man dort nie über Sparbeiträge gesprochen. Auch durch die prognostizierten Nutzungszahlen sei die Labilität beim öV höher. Die Regierung spreche sich deshalb gegen die Motion aus. Sie wolle nicht noch einmal 1,8 Millionen Franken beim öV sparen. Die heutige Aufteilung habe sich bewährt und sei angemessen und zweckmässig.

Der Rat lehnt die Motion mit 71 gegen 29 Stimmen ab.