

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

eröffnet am 15. September 2025

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat Vorschläge für ein Modell der ausgewogenen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern zu unterbreiten, das eine faire Verteilung der Finanzierungslasten nach dem Verursacherprinzip sicherstellt. Ziel der Motion ist, dass künftig nicht mehr primär der motorisierte Verkehr für die Kosten der Gesamtmobilität aufkommt, sondern alle Verkehrsteilnehmenden angemessen zur Finanzierung beitragen. Der Regierungsrat wird beauftragt, ein entsprechendes Finanzierungsmodell mit klarer Lastenverteilung auszuarbeiten und dem Kantonsrat zur Beratung vorzulegen.

Begründung:

Der Kanton Luzern hat mit dem Mantelerlass Gesamtmobilität beschlossen, die Planung und die bisherigen separaten Finanzierungsgefäße (Strassenbau, Radrouten, öffentlicher Verkehr) zusammenzulegen und eine ökologischere Verkehrspolitik zu verfolgen. Diese Neuverteilung wirft jedoch Fragen zur fairen Finanzierung auf. Die Strassenbauprojekte können aktuell aufgrund fehlender Mittel nicht mehr aus dem kantonalen Strassenfonds finanziert werden. Zusätzlich plant der Kanton Luzern zurzeit, rund 450 Kilometer an Radwegen zu erstellen. Dies ist mit voraussichtlichen Kosten von über 500 Millionen Franken verbunden. Bisher waren die Radwege Teil der Infrastruktur der Kantsstrassen. Jetzt sollen auch von den Kantsstrassen unabhängige Radwege erstellt und finanziert werden. Gleichzeitig soll der öV massiv ausgebaut werden, um die Klimaziele zu erreichen.

Bisher bezahlen Autofahrende in der Schweiz einen Grossteil der Strasseninfrastruktur direkt über zweckgebundene Abgaben wie die Mineralölsteuer, die Autobahnvignette und kantone Motorfahrzeugsteuern. Dazu kommen noch Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Insgesamt erhält der Kanton aus den Motorfahrzeugsteuern, der Mineralölsteuer und der LSVA jährlich rund 140 Millionen Franken, welche in den Bau von Strasseninfrastrukturen, aber auch in den Aufgabenbereich des öV einfließen. Zudem werden Veloweginfrastrukturen und ein erheblicher Teil des öV aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert, ohne dass Velofahrende oder ausschliesslich öV-Nutzende vergleichbare direkte Abgaben leisten. Aus Sicht vieler Autofahrender entsteht so eine ungleiche Belastung der Verkehrsträger.

Gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) trägt der motorisierte Strassenverkehr rund 86 bis 89 Prozent seiner Kosten selbst, nur zirka 11 bis 14 Prozent werden durch die Allgemeinheit quersubventioniert (Anhang 1). Beim öffentlichen Verkehr ist das Verhältnis umgekehrt: Die Nutzer decken je nach Berechnung nur etwa 34 bis 44 Prozent der Gesamtkosten, während

über die Hälfte aus öffentlichen Kassen stammt (Anhang 2). Der Veloverkehr zahlt – abgesehen von allgemeinen Steuern – keinen direkten Beitrag an den Bau und den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur. Anders formuliert: Autofahrer finanzieren ihre Infrastruktur weitgehend selbst, während öV-Nutzende und Velofahrende stark von öffentlichen Mitteln profitieren. Diese Disparität wird im Kanton Luzern nun besonders relevant, da nach der Fonds-Zusammenlegung Motorfahrzeugabgaben potenziell auch für Velowege und den öV eingesetzt werden.

Die geschilderte Ungleichbehandlung führt zu Gerechtigkeitsbedenken. Einerseits sind ökologisch erwünschte Verkehrsmittel (öV, Velo) finanziell privilegiert, da ihr Betrieb und Netzausbau erheblich vom Steuerzahler mitgetragen werden. Andererseits fühlen sich motorisierte Verkehrsteilnehmer benachteiligt, da ihre Abgaben nun teilweise zweckentfremdet erscheinen – sie finanzieren mit ihren Beiträgen de facto auch den Alternativverkehr. Finanziell neutral betrachtet bedeutet das: Ein durchschnittlicher Autofahrer zahlt über Treibstoffabgaben und Verkehrssteuern praktisch den vollen Aufwand seines Verkehrs selbst, während ein gutverdienender öV-Nutzer oder Velofahrer die Kosten seiner Infrastruktur grösstenteils der Allgemeinheit überlässt.

Ziel muss es daher sein, Korrekturmechanismen zu bestimmen, um eine fairere Lastenverteilung zu erreichen, ohne die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs aus den Augen zu verlieren. Diese sollen hier jedoch nicht ideologisch, sondern rein finanziell betrachtet werden.

Der Kantonsrat hat denn auch deutlich signalisiert, dass zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich gesucht werden müssen. In der September-Session 2024 wurde ein Postulat der Kommission Verkehr und Bau (VBK) überwiesen, das den Regierungsrat beauftragt, Varianten für die zusätzliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur – inklusive Radwegnetz – zu prüfen. Die vorliegende Motion knüpft an dieses Anliegen an, geht jedoch einen Schritt weiter: Statt nur neue Gelder zu erschliessen, soll vor allem eine faire Verteilung der Finanzierungslast erreicht werden. Zentral ist dabei, dass alle Gruppen – vom Autofahrer über den öV-Pendler bis zum Velofahrer – entsprechend ihrer Nutzung und finanziellen Leistungsfähigkeit zum System beitragen.

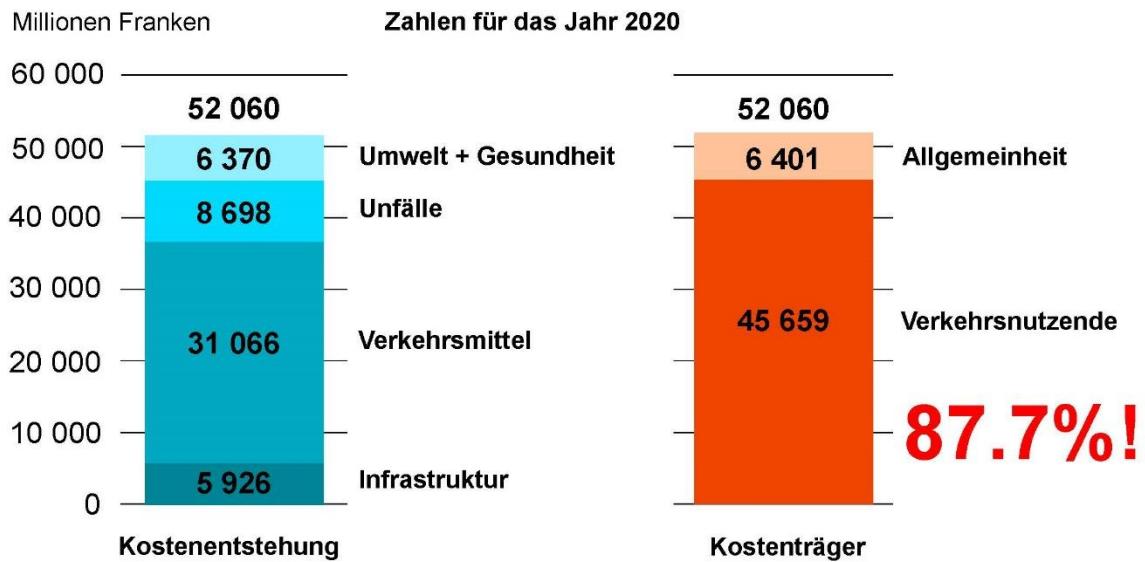
Der Regierungsrat wird mit dieser Motion beauftragt, mehrere Handlungsoptionen auszuarbeiten und dem Kantonsrat ein ausgewogenes Finanzierungsmodell mit klarer Lastenverteilung vorzulegen, damit Luzerns Verkehrsinfrastruktur auf eine faire, nachhaltige Finanzierungsbasis gestellt wird.

Steiner Bernhard

Bossart Rolf, Waldis Martin, Wicki Martin, Gerber Fritz, Vogel-Kuoni Marlen, Dahinden Stephan, Stadelmann Fabian, Arnold Sarah, Schumacher Urs Christian, Arnold Robi, Müller Guido, Gfeller Thomas, Ineichen Benno, Wandeler Andy, Bucher Mario, Frank Reto, Hodel Thomas Alois, Lötscher Hugo, Lang Barbara, Kunz-Schwegler Isabelle, Ursprung Jasmin, Meyer-Huwyler Sandra, Lingg Marcel, Wicki-Huonder Claudia, Hunkeler Damian, Beck Ronny, Bucher Philipp

Anhang 1

Kosten und Finanzierung des privaten motorisierten Strassenverkehrs



Anhang 2

Kosten und Finanzierung des öffentlichen Strassenverkehrs

