

## **Stellungnahme Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs**

Die Stellungnahme wurde am 12. Jan 2026 um 18:56:35 Uhr erfolgreich übermittelt.

### **Thematik:**

Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs

### **Teilnehmerangaben:**

SP Luzern  
Theaterstrasse 7  
6003 Luzern

### **Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)  
Telefon: 041 228 51 55

### **Teilnehmeridentifikation:**

200178

**Befragung**

**Stimmen Sie dem neu vorgesehenen Verteilschlüssel zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der LSVA zu (neu 90 statt 65 Prozent für die Aufwendungen bei der allen Verkehrsarten dienenden Strasseninfrastruktur und neu 10 statt 35 Prozent für die öV-Aufwendungen)?**

Frage 1

- Ja  
 Nein  
 Keine Antwort

**Bemerkung:**

Die SP Kanton Luzern anerkennt, dass die Mobilitätsfinanzierung in den nächsten Jahren vor grossen Herausforderungen steht. Der Mittelbedarf in den Bereichen öffentlicher Verkehr und strassengebundener Mobilität und Infrastruktur steigt in den nächsten Jahren kontinuierlich an.

Im Bereich öffentlicher Verkehr soll der Ausbau des Angebots in allen Regionen des Kantons konsequent umgesetzt und vorangetrieben werden. Die steigenden Aufwendungen des Verkehrsverbunds Luzern VVL müssen durch höhere Beiträge des Kantons gedeckt werden. Diese entstehen aufgrund der höheren Mitfinanzierung im regionalen Personenverkehr, der Verschiebung von Bundessubventionen und höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen. Höhere Ausgaben gibt es auch bei der politisch gewollten und klimapolitisch notwendigen Defossilisierung des Fahrzeugbestands sowie bei den Kompensationsmassnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit der Busse im überlasteten Verkehrssystem Luzerns.

Im Bereich strassengebundene Infrastruktur müssen kantonsweit Bushaltestellen behindertengerecht umgebaut werden. Diese Forderung des BehiG muss endlich umgesetzt werden. Die nationalen Vorgaben des Veloweggesetzes zum Ausbau der Veloinfrastruktur an und ausserhalb von Kantonsstrassen müssen bis 2042 umgesetzt werden. Und es sollen auch Massnahmen zur Sicherheit und Attraktivierung des Fussverkehrs umgesetzt werden. Sowohl der motorisierte Individualverkehr MIV als auch der Wirtschaftsverkehr sind auf Infrastruktur in gutem Zustand angewiesen. Nachhaltige Sanierungen und wo notwendig Ausbau, inklusive umweltverträglichen Behandlungen, tragen dazu bei, die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur weiterhin für alle Nutzenden zu gewährleisten. Sicherheitsstandards müssen eingehalten werden. Menschen und Dienstleistungen wie Spitäler, Blaulichtorganisationen, Handwerksbetriebe oder der Güterverkehr, die auf eine flüssige Abwicklung des Verkehrs angewiesen sind, sollen auch in Zukunft auf der Strasse vorwärts kommen.

Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs müssen gemäss der kantonalen Strategie «Zukunft Mobilität Luzern» (Zumolu) prioritär auf eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen und flächeneffizienten Verkehrs ausgerichtet sein. Entscheidend sind Investitionen in die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, welche die Zuverlässigkeit des ÖV stärken und diesen so attraktiver machen, damit eine Entlastung der Strassen stattfinden kann. Im Bereich strassengebundene Infrastruktur sind dies vor allem Massnahmen zur Busbeschleunigung.

Die SP sieht den neuen Verteilschlüssel und die Verschiebung von 65 auf 90 Prozent zugunsten des Bereichs der strassengebundenen Infrastruktur zulasten des ÖV kritisch. Eine nachhaltige und verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in beiden Aufgabenbereichen ÖV und strassengebundene Infrastruktur ist zentral für einen nachhaltigen und effizienten Mobilitätsmix.

In beiden Bereichen sollen gemäss Vorlage zusätzlich zu den gebundenen Anteilen Mittel aus allgemeinen Staatsausgaben die künftigen Fehlbeträge kompensieren.

Aus Sicht der SP ist es zwingend notwendig, dass mehr Massnahmen für ÖV und Langsamverkehr im Bereich strassengebundene Infrastruktur geplant und zügig umgesetzt werden, um das Gesamtverkehrssystem zu entlasten. Im Bereich ÖV muss sichergestellt werden, dass die Mehraufwände des VVL durch Kantonsbeiträge abgedeckt werden und darüber hinaus politisch gewollte Angebotsmassnahmen gemäss der kantonalen Strategie Zumolu umgesetzt und finanziert werden können.

Mit dem neuen Teiler würde ein Grossteil der gebundenen Mittel in den Bereich strassengebundene Infrastruktur verschoben und der Bereich öffentlicher Verkehr würde seinen Bedarf in Zukunft hauptsächlich aus allgemeinen Staatsmitteln decken müssen. Aus Sicht der SP birgt dies die Gefahr, dass die Mittel für den Bereich ÖV jährlich innerhalb des kantonalen Budgets neu ausgehandelt werden müssen. Angesichts der von der bürgerlichen Ratsmehrheit im Kantonsrat beschlossenen Begrenzung des Ausgabenwachstums auf das BIP geraten diese Mittel zudem verstärkt in Konkurrenz zu anderen zentralen Aufgaben des Kantons.

Die SP anerkennt den Mehrbedarf an Mitteln in beiden Aufgabenbereichen strassengebundene Infrastruktur und ÖV und ist bereit, konstruktiv an Lösungen zur zukünftigen Finanzierung mitzuwirken. Gleichzeitig fordert die SP, dass die Massnahmen klar auf eine nachhaltige Mobilität sowie auf das Zumolu ausgerichtet sind und nicht zu Lasten anderer staatlicher Aufgabenbereiche wie Gesundheit oder Bildung gehen.

Um die Strategie Zumolu umzusetzen, ist es zwingend notwendig, dass der flächeneffiziente Verkehr eine gesicherte Finanzierung aus gebundenen wie ungebundenen Mitteln erhält. In der vorliegenden Botschaft sowie in ihrer Umsetzung «Programm Gesamtmobilität Luzern» (PGM) ist dies zu wenig ersichtlich, weshalb die SP Kanton Luzern den neu vorgesehenen Verteilschlüssel ablehnend beurteilt.

Das PGM steht im engen Zusammenhang zur Botschaft der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, indem es die Massnahmen abbildet, die aus der Finanzierung gesprochen werden können. Für die SP wird im Rahmen der Vernehmlassung des PGM ersichtlich, dass für die Planungsperiode 2027-30 insgesamt zu wenig Mittel pro Jahr gesprochen werden, um das Ziel der Umsetzung des Veloweggesetzes bis 2042 einhalten zu können.

Auch notwendigen finanziellen Mittel zur Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen in der gleichen Periode wird in unseren Augen zu wenig ausgewiesen: Der Kanton müsste Busbeschleunigungsmassnahmen durch eine angemessene Planung im PGM aktiver fördern und als festen Bestandteil des Bereichs strassengebundene Infrastruktur verankern, wie es im politischen Prozess bisher immer gefordert wurde.

Die SP anerkennt den steigenden Finanzbedarf im Mobilitätsbereich und unterstützt grundsätzlich eine Neuausrichtung hin zu einer gesamtheitlich gedachten Mobilität, mit Schwerpunkt auf Flächeneffizienz. Es braucht eine Lösung, welche klar auf eine Stärkung des Zumolu ausgerichtet ist und sowohl für die strassengebundene Infrastruktur als auch für den ÖV ausreichend Mittel verbindlich einplant. Insbesondere müssen die wegfallenden gebundenen ÖV-Mittel jährlich vollständig, langfristig und nachhaltig kompensiert werden.

In der vorliegenden Botschaft ist diese Voraussetzung nicht erfüllt. Die strategische Ausrichtung bleibt unklar, und es bestehen erhebliche Unsicherheiten, ob der flächeneffiziente Verkehr tatsächlich vollumfänglich finanziert werden kann. Unter diesen Bedingungen kann die SP den vorgeschlagenen Verteilschlüssel nicht unterstützen.

Die SP befürwortet die Umbenennung des Aufgabenbereichs Strassen in neu "Aufgabenbereich strassengebundene Infrastruktur" (oder ähnlich), damit das Konzept der gesamtheitlich gedachten Mobilität, welche alle Verkehrsträger gleichberechtigt berücksichtigt, besser zum Ausdruck und auch zur Umsetzung gebracht werden kann.

Weiter fordert die SP für eine gesamtheitliche Mobilitätsfinanzierung im Sinne eines flächeneffizienten Verkehrs mehr Planungssicherheit, eine stabile Budgetierung und eine gleichwertige Finanzierung aller Verkehrsträger.

**Antrag 1**  
§83b Strassengesetz StG:

- b. 65 90 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe2,  
d. 65 90 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen nach dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes4

Begründung: Der Teiler soll beim alten Prozentsatz von 65% verbleiben. Mit dem neuen Teiler würde ein Grossteil der gebundenen Mittel in den Bereich strassengebundene Infrastruktur verschoben und der Bereich öffentlicher Verkehr müsste seinen Bedarf in Zukunft hauptsächlich aus allgemeinen Staatsmitteln decken. Aus Sicht der SP birgt dies die Gefahr, dass die Mittel für den Bereich ÖV jährlich innerhalb des kantonalen Budgets neu ausgehandelt werden müssen und damit auf einer unsicheren Grundlage stehen. Angesichts der von der bürgerlichen Ratsmehrheit im Kantonsrat beschlossenen Begrenzung des Ausgabenwachstums auf das BIP geraten diese Mittel zudem verstärkt in Konkurrenz zu anderen zentralen Aufgaben des Kantons.

**Antrag 2**

§ 26 Gesetz über den öffentlichen Verkehr ÖVG:

- a. 35 10 Prozent des dem Kanton zufallenden Anteils aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach dem Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997.

Begründung: Der Teiler soll beim alten Prozentsatz von 35% verbleiben. Mit dem neuen Teiler müsste der Bereich öffentlicher Verkehr seinen Bedarf in Zukunft hauptsächlich aus allgemeinen Staatsmitteln decken. Dies birgt aus Sicht der SP die Gefahr, dass die Mittel für den Bereich ÖV jährlich innerhalb des kantonalen Budgets neu ausgehandelt werden müssen und diese Mittel vermehrt in Konkurrenz zu anderen Ausgaben des Kantons stehen werden. Die SP anerkennt den Mehrbedarf an Mitteln in der Mobilität und ist bereit, Lösungen zur zukünftigen Finanzierung mitzutragen, stellt aber gleichzeitig die Forderung, dass die Massnahmen klar in Richtung Zumolu gehen und nicht zu Lasten anderer Bereiche wie Gesundheit oder Bildung fallen.

- b. 35 10 Prozent der aus den Verkehrssteuern resultierenden Einnahmen nach dem Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes vom 15. März 1994.

Begründung: Der Teiler soll beim alten Prozentsatz von 35% verbleiben. Mit dem neuen Teiler müsste der Bereich öffentlicher Verkehr seinen Bedarf in Zukunft hauptsächlich aus allgemeinen Staatsmitteln decken. Dies birgt aus Sicht der SP die Gefahr, dass die Mittel für den Bereich ÖV jährlich innerhalb des kantonalen Budgets neu ausgehandelt werden müssen und diese Mittel vermehrt in Konkurrenz zu anderen Ausgaben des Kantons stehen werden. Die SP anerkennt den Mehrbedarf an Mitteln in der Mobilität und ist bereit, Lösungen zur zukünftigen Finanzierung mitzutragen, stellt aber gleichzeitig die Forderung, dass die Massnahmen klar in Richtung Zumolu gehen und nicht zu Lasten anderer Bereiche wie Gesundheit oder Bildung fallen.

**Antrag 3**  
§ 83 1f / § 26 1c: weitere dafür bereitgestellte Beträge: (neu) Mittelverwendung aus den OECD-Ergänzungssteuern:

Der Kanton finanziert aus den Mitteln der OECD-Steuern die Luzerner Verkehrsinfrastruktur der zwei Aufgabenbereiche strassengebundene Infrastruktur (Inklusive Massnahmen für MIV / Bus / Velo / Behig / Fuss) und ÖV.

Die Verteilung der Mittel auf die zwei Bereiche strassengebundene Infrastruktur und ÖV wird vom Regierungsrat aufgrund derer Dringlichkeit und Unterfinanzierung vorgenommen, soll jedoch nach der Strategie des Zumolu erfolgen und vordringlich zur vollständigen Kompensation der wegfallenden gebundenen Mittel im Bereich ÖV verwendet werden.

Im Voranschlag eingestellte, nicht beanspruchte Mittel für Förderbeiträge werden auf das nächste Jahr übertragen. Eine Übertragung ist höchstens im Umfang des nicht ausgeschöpften Voranschlagskredites des Aufgabenbereichs möglich (Paragraf 16 a Förderbeiträge, Übertrag erfolgt analog des Gesetzes zum Luzerner Innovationsbeitrag Absatz 2 LIB).

Begründung:  
Die Mobilitätsfinanzierung steht in den nächsten Jahren vor grossen Herausforderungen. Der Mittelbedarf in den Bereichen öffentlicher Verkehr und strassengebundener Mobilität und Infrastruktur wird kontinuierlich ansteigen.

Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor, den es in allen Regionen des Kantons zu erhalten und auszubauen gilt. Um eine gute Erreichbarkeit zu stärken, müssen im Bereich Strassen die bestehenden Infrastrukturen in Stand gehalten und zum Teil ausgebaut werden und es ist eine Vielzahl an notwendigen Massnahmen in der Velonetzplanung, bei Busbeschleunigungen und behindertengerechten Bushaltestellen umzusetzen. Im Bereich öffentlicher Verkehr müssen die Abgeltungen des VVL, des BIF und ein Angebotsausbau gewährleistet werden.

Auch bei den Projekten des Agglomerationsprogramms muss im Zeitraum 2029 bis 2033 mit der Umsetzung gestartet werden. Bei einer zeitlichen Verschiebung nach hinten – etwa aufgrund fehlender finanzieller Mittel oder wegen Projektverzögerungen – sind diese bundesrechtlich vorgegebenen Bedingungen nicht mehr eingehalten, was zu einer Kürzung der Bundesbeiträge in einem folgenden Agglomerationsprogramm führen

kann.

Eine Übertragung der gesprochenen Mittel auf die Folgejahre muss möglich sein, um die Finanzierung langfristiger Projekte in beiden Bereichen nicht zu gefährden und um Planungssicherheit zu haben.

**Antrag 4**

Antrag §26 ÖVG Absatz 1c: allg. Mittel einstellen durch den Kantonsrat zur Äufnung des Eigenkapitals des VVL

Der § 26 ÖVG Abs. 1c ist zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, damit der öffentliche Verkehr künftig über eine verlässliche finanzielle Grundlage verfügt. Dazu sollen verschiedene Optionen der Mittelbereitstellung geprüft und die notwendigen gesetzlichen Ergänzungen ausgearbeitet werden.

**Begründung:**

Sowohl im alten wie im neu angedachten Verteilschlüssel muss die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig gesichert werden. Eine mögliche Option einer Gesetzesanpassung wäre eine Ergänzung, die es dem Kantonsrat ermöglicht, das Eigenkapital des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) gezielt zu stabilisieren oder zu erhöhen.

Dies soll zum Beispiel durch höhere Kantonsbeiträge geschehen, wobei die neue Regelung aber auf die Gemeindebeiträge keinen Einfluss haben soll.

**Antrag 5**

Zeitliche Befristung des neuen Verteilschlüssels:

Falls der neue Verteilschlüssel der Mobilitätsfinanzierung sich durchsetzt, ist der Systemwechsel zeitlich befristet auf die Dauer von maximal zwei Legislaturperioden einzuführen, damit die Umsetzung, Finanzierung und Wirkung der Massnahmen im zeitlichen Verlauf analysiert und gegebenenfalls optimiert werden kann.

**Stimmen Sie dem vorgeschlagenen Vorgehen bei Grossprojekten mit mutmasslichen Realisierungskosten über 80 Millionen Franken zu (§ 1c Abs. 1bis Strassengesetz)?**

Frage 2

- Ja  
 Nein  
 Keine Antwort

**Bemerkung:**

Die Abkehr vom sonst üblichen Verfahren ist sachlich nachvollziehbar. Die zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Mittel werden mit der Änderung, dass lediglich die Vorprojektierung zur Abstimmung gebracht wird, geschont. Erst, wenn die Vorprojekte durch eine Volksabstimmung gutgeheissen werden, wird fertig geplant. Dadurch werden Ressourcen frei für weitere Vorhaben. Dies begrüssen wir, jedoch muss ein solches Vorgehen kommunikativ für Politik und Bevölkerung sehr gut aufbereitet werden.

Der Kanton muss sicherstellen, dass für Planung und Umsetzung aller PGM-Massnahmen ausreichend personelle Ressourcen bereitstehen. Dies gilt insbesondere für die Realisierung von Grossprojekten, welche sehr viele personelle Ressourcen binden.

**Stimmen Sie der neu geregelten Zuweisung der zweckgebundenen Einnahmen an den Bau und den Unterhalt der Güterstrassen zu (§ 83 Abs. 4 Strassengesetz)?**

Frage 3

- Ja  
 Nein  
 Keine Antwort

**Bemerkung:**

Das Festhalten an den 6 % ist aus mehreren Gründen von Bedeutung: Zum einen steigen die Kosten infolge der allgemeinen Teuerung sowie aufgrund höherer Anforderungen, etwa in den Bereichen Entsorgung und Umwelt. Zum anderen werden Güterstrassen zunehmend stärker beansprucht, insbesondere durch Schwertransporte. Auch die Nutzung durch den Tourismus und die Holzwirtschaft nimmt weiter zu. Zusätzlich führen der Klimawandel und häufiger auftretende Starkniederschläge vermehrt zu Schäden an den Güterstrassen.

Der Bund stellt dem Kanton zudem zusätzliche Mittel für die Sanierung von Güterstrassen zur Verfügung, die jedoch nur im Rahmen einer Gegenfinanzierung abgerufen werden können. Voraussetzung dafür ist, dass der Kanton seinerseits ausreichend Mittel bereitstellt.

Ein Abbau bei den Sanierungsprojekten ist unbedingt zu vermeiden, da zahlreiche Infrastrukturen veraltet sind und dringend erneuert werden müssen. Die Sanierung und der Unterhalt der Güterstrassen stellen eine dauerhafte Aufgabe dar und sind insbesondere für die ländlichen Regionen von grosser Bedeutung. Vor dem Hintergrund der Grösse und Relevanz des Güterstrassennetzes ist eine Stärkung der finanziellen Mittel unerlässlich, um einen nachhaltigen Unterhalt langfristig zu gewährleisten.

**Stimmen Sie der Erhöhung des Vorweganteils des Strassenverkehrsamtes auf 2 Prozent für die Aufwendungen des Steuereinzugs zu (§ 9 Abs. 1 Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes)?**

Frage 4

- Ja
- Nein
- Keine Antwort

**Bemerkung:**

Die Argumentation für die Erhöhung des Vorweganteils ist nachvollziehbar, um den durchschnittlichen Aufwand pro Fahrzeug abzudecken und das mit zunehmendem Fahrzeugpark steigende strukturelle Defizit aufzufangen.

Die Erhöhung des Vorweganteils Strassenverkehrsamts auf 2% soll aus allgemeinen Staatsmitteln erfolgen.