

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 16. September 2024  
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

### **P 206 Postulat Bucher Markus und Mit. über die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Velofahrenden an den Infrastrukturkosten des Radroutenkonzeptes / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Das Postulat P 206 sowie das Postulat P 170 von Laura Spring namens der Kommission Verkehr und Bau über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur werden als Paket behandelt. Folgende Anträge liegen zum Postulat P 206 vor:

Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung.

Guido Roos, Sarah Bühler-Häfliger sowie Barbara Irniger beantragen Ablehnung.

Markus Bucher hält an seinem Postulat fest.

Folgende Anträge liegen zum Postulat P 170 vor:

Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung.

Gianluca Pardini beantragt teilweise Erheblicherklärung.

Markus Bucher: Mein Kernanliegen ist einfach: Mit der Fertigstellung des Radroutenkonzeptes soll es endlich vorwärtsgehen. Es ist beispielsweise nicht möglich, dass ich das Michelsamt auf einem Veloweg verlassen kann, weder Richtung Triengen, Sursee, Sempach, Hildisrieden, Mosen usw. Ich muss immer eine längere Strecke auf der Hauptstrasse fahren, was beim heutigen Verkehr nicht ungefährlich ist. Der Kanton Luzern steht im Strassenbau aktuell vor grossen finanziellen Herausforderungen. Ich befürchte, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden weiterhin hintanstehen müssen, vor allem wenn wir davon ausgehen, dass die Velowege in Zukunft separiert von Strassensanierungen gebaut werden sollen. Da wird sich automatisch die Frage stellen, wieso die Finanzierung aus dem durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) gespeisten Strassenfonds erfolgen soll. Wenn wir Radfahrende aber einen finanziellen Beitrag leisten, können wir auch fordern, dass die Radinfrastruktur ausgebaut wird. Ansonsten bleiben wir Bittsteller. Für mich ist es deshalb auch völlig klar, dass das eingenommene Geld aus dieser Massnahme nicht einfach in den Strassentopf fliesst, sondern explizit für die Radinfrastruktur verwendet werden muss. Es ist mir durchaus bewusst, dass es keine einfache Lösung für die Beteiligung von Radfahrenden an den Strasseninfrastrukturkosten gibt, denn die Welt der Radfahrenden ist sehr heterogen. Da gibt es die Hobbyfahrer mit Rennvelos, Rentner mit E-Bikes oder Leute, die mit dem Velo zur Arbeit fahren, notabene alles Personen, die mehrere tausend Franken für ein Fahrrad ausgeben. Aber daneben gibt es auch Kinder und Jugendliche, die das Velo für den Schulweg nutzen, und Gelegenheitsfahrende, die ein Occasionsvelo für Kurzstrecken oder den Lebensmitteleinkauf einsetzen. Die grosse Herausforderung wird sein, eine faire, nachvollziehbare und sozialverträgliche Lösung zu finden, die einfach kontrollierbar ist. Aber

bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) arbeiten viele kluge Köpfe, denen ich die Erarbeitung eines sinnvollen Vorschlags absolut vertraue. Es handelt sich hier um einen klassischen Prüfauftrag. Es soll geprüft werden, ob beziehungsweise wie ein finanzieller Beitrag der Radfahrenden mithelfen kann, damit das Radroutenkonzept endlich auch im Kanton Luzern umgesetzt wird. Ich bitte Sie, diesem Prüfauftrag und somit der Erheblicherklärung zuzustimmen.

Laura Spring: Die Kommission Verkehr und Bau (VBK) hat in mehreren Kommissionssitzungen zu diesem Thema über Informationen der Verwaltung diskutiert und ist im März 2024 zum Schluss gekommen, den vorliegenden Vorstoss einzureichen. Die Ausgangslage für die Kommission ist folgende: Bei der Finanzierung der Mobilitätsprojekte des Kantons zeichnet sich ein Engpass ab. Dieser Engpass betrifft verschiedene Anliegen, welche in den Augen der VBK für den Kanton Luzern wichtig sind. Die Umfahrungsstrasse in Beromünster wurde von der Bevölkerung mit einer grossen Mehrheit gutgeheissen und kostet 70,6 Millionen Franken. Der frühestmögliche Baubeginn ist 2025, und die Vorarbeiten dauern mindestens drei bis vier Jahre. Für die VBK ist der Volksentscheid aus demokratiepolitischer Sicht unumstösslich und soll deshalb zeitnah umgesetzt werden. Generell ist die Kommission mit dem unerfreulichen Überhang bei den Strassenbauprojekten nicht zufrieden. Die Realisierung der Projekte wurde uns mit einem Zeithorizont bis 2065 präsentiert und kann so von der VBK nicht akzeptiert werden. Der öV-Betrieb auf der Strasse leidet seit Jahren und je länger, desto massiver unter Verspätungen, die durch das steigende Verkehrsaufkommen verursacht werden. Symptombekämpfung mit zusätzlich eingesetzten Fahrzeugen verursacht jährliche Kosten in Millionenhöhe. Viele Menschen meiden zu Spitzenzeiten den öV in hochbelasteten Gebieten, was zu Erlösrückgängen führt und die öffentliche Hand damit noch mehr Abgeltungen kostet, von den volkswirtschaftlichen Kosten durch längere Reisezeiten ganz zu schweigen. Ein pünktlicher öV ist nur mit wirksamen Busbevorzugungsmassnahmen möglich. Auch diese sind mit den entsprechenden Kosten im Bauprogramm vorgesehen. Wenn diese Massnahmen verlangsamt werden, verzögert sich auch die wichtige Entlastung, insbesondere in der Stadt Luzern und der Agglomeration, wo wichtige öV-Projekte anstehen. Das Radroutenkonzept von 1994 ist noch nicht umgesetzt, und viele wichtige Radwege sind im Bauprogramm eingestellt. Ausserdem wird das neue Velokonzept weitere Mittel benötigen. Wenn der Kanton mit den geplanten Mitteln im Bauprogramm weiterfährt, also rund 60 Millionen Franken pro Jahr, sind grosse Verzögerungen in allen Mobilitätsprojekten unabdingbar. Dies kann auch weitere Programme wie das Agglomerationsprogramm der fünften Generation betreffen, bei dem der Kanton aber auf die Einhaltung der Fristen angewiesen ist, weil es sonst der Bund nicht mitfinanziert. Fazit: Die VBK unterstützt das Postulat P 170 nach wie vor und mit Nachdruck. Wir hätten uns eine konkretere Stellungnahme der Regierung gewünscht, damit mögliche Lösungen auch ersichtlich gemacht werden können. Die VBK wird deshalb auch für die Beratung des Budgets und des Aufgaben- und Finanzplans (AFP) über Vorschläge diskutieren. Die VBK bittet Sie, der Erheblicherklärung des Postulats P 170 zuzustimmen.

Guido Roos: Der Kanton Luzern befindet sich in einer guten finanziellen Situation. In den letzten Wochen konnte man in den Medien sogar lesen, dass der Kanton im Geld schwimmt. Trotzdem hat der gleiche Kanton letzten Herbst mitgeteilt, dass viele Strassenbauprojekte wegen fehlender Finanzen um mehrere Jahre verschoben werden müssen. Diese Situation ist für die Mitte-Fraktion und – wie von Kommissionspräsidentin Laura Spring soeben ausgeführt – auch für die VBK nicht akzeptierbar. Darum hat die VBK ein Kommissionspostulat mit der klaren Forderung nach mehr finanziellen Mitteln für die Verkehrsinfrastruktur eingereicht. Das Positive an der Stellungnahme der Regierung ist der

Antrag auf Erheblicherklärung. Die Hauptaussage der Regierung ist aber leider eine andere: «Wir sind bereit, in den nächsten Jahren Möglichkeiten zu prüfen, wie für die Verkehrsinfrastruktur vielleicht mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können.» Das reicht uns nicht. Unsere Bevölkerung, das heisst die Steuerzahlenden, können nicht verstehen, dass der Steuerfuss sowohl 2025 wie auch 2026 gesenkt werden soll und gleichzeitig Projekte zur Stärkung der Mobilität wegen zu knapper Finanzen um Jahre nach hinten verschoben werden. In der Oktober-Session werden wir das Budget 2025 und die finanzielle Mehrjahresplanung beraten. Bis dann bereiten wir entsprechende Anträge vor. Die Mitte-Fraktion wird das Postulat P 170 erheblich erklären. Zum Postulat P 206 von Bucher Markus über die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Velofahrenden an den Infrastrukturkosten des Radroutenkonzeptes: Wir haben in der Fraktion eine sehr interessante Diskussion geführt. Viele in unserer Fraktion finden es grundsätzlich richtig, dass Velofahrende ebenfalls einen Beitrag an die Verkehrsinfrastruktur leisten sollen. Aber wie soll dies sinnvoll umgesetzt werden, damit Aufwand und Ertrag stimmen? Wir erachten weder eine Velosteuer noch einen Zuschlag beim Kauf eines Velos als sinnvoll. Wir sehen schlicht keine umsetzbare Variante. Darum wird eine Mehrheit der Mitte-Fraktion das Postulat P 206 ablehnen.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion lehnt das Postulat P 206 ab. Wir sind der Meinung, dass das zukünftige Programm Gesamtmobilität an den strategischen Grundlagen des Projektes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) auszurichten ist. Diese sehen eine erhebliche Verbesserung und Förderung beim öV und beim Fuss- und Veloverkehr vor. Im Sinn von «Verkehr verlagern und vernetzen» ist es das Ziel, den Modalsplit zugunsten des Velos erheblich zu steigern. Mit einer Steuer oder einer neuen Abgabe für die Velofahrenden schaffen wir eher eine Abschreckungsmassnahme, anstatt das Velofahren attraktiver zu gestalten. Der Kanton Luzern ist mit der Umsetzung von benötigten Radverkehrsanlagen und von Radrouten ausserhalb der Kantonsstrassen im Rückstand. Mit dem neuen Velokonzept sollen in den nächsten 20 Jahren Investitionen getätigt zu werden, um das Velofahren attraktiver und sicherer zu machen, damit mehr Menschen auf das Velo umsteigen. Das muss unser Ziel sein. Aber bis jetzt fehlt ein Finanzierungsgefäss für den Fuss- und Veloverkehr. Es macht Sinn, die künftige Finanzierung der Fuss- und Veloverkehrsanlagen in einem grösseren Zusammenhang zu sehen, weil auch die Investitionen und der Unterhalt für Strassenprojekte für den MIV und den öV aus der gleichen Kasse finanziert werden. Die SP-Fraktion befürwortet deshalb eine Auslegeordnung, um wirklich alle Einnahmequellen und Finanzierungen in einem grösseren Zusammenhang zu beurteilen. Wenn wir mit diesem Postulat einseitig die Finanzierung der Veloinfrastruktur prüfen, greifen wir damit einer allgemeinen Auslegeordnung vor und schränken den Spielraum ein. Der Regierungsrat ist mit dem Teilprojekt Finanzierung und Recht im Rahmen des Programms Gesamtmobilität dabei, die verschiedenen Lösungsvarianten zu erarbeiten. Wir finden, dass zur Umsetzung der Zumolu-Massnahmen zwingend die Finanzierung der ganzen Mobilität im Kanton Luzern überdacht werden muss. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind notwendig, und es ist meistens schwierig, die Nutzung der Strassen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufzuschlüsseln. Der Schwerpunkt muss gemäss Zumolu beim flächeneffizienten Verkehr liegen. So schaffen wir für die Zukunft die besten Voraussetzungen für Mobilität, Klima und Gesundheit. In diesem Sinn sind wir bereit für und interessiert an Investitionen in unsere Verkehrsinfrastruktur. Zuerst benötigen wir eine Auslegeordnung, um beurteilen zu können, welches sinnvolle Massnahmen sind, um unsere Ziele zu erreichen. Eine neue Veloabgabe ist nicht nur verkehrspolitisch fragwürdig, sondern würde auch einen enormen Verwaltungsaufwand für eine vergleichbar sehr kleine Einnahmequelle bedeuten.

Barbara Irniger: Die Ziele des Kantons Luzern sind im Planungsbericht Mobilität sowie im Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik klar formuliert: Man möchte den Verkehr auf möglichst flächeneffiziente Verkehrsmittel verlagern. Dazu gehört definitiv auch das Velo. Man will Anreize schaffen zur Verlagerung des MIV hin zum Fuss- und Veloverkehr und zum öV. Diese Verlagerung soll auch die Strassen entlasten. So kommen auch jene besser vorwärts, die tatsächlich darauf angewiesen sind, mit dem MIV unterwegs zu sein, zum Beispiel der Wirtschaftsverkehr oder Menschen, die aufgrund einer Mobilitätseinschränkung auf das Auto angewiesen sind. Die Forderung des Postulats P 206 nach einer finanziellen Beteiligung der Velofahrenden an der kantonalen Infrastruktur unterstützt diese Ziele aber nicht, sondern arbeitet direkt dagegen. Eine Besteuerung macht das Velofahren teurer und damit auch weniger attraktiv. Das ist nicht sinnvoll, weil das Velo Teil der Lösung ist für mehr Platz, weniger Stau, weniger Lärm und eine bessere Luft. In Luzern sind wir nicht die Ersten, die über eine Velosteuer debattieren. Der Bund und der Kanton Basel-Landschaft haben das System einer Velosteuer bereits geprüft. Beide sind dabei zum Schluss gelangt, dass die Einführung einer solchen Steuer mit viel Aufwand verbunden ist. Gleichzeitig ist der erwirtschaftete Betrag ziemlich gering. Eine Velosteuer arbeitet also nicht nur gegen die kantonalen Mobilitätsziele, sondern sie löst auch das Problem der fehlenden finanziellen Mittel nicht. Die Grüne Fraktion ist aber bereit, über die Frage zu diskutieren, wie die Finanzierung der Veloinfrastruktur in Zukunft gestaltet werden soll. Diesbezüglich gehe ich mit Markus Bucher einig, dass es speziell zusätzliche Mittel für Velorouten benötigt, auch unabhängig von Sanierungsprojekten, weil wir im Kanton Luzern noch weit weg sind von einem sicheren und durchgängigen Velowegnetz. Ein solches braucht es, wenn wir wollen, dass in Zukunft wirklich mehr Personen mit dem Velo unterwegs sind. Das Velowegnetz soll nämlich nicht nur für jene befahrbar sein, die schnell und sicher unterwegs sind, sondern auch für Menschen, die auf dem Velo etwas weniger sicher sind. Wir sind aber überzeugt, dass die Forderung des Postulats P 206 nicht der richtige Weg ist, um die Finanzierung nachhaltig zu sichern. Weil es aus Sicht der Grünen Fraktion andere Lösungsansätze braucht, stellen wir einen Ablehnungsantrag.

Gianluca Pardini: Ich spreche zum Postulat P 170. Damit wir im Kanton Luzern den Mobilitätsansprüchen genügen, hat unser Rat klare strategische Leitplanken definiert: einerseits mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität, dem öV-Bericht oder dem Radroutenkonzept, andererseits sollte das Bauprogramm eine integrierte Planung bewerkstelligen, damit die Umsetzung der kantonalen Mobilitätspolitik garantiert werden kann. Mit dem künftigen Programm Gesamtmobilität haben wir ein noch gesamtheitlicheres Konzept, das unsere Strategie ebenfalls gewährleisten soll. Inzwischen wissen wir aber, dass wir für die zukünftige Finanzierung dieser Infrastrukturen zu wenig Geld haben. Die zweckgebundenen Mittel reichen in Zukunft nicht mehr aus. Wie Guido Roos versteht es auch die SP-Fraktion nicht, weshalb die Steuern nun auf Vorrat gesenkt werden sollen, wenn gleichzeitig der grosse Investitionsbedarf bekannt ist. So hoffe ich doch, dass die Mitte-Fraktion bei der Budgetberatung auch in Bezug auf einen anderen Investitionsbedarf immer noch die gleiche Meinung wie wir vertreten wird. Wir sind im Grundsatz nicht gegen die im Postulat geforderte Auslegeordnung, um die Finanzierungslücke zu schliessen. Wir befürworten geplante Investitionen für eine nachhaltige und flächeneffiziente Mobilität, wir wünschen uns aber ein höheres Tempo. Auch wenn das Postulat gut gemeint ist, so scheinen uns die Bedingungen für die Förderung der nachhaltigen Mobilität im Postulat nicht klar genug definiert. Man könnte das Postulat auch wegen Erfüllung ablehnen, da der Regierungsrat ja bereits entsprechende Projekte gestartet hat. Wenn wir die Mobilität in Zukunft so gestalten wollen, wie wir es bereits geplant haben, kommen wir nicht darum

herum, die Mobilität im Kanton grundsätzlich neu zu denken. Nur so können wir attraktiv bleiben und auch die Mobilität als Antrieb von wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Entwicklungen verstehen. Das bedeutet aber primär, dass wir ausnahmslos konsequent eine Neupriorisierung der Planung vornehmen und damit das Bauprogramm nochmals prüfen müssen. Strassenbauprojekte, die ausschliesslich den MIV fördern, bringen uns nicht näher ans Ziel, sondern sie bewirken genau das Gegenteil. Wir müssen sowohl den Unterhalt wie auch die Sanierung der Kantonsstrassen gewährleisten können. Aus unserer Sicht müssen wir das an die Bedingung knüpfen, dass nebst einer gesamtverkehrlichen Kosten-Nutzen-Analyse immer auch Massnahmen für den öV oder den Veloalltagsverkehr getroffen werden. Wenn es ernst gemeint ist, die Verzögerungen und den Investitionsstau im Bauprogramm für eine nachhaltige und zukunftsfähige Gesamtverkehrslösung zu beheben, müssen wir zwingend darüber diskutieren, was im Bauprogramm im Topf A bleiben oder was neu dazukommen soll. Vor allem müssen die Massnahmen besser mit dem Agglomerationsprogramm abgestimmt werden, damit wir nicht hintanstellen, falls wir die Bundesgelder nicht einfordern können, weil wir in Verzug sind. Die Neuregelung der Mobilitätsfinanzierung muss unmissverständlich klar mit umweltfreundlichen und effizienten Mobilitätslösungen gewichtet werden. Ohne diese Gewichtung können wir neuen Finanzierungsvarianten nicht einfach vorbehaltlos zustimmen. Gleichzeitig verlangen wir aber auch eine klarere und transparentere Priorisierung jener Mobilitätsprojekte, die das Ziel verfolgen, allen Luzernerinnen und Luzernern eine nachhaltige, differenzierte, zuverlässige und einfach zugängliche Mobilität zur Verfügung zu stellen. Die SP-Fraktion beantragt daher die teilweise Erheblicherklärung des Postulats P 170.

Martin Waldis: Es ist Zeit, dass wir diese Frage endlich angehen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist schon lange ein Thema, das niemand richtig anzugehen wagt. Diese Angelegenheit wird uns noch länger begleiten. Mobilität benötigt Platz, da mitunter immer mehr Nutzer verschiedenster Vehikel zu einem hohen Verkehrsaufkommen beitragen. Die meisten tun dies nicht freiwillig, zum Teil aber schon, das zeigt auch der Stau am Gotthard vom letzten Wochenende. Es gibt aber auch die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, die aus wirtschaftlichen Gründen unterwegs sind. Die Wirtschaft ist auf diesen Platz auf den Strassen angewiesen. Das Problem liegt auch darin, dass wir nicht mehr dort wohnen, wo wir arbeiten. Wer will schon in einer lärmigen Umgebung wohnen? In meinem Votum geht es gar nicht darum, wer wie viel und womit unterwegs ist, sondern wer für das zahlt, was er auch nutzt. Ich bin beispielsweise selber Radfahrer und benutze sowohl die Radstreifen als auch Wege zum Biken und bin deshalb auch sofort bereit, etwas dafür zu bezahlen. Bis jetzt haben wir vorwiegend gehört, dass auch die Radfahrer etwas bezahlen sollten. Ich möchte nicht, dass unser Rat nach Lösungen sucht, sondern das ist die Aufgabe der Regierung. Wenn ich ins Fitnesscenter gehe, muss ich auch dafür bezahlen. Ich beziehe mich dabei auf die Aussage von Pro Velo Luzern: «Velofahren fördert die Gesundheit der Gesellschaft durch Bewegung und wenig Lärm und gefährdet andere Verkehrsteilnehmende kaum.» Schade, dass solche engstirnigen Aussagen genau gegen eine Gruppe gerichtet sind, die für die Wirtschaft unterwegs ist. Ich möchte, dass wir damit aufhören, uns gegeneinander auszuspielen. Wir sollten uns bewusst sein, dass, wenn wir etwas nutzen, wir auch dafür bezahlen müssen.

Franziska Rölli: Als ich vor gut einem Jahr zur VBK gekommen bin, habe ich relativ schnell bemerkt, dass im Kanton Luzern punkto Verkehrsinfrastruktur ein ziemlich hoher Bedarf besteht. Nach ein paar aufschlussreichen Präsentationen der Verwaltung über die Finanzierung wurde mir klar, dass die entsprechende Finanzierung alles andere als sichergestellt ist. Die GLP-Fraktion ist gegenüber einigen der im Bedarf aufgelisteten Projekten sehr skeptisch eingestellt, insbesondere jenen gegenüber, die zu zusätzlichen

Strassen führen. Trotzdem sind aufgrund des Strassenfonds und der steigenden Baukosten nicht nur jene Projekte gefährdet, die aus unserer Sicht nicht unbedingt nötig sind, sondern auch einige Sanierungsprojekte, bereits bewilligte Projekte und vor allem auch wichtige Massnahmen zur Verbesserung des Modalsplits, beispielsweise Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm. Gerade beim Agglomerationsprogramm ist es aber entscheidend, dass wir diese Massnahmen zeitnah umsetzen, damit wir die Gelder des Bundes auch abholen können. Schaffen wir das nicht, dann wird die Finanzierungslücke noch grösser. Aus diesem Grund begrüssen wir es, dass der Regierungsrat verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten zum Schliessen dieser Lücke prüfen soll. Daher stimmen wir der Erheblicherklärung des Postulats P 170 zu. Ob die vorgeschlagene Prüfung jedoch rechtzeitig greift, ist auch aus unsere Sicht fraglich. Weitere Diskussionen dazu können wir anlässlich der AFP-Debatte führen. Die Idee, dass sich Velofahrende gemäss Verursacherprinzip an ihrer Infrastruktur beteiligen müssen, klingt auf den ersten Blick zwar gut. Allerdings haben die Vergangenheit und diverse Abklärungen neueren Datums bei Bund und im Kanton Basel-Landschaft gezeigt, dass das in der Praxis sehr teuer ist und ein grosser Teil der potenziellen Abgabe für Verwaltungskosten verloren geht. Gleichzeitig muss bei dieser Überlegung mit einbezogen werden, dass das Velofahren einen gesundheitlich positiven Aspekt hat und die Verbesserung der Gesamtmobilität fördert. Gerade in Bezug auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist dieser zweite Punkt sehr wichtig. Velos sind im Vergleich zum MIV sehr platzsparend, sie benötigen nur etwa ein Zehntel des Platzes. Sie können deshalb zur Entlastung der Strasse beitragen. Jetzt eine neue Abgabe einzuführen und nur einen Bruchteil davon für die Infrastruktur nutzen zu können, ist aus Sicht der GLP-Fraktion falsch. Daher lehnen wir das Postulat P 206 ab.

Michèle Albrecht: Ich nehme als langjähriges Mitglied von Pro Velo und als Mitinitiantin der Veloinitiative Kriens zum Postulat P 206 Stellung. Das Postulat ist gut gemeint, aber nicht ganz zu Ende gedacht. Aus diesem Grund empfehle ich und eine Mehrheit der Mitte-Fraktion die Ablehnung des Postulats. Die Mühen und Kosten einer Prüfung können wir uns aus vier guten Gründen schlicht sparen: Erstens: Die Zahlung einer Velosteuer wurde bereits mehrmals geprüft, 2022 mit der Motion Giezendanner durch den Bund und 2024 durch den Kanton Basel-Landschaft. Bei beiden Prüfungen wurde festgehalten, dass der Verwaltungsaufwand im Verhältnis zu den möglichen Einnahmen schlicht zu hoch ist, um eine Gebühr bei Velofahrenden zu erheben. Zweitens: Der integrative Ausbau des Veloroutennetzes erhöht auch die Attraktivität des Velofahrens und fördert damit unsere Mobilität nachhaltig. Velos und E-Bikes beanspruchen die Infrastruktur im Vergleich zu den Autos kaum. Sie tragen aber zu einer erheblichen Reduktion des Verkehrsstaus, des Lärms und der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Eine finanzielle Belastung könnte den positiven Trend des Velofahrens ausbremsen. Drittens: Ein gewichtiges Argument ist auch die Gesundheitsförderung und die entsprechende Entlastung unseres Gesundheitswesens. Velofahren trägt zur allgemeinen Gesundheit der Bevölkerung bei. Menschen, die regelmässig Velofahren und sich bewegen, sind körperlich aktiver, was unser Gesundheitswesen langfristig entlasten kann. Viertens: Mit der Einführung einer Velosteuer würden wir besonders Familien mit mehreren Kindern und mehreren Velos unverhältnismässig belasten. Diese nutzen die Velos nicht nur als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel, sondern auch als kostengünstiges. Stattdessen sollten wir doch Anreize für ressourcenschonende Fortbewegungsmittel schaffen. Es ist also wichtig, auf eine direkte finanzielle Belastung der Velofahrenden zu verzichten und die Förderung des Veloverkehrs, die Finanzierung und die gesetzlichen Grundlagen gesamtheitlich und zeitnah mit dem Planungsinstrument Programm Gesamtmobilität und dem Agglomerationsprogramm

weiterzuführen.

Judith Schmutz: Wir sind etwas enttäuscht von der Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat P 170, immerhin handelt es sich um ein Kommissionspostulat. Wir hätten uns eine etwas umfassendere Stellungnahme gewünscht. Die VBK hat sich erhofft, dass Massnahmen offengelegt werden, doch leider wird nur auf das Teilprojekt verwiesen. Die Kommission hätte es verdient, wenigstens einige Massnahmen zu erfahren. Wir benötigen dringend finanzielle Mittel, um unsere geplanten Verkehrsprojekte finanzieren zu können. Es geht vor allem auch um alle Massnahmen im Bereich öV und im Velo- und Fussverkehr, die im Zumolu, im Bauprogramm und im Programm Gesamtmobilität enthalten sind. Deshalb ist es für uns klar, dass diese Finanzierung erfolgen muss. Eine Vorrednerin hat das Agglomerationsprogramm der fünften Generation angesprochen. Wir sind auf die entsprechende Finanzierung angewiesen, damit wir die Massnahmen nicht nur planen, sondern auch umsetzen können. Ich bin überzeugt, dass andere Agglomerationen ihren Job erledigen, Projekte eingeben und Gelder vom Bund kassieren können. Es ist wichtig, dass der Kanton Luzern das auch tut. Eine Mehrheit der Grünen Fraktion anerkennt, dass für zukünftige Verkehrsprojekte zusätzliche öffentliche Gelder benötigt werden. Sie will diese Gelder aber fokussiert für strassengebundene öV- und Velomassnahmen einsetzen und unterstützt deshalb die teilweise Erheblicherklärung des Postulats P 170. Eine Minderheit der Grünen Fraktion stimmt der Erheblicherklärung des Postulats P 170 mit der Begründung zu, dass generell die Finanzierung für die vorgesehenen Verkehrsprojekte sichergestellt werden muss und deshalb eine breite Auslegeordnung gewünscht wird.

Sabine Wermelinger: Die FDP-Fraktion setzt sich für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik ein und somit für moderne Infrastrukturen in der Stadt und auf dem Land. Im AFP 2024–2028 hat die Regierung festgehalten, dass die Strassenfinanzierung mit der aktuellen Investitionsplanung ab 2027 nicht mit zweckgebundenen Mitteln realisiert werden kann. Weitere finanzielle Mittel sind nicht vorgesehen, und man will die Vorhaben priorisieren. Die Priorisierungen oder eben Verzögerungen lösen in etlichen Regionen Stress und Unmut aus oder, wie es der Verband Luzerner Gemeinden (VLG) in seinem Schreiben an die Regierung schreibt, Verärgerung und Unverständnis. Es könnte noch schlimmer kommen. Die Agglomerationsprogramme sind mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen und Ausführungsfristen verknüpft. Es ist zu befürchten, dass ohne zusätzliche Finanzierungsquellen der Verkehrsinfrastruktur nur Projekte in der Agglomeration umgesetzt werden, um die Bundesgelder nicht zu verlieren. Das würde einen grösseren Unfrieden im Kanton zur Folge haben. Ob es am Teilprojekt Finanzen und Recht liegt oder an den generellen finanziellen Aussichten des Kantons oder am Schreiben des VLG an den Kanton oder an den Postulaten oder an einer Kombination: Die Regierung sieht nun doch einen finanziellen Handlungsbedarf und unterstützt beide Postulate. Immer mehr Aufgaben bei gleich gross bleibendem Finanzierungstopf oder gleichbleibender Quelle geht momentan nicht mehr auf, auch betreffend Radwege. Im Strassengesetz ist vorgegeben, was als Strassenbestandteil gilt. Fuss- und Radwege gelten nur als Strassenbestandteil, wenn sie mit einer Strasse in Zusammenhang stehen oder mit ihr gleich verlaufen oder im Nutzungsplan oder in Strassenprojekten enthalten sind. Dann können die zweckgebundenen Mittel dafür eingesetzt werden. Mit der neuen Möglichkeit, Velowege unabhängig von Kantonsstrassen zu planen und zu realisieren, haben wir einen Plan, aber noch keine dazugehörige Finanzierung. Im Gegensatz zum MIV, zum Wirtschaftsverkehr, wo der Topf mit den zweckgebundenen Mitteln ständig gespeist wird, ist Velofahren gar nicht mit dem Verursacherprinzip verknüpft. Für die Finanzierung der Velowege begrüsst die FDP-Fraktion faire und ergebnisoffene Lösungsvorschläge. Wir sind nicht so pessimistisch wie beispielsweise die Mitte-Fraktion, dass

diesbezüglich bereits alle Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Die FDP-Fraktion stimmt bei beiden Postulaten der Erheblicherklärung zu.

Guido Roos: Erlauben Sie mir eine Replik auf das Votum von Gianluca Pardini. Ich möchte etwas zum Steuerfuss 2025/2026 klarstellen: Ich habe gesagt, dass es unsere Bevölkerung, also die Steuerzahlenden, nicht verstehen kann, dass der Steuerfuss 2025 und 2026 gesenkt werden soll und gleichzeitig Projekte zur Stärkung der Mobilität wegen zu knapper finanzieller Mittel um Jahre verschoben werden. Ich habe nicht gesagt, dass ich es nicht verstehe.

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

Fabian Peter: Die Bevölkerung wächst, und auch die Mobilität der Menschen nimmt zu. Dies erfordert einen Ausbau der Infrastruktur und der Investitionen, vor allem auch in den Betrieb und Unterhalt des bestehenden Netzes. Im Rahmen der Gesamtstrategie Zumolu, die Ihr Rat zustimmend zur Kenntnis genommen hat, erarbeiten wir das Programm Gesamtmobilität, quasi das neue Bauprogramm, das auch die Radrouten und den öV, aber auch die Strassen beinhaltet. Darin ist ein Teilprojekt Finanzen und Recht enthalten, weil für Investitionen in die Mobilitätsinfrastruktur auch die Finanzierungsquellen gesichert werden müssen. Sie haben eine gute Auslegeordnung vorgenommen. Sie wissen, wofür wir diese Mittel benötigen. Wir benötigen sie wie bisher, aber auch künftig und zum Teil noch vermehrt für die Agglomerationsprogramme, teils für Neubauprojekte, vor allem aber für Strassensanierungen. Ein Beispiel dazu ist die Botschaft B 26 über die Änderung der Kantonsstrasse in Alberswil. Wir benötigen sie aber auch für den normalen Betrieb und Unterhalt, also Asphaltanierungen usw., weil wir den Zustand des Netzes im Kanton Luzern im Minimum konstant halten wollen. In den letzten Jahren hat er sich aber eher verschlechtert. Deshalb braucht es auch Geld für die öV-Infrastruktur, beispielsweise für Bushubs, wofür Ihr Rat ebenfalls entsprechende Dekrete gesprochen hat. Nun kommt das Radroutenkonzept hinzu. So gibt es das eidgenössische Velogesetz, das die Kantone verpflichtet, gewisse Planungen und Umsetzungen vorzunehmen, beispielsweise Schnellrouten in den Kantonen umzusetzen. Wir sind daran, dieses Radroutenkonzept auszuarbeiten, und haben auch die zuständige Kommission ein erstes Mal informiert. Aber auch dort werden wir ohne Geld nicht bauen können. Wir haben heute den Strassenfonds, der ausschliesslich mit zweckgebundenen Mitteln finanziert wird. Diese können wir für den Bau der Strassen verwenden, aber auch für die Velowege und die öV-Infrastruktur. Der Strassenfonds wird durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die Mineralölsteuer des Bundes sowie die Motorfahrzeugsteuer des Kantons gespeist. Zwei dieser drei Quellen können wir nicht beeinflussen. Die Mineralölsteuer ist konstant bis rückläufig, die LSVA konstant. Dann bleibt noch die Motorfahrzeugsteuer des Kantons. So sieht die Ausgangslage momentan aus. Wir haben deshalb im aktuellen AFP, der Ihnen zur Beratung vorliegt, entsprechend die Strassenbauprojekte wiederum priorisiert. Sie können dem AFP ab Seite 342 entnehmen, welche Projekte wir aus finanziellen Gründen priorisieren. Damit die Priorisierung nicht zu deftig ausfällt, hat die Regierung beschlossen, beim Strassenfonds eine Verschuldung von 40 Millionen Franken zuzulassen. Das heisst, dass wir in den nächsten Jahren etwas mehr bauen können, aber ab einer Verschuldung von 40 Millionen Franken müssen wir das wieder aufholen und die Schulden zurückbezahlen. Das heisst in diesen Jahren wird entsprechend noch weniger gebaut werden, wenn die Situation so bleibt. Über all das müssen wir uns Gedanken machen, wie wir einerseits über zweckgebundene Mittel entsprechend mehr Mittel beschaffen können. Beim Kanton gibt es aber mit der Motorfahrzeugsteuer nur eine Quelle. Deshalb sind wir offen, auch weitere Quellen zu prüfen, beispielsweise die Radfahrer. Vielleicht gibt es noch andere Ideen. Was



bisher kein Thema war, weder für unseren noch für Ihren Rat, ist die Möglichkeit über allgemeine Steuermittel zu sprechen. Vor dieser Herausforderung stehen wir also. In diesem Sinn hat die Regierung beantragt, beide Postulate erheblich zu erklären, damit wir diese Arbeit lösungsoffen angehen können. Ich bitte Sie daher, unserem Antrag zu folgen.

Der Rat lehnt das Postulat P 206 mit 52 zu 51 Stimmen ab. Aufgrund eines technischen Problems musste die Abstimmung wiederholt werden. In der wiederholten und somit definitiven Abstimmung lehnt der Rat das Postulat P 206 mit 55 zu 47 Stimmen ab.