

Antwort auf die Interpellation 204

Langfristige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Parkgebühren

Chantal Brauchli namens der FDP-Fraktion vom 20. Mai 2026
StB 618 vom 19. August 2026

Mediensperfrist: 15. Oktober 2026, 11.00 Uhr

Ausgangslage

In der Interpellation wird auf die Aussage im Geschäftsbericht 2025 verwiesen, dass der Ertragsüberschuss aus der Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet wird und der budgetierte Ertragsüberschuss im Rechnungsjahr 2025 nur dank der neu eingeführten Haltegebühr für Reisebusse erreicht werden konnte. Die Interpellantin stellt die Frage, wie nachhaltig und langfristig die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über Parkgebühren ist.

Zum besseren Verständnis werden zuerst die rechtlichen Grundlagen und die Entwicklungen der Parkgebühren sowie der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr erläutert.

Rechtliche Grundlagen

In der Stadt Luzern werden die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (Parkgebühren) seit 1995 zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs herangezogen. Die aktuelle rechtliche Grundlage bildet das Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren (Parkgebührenreglement) vom 12. November 2020 ([sRSL 6.3.1.1.3](#)).

In Art. 12 des Parkgebührenreglements ist die Verwendung der Parkgebühren geregelt. Die Regelung wurde seit 1995 mehrmals durch Parlamentsbeschlüsse angepasst. Derzeit lautet diese wie folgt:

¹ Die Einnahmen aus den Parkgebühren werden in nachfolgender Reihenfolge wie folgt verwendet:

- für den Unterhalt und den Betrieb der öffentlich benutzbaren Parkflächen für Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie für Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, für die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen und für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen;
- für eine Einlage in der Höhe von Fr. 500'000.– in den Fonds zur Attraktivierung der Innenstadt als Marktplatz (ALI-Fonds);
- für die Finanzierung des Gemeindebeitrags an den öffentlichen Verkehr.

² Reicht der Restbetrag nach Abzug der Ausgaben gemäss lit. a nicht für die Einlage in den ALI-Fonds gemäss lit. b, wird diese entsprechend gekürzt, und der Verwendungszweck gemäss lit. c fällt dahin.

Entwicklung der Einnahmen aus Parkgebühren

Die Prognose und damit die Budgetierung der Parkgebühreneinnahmen ist äusserst herausfordernd. Die Zahl der verfügbaren Parkplätze ist stark schwankend aufgrund definitiver oder temporärer Parkplatzenutzungen; Letzteres durch beispielsweise Baustelleninstallationen, Sperrungen aufgrund von Events, Güterumschlag/Umzug, Belegung durch Dauerparkkartenbesitzer oder neue Boulevardgastronomieangebote. Im April 2025 sind die neu eingeführten Haltegebühren für Reisebusse hinzugekommen. Mit Bericht [B 48 vom 22. Oktober 2025](#): «Standards für Autoparkplätze in der Stadt Luzern» hat der Stadtrat aufgezeigt, wie sich der Parkplatzabbau auf die Einnahmen auswirkt. Im Rahmen der Modellierung wurden die potenziellen Einnahmeneffekte durch den Abbau von Parkplätzen analysiert. Im Endzustand, sprich ab dem Jahr 2040, wird mit rund 2,3 Mio. Franken Mindereinnahmen pro Jahr im Vergleich zum Jahr 2025 gerechnet.

Entwicklung der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. 775) hält fest, wie der ÖV im Kanton Luzern organisiert und finanziert ist. Die Finanzierung ist eine Verbundaufgabe über alle drei Staatsebenen. Die Gesamtkosten des Verkehrsverbunds (VVL) werden zu je 50 Prozent von Kanton und Gemeinden getragen. Der Gemeindebeitrag (der Kostenanteil der Gemeinden) berechnet sich nach einem Verteilschlüssel aus dem ÖV-Angebot und den Einwohnerzahlen. Daneben leisten die Gemeinden einen Investitionskostenbeitrag für ÖV-Investitionen und übernehmen 50 Prozent des Kantonsbeitrages an den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Ausgaben sind in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Wesentliche Treiber sind dabei Massnahmen zur Defossilierung, d. h. der Umbau des Fuhrparks auf fossilfreie Fahrzeuge mit entsprechenden Lademöglichkeiten, Massnahmen zur Stabilisierung der Zuverlässigkeit, die Teuerung sowie ein der Nachfrage folgender Angebotsausbau.

Die Stadt Luzern trug mit 15,9 Mio. Franken rund 27 Prozent des gesamten Gemeindebeitrages von rund 58,6 Mio. Franken im Jahr 2025. Der Regierungsrat hat mit der Botschaft B103 «Programm Gesamtmobilität 2027–2030» vom 19. Mai 2026 aufgezeigt, wie sich die Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr entwickeln. Dieser geht davon aus, dass die jährlichen Mehrkosten in der Periode 2027–2030 rund 9,6 Mio. Franken und in der Periode 2031–2034 rund 18,1 Mio. Franken betragen, welche je hälftig vom Kanton und von den Gemeinden getragen werden müssen. Aufgrund des derzeitigen Kostenanteils ist für die Stadt Luzern in den kommenden Jahren mit Mehrkosten von 1,3 Mio. bis 2,5 Mio. Franken pro Jahr auszugehen.

Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs erfolgt über das Globalbudget des Tiefbauamts (414, «Mobilität und Betrieb/Werterhalt Infrastrukturen»). Die entsprechenden Positionen (Ausgaben, Einnahmen) werden jährlich budgetiert und wesentliche künftige Veränderungen in der Finanzplanung berücksichtigt. So sind auch die jährlichen Einnahmerückgänge aus den Parkgebühren wie auch die Kostensteigerungen der Gemeindebeiträge bereits in der Finanzplanung eingestellt. Entsprechend wird sich das Globalbudget 414 in den kommenden Jahren erhöhen.

Der Stadtrat beantwortet die einzelnen Fragen der Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Wie hoch war der Anteil der Parkgebühreneinnahmen an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in den vergangenen fünf Jahren?

Der Ertragsüberschuss aus der Parkraumbewirtschaftung wird gemäss Parkgebührenreglement dem öffentlichen Verkehr zugewiesen. Die effektiven Beiträge ergeben sich jährlich aus der Jahresrechnung und hängen sowohl von den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung als auch vom Aufwand für Betrieb, Unterhalt und Kontrolle ab. Der Anteil der Beiträge aus Parkgebühren am städtischen Beitrag für den öffentlichen Verkehr liegt in den letzten fünf Jahren zwischen 22 und 29 Prozent (ausgenommen 2021 mit den Auswirkungen der Coronapandemie). Der höhere Ertragsüberschuss 2025 ist auf die neu eingeführten Haltegebühren für Reisebusse zurückzuführen.

	Ertragsüberschuss Parkraumbewirtschaftung* (Fr.)	Beitrag öffentlicher Verkehr (Fr.)	Anteil (%)
2021	2'599'320.40	15'441'649.00	16,8 %
2022	4'229'155.54	15'581'767.00	27,1 %
2023	3'994'294.73	15'617'722.00	25,6 %
2024	3'491'981.65	15'620'489.00	22,4 %
2025	4'520'330.14	15'874'608.00	28,5 %

* Nach Einlage in den ALI-Fonds.

Zu 2.:

Wie beurteilt der Stadtrat die langfristige Tragfähigkeit der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über Parkgebühren?

Der Stadtrat beurteilt die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs allein über Parkgebühren langfristig nicht als tragfähig. Parkgebühren stellen bereits heute lediglich eine ergänzende Finanzierungsquelle dar. Der öffentliche Verkehr wird überwiegend über allgemeine Steuermittel (Globalbudget des Tiefbauamts) finanziert.

Die Parkraumbewirtschaftung verfolgt primär verkehrs- und klimapolitische Ziele. Eine erfolgreiche Lenkungswirkung führt langfristig tendenziell zu rückläufigen Parkgebühreneinnahmen. Im Hinblick auf die langfristigen Mobilitätsziele sowie die erwarteten Veränderungen im Mobilitätsverhalten und im Parkplatzangebot ist davon auszugehen, dass der relative Beitrag der Parkgebühren an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bis 2040 weiter stetig abnehmen wird. Diese Einbussen werden durch allgemeine Steuermittel kompensiert werden müssen. Die Entwicklung wird regelmässig überprüft und deren finanzielle Auswirkungen proaktiv in der Finanzplanung eingestellt.

Zu 3.:

Welche Auswirkungen erwartet der Stadtrat auf die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, falls die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung künftig sinken?

Sinkende Einnahmen werden den Finanzierungsbeitrag aus der Parkraumbewirtschaftung entsprechend reduzieren. Dieser Effekt wird (und ist) in der Finanzplanung der Stadt berücksichtigt. Entsprechend wird sich das Globalbudget des Tiefbauamts, das durch allgemeine Steuermittel finanziert wird, künftig weiter erhöhen.

Zu 4.:

Welche alternativen Finanzierungsmodelle prüft der Stadtrat für den öffentlichen Verkehr?

Derzeit besteht aus Sicht des Stadtrates kein konkreter Anlass, die bestehende und bewährte städtische Finanzierungsstruktur grundlegend zu ändern. Der öffentliche Verkehr wird bereits heute überwiegend über allgemeine Steuermittel finanziert. Der Ertragsüberschuss aus der Parkraumbewirtschaftung stellt eine ergänzende Finanzierungsquelle dar. Der Stadtrat sieht deshalb derzeit keinen Bedarf, alternative Finanzierungsmodelle zu prüfen.