

**Postulat Froelicher Nino und Mit. über die Verwendung eines allfälligen Rechnungsüberschusses zugunsten des Doppelspurausbaus am Rotsee (P 136).****Eröffnet: 21. Januar 2008 Finanzdepartement i. V. mit Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Ablehnung**Begründung:**

Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee beseitigt einen zentralen Engpass auf der nationalen und internationalen Hauptverkehrsachse im Schienennetz. Er stellt die Voraussetzung für ein attraktives Bahnangebot zwischen der Wachstumsregion Zentralschweiz und dem Metropolitanraum Zürich dar. Im S-Bahn-Verkehr ist der 15-Minutentakt zwischen Luzern und Baar erst mit der Doppelspur am Rotsee möglich. Der rasche Angebotsausbau ist insofern zwingend notwendig, als dass die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Rontal eine optimale Erschliessung voraussetzt. Die bedingungslose Unterstützung dieses für unseren Kanton wichtigen Projekts haben wir in der Vergangenheit wiederholt bekräftigt (vgl. zum Beispiel die Antworten zu den Postulaten Nr. 2 und 3 von Patrick Meier und Mit. über den Doppelspurausbau Rotsee respektive über einen durchgehenden Doppelspurausbau Luzern – Zürich).

Der Bundesrat nahm im Herbst 2007 von der Vernehmlassung zur Gesamtschau FinöV und damit zur weiteren Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB) Kenntnis. In der Folge beantragte dieser in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV dem Eidgenössischen Parlament, die Bahninfrastruktur mit einem Kernangebot für 5,2 Milliarden Franken weiter zu entwickeln. Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist nicht Bestandteil dieses Kernangebots, sondern ist innerhalb der Botschaft zur Gesamtschau FinöV eine von zehn Erweiterungsoptionen (der Zimmerbergtunnel II inklusive der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist ebenfalls eine Erweiterungsoption). Die Botschaft sieht zudem einen Planungskredit von 40 Millionen Franken vor, welcher die Grundlagen für die Realisierung der von den Kantonen geforderten Erweiterungsoptionen schaffen soll – also auch für den Doppelspur-Ausbau am Rotsee. Die bundesparlamentarische Beratung über die Botschaft wird im Herbst 2008 stattfinden.

Die Kosten für den Doppelspur-Ausbau am Rotsee mit rund 190 Millionen Franken (Preisbasis 2005) und den Zimmerbergtunnel II inklusive den Doppelspur-Ausbau am Rotsee mit rund 1'100 Millionen Franken (Preisbasis 2005) sind erheblich und sind durch die Kantone alleine nicht tragbar. Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist eine Minimalforderung des Kantons Luzern. Die Forderung nach dem Zimmerbergtunnel II dürfte durch eine breite Allianz in der politischen Diskussion gestützt werden. Wir sind überzeugt, dass der Doppelspur-Ausbau am Rotsee von der Unterstützung für den Zimmerbergtunnel II profitieren und deshalb in das Programm aufgenommen werden wird. Es ist deshalb im heutigen aktuellen Zeitpunkt falsch, andere Finanzierungsformen für den Doppelspur-Ausbau am Rotsee als diejenige im Zusammenhang mit der Gesamtschau FinöV zu fordern oder kantonsintern vorzuschlagen.

Nach § 18 Absatz 3 des Finanzhaushaltgesetzes (SRL Nr. 600) werden die Ertragsüberschüsse der Staatsrechnung zur Abtragung des Bilanzfehlbetrages verwendet. Ist kein solcher vorhanden, wird Verwaltungsvermögen zusätzlich abgeschrieben oder freiverfügbares

Eigenkapital gebildet. Für eine anderweitige Verwendung von Ertragsüberschüssen gelten sinngemäss die Vorschriften über den Sonderkredit. Die Laufende Rechnung 2007 schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 197 Millionen Franken ab. Im Kantonsratsbeschluss über die Genehmigung der Staatsrechnung 2007 werden wir Ihnen folgenden Antrag zur Verwendung dieses Überschusses unterbreiten:

|  |             |
|--|-------------|
| - Mittelreservation für Spitalbauten   | 100,0       |
| - Abschreibung der Strassenschuld  | 67,5        |
| - Ausserordentliche Zulage an das kantonale Personal und die vorgesetzten Behörden | 4,5         |
| - Bildung von zusätzlichem Eigenkapital für Schwankungsreserven                    | 25,1        |
| <hr/> Total Ertragsüberschuss  | <hr/> 197,0 |

(in Mio. Fr.)

Die Schwankungsreserve entspricht dem (freiverfügbaren) Eigenkapital gemäss Finanzhaushaltsgesetz und liegt somit in der abschliessenden Kompetenz Ihres Rates. Die ausserordentliche Zulage an das kantonale Personal und die vorgesetzten Behörden unterliegt den Vorschriften über den Sonderkredit. Ein entsprechendes Dekret wird Ihnen zusammen mit der Staatsrechnung 2007 vorgelegt. Die Abschreibung der Strassenschuld liegt wie die Bildung von Eigenkapital in der Kompetenz Ihres Rates und hat keinen Mittelabfluss zur Folge, da es sich lediglich um eine Transaktion innerhalb der Bilanz handelt. Für den grossen Investitionsbedarf der Spitalbauten werden wir Ihnen beantragen, 100 Millionen Franken zu reservieren (zweckgebunden und zeitlich limitiert). Liegen bis zum 31. Dezember 2011 keine entsprechenden Ausgabenbeschlüsse vor, werden die reservierten Mittel ins übrige Eigenkapital übertragen. Generell soll mit der Reservation von Mitteln für bestimmte Zwecke zurückhaltend umgegangen werden. Sie führen zu einem künftigen Anstieg der Nettoschuld und unterlaufen den dauernden Priorisierungsprozess der Verwendung öffentlicher Mittel.

Im Gegensatz zu den Spitalbauten ist eine Beteiligung an der Finanzierung des Doppelspur-Ausbau am Rotsee durch den Kanton Luzern nicht vorzusehen, nachdem wir von der vollständigen Finanzierung durch den Bund ausgehen. Die Rückstellung von Mitteln für eine solche Mitbeteiligung ist somit weder notwendig noch zweckmässig. Sofern der Doppelspur-Ausbau in der Planung der FinöV-Vorlage aus finanziellen Gründen zeitlich zurückgestellt wurde, wäre eine Mitfinanzierung durch den Kanton Luzern neu zu beurteilen und zu überprüfen. Auch wenn wider Erwarten der Doppelspur-Ausbau nicht Teil des FinöV-Beschlusses sein würde, wäre er Teil des Agglomerationsprogramms. Auch in diesem Fall wäre eine neue Lagebeurteilung vorzunehmen, wobei dann auch eine Beteiligung des Kantons Luzern zu prüfen wäre. Dafür wäre ein Sonderkredit zu beschliessen, der dem obligatorischen Referendum unterliegt. Diese Haltung zu einer allfälligen Beitragsleistung in den beiden nicht zu erwartenden Fällen haben wir bereits in unserer Botschaft zum Agglomerationsprogramm (B 149 vom 6. Juni 2006) eingenommen und bei der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen wiederholt bekräftigt.

Wir sehen keine Veranlassung, zurzeit andere Finanzierungsformen vorzuschlagen. Weil das Projekt und die damit verbundenen Ausgabenbeschlüsse nicht innert nützlicher Frist dem Volk unterbreitet werden können, lehnen wir die Speisung eines Fonds für Grossprojekte im öffentlichen Verkehr ab. Wir beantragen deshalb, das Postulat abzulehnen.