



**Anfrage Dissler Josef und Mit. über die Botschaft "Dekret über einen Sonderkredit für den Hochwasserschutz und die Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz in den Gemeinden Emmen und Luzern" (B 15) (A 79).  
Eröffnet am: 07.11.2011 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

**Antwort Regierungsrat:**

*Zu Frage 1: Warum wird der in der Planung vorgesehene Perimeter vom Kasernenplatz bis Rothenburg nicht eingehalten? Der Perimeter wurde nach unten korrigiert, obwohl der Planungskredit für sämtliche 12 Projekte inklusiv „Epsilon optimiert“ bewilligt wurde?*

Am 26. Januar 2009 hat Ihr Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg über 5,4 Millionen Franken zugestimmt. Am 10. Mai 2010 hat Ihr Rat im Weiteren mit einem Dekret einen Zusatzkredit von 3 Millionen Franken bewilligt. Der gesamte Planungskredit umfasst die Kosten für die Planungsphasen Vorprojekt, Bauprojekt bis zur Planaufgabe. Mit der koordinierten Planung sämtlicher Massnahmen im Gebiet Luzern Nord im Abschnitt Kasernenplatz bis Loren können aufeinander abgestimmte Projekte entwickelt und bearbeitet werden. Die Ausführung der einzelnen Massnahmen und Projekte soll danach etappenweise erfolgen.

Gemäss § 45 des Strassengesetzes (StrG) beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden. Ihr Rat hat das aktuelle Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen am 8. November 2010 beschlossen. Mit diesem Beschluss hat Ihr Rat über die Aufnahme von Projekten ins Bauprogramm und somit auch über die Projektbegrenzungen der Bauvorhaben entschieden. Diese Abgrenzung wurde bereits in der Botschaft B 67 zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und der Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems von Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg vom 4. Juli 2008 dargestellt (vgl. dort Ausführungen Seite 9). Dort wurde auch festgehalten, dass die Ausführungsprojektierung und die bauliche Realisierung der einzelnen Massnahmen etappenweise erfolgen würden. Auch in unserer Botschaft B 141 vom 12. Januar 2010 wurde dies ausgeführt und dargelegt, dass "die Detailplanung mit den Ausführungsprojekten und die bauliche Realisierung der einzelnen Massnahmen nach deren Dringlichkeit und den zur Verfügung stehenden Möglichkeiten erfolgen würde. Sie werden durch Sonderkredite zu finanzieren sein." Der Perimeter der einzelnen Projekte und insbesondere auch des Seetalplatzes wurde somit nicht nach unten korrigiert, sondern mit der übergeordneten Planung wurde nur gewährleistet, dass die Gestaltung der Verkehrsabläufe der einzelnen Abschnitte sich in ein Gesamtkonzept einfügt.

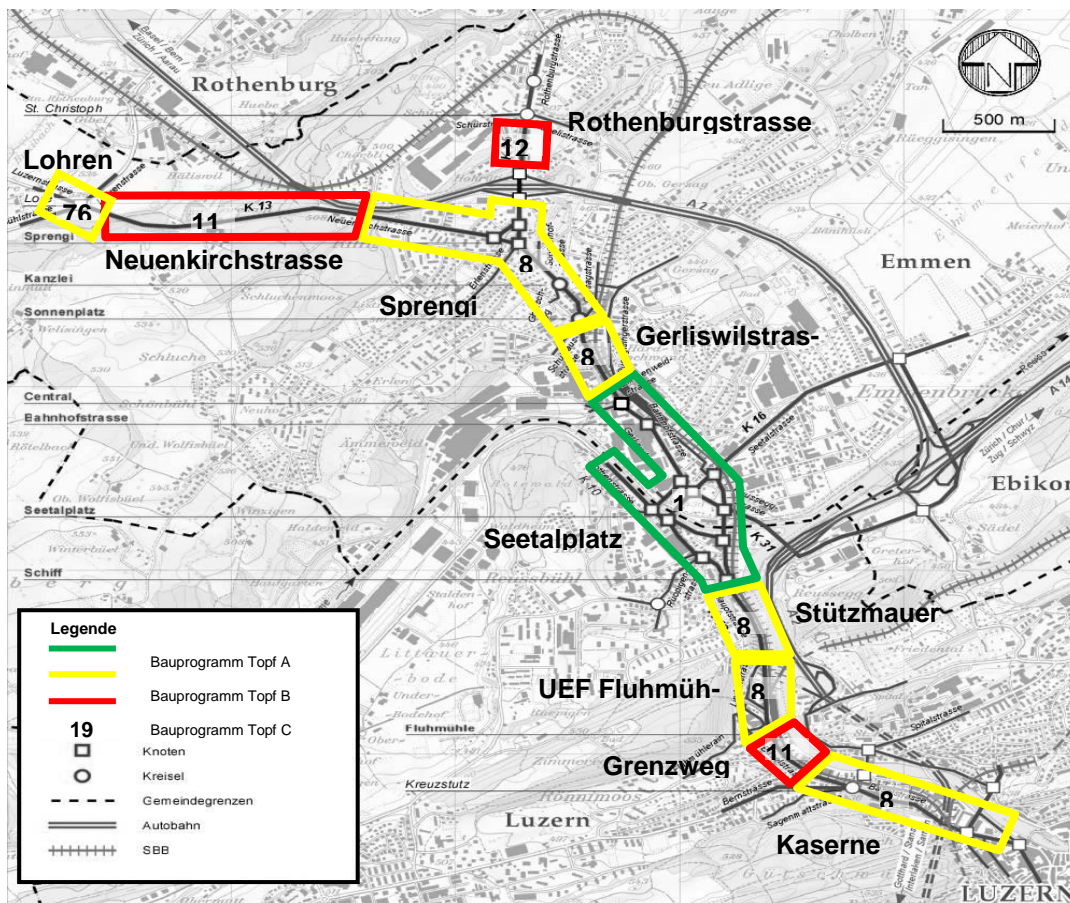
*Zu Frage 2: Was veranlasst die Regierung, erstmals ein Projekt mit den Nettokosten auszuweisen?*

Der Dekretsentwurf für einen Sonderkredit an Ihren Rat beinhaltet die Bruttokosten des Vorhabens. Die Nettokosten verstehen sich informativ und bezeichnen die Kosten nach Abzug von Beiträgen Dritter. Wir unterbreiten Ihrem Rat im Übrigen nicht zum ersten Mal eine Kreditvorlage mit einem Hinweis auf die Nettokosten (vgl. z.B. B 26 vom 18. September 2007 über den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden, B 175 vom 23. Januar 2007 sowie B 86 vom 4. März 2005).

Zu Frage 3: Wie hoch sind die Kosten der Anschlussprojekte und warum werden diese Projekte nicht auch in der Botschaft ausgewiesen? Die Botschaft beinhaltet nur das Massnahmenpaket 19.

Gemäss § 45 StrG beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden. Ihr Rat hat das aktuelle Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen am 8. November 2010 beschlossen.

Der Seetalplatz ist als Bauvorhaben im Bauprogramm mit Plan Nr. 19 im Topf A beschrieben. Die Anschlussprojekte im Gebiet Luzern Nord zwischen dem Kasernenplatz und der Kreuzung Loren hat Ihr Rat in die Töpfe B und C des Bauprogramms aufgenommen. Die Projektkosten der 9 Anschlussprojekte sind im Bauprogramm mit total 72,2 Millionen Franken beschrieben.



Plan Nr.	Massnahme	Bauprogramm Periode	Projektkosten gemäss Bauprogramm
80	Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage, Optimieren Gesamtverkehrssystem	B	3,8 Mio.
115	Luzern, Grenzweg – Fluhmühle Optimierung Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage	C	4,4 Mio.
81	Luzern, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur	B	14,2 Mio.
82	Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff Radverkehrsanlage, Busspur, Reusstalmauer	B	13 Mio.
83	Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.) Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	B	2,5 Mio.
85	Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weierstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	B	24,9 Mio.

	Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr		
116	Emmen, Einmündung Weiherstrasse – Lohren (exkl.) Erstellen Radverkehrsanlage	C	3,65 Mio.
122	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr	C	4,15 Mio.
76	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit	B	1,6 Mio.

*Zu Frage 4: Hat die Regierung bewusst das Projekt redimensioniert, damit die gesetzlichen Vorgaben nach FLG nicht erfüllt werden?*

Das Projekt wurde nicht redimensioniert, sondern entspricht, wie erwähnt, den Ausführungen in unseren Botschaften. Ihr Rat hat mit Beschluss vom 8. November 2010 über die Aufnahme von Projekten ins Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen und somit über die Anzahl Projekte wie auch über die Projektabgrenzungen der Bauvorhaben entschieden.

*Zu Frage 5: Aus welchen Gründen will die Regierung keine Sonderfinanzierung?*

Ihr Rat hat uns in der Novembersession 2010 im Rahmen der Beratung des Bauprogramms 2011-2014 für die Kantonsstrassen beauftragt, die Finanzierung des Projekts Seetalplatz in Form eines Grossprojekts gemäss § 5 Absatz 3 FLG zu prüfen. Das Projekt wäre damit von den jährlichen und den mittelfristigen Vorgaben zur finanzpolitischen Steuerung ausgenommen. Ihr Rat hat mit diesem Auftrag das Anliegen der Motion M 746 von Josef Dissler namens der VBK (eröffnet am 8. November 2010) über die Sonderfinanzierung für das Projekt Seetalplatz, erheblich erklärt am 8. November 2010 (KR 2010 S. 2063), aufgenommen.

Das Projekt Seetalplatz hat einen grossen verkehrstechnischen und volkswirtschaftlichen Nutzen für einen grossen Teil des Kantonsgebietes. Im Strassenbau stehen zweckgebundene Einnahmequellen zur Verfügung. Auch grosse, strategisch wichtige Projekte sollen primär mit den zweckgebundenen Mitteln und durch Priorisierung im Strassenbauprogramm finanziert werden. Das Projekt Seetalplatz erfüllt überdies die gesetzlichen Vorgaben für eine Ausnahme nicht. Gemäss § 5 Absatz 3 FLG ist eine Sonderfinanzierung für Infrastrukturprojekte möglich, die mindestens 3 Zehntel einer Einheit der Staatssteuern beanspruchen. Bezogen auf die Rechnung 2010 entspricht dies einem Betrag von rund 170 Millionen Franken. Die Nettokosten für den Kanton aus den Verkehrs- und Hochwasserschutzprojekten am Seetalplatz erreichen eine Höhe von rund 129 Millionen Franken. Gemäss § 4 der Verordnung zum Gesetz über die Steuerung der Finanzen und Leistungen vom 17. Dezember 2010 (SRL Nr. 600a), welcher den Gesetzestext verdeutlicht, sind Beiträge Dritter ausgenommen (Nettoprinzip), und Folgekosten werden nicht berücksichtigt (vgl. zum Ganzen auch: Botschaft B 145 vom 5. Februar 2010 zum Entwurf eines Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen [Totalrevision Finanzhaushaltgesetz], in: KR 2010 S. 1271, sowie Wortlaut von § 5 Abs. 3 FLG). Aus diesen Gründen ist es gestützt auf das geltende Recht unzulässig, eine Sonderfinanzierung für den Seetalplatz zu beschliessen. Die erwähnte Bestimmung im FLG wurde denn auch ausdrücklich nur im Hinblick auf die Finanzierung des Tiefbahnhofes in das Gesetz aufgenommen.

*Zu Frage 6: Welche Auswirkungen hat das Grossprojekt Seetalplatz auf das vom Kantonsrat verabschiedete Strassenbauprogramm 2011-2014, wenn es nicht sonderfinanziert wird?*

Die Realisierung des Seetalplatzes betrifft die Bauprogramme 2011-2014 und 2015-2018. Das Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen wird durch Ihren Rat Ende 2014 beschlossen.

Die Kostendifferenz des Teilprojekts Verkehr zur Kostenschätzung gemäss Bauprogramm beträgt 12 Millionen Franken. Der Baubeginn ist 2013, das Bauende 2018 geplant. Bei einer Bauzeit von folglich 6 Jahren ergeben sich jährlich durchschnittlich Mehrkosten von 2 Millionen Franken. Demnach sind mit Blick auf das Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen in den beiden Jahren 2013 und 2014 je 2 Millionen Franken höhere Realisierungs-

kosten einzurechnen. Die verbleibenden 8 Millionen Franken Mehrkosten werden beim Bauprogramm 2015-2018 zu berücksichtigen sein.

*Zu Frage 7: Muss das laufende Strassenbauprogramm 2011-2014 in der Priorisierung angepasst werden, falls der Seetalplatz nicht sonderfinanziert wird?*

Das aktuelle Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen ist aufgrund des Vorhabens Seetalplatz nicht anzupassen (siehe Antworten 6 und 8).

*Zu Frage 8: Welche Projekte müssen aufgrund des grossen finanziellen Bedarfs am Seetalplatz verschoben werden?*

Aufgrund der Differenz der Kosten in der Botschaft Seetalplatz zu den geschätzten Kosten im Bauprogramm 2011-2014 sind für die Jahre 2013 und 2014 je 2 Millionen Franken zusätzliche Kosten einzurechnen (siehe Antwort 6). Diese jährlichen Zusatzkosten können durch die Verschiebung des Baubeginns von Kantonsstrassenprojekten, bei denen sich aufgrund von Einsparungen Projektverzögerungen ergeben (z.B. Bauvorhaben Schachenweid (inkl.)-Einmündung Schmiedhof in der Gemeinde Ebikon) aufgefangen werden.

*Zu Frage 9: Ist die Regierung bereit aufgrund möglicher Verschiebungen dem Kantonsrat ein angepasstes Strassenbauprogramm vorzulegen?*

In der Botschaft zum geltenden Bauprogramm 2011-2014 ist festgehalten, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bei finanziellen Veränderungen und bei Verzögerungen die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend überprüfen und bei Abweichungen die Vorhaben neu priorisieren wird. Damit kann die Vereinbarkeit mit der Finanzplanung sichergestellt werden. Ein neues Bauprogramm ist somit nicht nötig und auch nicht zweckmässig.