



Regierungsrat

Luzern, 30. Oktober 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 439

Nummer: A 439
Protokoll-Nr.: 1174
Eröffnet: 30.10.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Töngi Michael und Mit. über die Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofs

Zu Frage 1: Eine gesetzliche Verankerung für die Rückzahlung der Vorfinanzierung durch den Bund ist nötig. Was unternimmt der Regierungsrat, damit der Bund die gesetzlichen Anpassungen rasch macht?

Wir werden uns zunächst in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassungsbotschaft zum Ausbauschritt 2030/35 für eine entsprechende Klärung der Vorfinanzierungsbedingungen einsetzen. Ebenso werden wir mit der eben lancierten Zentralschweizer Kampagne zum Zimmerberg-Basistunnel II und zum Durchgangsbahnhof Luzern unsere Forderungen in der Vernehmlassung und der anschliessenden parlamentarischen Beratung sichtbar und nachdrücklich einbringen.

Zu Frage 2: Welche Bedingungen müsste diese gesetzliche Regelung aufnehmen, damit der Kanton den Durchgangsbahnhof vorfinanziert?

Für uns ist klar, dass eine Vorfinanzierung für den Kanton Luzern tragbar sein muss. In unserem Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern vom 8. September 2015 sind wir davon ausgegangen, dass der Kanton Luzern die Zinskosten des Kapitals vorfinanziert, das zur Realisierung des Vorhabens benötigt wird. Dass der Kanton Luzern die gesamte Realisierung auf eigenes Risiko vorfinanziert, ist unrealistisch. Wir verlangen vom Bund deshalb eine Klärung der Rahmenbedingungen einer Vorfinanzierung. In unserer Stellungnahme zur Vernehmlassungsbotschaft werden wir unsere diesbezüglichen Forderungen für eine Präzisierung einbringen.

Gegebenenfalls und abhängig vom Planungsverlauf wird zu prüfen sein, ob mit einer kantonalen Vorfinanzierung sichergestellt werden kann und muss, dass die Realisierung des Vorhabens ohne zeitliche Verzögerung unmittelbar an das Projektierungs- und Bewilligungsverfahren anschliesst. Um wieviele Jahre das Verfahren dadurch verkürzt werden könnte, werden erst die Planungsarbeiten zeigen.

Zu Frage 3: Mit welchen Nettokosten muss der Kanton rechnen, wenn der Bund später die Kosten rückerstattet?

Der Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern, den Ihr Rat am 25. Januar 2016 mit deutlicher Zustimmung zur Kenntnis nahm, skizziert hierzu drei Szenarien. Die Szenarien gehen wie bereits erwähnt davon aus, dass der Kanton Luzern die Zinskosten des Kapitals vorfinanziert, das zur Realisierung des Vorhabens benötigt wird.

Im Sinn einer Modellrechnung zeigten wir im Planungsbericht auf, dass die Nettokosten ab dem Jahr n bis zum Jahr n+26 – je nach Zinsszenario – zwischen 120 Millionen Franken (Zinssatz: 1%), 240 Millionen Franken (Zinssatz: 2+) und 360 Millionen Franken (Zinssatz: 3%) betragen.

Zu Frage 4: Wie wäre die Vorfinanzierung mit der neuen Schuldenbremse kompatibel?

Im Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern haben wir im Zusammenhang mit der Vorfinanzierung auch Ausführungen zur Schuldenbremse gemacht. Gemäss noch geltendem § 5 Absatz 3 des Gesetzes über die Steuerung der Finanzen und Leistungen (FLG) kann Ihr Rat beschliessen, dass Investitionen für Infrastrukturprojekte, die mindestens 3/10 einer Einheit der Staatssteuern beanspruchen, dem mittelfristigen Ausgleich und den jährlichen Vorgaben gemäss den §§ 6 und 7 FLG (Schuldenbremse) nicht unterliegen. Ihr Rat fasst diesen Beschluss im Rahmen der Ausgabenbewilligung.

Eine ähnliche Regelung gilt auch nach dem Inkrafttreten des geänderten FLG am 1. Dezember 2017 im Zusammenhang mit der Anpassung der finanzpolitischen Steuerung des Kantons Luzern (Schuldenbremse). Gemäss neuem § 5 Absatz 4 FLG kann der Kantonsrat beschliessen, dass Investitionen für Infrastrukturprojekte, die mindestens 3/10 einer Einheit der Staatssteuern beanspruchen, der Schuldengrenze gemäss § 6a FLG (wonach die Nettoschulden 90 Prozent des durchschnittlichen Bruttoertrages einer Einheit der Staatssteuern der vergangenen fünf Jahre nicht überschreiten dürfen) nicht unterliegen. Die neue Regelung führt zu einer Flexibilisierung bei der Investitionstätigkeit und ermöglicht es, Generationenprojekte wie den Durchgangsbahnhof ausserhalb der Schuldenbremse zu realisieren. Über eine allfällige Verletzung der Schuldenbremse besteht zum heutigen Zeitpunkt allerdings noch keine Klarheit.

Zu Frage 5: Mit welchen Nettokosten muss der Kanton rechnen, wenn er den öffentlichen Verkehr ohne Durchgangsbahnhof in ähnlichem Ausmass vorwärtsbringen will? Welche Massnahmen sind dazu nötig?

Das Variantenstudium, das auch Aussagen zu den Kosten der geprüften Varianten machte, hat klar gezeigt, dass der Durchgangsbahnhof Luzern die beste Lösung zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern ist (vgl. Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern vom 8. September 2015 und Synthesebericht zum Variantenstudium zum Ausbau des Bahnknotens Luzern vom 16. Januar 2015). Bleibt die Zielsetzung die gleiche, wie in allen Planungsinstrumenten des Kantons Luzern (Kantonsstrategie, Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan) festgehalten – nämlich den Knoten Luzern verkehrlich, wirtschaftlich, raumplanerisch und ökologisch zukunftsfähig weiterzuentwickeln –, so ist der Durchgangsbahnhof alternativlos.