

Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)

vom 6. Oktober 2006

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 86 Absatz 3 und 173 Absatz 2 der Bundesverfassung (BV)¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 2. Dezember 2005²,
beschliesst:*

Art. 1 Fonds

¹ Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist ein rechtlich unselbständiger Fonds mit eigener Rechnung.

² Aus dem Fonds werden finanziert:

- a. die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 197 Ziffer 3 BV;
- b. die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz;
- c. Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen;
- d. Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.

Art. 2 Äufnung

¹ Der Infrastrukturfonds wird wie folgt geäufnet:

- a. mit Inkrafttreten dieses Gesetzes durch die Übertragung von 2,6 Milliarden Franken als Ersteinlage aus dem Stand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr;
- b. jährlich mit dem Voranschlag aus einem von der Bundesversammlung zugewiesenen Teil der Reinerträge nach Artikel 86 Absatz 3 BV.

¹ SR 101

² BBl 2006 763

² Die Ersteinlage ist ausschliesslich zur Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a, b und d bestimmt. Die Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c werden mit den jährlichen Einlagen nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b finanziert.

³ Die Einlagen in den Infrastrukturfonds sind so festzulegen, dass sowohl die über den Fonds finanzierten Aufgaben wie auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 Absatz 3 BV über genügend Mittel verfügen.

Art. 3 Gesamtkredit

Die Bundesversammlung beschliesst gleichzeitig mit der Verabschiedung dieses Gesetzes einen Gesamtkredit und teilt diesen auf die Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 auf.

Art. 4 Verwendung der Mittel

¹ Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.

² Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche:

- a. alle Verkehrsträger und –mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;
- b. wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;
- c. die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt;
- d. die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet;
- e. eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

Art. 5 Fertigstellung des Nationalstrassennetzes

¹ Das Nationalstrassennetz soll bis 2015 weitgehend fertig gestellt werden. In begründeten Fällen kann die Frist verlängert werden.

² Die Bundesversammlung gibt auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes frei.

Art. 6 Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

¹ Engpässe nach diesem Gesetz sind Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes mit Überlastungen, welche die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen.

² Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.

³ Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode.

Art. 7 Agglomerationsverkehr

¹ Die Bundesversammlung bezeichnet die Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringend und baureif sind, und gibt auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel dafür frei. Der Anspruch auf die Mittel erlischt, wenn mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht bis Ende 2008 begonnen wird.

² Im Übrigen richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach den Artikeln 17a–17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985³ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer.

³ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen.

⁴ Er berichtet der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms und beantragt die Freigabe der Mittel für die nächste Periode.

⁵ Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in einer Stadt oder Agglomeration werden geleistet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen.

⁶ Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr erfolgen grundsätzlich über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung. Beiträge nach diesem Gesetz sind jedoch zulässig, wenn sie zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führen und die Strasse unmittelbar entlasten.

⁷ Wenn mit dem Einsatz von speziellem Rollmaterial erhebliche Infrastrukturkosten eingespart werden, können auch Beiträge an die entsprechenden Mehrkosten des Rollmaterials geleistet werden.

Art. 8 Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen

¹ Die Leistungen des Bundes an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erfolgen in Form von Pauschalbeiträgen. Diese bemessen sich nach der Strassenlänge.

² Der Bundesrat bezeichnet die begünstigten Kantone.

Art. 9 Verschuldung und Verzinsung

¹ Der Fonds darf sich nicht verschulden.

² Die flüssigen Mittel werden nicht verzinst.

³ SR 725.116.2

Art. 10 Entnahmeverfahren

Die Bundesversammlung bewilligt jährlich mit dem Voranschlag in einem separaten Bundesbeschluss die Voranschlagskredite für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2.

Art. 11 Fondsrechnung

¹ Der Fonds besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

² Die Erfolgsrechnung weist aus:

- a. den Ertrag: dieser setzt sich zusammen aus den Einlagen nach Artikel 2 sowie der Aktivierung der Nationalstrassenerweiterungen im Bau;
- b. den Aufwand: dieser setzt sich zusammen aus den Entnahmen für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2 sowie dem Übertrag der fertig gestellten Nationalstrassenerweiterungen in die Bundesbilanz.

³ Die Bilanz weist die flüssigen Mittel, die Nationalstrassenerweiterungen im Bau und das Dotationskapital aus.

Art. 12 Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

¹ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Rechnung des Fonds in einem einfachen Bundesbeschluss zur Genehmigung.

² Er erstellt eine Finanzplanung und bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag zur Kenntnis.

Art. 13 Auflösung des Fonds

Nach Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und Abschluss der Programme nach den Artikeln 6 und 7, spätestens aber 20 Jahre nach Inkraftsetzung dieses Gesetzes, löst der Bundesrat den Fonds auf. Er kann diese Frist um höchstens fünf Jahre verlängern. Verbleibende Mittel werden auf die Spezialfinanzierung Strassenverkehr übertragen.

Art. 14 Massnahmen für Berggebiete und Randregionen ausserhalb des Infrastrukturfonds

¹ Die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerkverkehrsabgabe (LSVA) ab 2008 zusätzlich zustehen, werden für die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen verwendet. Es gelten die Vorgaben von Artikel 8.

² Wird die LSVA ab 2008 nicht oder nur teilweise erhöht, so werden die fehlenden Mittel aus dem Infrastrukturfonds finanziert. Der Bundesrat kann den Gesamtkredit nach Artikel 3 entsprechend erhöhen.

³ Ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 2006⁴ über die Schaffung und die Änderung von Erlassen zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) gewichtet der Bundesrat bei der Bemessung der Globalbeiträge für Hauptstrassen den Faktor Höhenlage und Bergstrassencharakter viermal höher als die anderen Faktoren.

⁴ Die Substanzerhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Berggebieten und Randregionen wird über die Finanzierungsinstrumente der Eisenbahngesetzgebung sichergestellt.

Art. 15 Finanzierung bereits getätigter Investitionen

Aus den Mitteln des Infrastrukturfonds können Investitionen für Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr gemäss Artikel 7 Absatz 1 finanziert werden, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes getätigt wurden. Diese Beiträge werden an die vom Bund vorgesehene Finanzierung angerechnet.

Art. 16 Vollzug

Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen.

Art. 17 Koordination des Inkrafttretens

Tritt die NFA vom 6. Oktober 2006⁵ nicht spätestens mit diesem Gesetz in Kraft, werden mit Inkrafttreten dieses Gesetzes die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. März 1985⁶ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer gemäss Anhang in Kraft gesetzt.

Art. 18 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 6. Oktober 2006

Der Präsident: Rolf Büttiker
Der Sekretär: Christoph Lanz

Nationalrat, 6. Oktober 2006

Der Präsident: Claude Janiak
Der Protokollführer: Ueli Anliker

Datum der Veröffentlichung: 17. Oktober 2006⁷

Ablauf der Referendumsfrist: 25. Januar 2007

⁴ AS ... (BBl 2006 8341)

⁵ AS ... (BBl 2006 8341)

⁶ SR 725.116.2

⁷ BBl 2006 8433

Änderung bisherigen Rechts

Das Bundesgesetz vom 22. März 1985⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer wird wie folgt geändert:

Gliederungstitel vor Art. 17a

4a. Kapitel: Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen

Art. 17a Verwendungszweck

¹ Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen.

² Die Beiträge werden für den Ausbau der Infrastruktur zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs ausgerichtet.

³ Beiträge können auch für entsprechende Massnahmen im grenznahen Ausland ausgerichtet werden.

⁴ Betriebsbeiträge sind ausgeschlossen.

Art. 17b Beitragsberechtigte

¹ Die Beiträge werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet. Diese bilden sich nach kantonalem Recht.

² Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Er stützt sich auf die Definition des Bundesamtes für Statistik.

³ Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt. Der Beitrag an die Trägerschaft ist entsprechend zu kürzen.

Art. 17c Voraussetzungen

Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass:

- a. die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind;

⁸ SR 725.116.2

- b. die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen;
- c. die Restfinanzierung der Investitionen für die geplanten Projekte sichergestellt ist und die Tragbarkeit der Folgekosten aus Unterhalt und Betrieb nachgewiesen wird;
- d. die Investitionen für die geplanten Projekte eine günstige Gesamtwirkung aufweisen.

Art. 17d Höhe der Beiträge

¹ Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Sie betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

² Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und den folgenden Wirkungszielen:

- a. bessere Qualität des Verkehrssystems;
- b. mehr Siedlungsentwicklung nach innen;
- c. weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch;
- d. mehr Verkehrssicherheit.

³ Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen.

