

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

vom 6. Oktober 2006 (Stand am 1. Januar 2011)

*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.

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.

AS 2007 6017

¹ SR 101

² BBl 2006 763

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 Forderungen gegenüber dem Bund werden nicht verzinst.⁴

³ SR 725.116.2

⁴ Fassung gemäss Anhang Ziff. 4 des BG vom 18. Juni 2010, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 5003; BBl 2009 7207).

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. als Ertrag:
 1. die Einlagen nach Artikel 2,
 2. die Aktivierung der Nationalstrassen im Bau nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und b,
 3. die Aktivierung der Darlehen für Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs;
- b. als Aufwand:
 1. die Entnahmen für die Finanzierung der Aufgaben nach Artikel 1 Absatz 2,
 2. die Wertberichtigung der Nationalstrassen im Bau und der Darlehen für Schienenprojekte des Agglomerationsverkehrs.⁵

³ Die Bilanz weist aus:

- a. unter den Aktiven: das Umlauf- und das Anlagevermögen;
- b. unter den Passiven: das Fremd- und das Eigenkapital.⁶

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.

⁵ Fassung gemäss Anhang Ziff. 4 des BG vom 18. Juni 2010, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 5003; BBl 2009 7207).

⁶ Fassung gemäss Anhang Ziff. 4 des BG vom 18. Juni 2010, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2010 5003; BBl 2009 7207).

Art. 14 Massnahmen für Berggebiete und Randregionen ausserhalb des Infrastrukturfonds

¹ Die Mittel, die den Kantonen aus der Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (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 2006⁷ 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 NFA⁸ nicht spätestens mit diesem Gesetz in Kraft, werden mit Inkrafttreten dieses Gesetzes die neuen Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. März 1985⁹ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer gemäss Anhang in Kraft gesetzt.

⁷ Dieses BG tritt am 1. Jan. 2008 in Kraft (AS 2007 5779).

⁸ AS 2007 5779

⁹ SR 725.116.2

Art. 18 Referendum und Inkrafttreten

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Datum des Inkrafttretens: 1. Januar 2008¹⁰

¹⁰ BRB vom 7. Nov. 2007

Änderung bisherigen Rechts

...¹¹

¹¹ Die Änderung kann unter AS **2007 6017** konsultiert werden.

