

10.402

Parlamentarische Initiative

Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen. Änderung

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

vom 16. April 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren,

Mit diesem Bericht unterbreiten wir Ihnen den Entwurf zu einer Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes. Gleichzeitig erhält der Bundesrat Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Kommission beantragt, dem beiliegenden Entwurf zuzustimmen.

16. April 2010

Im Namen der Kommission

Der Präsident: Christoffel Brändli

Übersicht

Anlässlich der Beratungen der Geschäfte Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083) und Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe der Mittel (09.084) stellte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates fest, dass für die Finanzierung der anstehenden Projekte nicht zeitgerecht genügend Geldmittel zur Verfügung stehen würden. Auch wiesen die Kantone bei einer Anhörung darauf hin, dass sie Projekte vorfinanzieren müssten, weil die Finanzen zwar gesprochen sind, jedoch nicht zur Verfügung ständen. Abklärungen zur Liquidität des Infrastrukturfonds zeigten, dass dieser aufgrund der bereits beschlossenen und zu beschliessenden Projekte ab dem Jahre 2014 einen zusätzlichen Mittelbedarf hat. Deshalb will die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates mit einer ausserordentlichen Einlage aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) die Liquidität des Infrastrukturfonds verbessern. Dies soll mit einer Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes geschehen. Die Änderung hat zum Ziel, die mittelfristigen Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds zu lösen. Dabei soll dieser seinen Verpflichtungen bei allen vier Gefässen, Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen und Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen, so nachkommen können, dass die einzelnen Projekte nicht verzögert oder durch Dritte vorfinanziert werden müssen. Mit dieser Massnahme sollen rechtzeitig Mittel für Infrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt werden, so dass Vorfinanzierungen durch Kantone sowie Verzögerungen im Ausbau weitestgehend vermieden werden können.

Bericht

1 Entstehungsgeschichte

1.1 Parlamentarische Initiative

Am 4. Februar 2010 beschloss die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates einstimmig eine parlamentarische Initiative der Kommission, um das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)¹ zu ändern. Die Änderung hat zum Ziel, die mittelfristigen Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds so zu lösen, dass dieser seinen Verpflichtungen bei allen vier Gefässen (Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen und Beiträge zur Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) so nachkommen kann, dass die einzelnen Projekte nicht verzögert oder durch Dritte vorfinanziert werden müssen.

Dieser Beschluss wurde gestützt auf Artikel 109 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes (ParlG)² der zuständigen Kommission des anderen Rates vorgelegt. Am 9. April 2010 stimmte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates dem Beschluss ihrer Schwesterkommission mit 19 zu 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen zu.

Nachdem die Kommissionen beider Räte der parlamentarischen Initiative Folge gegeben hatten, arbeitete die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates gestützt auf Artikel 109 Absatz 1 ParlG einen Erlassentwurf aus.

1.2 Arbeiten der Kommission

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (hiernach: die Kommission) hat die Gesetzesänderung an ihrer Sitzung vom 16. April 2010 beraten und nahm den Gesetzesentwurf einstimmig an.

Die Kommission wurde bei ihrer Arbeit vom eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unterstützt.

¹ SR 725.13

² SR 171.10

2 Grundzüge der Vorlage

2.1 Zusammenhang mit den Geschäften Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011 und Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe der Mittel

Am 6. Oktober 2006 haben die Eidgenössischen Räte das Infrastrukturfondsgesetz verabschiedet und am 1. Januar 2008 ist es in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken für vier Bereiche bereit: Fertigstellung Nationalstrassennetz (8,5 Milliarden), Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz (5,5 Milliarden), Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (6 Milliarden) und Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (0,8 Milliarden). Für die Fertigstellung der Nationalstrassen, die dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs und die Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen wurden die Mittel mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes frei gegeben. Die übrigen Mittel für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen sowie für die Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz werden in Teilbeträgen frei gegeben.

In der Wintersession 2009 erhielt die Kommission zwei Bundesbeschlüsse zur Freigabe von Finanzmitteln mit den Geschäften «Agglomerationsverkehr. Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083)» und «Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. Freigabe der Mittel (09.084)» zur Vorberatung zugewiesen. Anlässlich der Sitzung vom 11. Januar 2010 führte die Kommission Anhörungen der Kantone, des Städteverbandes und eines Verkehrsexperten durch. Die Vertreterinnen und Vertreter der Städte und Kantone führten aus, dass die Freigabe der Mittel allein nicht genüge, da im Infrastrukturfonds nicht genügend Mittel rechtzeitig zur Verfügung ständen und damit kein Geld ausbezahlt werden könne. Dies führe zu einem Hinausschieben von Projekten. So könne es sein, dass für die 2011–2014 bau- und finanzreifen Projekte der A-Liste (bau- und finanzreife Projekte im Agglomerationsverkehr mit einem sehr guten oder guten Kosten-Nutzenverhältnis) erst ab 2015 Bundesmittel zur Verfügung ständen. Es sei für die Kantone auch keine realistische Alternative, zinsfreie Vorfinanzierungen zu leisten. Diese Verschiebung der Lasten vom Bund auf die Kantone sei nicht akzeptabel und widerspreche dem Grundgedanken des Infrastrukturfonds. Schliesslich führe dies auch zu Ungleichbehandlungen unter den Kantonen. In der Folge gab die Kommission bei der Verwaltung vertiefte Abklärungen zur Liquidität des Infrastrukturfonds in Auftrag.

2.2 Liquidität des Infrastrukturfonds

An der Sitzung vom 4. Februar 2010 konnte die Kommission die vertieften Abklärungen der Verwaltung zur Liquidität des Infrastrukturfonds zur Kenntnis nehmen. Aufgrund der bereits beschlossenen und zu beschliessenden Projekte zeigt der Bericht ab 2014 einen Liquiditätseingpass des Infrastrukturfonds auf und hält verschiedene Gründe dazu fest: Die bereits freigegebenen Mittel für die dringenden Projekte des Agglomerationsverkehrs werden aus verschiedenen Gründen rasch konsumiert. Einerseits hat bei allen dringenden Projekten des Agglomerationsver-

kehrs der Baubeginn bis spätestens Ende 2008 erfolgen müssen. Andererseits wurden mit diesen Mitteln auch Projekte finanziert, die bereits im Bau beziehungsweise bei denen die Bauarbeiten bereits beendet waren (beispielsweise die Metro Lausanne oder die Durchmesserlinie Zürich).

Zudem haben weitere Faktoren Einfluss auf den Finanzbedarf und die Liquidität des Infrastrukturfonds. So insbesondere der Entscheid der Eidgenössischen Räte, die Kategorie «Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen» aufzunehmen (zusätzlicher Mittelbedarf von Anbeginn an 40 Millionen Franken pro Jahr) sowie der noch nicht rechtskräftige Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts betreffend LSVA-Erhöhung (Mittelbedarf für den Infrastrukturfonds von zusätzlich rund 27 Millionen Franken pro Jahr, bei Bestätigung des Urteils durch das Bundesgericht).

Die drohende Verzögerung der Finanzierung der Projekte für den Agglomerationsverkehr auf der A-Liste ist letztlich aber auch auf das Konzept des Infrastrukturfonds zurückzuführen: Gemäss der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz sollten die für die einzelnen Verwendungszwecke reservierten Mittel gleichmässig verteilt über die Laufzeit des Infrastrukturfonds von 20 Jahren ausgeschüttet werden. Folglich wäre auch die Realisierung der entsprechenden Projekte über diesen gesamten Zeitraum zu erstrecken gewesen. In seiner Botschaft ging der Bundesrat denn auch von durchschnittlichen jährlichen Tranchen von 300 Millionen Franken (plus Teuerung und Mehrwertsteuer) aus. Effektiv wurden dem Agglomerationsverkehr in der Anfangsphase des Infrastrukturfonds aber deutlich höhere Beträge zugewiesen: Im 2008 430 Millionen Franken, im 2009 470 Millionen Franken, zwischen 2010 und 2014 rund 390 Millionen Franken. Von 2008–2014 wird die für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehende Tranche des Gesamtkredites vollständig durch die dringenden Projekte beansprucht. Erst anschliessend (ab 2015) können Agglomerationsprogramme durch den Bund zunehmend finanziell unterstützt werden.

Eine ähnliche Situation ergibt sich im Bereich der Nationalstrassen: Zu Beginn der Laufzeit des Infrastrukturfonds werden die Mittel mehrheitlich durch die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes beansprucht, gegen Ende der Laufzeit wird die Engpassbeseitigungen ein höheres Gewicht haben.

Die derzeitige Situation im Infrastrukturfonds führt dazu, dass die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme zeitlich nicht so fließen können, wie es den zu erwartenden Projektfortschritten entspricht. Dies bedeutet, dass diese Vorhaben voraussichtlich entweder zurückgestellt oder durch Dritte, in der Regel die Kantone, vorfinanziert werden müssen.

Der Bericht hat vier Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Liquidität des Infrastrukturfonds aufgezeigt.

1. Verschiebungen innerhalb des Infrastrukturfonds: Im Rahmen der jährlichen Mittelzuteilung für die einzelnen Aufgaben des Infrastrukturfonds wird von der Bundesversammlung über den Entnahmebeschluss im Voranschlag eine Prioritätenordnung festgelegt, beispielsweise indem der Anteil für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes zugunsten der Agglomerationsprojekte verringert wird.
2. Aufhebung des Verschuldungsverbots nach Artikel 9 Absatz 1 Infrastrukturfondsgesetz: Zur Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel muss

eine temporäre Verschuldung des Infrastrukturfonds ermöglicht werden. Dies erfolgt mittels eines Tresoreriedarlehnens ausserhalb der Finanzrechnung. Eine Verschuldung des Infrastrukturfonds geht zulasten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Es muss deshalb sichergestellt werden, dass auch die übrigen Aufgaben nach Artikel 86 Absatz 3 der Bundesverfassung über genügend Mittel verfügen.

3. Anpassung der jährlichen Einlagen: Die jährlichen Einlagen in den Infrastrukturfonds werden in den liquiditätskritischen Jahren erhöht und in den späteren Jahren entsprechend reduziert. Die Einlage in den Infrastrukturfonds wird von der Bundesversammlung jährlich mit dem Voranschlag festgelegt.
4. Ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds: Die Liquidität des Infrastrukturfonds wird mittels einer weiteren ausserordentlichen Einlage gesichert.

Die Kommission hat sich für die Variante vier mit einer ausserordentlichen Einlage aus der SFSV in den Infrastrukturfonds entschieden. Mit einer weiteren ausserordentlichen Einlage in Höhe von 850 Millionen Franken können bereits ab 2011 massgebliche Bundesbeiträge an die Agglomerationsprojekte entrichtet werden, wobei die Notwendigkeit von Vorfinanzierungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

Die ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds kann – wie bereits die seinerzeitige Ersteinlage (siehe dazu auch die Erläuterungen zur Ersteinlage in der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005³) – konform mit den Vorgaben der Schuldenbremse erfolgen. Im Falle von verbuchungsbedingten Zahlungsspitzen kann die Bundesversammlung nämlich bei der Verabschiedung des Voranschlages oder seiner Nachträge vom so genannten Höchstbetrag und somit vom Prinzip des ausgeglichenen Haushalts abweichen (Art. 15 Abs. 1 Bst. c des Bundesgesetz über den eidgenössischen Finanzhaushalt; Finanzhaushaltgesetz; FHG⁴). Der Entscheid über ein derartiges Abweichen muss mit qualifiziertem Mehr erfolgen. Er bedarf der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte (Art. 159 Abs. 3 Buchstabe c der Bundesverfassung⁵).

Die seit dem 1. Januar 2010 gültige Ergänzungsregel zur Schuldenbremse (Art. 17a ff FHG) ändert daran nichts. Die Ergänzungsregel zur Schuldenbremse hält fest, dass ausserordentliche Ausgaben einem Amortisationskonto zu belasten sind und dass ein Fehlbetrag auf diesem Amortisationskonto grundsätzlich innerhalb von sechs Jahren durch strukturelle Überschüsse im allgemeinen Bundeshaushalt auszugleichen ist. Diese Frist kann die Bundesversammlung jedoch in besonderen Fällen erstrecken (Art. 17b Abs. 3 FHG).

Wie dargelegt wird der Gesamtkredit des Infrastrukturfonds durch diese ausserordentliche Einlage nicht erhöht (siehe Ziff. 4.1). Demgegenüber kann die künftige jährliche Einlage reduziert werden.

Vorteile dieser Lösung wären, dass die Liquidität des Infrastrukturfonds vorerst gesichert wäre. Weiter entspricht der Abbau der Rückstellungen der SFSV einer

³ BBI 2006 763

⁴ SR 611

⁵ SR 101

immer wieder geäusserten politischen Forderung. Nachteilig ist, dass die Verschuldung des Bundes temporär steigt. Weiter muss aufgrund der Ergänzungsregel zur Schuldenbremse die ausserordentliche Einlage durch strukturelle Überschüsse im allgemeinen Bundeshaushalt kompensiert werden. Schliesslich wird die SFSV früher als bisher angenommen Finanzierungsprobleme bekommen.

3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Infrastrukturfondsgesetz

Art. 2 Abs. 1 Bst. b und c (neu) und Abs. 2

Artikel 2 Absatz 1 des Infrastrukturfonds zählt die Möglichkeiten zur Äufnung des Infrastrukturfonds abschliessend auf. Mit dem neuen Buchstaben b wird diese Aufzählung um die ausserordentliche Einlage von 850 Millionen Franken erweitert. Dieser Betrag wurde aufgrund der ausgewiesenen Verpflichtung des Bundeshaushalts gegenüber der SFSV bei Inkrafttreten der Schuldenbremse (2003) festgelegt: Der Stand der SFSV belief sich Ende 2002 auf 3456 Millionen. In diesem Ausmass hatte der Haushalt eine Verpflichtung gegenüber der SFSV. Das Konzept der Schuldenbremse sieht jedoch vor, dass der Haushalt zum Zeitpunkt ihrer Einführung ausgeglichen ist. Im Umfang der mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes getätigten Ersteinlage in Höhe von 2,6 Milliarden reduzierte sich die Verpflichtung des Bundes gegenüber der SFSV. Es verbleibt damit gegenüber dem Stand der SFSV bei Einführung der Schuldenbremse noch ein Differenzbetrag von 850 Millionen. Die Reserve der SFSV ist in der Zwischenzeit wieder auf 2,848 (per Ende 2009) Milliarden Franken angestiegen. Die mit dieser Initiative vorgesehene Verausgabung wird dazu führen, dass der Stand der SFSV auf rund 2 Milliarden abgebaut wird. Die sich abzeichnende Unterdeckung der SFSV wird infolge der ausserordentlichen Einlage in den Infrastrukturfonds früher Realität, so dass die Mineralölsteuer respektive der Mineralölsteuerzuschlag früher als bisher angenommen erhöht werden müssen.

Präzisiert wird in Artikel 2 Absatz 1 zudem, wann diese ausserordentliche Einlage erfolgen soll. Der bisherige Buchstabe b wird inhaltlich unverändert zu Buchstabe c.

Eine Kommissionsminderheit schlägt vor, eine ausserordentliche Einlage aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr in den Infrastrukturfonds von 570 Millionen Franken vorzunehmen. Sie liess sich von der Überlegung leiten, dass Bundesrat und Parlament bei der Erarbeitung des Infrastrukturfondsgesetzes von einem durchschnittlichen jährlichen Betrag von 300 Millionen Franken für den Agglomerationsverkehr ausgingen. Wie die Finanzstatistik zeigt, wird dieser Betrag in den Jahren 2008 bis 2014 weit übertroffen. Damit werden zum Teil bereits die bei der Inkraftsetzung des IFG in Ausführung begriffenen Projekte (M2 in Lausanne, CEVA Genf, DML in Zürich) sowie die von den Kantonen angemeldeten und vom Parlament als dringlich beschlossenen Projekte mitfinanziert. Die Finanzplanung des Bundes sieht für die Jahre 2015 293 Millionen Franken, für 2016 70 Millionen Franken und für 2017 200 Millionen Franken vor. Damit ergibt sich im Vergleich zu den durchschnittlich jährlich vorgesehenen 300 Millionen Franken eine Gesamtdifferenz von 337 Millionen Franken. Rechnet man die Mehrwertsteuer und die mutmassliche Teuerung hinzu, so ergibt sich nach Angabe des ASTRA ein Fehlbetrag von 570 Millionen Franken. Mit diesem Betrag möchte die Minderheit sicherstellen, dass für

die Realisierung der Agglomerationsprojekte über die ersten Jahre der zwanzigjährigen Finanzierungsperiode hinweg eine jährliche Mindestsumme von 300 Millionen Franken zur Verfügung steht. Im Hinblick auf die Ergänzungsregel zur Schuldenbremse würde der jährlich zu amortisierende Betrag im Bundeshaushalt entsprechend geringer.

Der Absatz 2 wird ergänzt. Es wird festgehalten, dass diese ausserordentliche Einlage ausschliesslich zur Finanzierung der Aufgaben nach Buchstabe a (Fertigstellung des Nationalstrassennetzes), b (Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz) und d (Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) von Artikel 1 Absatz 2 des Infrastrukturfondsgesetzes verwendet werden darf. Die ausserordentliche Einlage darf somit nicht für die Finanzierung der Aufgabe nach Buchstabe c (Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen) von Artikel 1 Absatz 2 des Infrastrukturfondsgesetzes verwendet werden. Dies deshalb, weil ein Grossteil der Rückstellungen vor Inkrafttreten der verfassungsrechtlichen Grundlage zur Mitfinanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen gebildet wurde und gemäss damaliger Zweckbindung zu verwenden ist. Dennoch führt die ausserordentliche Einlage dazu, dass für diese Aufgabe früher finanzielle Mittel bereitgestellt werden können. Da die Aufgaben nach Buchstabe a, b und d von Artikel 1 Absatz 2 des Infrastrukturfondsgesetzes mit Mitteln aus der ausserordentlichen Einlage finanziert werden, benötigen sie weniger finanzielle Mittel aus den jährlichen Einlagen. Dementsprechend können die jährlichen Einlagen in einem grösseren Umfang beziehungsweise früher als bisher vorgesehen in die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen fliessen.

4 Auswirkungen

4.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Durch die ausserordentliche Einlage wird der Gesamtkredit des Infrastrukturfonds nicht erhöht. Die im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 festgelegten Beträge werden demnach nicht verändert. Es geht nicht darum, zusätzliche finanzielle Mittel in den Infrastrukturfonds zu transferieren, sondern darum, für die anstehenden Projekte die Bundesbeiträge zeitgerecht zur Verfügung zu stellen.

Die ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds hat jedoch zur Folge, dass die Verschuldung des Bundes temporär ansteigt. Dadurch wird auch der künftige Bereinigungsbedarf beim Bundeshaushalt temporär erhöht. Aufgrund der ohnehin drohenden Mehrbelastungen wird der Bundeshaushalt vor grosse Herausforderungen gestellt. Die ausserordentliche Einlage erhöht den zukünftigen Bereinigungsbedarf beim Bundeshaushalt noch. Wie in Ziffer 2.2 dargelegt, ist die ausserordentliche Einlage mit den Vorgaben der Schuldenbremse konform. Jedoch verlangt das dadurch verursachte Abweichen vom ausgeglichenen Haushalt die Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte.

Durch die ausserordentliche Einlage werden die Rückstellungen der SFSV abgebaut. Dies führt dazu, dass die SFSV wahrscheinlich früher als bisher angenommen⁶ eine

⁶ BBl 2009 8387

Unterdeckung aufweisen wird. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Mineralölsteuer beziehungsweise der Mineralölsteuerzuschlag voraussichtlich schon früher erhöht werden müssen.

Die ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds hat beim Bund keine personellen Auswirkungen.

4.2 Vollzugstauglichkeit

Mit der ausserordentlichen Einlage werden keine neuen Vollzugsinstrumente geschaffen. Die Frage der Vollzugstauglichkeit stellt sich demnach nicht.

4.3 Andere Auswirkungen

Durch eine ausserordentliche Einlage in den Infrastrukturfonds können die drohenden Verzögerungen bei der Finanzierung von Projekten für den Agglomerationsverkehr auf der A-Liste voraussichtlich vermieden werden beziehungsweise allenfalls notwendige Vorfinanzierungen durch Dritte vermindert werden.

Mit der Realisierung der bau- und finanzreifen Projekte der A-Liste wird ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung der Funktionalität der Verkehrsnetze in Städten und Agglomerationen geleistet. Bezüglich der Auswirkungen der Agglomerationsprogramme sei insbesondere auch auf die Ausführungen in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (09.083)⁷ verwiesen.

5 Verhältnis zum europäischen Recht

Die Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes ist eine rein innerstaatliche Angelegenheit. Sie tangiert weder internationale Verpflichtungen der Schweiz noch das europäische Recht.

6 Rechtliche Grundlagen

6.1 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b der Bundesverfassung sieht vor, dass «Subventionsbestimmungen sowie Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen» der «Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte bedürfen» (Ausgabenbremse).

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b im Erlassentwurf zur Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes untersteht nicht der Ausgabenbremse. Bei der ausserordentlichen Einlage handelt es sich nicht um neue Ausgaben im Sinne der Ausgabenbremse. In

⁷ BBl 2009 8307

ihrem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 haben die Eidgenössischen Räte den Gesamtkredit – der durch die ausserordentliche Einlage nicht erhöht wird – bereits beschlossen. Dieser Bundesbeschluss unterstand der Ausgabenbremse.

6.2 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Mit der Änderung des Infrastrukturfondsgesetzes werden keine Rechtsetzungsbefugnisse delegiert.

6.3 Erlassform

Nach Artikel 22 Absatz 1 des ParlG erlässt die Bundesversammlung alle wichtigen rechtsetzenden Normen in der Form des Bundesgesetzes.