

**Frage**

Mit der Ablehnung der Avanti-Initiative hat das Schweizer Stimmvolk deutlich gemacht, dass es den Akzent auf den Nah- und Agglomerationsverkehr und nicht mehr länger auf den Fernverkehr legen möchte. Daraufhin hat der Bundesrat vorgeschlagen, der Lösung der Probleme im Agglomerationsverkehr Vorrang einzuräumen.

Diese Woche hat der Bundesrat seine Absicht angekündigt, einen «Dringlichkeitsfonds» zur Finanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten in der Höhe von über zwei Milliarden Franken einzurichten. Mittel- bis langfristig ist ein Infrastrukturfonds geplant, der die gleichen Ziele verfolgt.

Ich begrüsse diese Entwicklung und verfolge sie mit Interesse. In Bezug auf den Kanton Freiburg stellen sich folgende Fragen:

Wie wird das für den Dringlichkeitsfonds vorgesehene Geld an die Kantone beziehungsweise die Regionen verteilt? Welchen Anteil wird der Kanton Freiburg erhalten?

Befinden sich das Projekt der Poya-Brücke sowie die damit verbundenen CUTAF-Pläne auf der Liste der Projekte, die finanziell unterstützt werden sollen?

Stehen noch andere Freiburger Projekte auf dieser Liste und wenn ja, welche?

An welche Bedingungen ist diese Art der finanziellen Bundesbeteiligung geknüpft? Kann der Kanton die entsprechenden Bedingungen erfüllen?

18. April 2005

**Antwort des Staatsrates**

**1. Allgemeines**

Zur Finanzierung von wichtigen Verkehrsprojekten möchte der Bundesrat einen «Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen» einrichten. Bis zur Einrichtung dieses Fonds wird ein auf vier bis fünf Jahre befristeter Dringlichkeitsfonds für dringende und baureife Vorhaben vorgeschlagen. Nebst diesen beiden Fonds umfasst die Vorlage auch Begleitmassnahmen für Randregionen und Berggebiete. Die Vernehmlassung dauert bis zum 15. Juli 2005.

Nach dem gescheiterten Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative besteht ein breiter Konsens darüber, dass die aktuellen Verkehrsprobleme – diese betreffen insbesondere die Agglomerationen – einer raschen Lösung bedürfen. Im Juni 2004 beschloss der Bundesrat die Ausarbeitung einer entsprechenden Botschaft. Gestützt auf entsprechende Vorschläge des UVEK beauftragten die Verkehrskommissionen von National- und Ständerat ihrerseits den Bundesrat mit der Ausarbeitung einer Vorlage. Diese Vorlage, die nun in die Vernehmlassung geht, sieht zwei Fonds sowie Massnahmen für Randregionen und Berggebiete vor. Sie basiert auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs sowie der

Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) und schafft die gesetzliche Grundlage, damit die zweckgebundenen Strassengelder für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr verwendet werden können.

Der Infrastrukturfonds basiert auf einer Neuorganisation der derzeitigen Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Er soll künftig zur Finanzierung von Beiträgen an den Agglomerationsverkehr sowie für Nationalstrasseninvestitionen dienen. Der Fonds wird mit einem Teil der jährlichen Einnahmen aus den zweckgebundenen Strassengeldern gespeist. Die Höhe des Fonds sowie dessen Dauer sind befristet. Geht man von einer Laufzeit von zwanzig Jahren aus, so wird insgesamt ein Betrag von rund zwanzig Milliarden Franken zur Verfügung stehen. Aus heutiger Sicht soll dieser Betrag wie folgt verwendet werden: sechs Milliarden Franken für den privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehr, neun Milliarden für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und fünf Milliarden zur Behebung von Kapazitätsengpässen sowie zur Sicherstellung des Betriebs. Dank dem Infrastrukturfonds werden genügend Mittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen und die zeitgerechte Fertigstellung des Nationalstrassennetzes ist gewährleistet. Zudem ermöglicht der Fonds eine zuverlässigere Planung und Finanzierung der Infrastruktur.

Die Einrichtung des Infrastrukturfonds ist eine in sachlicher sowie politischer Hinsicht ausgesprochen anspruchsvolle Aufgabe, die einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Aus diesem Grund schlägt der Bundesrat als Sofortmassnahme einen auf höchstens fünf Jahre befristeten Dringlichkeitsfonds vor. Dieser soll der Finanzierung dringender und baureifer Projekte dienen, bis der Infrastrukturfonds genutzt werden kann. In seinem Vernehmlassungsbericht listet der Bundesrat die Projekte auf, die auf diese Weise finanziert werden sollen. Der Dringlichkeitsfonds soll mit einer Einmaleinlage von 2.2 Milliarden Franken aus den heutigen Rückstellungen der zweckgebundenen Strassengelder alimentiert werden. Da es sich bei diesen Rückstellungen um eine Schuld des Bundes gegenüber der Spezialfinanzierung Strassenverkehr handelt, lässt sich ihre Verwendung mit der Schuldenbremse vereinbaren. Eine Kompensation über das Budget ist nicht erforderlich. Der Dringlichkeitsfonds stellt keine Alternative zum Infrastrukturfonds dar und soll spätestens Ende 2011 durch diesen ersetzt werden. Beide Fonds sind feste Bestandteile desselben Projekts und bilden die Voraussetzung für eine umfassende Lösung der heutigen Verkehrsprobleme.

Die Vernehmlassungsvorlage trägt auch den verkehrspolitischen Anliegen der Randregionen und Berggebiete Rechnung. Diese Regionen verfügen zwar grundsätzlich über eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene. Die Finanzierung der Werterhaltung der bestehenden Infrastruktur ist jedoch mit Problemen verbunden. Der Bundesrat schlägt vor, im Rahmen der Hauptstrassenfinanzierung der NFA und den Leistungsvereinbarungen der Bahnen mehr Gelder für die Randregionen und Berggebiete bereitzustellen, was jedoch eine anderweitige Kompensation bedingt. Die betreffenden Gelder können nicht den Agglomerationen zur Verfügung gestellt werden. Diese erhalten für ihren Verkehr aber zusätzliche Mittel. Die Randregionen und Berggebiete profitieren auch vom Dringlichkeitsfonds, der weitere Verzögerungen bei der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes in diesen Regionen verhindern soll.

## **2. Antworten auf die gestellten Fragen**

*Wie wird das für den Dringlichkeitsfonds vorgesehene Geld an die Kantone beziehungsweise die Regionen verteilt? Welchen Anteil erhält der Kanton Freiburg?*

Die den Agglomerationsverkehr betreffenden Projekte des Dringlichkeitsfonds wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt: Die Projekte liegen im Agglomerationsperimeter nach dem Bundesamt für Statistik. Sie sind Teil eines in Ausarbeitung befindlichen Agglomerationsprogramms. Die Projekte sind baureif und finanzwirksam im Zeitraum 2007-

2011. Sie verfügen über ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis. Die Projekte sind für die Agglomerationen schwerfinanzierbar, weil es sich um Grossprojekte handelt. Sie sind ausserdem dringlich, weil sonst die Verkehrsprobleme in näherer Zukunft drastisch zunehmen würden.

Für den Kanton Freiburg ist im Rahmen des Dringlichkeitsfonds ein Anteil von 30 Millionen vorgesehen.

Bei der vom Bundesrat in den Vernehmlassungsunterlagen vorgelegten Liste handelt es sich lediglich um eine provisorische Aufstellung.

Der Betrag von 30 Millionen basiert auf vorgängigen Angaben des Kantons Freiburg und entspricht den Beträgen, die – gemäss den damaligen Einschätzungen – im Zeitraum 2007-2011 wahrscheinlich hätten verwendet werden können.

Die Projekte des Dringlichkeits- sowie des Infrastrukturfonds werden maximal zur Hälfte subventioniert.

Aus Gesprächen, die der Staatsrat am 31. Mai 2005 mit dem Leiter des UVEK führte, ging hervor, dass der Bund durchaus bereit ist, das Poya-Projekt als Dringlichkeitsprojekt zu finanzieren. Dies unter der Bedingung, dass das Projekt zwischen 2007 und 2011 teilweise realisiert wird und das Parlament das Bundesprogramm zum Agglomerationsverkehr annimmt.

Befinden sich das Projekt der Poya-Brücke sowie die damit verbundenen CUTAF-Pläne auf der Liste der Projekte, die finanziell unterstützt werden sollen?

*Stehen noch andere Freiburger Projekte auf dieser Liste und wenn ja, welche?*

Im Dringlichkeitsfonds ist nur das Poya-Projekt aufgeführt. Gemäss den neuesten Informationen ist aber geplant, die mit dem Agglomerationsverkehr verbundenen Infrastrukturprojekte bis zur Hälfte zu finanzieren. Dabei sollte der Dringlichkeitsfonds später durch den Infrastrukturfonds ersetzt werden. Betroffen sind noch weitere Projekte – so beispielsweise der Ausbau der Murtenstrasse auf vier Spuren, der im Rahmen des Poya-Projekts finanziert werden sollte, oder der Ausbau des Strassennetzes im Osten Freiburgs sowie die Verbindung Marly-Matran.

*An welche Bedingungen ist diese Art der finanziellen Bundesbeteiligung geknüpft? Kann der Kanton die entsprechenden Bedingungen erfüllen?*

Der Bund entrichtet Beiträge für die Strassen- und Schieneninfrastruktur des privaten und öffentlichen Agglomerationsverkehrs auf regionaler und lokaler Ebene (S-Bahnen, Trams, Busspuren und -installationen, Langsamverkehr, Gemeinde- und Kantonsstrassen, Anlagen für das Strassenverkehrsmanagement, Intermodalität der Verkehrsträger). Mitfinanziert werden auch die projektbezogenen Planungskosten für die Realisierung dieser Infrastrukturen.

Damit der Bund Beiträge leistet, müssen sich die einzelnen Agglomerationen in einer zweckmässigen Trägerschaft organisieren, mit einem Agglomerationsprogramm eine Gesamtplanung für ihre Verkehrs- und Siedlungsentwicklung erarbeiten und wirkungsvolle Massnahmen umsetzen. Diese Voraussetzungen werden im Rahmen der Gesetzgebung zur NFA geregelt, und zwar im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer. Der Infrastrukturfonds Verkehr regelt die Finanzierung.

Freiburg, 28. Juni 2005