

politischen Projektorgane und des politischen Kreislaufes. 2005 werden Arbeiten in den Projektgruppen 11 bis 14 und in der PG Qualitätskontrolle gemacht. Die Projektgruppe 14 beschränkt sich dabei auf die Formulierung von Gesetzes- und Verordnungstexten. Neuberechnungen werden von ihr jedoch nicht durchgeführt.

Die eidgenössische Steuerverwaltung hat einen detaillierten Ablauf zur Berechnung des Ressourcenpotentials erstellt. Den Kantonen ist dieser Terminplan bekannt. Die Projektleitung appelliert an die Termintreue in den Kantonen.

Ein allfälliges Referendum würde zu erheblichen Verzögerungen führen.

Als Instrumente zur Unterstützung wurden ein Handbuch und eine Internetplattform für die NFA-Verantwortlichen geschaffen. Die Fachdirektorenkonferenzen werden begleitet.

Die Projektleitung fordert die Kantone auf, sich für die Finanzplanung rechtzeitig Überlegungen zu den finanziellen Auswirkungen der NFA zu machen. Im September 2005 wird die 2. Botschaft NFA dem Parlament zugestellt. Erst ein Jahr später wird das Parlament die definitiven Gesetzesanpassungen bekannt sein. Gleichzeitig wird die 3. Botschaft vorliegen; die definitiven Zahlen sind jedoch erst im Sommer 2007 bekannt.

Haus der Kantone

Der Bericht der KdK geht über das Haus hinaus und äussert sich zu Zusammenarbeitsmöglichkeiten der verschiedenen Fachdirektorenkonferenzen. Er äussert sich über organisatorische und technische Möglichkeiten der Zusammenarbeit.

Die interkantonale Zusammenarbeit soll vorab für sieben Direktorenkonferenzen koordiniert werden. Am 18. März 2005 hat die KdK den wesentlichen Punkten des Haus der Kantone zugestimmt. Sie möchte die Sekretariate der KdK und der Direktorenkonferenzen unter einem Dach zusammenfassen. Es wurden folgende strategische Ziele definiert:

- Bündelung der interkantonalen Kräfte
- permanente, zeitgerechte und wirksame Interessenwahrung mit koordiniertem Auftritt
- Optimierung des Ressourceneinsatzes (bessere Leistung mit höchstens gleichem Input)
- Kompetenzen und Autonomie der Politik bewahren

Zur Zeit läuft die Vernehmlassung des Berichtes in den Kantonsregierungen und den Direktorenkonferenzen.

Eine engere Zusammenarbeit unter den Sekretariaten ist sinnvoll; dies betrifft aber die administrative und nicht die politische Zusammenarbeit. Für weitergehende Schritte müssen hingegen wiederum die Kantonsregierungen angefragt werden.

Varia

Die Präsidentin verabschiedet Hermann Keller/SH, Kurt Meyer/LU und Sylvie Perrinjaquet/NE als Mitglieder der FDK und dankt für die angenehme Zusammenarbeit.

Sitzungskalender FDK

Es wurde folgender Sitzungskalender bis Ende 2006 festgelegt:

Wochentag	Datum	Zeit	Art der Sitzung/Ort
Freitag	26. August 2005	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Bern
Freitag	23. September 2005	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Bern
Freitag	23. September 2005	14.00 - 16.00 h	Plenarversammlung in Bern
Freitag	11. November 2005	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Zürich
Freitag	20. Januar 2006	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Bern
Freitag	20. Januar 2006	14.00 - 16.00 h	Plenarversammlung in Bern
Freitag	10. März 2006	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Zürich
Donnerstag	1. Juni 2006	13.30 - 16.00 h	Vorstandssitzung vor der Jahresversammlung im Kanton Obwalden
Donnerstag	1. Juni 2006	16.00 - 18.00 h	Jahresversammlung im Kanton Obwalden
Freitag	2. Juni 2006	08.30 - 11.00 h	Workshop anlässlich Jahresversammlung im Kanton Obwalden gefolgt von GV Rheinsalinen
Freitag	25. August 2006	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Bern
Freitag	22. September 2006	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Bern
Freitag	22. September 2006	14.00 - 16.00 h	Plenarversammlung in Bern
Freitag	10. November 2006	10.15 - 13.00 h	Vorstandssitzung in Zürich

Teilrevision Fachhochschulgesetz

Die FDK hat folgende Stellungnahme abgegeben:

Wir mussten in den letzten Jahren eine erhebliche Kostensteigerung im Bereich der Fachhochschulen feststellen. Das Kostenwachstum wurde vor allem durch einen Angebotsausbau und durch steigende Studierendenzahlen verursacht. Mit den im teilrevidierten Fachhochschulgesetz beschlossenen Änderungen (Anerkennung der GSK-Berufe, Einführung von Bachelor- und Masterlehrgängen, rückläufige Bundesbeiträge) dürften die Kosten für die Kantone weiter steigen. Der Kostenentwicklung der Fachhochschulen ist deshalb vom Bund, den Trägern der Fachhochschulen und den Kantonen eine hohe Beachtung zu schenken.

Vorab in der Verordnung über Aufbau und Führung von Fachhochschulen (Fachhochschulverordnung) sehen wir in begrenztem Mass Möglichkeiten, diese Kostenentwicklung zu beeinflussen,. Deshalb beschränken sich unsere nachfolgenden Ausführungen auf diese Verordnung.

*Wir unterstützen die Bestrebungen, Studiengänge an einer einzigen Fachhochschule zu konzentrieren. Die vorgesehene Formulierung in Art. 2 Absatz 2, wonach solche Studiengänge nach Möglichkeit mehrsprachig zu führen seien, macht allerdings einen Teil der sich aus der Konzentration an einen Standort ergebenden Synergien wieder zunichte. Im erläuternden Bericht wird erwähnt, dass es sich dabei um Landessprachen handelt. In Wirklichkeit dürfte aber, aufgrund der Bedeutung des Englischen in den Bereichen Technik, Kommunikation und Wirtschaft, allenfalls ein Teil des Unterrichts in einer Nicht-Landessprache erfolgen. **Wir beantragen Ihnen daher, Art. 2 Absatz 2 aufzuheben.***

Wir unterstützen die Aufhebung der bisherigen Artikel 8 und 9. Es stellt sich allerdings die Frage, ob nach der Streichung der Bestimmungen zur Organisation die Bezeichnung „Verordnung über Aufbau und Führung von Fachhochschulen“ noch zutreffend ist.

*Absatz 12 der Fachhochschulverordnung macht Aussagen zu den Entwicklungsplänen der Fachhochschulen. Die für solche Entwicklungspläne sehr wichtigen Finanzplandaten sollen weiterhin in der separaten Verordnung des EVD über die Entwicklungspläne der Fachhochschulen (SR 414.711.12) geregelt werden. **Wir würden eine Integration der Finanzplandaten gemäss Art. 1 dieser Bestimmung in die Fachhochschulverordnung begrüssen.** Damit könnten die Entwicklungspläne über Angebot, Mengengerüst und Finanzen verknüpft werden. Dies entspricht einem modernen, umfassenden Verständnis einer Mittelfristplanung. Die Streichung der Verordnung über die Entwicklungspläne würde Ihr Bestreben stärken, die Reglungsdichte zu verringern.*

*Die Beiträge des Bundes für die Grundstudien an Fachhochschulen sind stagnierend bis rückläufig; die Beiträge an die Weiterbildung werden ab 2007 gestrichen. Dass Sie unter diesen Vorzeichen die Möglichkeit schaffen wollen, Betriebsbeiträge an Massnahmen zur tatsächlichen Gleichstellung von Mann und Frau zu entrichten, erstaunt. Solche Massnahmen könnten zu erneuten Mehrkosten für das Gesamtsystem der Fachhochschulen führen. Sodann dürfte für die Einreichung und Beurteilung solcher Projekte auf Seiten der Träger der Fachhochschulen und auf Ihrer Seite ein erheblicher administrativer Aufwand notwendig sein. **Wir schlagen deshalb vor, auf Art. 16cbis zu verzichten.** Die dadurch frei werdenden Mittel sind für die Erhöhung der zweckfreien Mittel an die Träger der Fachhochschulen zu verwenden.*

Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen

Die FDK hat folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Dringlichkeitsfonds

Nach der Ablehnung der Avanti-Initiative beziehungsweise des Gegenvorschlags liegt die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und anderer schwierig finanzierbarer Strassenbauprojekte insbesondere in Rand- und Berggebieten im Argen. Mit der Annahme der NFA durch die Schweizer Stimmberechtigten am 28. November 2004 wurde nun eine neue Rechtsgrundlage geschaffen, welche es ermöglicht, die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs und von Nationalstrassen sowie von schwer finanzierbaren übrigen Strassenbauprojekten, insbesondere in Rand- und Berggebieten, neu zu regeln.

Zwar werden in der NFA durch den Wegfall der bisherigen Beiträge des Bundes an die Beseitigung von Niveauübergängen, an Verkehrstrennungsmassnahmen und für die Luftreinhaltemassnahmen gewisse Mittel frei; es sind aber nur ungefähr 30 – 40 Millionen Franken pro Jahr, was natürlich nicht reicht, um die teuren Agglomerations-Programme zu finanzieren.

Bisher wies die Strassenrechnung des Bundes eine Überdeckung auf. Der Bund hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten beträchtliche Erträge aus den Treibstoffzöllen, den Treibstoffzollzuschlägen und der LSVA eingenommen, die er nicht vollumfänglich für die gesetzlich vorgeschriebenen Zwecke des Verkehrs verwendete. Es entstand deshalb in der Bundesrechnung in dieser Spezialfinanzierung eine Rückstellung, die in den letzten Jahren ständig zunahm und Ende 2004 den Betrag von 3,7 Milliarden Franken erreichte.

Es ist sachgerecht, dass der Bund als Sofortmassnahme beantragt, gewisse Mittel aus der bisherigen Treibstoffzollkasse in einen Fonds einzulegen und mittelfristig eine generelle Abzweigung von Treibstoffzollmitteln für die eingangs erwähnten Projektfinanzierungen vorzunehmen. Wir haben schon mehrmals gefordert, der Bund möge seine gesetzlich gebundenen Treibstoffzollmittel

zweckgerecht einsetzen. Für uns war unverständlich, dass der Bund angesichts dieser Rückstellung die Beiträge an die Kantone, insbesondere die a.o. Treibstoffzollanteile, ständig kürzte. Im EP04 wird sogar beantragt, diese vollständig zu streichen, was unsere Kritik hervorrief. Wir hoffen, dass die Eidgenössischen Räte diese Streichung ablehnen.

Um die Vernehmlassungsvorlage schlüssig beurteilen zu können, wäre eine langfristige Finanzplanung über die Verwendung der zweckgebundenen Verkehrsabgaben erforderlich. Eine solche fehlt indessen. Aus diesen Mitteln sind die heutigen Verwendungszwecke und die neu von Ihnen vorgeschlagenen Aufwendungen für die Agglomerationsprogramme und die schwer finanzierbaren Projekte in Berg- und Randgebieten zu finanzieren. Ob die Mittel ausreichen, alle diese Aufwendungen zu decken, wird aus Ihrem Vernehmlassungsbericht nicht klar. Mit Bestimmtheit dürften die neu vorgesehenen Finanzierungen der Agglomerationsprogramme und der übrigen Zwecke, für welche pro Jahr gemäss Ihren Vorstellungen eine Fondseinlage von 1 Mia. Franken getätigt werden soll, jene Summe übersteigen, die bisher jährlich in die Rückstellung eingelegt werden konnte (es handelte sich im Schnitt um rund 100 - 200 Mio. Franken). Die Transparenz mit Bezug auf diese Finanzierungsfragen ist für Aussenstehende nicht leicht zu gewinnen, schlagen Sie doch vor, gewisse bisherige Ausgaben für die Nationalstrassen diesem Fond zu belasten, andere Ausgaben für die Nationalstrassen dagegen wie bisher nicht dem Fonds, sondern der Spezialfinanzierung Strassenwesen.

Wir fordern eine umfassende langfristige Finanzplanung für die Finanzierung aller Strassenausgaben des Bundes, aus welcher man insbesondere auch ersehen kann, wie die Entwicklung bei der Finanzierung der bisherigen Strassenbeiträge aussieht. Nachzuweisen ist auch, ob die mit Ihrem Konzept mit Sicherheit entstehenden Mehrausgaben gegen die Schuldenbremse verstossen und wenn ja, mit welchen Massnahmen dies allenfalls korrigiert wird. Bereits heute müssten wir unsere Opposition anmelden, wenn dazumal – wie schon mehrmals erlebt – andere Strassenbeiträge an die Kantone gekürzt würden. Wir wagen auch zu bezweifeln, dass die von Ihnen angetönte Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für die Zeit nach 2010 realistisch ist.

2. Infrastrukturfonds

Ab Ende 2011 soll der Dringlichkeitsfonds durch den Infrastrukturfonds abgelöst werden. Sie schlagen zu diesem Zweck eine Abzweigung von 1 Mia. Franken pro Jahr aus den zweckgebundenen Verkehrsabgaben vor. Wie ausgeführt, haben wir grosse Bedenken, dass die Mittel insgesamt für die Finanzierung der bisherigen und neuen Zwecke nicht ausreichen und dass dann wegen der Schuldenbremse bei andern Positionen Kürzungen vorzunehmen sind. Wir legen Wert auf den Nachweis der finanziellen Tragbarkeit in einer langfristigen Finanzplanung.

Im Grundsatz bejahen wir eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund. Wir haben dieses Anliegen auch im Zusammenhang mit der NFA unterstützt. Im Prinzip ist der Strassenverkehr darauf angewiesen, dass der öffentliche Verkehr, insbesondere der Agglomerationsverkehr, gefördert wird, stehen doch sonst wegen der ständig zunehmenden Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz die Verkehrsteilnehmer in den Agglomerationen im Stau. Staus im Privatverkehr sind kostspielig und betreffen die Entwicklung der Schweizerischen Volkswirtschaft negativ.

3. Finanzierung von grösseren Strassenprojekten / Finanzierung von Bahninfrastrukturen in Berg- und Randregionen

Der dritte Teil der Vorlage betrifft die Randregionen und Berggebiete. Im Zusammenhang mit der NFA-Neuordnung sei, so wird ausgeführt, für die Finanzierung von grösseren Strassenbauprojekten in den Berg- und Randgebieten eine neue Lösung zu finden. Dieses Versprechen müsste unbedingt eingelöst werden, auch aus Gründen der Gleichbehandlung mit den Agglomerationsgebieten (vgl. 1. und 2. hievore).

Ihr Vorschlag ist nun aber im Vergleich mit den beiden vorerwähnten Fonds keineswegs ausgewogen. Die für die Dotierung dieses Fonds vorgesehenen zusätzlichen Bundesmittel für die Agglomerationen in Milliardenhöhe kontrastieren mit den geringfügigen Verbesserungen für die Berg- und Randgebiete. Durch die Änderung des Verteilungsschlüssels der kantonalen Treibstoffzollanteile werden nur 12 Mio. Franken umverteilt. Mit Bezug auf die Verbesserung der Schieneninfrastrukturen in Berg- und Randgebieten bleiben die Aussagen vollständig im Unverbindlichen. Sie werden mit dem Hinweis auf die schwierige Finanzlage des Bundes sogar noch relativiert. Dies kann von den Berg- und Randgebieten nicht akzeptiert werden.