



**HANDELS- UND INDUSTRIEVEREIN
DES KANTONS BERN**

Berner Handelskammer

Halbzeitbilanz 2009 betreffend unsere politischen Schwerpunkte für den Kanton Bern

2006 bis 2012

Worum es geht

An einer Medienorientierung am Dienstag, 16. Mai 2006, präsentierte der HIV sein neues politisches Schwerpunkteprogramm für die nächsten 6 Jahre: «Bildung stärken», «Verkehrsererschliessung verbessern» und «Steuern senken» hiessen die Kernbotschaften. Ohne andere wichtige Bereiche vollständig auszuklammern, konzentriert der HIV seine Aktivitäten auf die Verbesserung dieser Standortfaktoren.

Befragungen von Unternehmen nach den wichtigsten Standortfaktoren bringen es nämlich regelmässig an den Tag: Bevorzugt werden ein grosses und gut ausgebildetes Arbeitskräftepotential, intakte Infrastrukturen und ein attraktives Büro- und Gewerbeflächenangebot und geringe Abgaben. Auch in Ratings über Standortqualitäten werden meistens Faktoren wie der Ausbildungsstand der Bevölkerung, die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten, die verkehrstechnische Erreichbarkeit und die Steuerbelastung der natürlichen und juristischen Personen genannt.

Halbzeitbilanz

Die vorliegende Zwischenbilanz nach 3 Jahren soll zeigen, wo Fortschritte erzielt worden sind, wo Stillstand herrscht oder wo sogar Rückschritte beklagt werden müssen.




Dabei bedeuten Aktivitäten des Kantons Bern – selbst wenn sie in die richtige Richtung gehen – nicht immer auch Fortschritt. Die Qualität der Standortbedingungen misst sich nämlich nicht absolut, sondern relativ zu den Konkurrenzstandorten.

Die Halbzeitbilanz nimmt bewusst keinen direkten Bezug zu den konkreten Anstrengungen des HIVs selber. Diese darzustellen war und ist Aufgabe der entsprechenden Jahresberichte.

Zur Erreichung seiner Ziele ist der HIV sodann auf eine enge und gute Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, welche gleiche oder ähnliche Stossrichtungen verfolgen, angewiesen. Namentlich zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die Berner KMU, der Arbeitgeberverband, der Hauseigentümerverband und die LOBAG oder auch die bürgerlichen Parteien, welche sich im Rahmen des jährlich präsentierten HIV-Grossratsratings jeweils mit Recht als wirtschaftsfreundlich qualifizieren. An dieser Stelle sei all diesen Partnern für Ihr Engagement und das gute Einvernehmen herzlich gedankt.

Wie die nachfolgende Halbzeitbilanz zeigt, bleibt noch viel zu tun. Wir bleiben dran!

Unsere Halbzeitbilanz im Überblick

Bildung	
Verkehr	
Steuern	
<hr/>	
Gesamt	

 Fortschritt  Stillstand  Rückschritt

Zu den einzelnen Schwerpunkten

Zu den Forderungen betreffend den Schwerpunkt «Bildung»

Nachfragefinanzierung

Die Bildungsfinanzierung – insbesondere ab Sekundarschulstufe II – ist im Sinne eines schrittweisen Übergangs von der bisherigen Angebots- zu einer Nachfragefinanzierung (z.B. Bildungsgutschriften) zu ändern. Die Steuerabzüge für Ausbildungskosten sind zu erhöhen.



Eine Nachfragefinanzierung wurde bisher nicht realisiert. Ein kleinster Ansatz findet man bei der Subventionierung der Privatschulen, wo ab 2009 Schülerpauschalen anstelle von Betriebsbeiträgen ausgerichtet werden. Im Rahmen der Steuergesetzrevision 2008/09 wurden sodann die Abzüge für Ausbildungskosten leicht erhöht bzw. der Teuerung angepasst. Einen Vorstoss, welcher die freie Schulwahl vorschlug, hat der Grosse Rat auch als Postulat abgelehnt.

Schulmodelle

Die Schulmodelle sind auf zwei zu reduzieren und pro Gemeinde darf nur ein Schulmodell Anwendung finden.



Auf der Sekundarschulstufe I werden im Kanton Bern nach wie vor fünf verschiedene Schulmodelle angewandt.

Bildungsexperimente

Bei Bildungsexperimenten ist mehr Zurückhaltung zu üben (auch von Erfahrungen anderer Kantone soll profitiert werden).



Mit der Umsetzung der Bildungsstrategie 2005 wurde eine Art Paradigmenwechsel von einer wenig durchschaubaren «Hüst und Hott-Politik» zu mehr Sicherheit und Transparenz bei der Festlegung von Bildungsvorhaben vollzogen. Im Volksschulbereich wurde eine sinnvolle Etappierung der Gesetzgebungsarbeiten (2008/2012) beschlossen.

Tagesschulstrukturen

Tagesschulstrukturen sind vermehrt anzubieten, wobei kostengünstige Modelle und private Lösungen den Vorzug erhalten müssen.



Seit August 2008 ist gestützt auf das Volksschulgesetz 2008 jede Gemeinde verpflichtet, für eine Betreuung über Mittag und am Nachmittag zu sorgen, falls mindestens zehn Kinder ein solches Tagesschulangebot besuchen wollen. Die Gemeinde muss regelmässig erheben, wie gross der Bedarf ist und ein entsprechendes Angebot einer freiwilligen Tagesschule führen. Im Gegenzug übernimmt der Kanton 70 Prozent der Lohnkosten für das Betreuungspersonal. Den Gemeinden verbleiben die restlichen 30 Prozent der Lohnkosten sowie die Kosten für die Infrastruktur. Von den Eltern wird ein einkommensabhängiger Beitrag nach einer einheitlichen Tarifordnung erhoben. In der Regel übernehmen die Gemeinde die Trägerschaft. Sie könnten diese Aufgabe aber auch ganz oder teilweise an Private übertragen, z.B. an einen Verein. Dazu wäre eine Leistungsvereinbarung notwendig.

Integrationsbemühungen

Bei den Integrationsbemühungen ist das Schwergewicht auf den Erwerb der Amtssprache (je nach Wohnort deutsch oder französisch) zu legen.



Fremdsprachige Kinder werden grundsätzlich einer Regelklasse zugeteilt. Für die zusätzliche Förderung sieht der Kanton verschiedene Massnahmen vor, bei deren Wahl die regionalen Verhältnisse berücksichtigt werden. Es handelt sich dabei um «Gruppenunterricht Deutsch bzw. Französisch für Fremdsprachige», «Einzelunterricht», oder «Grundkurs Deutsch bzw. Französisch für neu Zugezogene».

Begabtenförderung

Der Förderung der Begabten ist mehr Beachtung zu schenken (z.B. durch Flexibilisierung der Verweildauer in der Ausbildung).



Unter Begabungsförderung wird zunächst eine allen Kindern und Jugendlichen entsprechende Förderung der Sach-, Selbst- und Sozialkompetenz verstanden. Dies geschieht durch Differenzieren im Unterricht: didaktische Differenzierung (nach Interesse, Neigungen, Lernmotivation, Lerntempo, Lernstil); methodische Differenzierung (durch Methoden, Medien, Sozialformen); Unterrichtsorganisatorische Differenzierung (nach Fähigkeiten, Fertigkeiten, Leistung, Zielen, Inhalten). Die Begabtenförderung ist eine allgemeine Aufgabe der Schule bzw. der entsprechenden Lehrkraft. Sie wird denn auch recht unterschiedlich wahrgenommen. Von intellektuell ausserordentlicher Begabung bzw. Hochbegabung wird demgegenüber dann gesprochen, wenn der Entwicklungsstand gesamthaft oder mehreren Bereichen in ausgeprägtem Masse über demjenigen der entsprechenden Altersgruppe liegt. Rund 1–2 Prozent aller Kinder und Jugendlichen können als hochbegabt bezeichnet werden. Hochleistungsverhalten zeigt sich in einer kreativen Produktivität, die sich aus der Interaktion von überdurchschnittlichen Fähigkeiten, Engagement und Kreativität ergibt. Die Förderung wird in separat und regional organisierten Kursen angeboten werden (in sog. Pull-Out-Programmen).

Schulabgänger

Alle Schulabgänger müssen bei der Beendigung der ordentlichen Schulzeit die Ansprüche der Arbeitswelt und der weiterführenden Schulen erfüllen. Aussagekräftige und vergleichbare Zeugnisse schaffen Transparenz.



Insgesamt nimmt die Wirtschaft die Entwicklung der Bewerberqualifikation in den vergangenen Jahren eher skeptisch zur Kenntnis. Viele Unternehmer sind davon überzeugt, dass die Beherrschung der Rechtschreibung, die schriftliche Ausdrucksfähigkeit, die Fähigkeit zu einfachem Kopfrechnen nachgelassen haben. Negative Veränderungen werden auch bei der Konzentrationsfähigkeit, dem Durchhaltevermögen, der Sorgfalt und der Höflichkeit festgestellt. Auch das Wissen um die Bedeutung von Arbeitstugenden wie z.B. Pünktlichkeit scheint bei den heutigen Jugendlichen geringer ausgeprägt, als bei früheren Bewerbergenerationen. Positiv entwickelt haben sich dagegen die IT- und Englischkenntnisse.

Immerhin zeigt aber die jüngste PISA-Studie 2006 recht erfreuliche Ergebnisse: Die Schweizer 15-jährigen gehören in Mathematik zu den Besten. In den Naturwissenschaften erreichen sie gute Ergebnisse, im Lesen ist das Ergebnis besser als früher, aber es bleibt ein gewisser Rückstand gegenüber den besten Ländern. Für den Kanton Bern sind die Ergebnisse im gesamtschweizerischen Vergleich gut bis sehr gut. Es ist gegenüber den früheren Ergebnissen ein klarer Trend nach oben sichtbar. In allen drei Bereichen liegen die Berner Schülerinnen und Schüler über dem schweizerischen Durchschnitt.

Eine Untersuchung der Eidgenössisch Technischen Hochschule ETH Zürich zeigt, dass die Berner Gymnasiasten den Übertritt an die ETH etwas besser schaffen, als dies im schweizerischen Durchschnitt der Fall ist.

Insgesamt bleiben trotz Lichtblicken die Klagen der Wirtschaft über mangelnde Bildungsqualität vorab bezüglich des sprachlichen Ausdrucks bestehen. Auch die Vergleichbarkeit von Zeugnissen fehlt nach wie vor. Hier wird jedoch die Umsetzung des Harnos-Konkordates Abhilfe schaffen (auf der Basis der einheitlichen Lernziele werden Zeugnisse vergleichbar).

Bildungsschwerpunkte Fachhochschulen und Universität

Fachhochschulen und Universität sollen ihre Bildungsschwerpunkte präziser auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse ausrichten. Die Angebote sind im Espace Mittelland und gesamtschweizerisch zu koordinieren. Den technischen FH-Ausbildungen (auch den berufsbegleitenden) ist mehr Gewicht beizumessen.



Die bernische Wirtschaft ist schwergewichtig interessiert an Ingenieuren und Ökonomen. Das Leistungsangebot der Berner Fachhochschule ist sehr breit; Schwerpunkte sind zu wenig erkennbar. Im gesamtschweizerischen Wettbewerb der Fachhochschulen wird sich durchsetzen, wer fokussiert und so Geltung erlangt. Die Angebotskoordination ist weiter zu intensivieren, um das Leistungsangebot so wirtschaftlich wie möglich zu erbringen. Auch die Universität Bern versteht sich als Volluniversität, in der die grossen Wissensbereiche der Geistes-, Sozial-, Wirtschafts-, Rechts- und Naturwissenschaften sowie der Human- und Veterinärmedizin nebeneinander ein umfassendes Leistungsangebot bereithalten. Den Berner Hochschulen fehlen damit Profilierungsmerkmale, um sich von den Wettbewerbern abzuheben. Auch werden Kooperationen noch zuwenig aktiv gesucht.

Hochschulautonomie

Den Hochschulen ist mehr Autonomie zu gewähren, wobei für die Fachhochschule eine private Trägerschaft zu prüfen ist.



Obschon schrittchenweise verbessert, ist die Autonomie der Berner Fachhochschule immer noch ungenügend. Vor allem auch bezüglich Standorten, was nicht zuletzt auch im Wettbewerb zu den anderen FH eine Rolle spielt. Mindestens in finanzieller Sicht wird die vorge-sehene Einführung des Beitragsprinzips die Autonomie erhöhen.

Auch die Autonomie der Universität ist noch nicht in genügendem Masse gewährleistet. Entsprechende Gesetzesrevisionen sind allerdings auf dem Weg ins Parlament.

Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Fachhochschulen und Universität

Die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Fachhochschulen und Universität ist mit dem Ziel einer rascheren Umsetzung der Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung (Wissens- und Technologietransfer) zu intensivieren. Dazu gehören auch Anreize für die Generierung von Drittmitteln.



Die Anreize für die Generierung von Drittmitteln bzw. das Instrumentarium zur Motivation der Dozierenden, Drittmittel zu akquirieren, sind vor allem an der Berner Fachhochschule noch ungenügend vorhanden. Bemühungen, den WTT zu beschleunigen, sind erkennbar.

Universität Bern

Die Universität Bern soll sich klar als Elite-Bildungsinstitution positionieren. Anstelle des numerus clausus sollen ab dem ersten Semester regelmässige Zwischenprüfungen die Bildungsqualität gewährleisten.



Im Januar 2009 sprach sich der Grosse Rat in Abstimmung mit anderen Kantonen für die Verlängerung der Zulassungsbeschränkungen in der Human-, Veterinär- und Zahnmedizin bis ins Jahr 2012 aus. Die Beschränkungen für das Studium mittels Tests hätten sich angeblich bewährt.

International School of Berne

Die International School of Berne ist zu stärken. Für internationale Unternehmen aber auch für Schweizer Firmen mit ausländischen Fachkräften sind Ausbildungsmöglichkeiten für Kinder in fremden Sprachen entscheidend.



Nebst den bisher unterstützten Privatschulen Freies Gymnasium Bern, Pädagogisches Ausbildungszentrum NMS Bern und Campus Muristalden Bern, werden seit 2009 auch die Rudolf Steiner Schulen sowie die International School of Berne in Gümligen mit kantonalen Schülerbeiträgen unterstützt.

Zu den Forderungen betreffend den Schwerpunkt «Verkehrerschliessung»

Fertigstellung A5 und A16

Zusammen mit dem Bund sollen die A5 im Seeland (inkl. Umfahrung Biel) und die Transjurane A16 rasch fertig gestellt werden.



Nach über 30-jähriger Planungsgeschichte ist am 3. Dezember 2007 der Spatenstich zur Umfahrung von Biel auf dem Ostast erfolgt. Zusammen mit dem Bau des Westastes wird diese Grossbaustelle während mindestens zwölf Jahren den Alltag der Menschen in Biel und den angrenzenden Gemeinden prägen. Die Umfahrungsautobahn selbst wird die Stadt Biel und Umgebung nachhaltig vom Agglomerationsverkehr entlasten. Das Gesamtprojekt A5 Biel/Bienne ist wie erwähnt in mehrere Teilprojekte aufgeteilt. Einzelne Projekte sind bereits im Bau, andere werden erst 2009, 2010 oder gar 2014 realisiert. Die Inbetriebnahme ist zwischen 2015 und 2020 geplant.

Von der gesamten Transjurane A16 sind heute 48,5 km in Betrieb. Im Kanton Bern sind die zwei Abschnitte La Roche St. Jean–Moutier Nord und Tavannes–Biel in Betrieb. Auf diesem Abschnitt steht zwischen La Heutte und Biel in den nächsten Jahren eine Sanierung und Verkehrsentflechtung an. Alle weiteren Abschnitte der Transjurane werden etappenweise bis 2016 gebaut und in Betrieb genommen.

Autobahn-Osttangente Gümligen/Grauholz

Im Sinne einer Sofortmassnahme ist der Autobahnabschnitt Muri–Freundenbergplatz–Wankdorf auf sechs Spuren auszubauen. Für die Autobahn-Osttangente Gümligen/Grauholz soll sodann bis 2010 der Projektierungskredit gesprochen werden.



Eine unabdingbare Sofortmassnahme für die Verbesserung/Linderung der heute bereits angespannten Mobilitätssituation im Grossraum Bern bzw. auf der A6 wäre die Installation eines integralen Verkehrssystemmanagements (Verkehrsbeeinflussung, Standspurbewirtschaftung, Wechselanzeigen usw.). Es bräuchte eine effizientere, störungsfreiere Nutzung des bestehenden Verkehrsraumes. Bisher ist trotz der Eingabe des HIVs im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (Mitwirkungsverfahren im August 2008) nichts geschehen. Ein Bypass Ost wurde im Rahmen der vorgenannten Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgeschlagen. Die Projektierung liegt in weiter Ferne.

Zufahrt Emmental

Die Zufahrt Emmental ist mit Baubeginn spätestens 2010 zu realisieren.



Die Zweckmässigkeitsbeurteilung ist erfolgt und die Trassensicherung wurde im September 2008 abgeschlossen. Nun steht der Entscheid von Bundesrat und Bundesversammlung an, den Autobahnzubringer ins Netz der Nationalstrassen aufzunehmen (was eine weitgehende Finanzierung durch den Bund ermöglichen würde). Der Kanton Bern hat zudem im Februar 2009 eine Standesinitiative mit dem gleichen Ziel eingereicht. Der Baubeginn steht in der Ferne, weil die Entscheide auf Bundesebene abgewartet werden und im Falle eines negativen Entscheides eine ausschliesslich kantonale Finanzierung (allenfalls via Public-Private-Partnership) organisiert werden muss.

Wirtschaftsstrasse Oberaargau

Die Wirtschaftsstrasse Oberaargau zur besseren Anbindung von Langenthal an die Autobahn ist bis spätestens 2010 zu realisieren.



Gleicher Projektstand wie die Zufahrt Emmental.

Bypass Nord Thun

Der Bypass Nord Thun ist mit Baubeginn spätestens 2010 zu realisieren.



Die öffentliche Mitwirkung wurde soeben abgeschlossen. Um ab 2011 von Bundessubventionen profitieren zu können, wird nun die Projektierung vorangetrieben. Im Juni 2010 soll das überarbeitete Strassenprojekt zur Auflage gebracht werden. Die Plangenehmigung durch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sollte im ersten Quartal 2011 erfolgen. Der Kreditbeschluss im Grossen Rat ist für die Juni-Session 2011 vorgesehen. Der Kanton hat zudem die Unterstützung des Vorhabens durch Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes für den Agglomerationsverkehr beantragt. Ab ca. 2015 sollte die neue Verbindung zur Verfügung stehen.

Versorgungsstrassen im Berner Oberland

Die wichtigen Versorgungsstrassen im Berner Oberland sind schrittweise auf 40-Tonnen Nutzlast auszubauen.



Der Regierungsrat priorisiert den Ausbau der Strecken nach volkswirtschaftlichen und regionalökonomischen Gesichtspunkten. Das Strassenbauprogramm sieht vor, die Strecken Zweisimmen–Portbrücke, Spiez–Frutigen, die Sihenstrasse in Eggwil und die Strecke Oberei–Schangnau–Marbach für 40-Tonnen-Fahrten zugänglich zu machen.

Wankdorf/Schermenweg

Mit baulichen Massnahmen sind die Verkehrsbeziehungen im Gesamttraum Wankdorf/Schermenweg zu verbessern.



Bis Ende 2012 werden der Wankdorfplatz und seine Zufahrten grundlegend neu gestaltet, die Tramlinie 9 bis zur S-Bahn-Haltestelle Wankdorf verlängert und der Autobahnanschluss umgebaut. Der Spatenstich ist am 26. August 2008 erfolgt.

Südümfahrung Bern

Für die Südümfahrung Bern (Bümpliz–Bern–A6) ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.



Derzeit (Stand Mitwirkung ZMB Bern) ist unklar, ob die Südümfahrung weiterverfolgt wird. Der HIV hält sie für absolut notwendig. Eine Südümfahrung – mindestens eine 2-spurige Hauptverkehrsstrasse – brächte für die Arbeits- und Wohngebiete in Belp, Kehrsatz, Wabern und Köniz eine lang ersehnte, verbesserte Erschliessung und würde die Redundanz des Netzes insgesamt verbessern.

Ausbau der A1

Der Ausbau der A1 Bern–Zürich auf durchgehend 6 Spuren ist voranzutreiben.



Während es in anderen Kantonen (z.B. Aargau) mit dem Ausbau vorwärts geht, bewegt sich im Kanton Bern nichts.

Hauptverkehrsachsen im «kantonalen Wirtschaftszentrum Stadt Bern»

Der Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsachsen im «kantonalen Wirtschaftszentrum Stadt Bern» muss dringend verbessert werden.



Die Verkehrsbelastung des Hauptverkehrsstrassennetzes der Stadt Bern ist heute – trotz einer starken Zunahme der Motorisierung – ungefähr gleich gross oder sogar kleiner als im Jahre 1970. Die Luft war früher wesentlich schlechter; auch gab es früher wesentlich mehr Verkehrsunfälle, Verletzte und Tote. Trotzdem wurden bei der aktuellen Verkehrsplanung, sofern man überhaupt von Planung sprechen kann, die Massnahmen schwerpunktmässig gegen den Motorisierten Individualverkehr MIV gerichtet. Dies ohne klare Ziele und ohne Rücksicht auf die Funktionsfähigkeit eines Gesamtverkehrssystems.

An zahlreichen Stellen wurden in letzter Zeit «Spurreduktionen» auf dem städtischen Strassennetz, immer mehr sogar auch auf dem wichtigen Hauptverkehrsstrassennetz, dem Basisnetz, vorgenommen. Eine Minderung der Leistungsfähigkeit wird damit, wie auch vermehrt auftretende Rückstaus mit teilweiser Behinderung des öffentlichen Verkehrs, bewusst in Kauf genommen. Die Prioritäten bei der Verkehrsregelung mit Lichtsignalanlagen wurden vielerorts so geändert, dass in erster Linie der Langsamverkehr (Fuss-/Zweiradverkehr), dann der ÖV berücksichtigt wird, sodass dem MIV praktisch nur noch «Restzeiten» übrig bleiben. Dies unabhängig von den dadurch resultierenden Leistungseinbussen beim MIV und den Auswirkungen bei der Koordination der MIV-Verkehrsströme, wo immer häufiger lästige «Stopp and Go's» entstehen, d.h. auch mehr Luftverschmutzungen, Lärmimmissionen und längere Wartezeiten resultieren. Die Verstetigung des MIV, wie sie in den Massnahmenplänen zur Luftreinhaltung als wichtige Umweltmassnahme deklariert worden ist, bleibt so toter Buchstabe bzw. wird torpediert.

Verkehrssystem-Management

Auf sämtlichen Autobahnen, Kantonsstrassen unter Einbezug der wichtigsten Gemeindestrassen insbesondere im Raum Bern ist ein Verkehrssystem-Management zu installieren.



Eine Erste Etappe eines Verkehrsbeeinflussungssystems VBS wurde auf der A1 schon vor langer Zeit realisiert. Das System erfasst mit Videokameras das Geschehen auf der Autobahn und leitet die Daten und Bilder in die Polizeizentralen weiter. In den Polizeizentralen werden die Informationen ausgewertet und die entsprechenden Signale gestellt. Die Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn werden über so genannte Wechseltextanzeigetafeln und Wechselsignale informiert. Die Realisierung einer weiteren Etappe wäre für den Kanton Bern dringlich, weshalb er die Unterstützung des Vorhabens durch Gelder aus dem Infrastrukturfonds des Bundes für den Agglomerationsverkehr beantragt hat.

Mit dem neuen Strassengesetz wurde zudem die gesetzliche Grundlage geschaffen, die wichtigsten Gemeindestrassen in ein solches System einzubeziehen.

Angebot an öffentlichem Verkehr

Das Angebot an öffentlichem Verkehr in den Agglomerationen soll weiter ausgebaut und attraktiviert werden. Dazu gehören auch direkte Verbindungen aus dem ländlichen Raum in die Zentren.



Mit dem Grossratsbeschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2005–2008 und dem Investitionsrahmenkredit 2005–2008 sowie den Ergänzung betreffend das Jahr 2009 wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs insgesamt spürbar ausgebaut. So hat im Zeitraum zwischen 2004 und 2008 die Kilometerleistung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern um 7 Prozent zugenommen. Insgesamt stiegen die Fahrgastzahlen im gleichen Zeitraum um 12 Prozent.

Künftig hin wird es indessen kaum mehr möglich sein, das Angebot nochmals zu verdichten, ohne dass grössere Anpassungen an der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs erforderlich werden. Insbesondere in den Agglomerationen und auf den Zulaufstrecken sind die Kapazitäten ausgeschöpft. Die Agglomerationsprogramme «Verkehr + Siedlung» setzen den Rahmen, um in den kommenden Jahren mit gezielten Ausbauten die notwendigen Kapazitäten zu schaffen. Seit dem Jahr 2008 besteht neu die Möglichkeit, dass sich der Bund an Projekten des Ortsverkehrs über den Infrastrukturfonds beteiligt. Dieser Fonds soll dazu dienen, die Verkehrsprobleme der Agglomerationen aus einer Gesamtsicht schweizweit anzugehen. Allerdings steht der Kanton Bern in einem harten Wettbewerb um Bundesgelder mit anderen Kantonen.

Einbindung des Kantons Bern in das europäische Hochleistungsverkehrsnetz

Die Einbindung des Kantons Bern in das europäische Hochleistungsverkehrsnetz soll durch vermehrte direkte Zugverbindungen mit wichtigen internationalen Zentren wie Mailand, Köln, Hamburg, Berlin, München Paris, Brüssel gestärkt werden.



In der Schweiz existieren vergleichsweise wenige Hochgeschwindigkeits-Strecken, die zudem mit der im Europavergleich eher niedrigen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahren werden können. Es handelt sich um die Bahn 2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und den Lötschberg-Basistunnel. Allerdings ist die Schweiz daran, aufgrund der FinöV-Beschlüsse den Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz zu verbessern. Bis Ende 2015 will der Bund rund 1 Mia. Franken in das Eisenbahnnetz investieren, damit die Reisezeiten aus der Schweiz zu den Städten Paris, Lyon, München, Ulm und Stuttgart verkürzt werden können. Investitionen von mindestens 100 Mio. Franken sind für folgende Objekte geplant: Ausbauten Bülach–Schaffhausen, Beitrag an den Neubau Belfort–Dijon, Beitrag an die Ausbauten Bellegarde–Nurieux–Bourg-en-Bresse, Ausbauten Bern–Neuenburg–Pontarlier, Ausbauten Zürich Flughafen–Winterthur. Die Umsetzung erfolgt planmässig. Von grosser Bedeutung für den Kanton Bern ist die Eröffnung der Lötschberg-Basisstrecke. Sie führt dazu, dass das Wallis und Italien mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich schneller erreichbar sind.

Güterverkehrsleistungen auf der Schiene

Der Wirtschaft sind ausreichende und kundennahe Güterverkehrsleistungen auf der Schiene anzubieten.



Zunächst gilt es festzuhalten, dass die Handlungsmöglichkeiten des Kantons im Bereich Güterverkehr äusserst beschränkt sind. Die Kompetenzen liegen klar auf Bundesebene und bei den einzelnen Transportunternehmungen (SBB Cargo und BLS Cargo). In den vergangenen Jahren hat die SBB Cargo verschiedene Bedienungspunkte auch im Kanton Bern, welche nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden konnten, geschlossen. Der Strassengüterverkehr hat auch im Transit seinen Anteil leistungsmässig gegenüber der Schiene erhöht.

Neue Flugverbindungen ab Bern-Belp

Die ALPAR AG ist in ihren Bemühungen, neue Flugverbindungen ab Bern-Belp anzubieten, zu unterstützen. Die notwendige Pistenanpassung ist mit einem Investitionsbeitrag mitzufinanzieren.



Mit einem deutlichen «Ja» zum einmaligen Kantonsbeitrag von 3 Millionen Franken sprach sich die Stimmbevölkerung des Kantons Bern im November 2006 klar für eine Anpassung der Piste aus. Es wurde erkannt, dass neben Bahn, Bus und Tram auch die Luftverkehrsanbindung ans interkontinentale Flugnetz ein wichtiger Motor für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung in unserem Kanton ist.

Dieses erfreuliche Abstimmungsresultat konnte nicht zuletzt dank einer breit abgestützten Abstimmungskampagne der Wirtschafts- und Tourismusverbände und der Fördervereine des Flughafens erreicht werden. Weiter geht es nun darum, neue Linien zu akquirieren. Hier steht der Kanton mit Manpower unterstützend zur Seite.

Zu den Forderungen betreffend den Schwerpunkt «Steuern»

Entlastungen bei den natürlichen Personen / Dividendenbesteuerung

Im Rahmen der Steuergesetzrevision 2008 sind primär Entlastungen bei den natürlichen Personen, das heisst Kadern der Wirtschaft, vorzusehen (heute können Kader oft nur zu einem Umzug nach Bern motiviert werden, wenn ihnen die Steuerdifferenz mit einem Lohnzuschlag entschädigt wird). Im Weiteren sind die doppelte Besteuerung der Familienaktionäre (Dividenden werden bei der Gesellschaft als Gewinn und beim Aktionär als Einkommen besteuert) zu mildern und die Unternehmensnachfolge zu erleichtern.



Eine spürbare Entlastung der natürlichen Personen wurde wegen der Annahme des Volksvorschlages anlässlich der Volksabstimmung im Februar 2008 nicht erreicht. Der Kanton Bern befindet sich im interkantonalen Vergleich hier immer noch ungefähr auf Rang 20. Eine massvolle Dividendenbesteuerung wurde im Rahmen der Steuergesetzrevision per 1.1.2008 umgesetzt (eine Beschwerde ist dagegen noch beim Bundesgericht hängig) und die Unternehmensnachfolge wurde entsprechend dem Bundesrecht (UstR I) erleichtert. Weitere (zwingende) Umsetzungsarbeiten (betr. UStR II) stehen mit der Steuergesetzrevision 2011 an.

Reduktion der Staatsquote

Die Staatsquote ist zu reduzieren. Das regierungsrätliche Projekt «Aufgabendialog» muss zu einer spürbaren Aufgabenreduktion führen.



Der so genannte Aufgabendialog (Aufgabenüberprüfung mit dem Ziel einer Reduktion) wurde mit Beschluss der rot-grünen Regierungsmehrheit begraben. Die Staatsquote ist von 18,3 Prozent im Jahr 2006 auf 19 Prozent im Jahr 2008 gestiegen.

Institutionelle Bremse

Eine institutionelle Bremse in der Verfassung soll dafür sorgen, dass die Verschuldung nicht mehr ansteigt. Erlöse aus Devestitionen (z.B. BKW- und BEKB-Beteiligungen) sollen ausschliesslich zur Rückzahlung von Schulden verwendet werden.



Anlässlich der Volksabstimmung vom Februar 2008 haben die Berner Stimmbürger eine Schuldenbremse, welche auf den bestehenden Instrumenten der Defizit- und Steuererhöhungsbremse aufbaut, mit grossem Mehr angenommen. Die Defizitbremse (neu: Schuldenbremse für die Laufende Rechnung) verbietet es dem Kanton, Defizite zu budgetieren. Allfällige Defizite im Geschäftsbericht (Jahresrechnung) müssen im Budget des übernächsten Jahres kompensiert werden. Eine Steuererhöhung ist nach der Steuererhöhungsbremse nur möglich, wenn ihr die Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rates zustimmt. Neu muss der Kanton grundsätzlich auch alle Nettoinvestitionen selber, das heisst durch Abschreibungen und Ertragsüberschüsse der Laufenden Rechnung finanzieren. Nur in Ausnahmefällen darf er Kredite aufnehmen. Ein Selbstfinanzierungsgrad unter 100 Prozent im Voranschlag, muss im Aufgaben- und Finanzplan kompensiert werden. Ein Finanzierungsfehlbetrag im Geschäftsbericht ist im Voranschlag des übernächsten Jahres sowie der drei daran anschliessenden Jahre zu kompensieren. Mit einer Mehrheit von drei Fünfteln seiner Mitglieder kann der Grosse Rat die Kompensationsfrist auf acht Jahre verlängern oder ganz auf die Kompensation verzichten.

Die Schuldenbremse wurde erstmals beim Voranschlag 2009 und beim Aufgaben- und Finanzplan 2010–2012 angewendet.

Devestitionen wurden nur in äusserst beschränktem Ausmass vorgenommen (einige BEKB-Aktien).

Gebühren aller Art

Steuersenkungen dürfen nicht mit höheren Gebühren aller Art kompensiert werden. Die Gebühren bzw. die ihnen zugrunde liegenden Kosten sind regelmässig zu überprüfen (Benchmarking mit der Privatwirtschaft oder anderen Gemeinwesen).



Kantonale Gebührenerhöhungen haben nicht im grossen Stil stattgefunden. Gebühren sind jedoch weitgehend den Gemeinden vorbehalten. Wie das Update des Gemeinderatungs des HIV zeigt, hat sich die Tendenz, unbeliebte Steuererhöhungen (bzw. notwendige Sparmassnahmen) mittels Gebührenerhöhungen zu umgehen – wenn auch in etwas vermindertem Ausmass – fortgesetzt.

Eine Motion, welche ein Benchmarking verlangte, wurde im Grossen Rat abgelehnt.

Gesamtwürdigung

Bildungsbereich

Die vorliegende Zwischenbilanz nach 3 Jahren zeigt, dass im Bildungsbereich gewisse – wenn auch nicht überwältigende – Fortschritte erzielt worden sind und sich der Kanton Bern auf dem Weg zur «Besserung» befindet.

Verkehrsbereich

Im Verkehrsbereich ist die Bilanz demgegenüber recht durchzogen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs schreitet zügig voran, während beim motorisierten Individualverkehr bloss punktuelle Massnahmen realisiert worden sind. Wichtige und dringliche Projekte befinden sich nur auf dem Papier.

Steuern

Im Bereich Steuern findet vorab ein «Treten an Ort» statt, was im interkantonalen Standortvergleich ein klarer Rückschritt bedeutet. Wie schon eingangs erwähnt bewirken Fortschritte nur dann eine Verbesserung der Standortbedingungen, wenn sie relativ zu den Konkurrenzstandorten ein «plus» bedeuten.

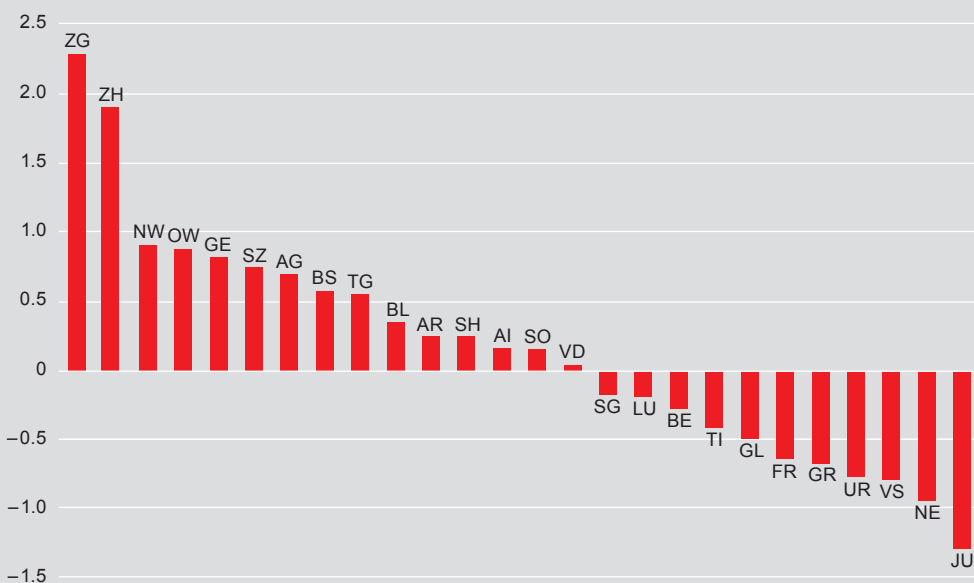
Die vorliegende Gesamtwürdigung deckt sich mit den Erkenntnissen anderer Evaluationen. So erscheint seit dem Jahr 2004 jährlich der Standortqualitätsindikator (SQI) der Credit Suisse, welcher die langfristigen Potenziale der Kantone und Regionen deutlich macht. Berücksichtigt werden dort – ähnlich wie beim Schwerpunktprogramm des HIV – folgende Standortfaktoren: Der Ausbildungsstand der Bevölkerung, die Verfügbarkeit von Hochqualifizierten, die verkehrstechnische Erreichbarkeit sowie die Steuerbelastung der natürlichen und der juristischen Personen.

Die neuste Bewertung wurde Mitte 2008 publiziert. Der Kanton Zug führt die Rangliste der attraktivsten Kantone wiederum an. Auf den Plätzen zwei bis vier folgen die Kantone Zürich, Nidwalden und Obwalden.

Bern belegt den 18. Rang und hat damit seit 2004 2 Ränge verloren.

Standortqualität der Schweizer Kantone 2008

Synthetischer Indikator, CH = 0



Quelle: Credit Suisse Economic Research

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern

Berner Handelskammer
Gutenbergstrasse 1
Postfach 5464
3001 Bern
Telefon 031 388 87 87
Fax 031 388 87 88
E-Mail info@bern-cci.ch

www.bern-cci.ch