

## WICHTIGE SCHWERPUNKTE

### Mobilität

#### Situation und Herausforderungen

Die Ausführungskredite für die Ortsumfahrten im Emmental und im Oberaargau wurden im Grossen Rat gutgeheissen, gegen beide Vorlagen wird das Referendum ergriffen. Es kommt voraussichtlich im März 2023 zur Abstimmung über beide Kredite.

Der Grosse Rat hat in der März-Session 2018 dem Kredit für das Bauprogramm 2018-20 der Flughafen Bern Infrastruktur AG zugestimmt. Damit wird der Linienluftverkehr als öffentlicher Verkehr anerkannt. Wo die Bereitstellung von Verbindungen im öffentlichen Interesse liegt, ist eine angemessene Beteiligung der öffentlichen Hand an den Grundkosten berechtigt.

In der Wintersession 2019 hat der Grosse Rat einer Motion zugestimmt, wonach die Realisierung des Bauprogramms 2018-20 von der künftigen Ausrichtung des Flughafens Bern und damit von der mittel- und langfristigen finanziellen Sicherstellung des Betriebs abhängen soll. Der Regierungsrat beantragte ebenfalls Annahme des Vorstosses und führte dazu aus, die Ausgabebewilligung durch den Grossen Rat stelle noch keine Verpflichtung dar. Diese werde erst durch den Abschluss einer Leistungsvereinbarung entstehen. Eine wichtige Voraussetzung dafür bilde die nachhaltige Finanzierbarkeit des Investitionsvorhabens.

Berner KMU sagt JA zum Flughafen Bern. Es ist wichtig und dringend, dass sich der Kanton Bern zu seinem Flughafen bekennt und im Rahmen einer ordnungspolitisch vertretbaren Aufgabenteilung seinen Beitrag leistet, damit dieser in einem zunehmend schwierigen Umfeld weiterbestehen und sich gut entwickeln kann.

Für Berner KMU stellt der Flughafen Bern für die Bundeshauptstadt, die Region und den Kanton eine wichtige öffentliche Verkehrsinfrastruktur bereit. Dank ihm sind in der Region rund 500 Jobs vorhanden. Durch die Beteiligung an der Erhöhung des Aktienkapitals kann der Kanton zeigen, dass ihm die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges wichtig ist.

Berner KMU steht hinter der Weiterentwicklung des Flughafens, ist aber selbstverständlich klar gegen «reine» Betriebsbeiträge. Der Gewerbeverband kann sich aber vorstellen, dass sich der Kanton an der Aktienkapitalerhöhung mit 5.7 Millionen Franken beteiligt, was neu einem Anteil von 30 % entsprechen würde.

Zudem kommen für uns wiederkehrende Finanzhilfen im Umfang von 1 bis 2 Millionen Franken pro Jahr sowie eine Beteiligung an den Infrastrukturausbauten auf dem Areal des Flughafens Bern in Frage.

#### Forderungen

- Gute Strassenverbindungen liegen auch im Interesse des öffentlichen Busverkehrs. Auf Hauptstrassen sind für Busse Haltebuchten vorzusehen.
- Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist eigenständig voranzutreiben und darf nicht auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs gehen.

- Verkehrsvorhaben sind im Strassennetzplan, im Investitionsrahmenkredit Strasse, dem öV-Infrastrukturrahmenkredit und dem öV-Angebotsbeschluss nach Wachstumskriterien zu priorisieren und auf den volkswirtschaftlichen Nutzen ausgerichtet.
- Mobilitypricing kommt nur in Frage, wenn die verschiedenen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öV etc.) und stark verkehrsbelastete Regionen im ganzen Land einbezogen werden. Eine Beschränkung auf Roadpricing bzw. auf die Region Bern ist keine Option (auch nicht als Pilotprojekt).
- Die Autobahnen rund um Bern dienen nicht nur der Entlastung der Stadt, sondern sind Teil eines wichtigen übergeordneten Systems. Die Verstärkung des Autobahnringes liegt im volkswirtschaftlichen Interesse des ganzen Kantons. In der Agglomeration Bern sind Kapazitätserweiterungen der Autobahnen rund um Bern vordringlich: Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg und Wankdorf – Muri (Realisierungshorizont 2030), Kapazitätserweiterung Weyermannshaus – Wankdorf (insbesondere Felsenauviadukt mit Realisierungshorizont 2040).
- An den Peripherien von Bern, Biel und Thun sind ausreichend Abstellplätze für Lastwagen und Anhänger vorzusehen, damit in den Stadtzentren zweckmässig geliefert werden kann.
- Auf dem Hauptstrassennetz für den motorisierten Individualverkehr muss der Verkehr so flüssig wie möglich abgewickelt werden; dies gilt auch für den Verkehr auf den Basisnetzen für den Privat- und Wirtschaftsverkehr in den Städten. Zonen mit Tempo 30 oder 20 mögen gezielt in Wohnquartieren ihre Berechtigung haben. Auf dem Hauptstrassennetz kann die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer mit anderen Massnahmen besser gewährleistet werden.
- Volkswirtschaftlich ins Gewicht fällt die Entwicklung der kapazitätsbedingten Staus auf unseren Nationalstrassen. Zwischen 2010 und 2019 nahmen die Stautunden wegen Verkehrsüberlastungen wieder zu. Während der Covid-19-Pandemie nahm die Anzahl Stautunden wegen Verkehrsüberlastung zwar ab, was allerdings nicht repräsentativ ist. 88 % aller registrierten Stautunden waren 2020 auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen. Staus führen zu Zeitverlusten, die mit volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind. Die für die Nationalstrassen geschätzten Stauzeitkosten beliefen sich 2010 auf 670 Millionen Franken und stiegen bis 2017 auf 928 Millionen Franken an.
- Der Verkehr auf den Nationalstrassen nimmt von Jahr zu Jahr zu. 2020 wurden auf dem Nationalstrassennetz insgesamt 25.4 Milliarden Fahrzeugkilometer zurückgelegt.
- Der Flughafen Bern hat einen hohen touristischen und volkswirtschaftlichen Nutzen. Investitionen der Betreiber sind zu begrüssen. Kanton und Gemeinden dürfen den auf dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit aufgebauten Betrieb nicht behindern. Linienluftverkehr ist auch öffentlicher Verkehr. Wo die Bereitstellung von Verbindungen im öffentlichen Interesse liegt, ist eine angemessene Beteiligung der öffentlichen Hand an den Grundkosten berechtigt (Infrastrukturbeiträge des Kantons).

## **Energie**

### **Situation und Herausforderungen**

Die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf die Energieproduktion, die Energieversorgung und den Energieverbrauch sind relativ bescheiden.

Der Grosse Rat hat in der Frühlingsession 2022 das neue Energiegesetz angenommen. Für den Kanton Bern bedeutet das vor allem eine Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und mehr erneuerbare Energie im Wärmebereich. Für Hauseigentümer bedeutet das neue Energiegesetz, dass sie beim Ersatz der Öl- oder Gasheizung entweder Effizienzmassnahmen ergreifen oder auf eine Heizung mit erneuerbarer Energie umrüsten müssen. Die zu ergreifenden Massnahmen werden finanziell vom Kanton unterstützt. Ziel ist die Inkraftsetzung auf den 1. Oktober 2022.

### **Forderungen**

- Grundsätzlich sind alle Optionen für die Stromproduktion offen zu halten. Eine sichere und kostengünstige Versorgung mit elektrischer Energie ist für die wirtschaftliche Entwicklung und die Erhaltung von Arbeitsplätzen unerlässlich. Die wachsende Staatsintervention muss gebremst werden. Technologieverbote sind nicht zielführend.
- Gebäudesanierungen bergen ein grosses Potential an energiesparenden Massnahmen. Sie können attraktiver gestaltet werden, wenn die Planungskosten reduziert und die Verfahren vereinfacht werden, so dass nicht die ganze Subvention dafür aufgebraucht wird. Ausserdem müssen Steueranreize geboten werden und mit den Möglichkeiten des Bürgerschaftswesens kann die Finanzierung erleichtert werden.
- Die (Mehrheits-)Beteiligung des Kantons an der BKW ist zu überdenken. Solange der Kanton Bern Mehrheitsaktionär der BKW ist, dürfen KMU im Markt nicht durch die BKW konkurrenziert werden.
- Keine Alleingänge des Kantons bei Lenkungsabgaben.

## **Bürokratie eindämmen**

### **Situation und Herausforderungen**

Administrative Belastungen wirken sich wie Fixkostenblöcke auf unsere KMU aus: Je höher die Regulierungskosten, desto grösser die Produktivitäts- und Wettbewerbsverluste der KMU. Die Unternehmen können diese Kosten nicht beeinflussen und oft nicht durch Einsparungen in anderen Bereichen kompensieren.

Im Kanton Bern sind von den rund 70'000 Unternehmen über 99 % KMU. Diese bieten mit der Nähe zum Kunden, dem persönlichen Umgang und der Flexibilität einen wichtigen Mehrwert und sind das Rückgrat des bernischen Wirtschaftsstandortes. Alle Umfragen zeigen seit Jahren deutlich, dass KMU immer stärker unter der Überregulierung leiden und dass die zusätzlichen Administrativaufgaben keine wertschöpfende Wirkung auslösen. Im Gegenteil: Sie blähen nur den kantonalen Verwaltungsapparat auf und führen zu höheren Kosten bei den Unternehmen.

### **Forderungen Berner KMU**

- Einschränkende Erlasse sind wenn immer möglich zeitlich zu befristen und nicht verlängerbar (Sunset-Klauseln).

- Keine «speziellen» Berner Lösungen bei der Umsetzung von Bundesrecht und keine Regulierungen, die den Kanton Bern im interkantonalen Vergleich schwächen oder benachteiligen (kein «Bernese Finish»).
- Die Umsetzung von Empfehlungen auf Bundesebene (wie z. B. Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich MuKE) muss kritisch hinterfragt werden.
- Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind in der Verwaltung besser auszuschöpfen.
- Abgeltung des geleisteten Aufwandes der KMU durch den Staat.
- Wenn in einem Bereich eine Regulierung notwendig ist, so soll diese grundsätzlich Leitplanken enthalten anstatt bis ins letzte Detail alles korsettartig regeln.
- Jede Verwaltungsstelle hat ihr Ermessen im Zweifel stets zugunsten des Betroffenen auszuüben (Kundenorientierung).

## **Bau und Planung**

### **Situation und Herausforderungen**

Der Bundesrat überwies 2018 den Eidgenössischen Räten die Botschaft zur zweiten Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG 2), die das Bauen ausserhalb der Bauzonen betrifft. Während der parlamentarischen Beratungen wurde die Volksinitiative «Gegen die Verbauung unserer Landschaft (Landschaftsinitiative)» eingereicht. Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerats überarbeitete die Vorlage des Bundesrats und integrierte diese Elemente, mit denen Kernanliegen der Landschaftsinitiative aufgenommen werden. Der Ständerat hat der Vorlage RPG 2 im Juni 2022 einstimmig zugestimmt. Die Landschaftsinitiative empfiehlt der Ständerat zur Ablehnung. Das Geschäft geht nun an den Nationalrat.

### **Forderungen**

- In den Zentren und Agglomerationen müssen die Voraussetzungen für ein wirtschaftliches Wachstum geschaffen werden. Neben Verdichtungen und Optimierungen werden dafür auch sorgfältig vorbereitete Neueinzonungen nötig sein.
- In den Abwägungen der Vor- und Nachteile der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten hat kein Interesse absoluten Vorrang. Es muss möglich sein, auch ein als Fruchtfolgefläche geeignetes Terrain in die Bauzone aufzunehmen, wenn beispielsweise die Lage dies rechtfertigt und die Anforderungen an dessen Überbauung entsprechend hoch gesetzt werden (hohe Ausnützungsziffer, Verdichtung, Verkehrsanbindung etc.).
- Bei Auszonungen muss eine angemessene Entschädigung gewährleistet werden.
- Die Umsetzung der weiteren gesetzlichen Vorgaben des RPG (Verdichtung, Mobilisierung von Bauland etc.) hat verhältnismässig zu erfolgen.
- Strikte Vorschriften, wonach Bauzonen weitgehend nur noch dort zulässig sind, wo in unmittelbarer Nähe ein Anschluss an den öffentlichen Verkehr besteht, sind zu lockern.
- Die Kompetenzverschiebung von der Gemeinde- auf die regionale Ebene und damit die «überregionale Solidarität» darf nicht überstrapaziert werden.

- Die Mehrwertabschöpfung ist grundsätzlich zu vereinheitlichen. Bei Um- und Aufzonen: Einführung von Freigrenzen und Tarifierduktionen zur Erleichterung der Verdichtung nach innen.
- Das Bundesgericht schreibt im Entscheid 1C\_233/2021 vom 5. April 2022 (aus unserer Sicht fälschlicherweise) vor, dass auch wesentliche Planungsvorteile bei Auf- und Umzonen zwingend einer Mehrwertabschöpfung unterliegen müssten. Damit löst es – überall dort, wo im kantonalen Recht nur die Einzonungen als Mehrwertabschöpfungs-Tatbestand fixiert sind – eine Gesetzesrevisionswelle aus. Ein solcher Dominoeffekt kann nur mit einer raschen Präzisierung von Art. 5 RPG verhindert werden.

## **Gesundheit**

### **Situation und Herausforderungen**

Rund 30 Jahre nach Einführung des Krankenversicherungsgesetzes erfährt das Schweizer Gesundheitswesen eine hohe Akzeptanz. In internationalen Studien rangiert das Schweizer Gesundheitswesen wiederholt auf den vordersten Plätzen. Diese gute Position hat in stets wachsenden Kosten eine Kehrseite. Ein Blick auf die Gesundheitsausgaben zeigt, dass sich die Schweiz bei der Kostenentwicklung auf vergleichbaren Pfaden wie andere hochentwickelte Länder bewegt. Aufgrund der demographischen Entwicklung und wegen des medizinischen Fortschritts ist auch in Zukunft mit einem Anstieg der Gesundheitsausgaben zu rechnen.

Zunehmend wird die Tarifautonomie der Standesorganisationen der Ärzte und Zahnärzte nicht mehr respektiert. Auch im Veterinärbereich stellt sich die Herausforderung, dass viele Nutztierarztpraxisinhaber in den nächsten 5 bis 10 Jahren in Pension gehen werden. Allgemein ist es sehr schwierig Nachfolger zu finden. Viele junge Tierärztinnen und Tierärzte, ob Kleintier- oder Nutztiermedizin, sind nicht mehr bereit, die Notfall-, Nacht- und Wochenenddienste zu übernehmen.

### **Forderungen**

- Eine gesundheitspolitische Reform hat sich am messbaren Nutzen für Patientinnen und Patienten zu orientieren. Dazu gehört, ärztliche Leistungserbringer in ihrer Professionalität zu stärken. Sparmassnahmen können befürwortet werden, sofern die Qualität nicht darunter leidet.
- Der Kanton Bern trägt dazu bei, die Tarifautonomie der anerkannten Organisationen der Leistungserbringer zu respektieren.
- Bei den Bestrebungen, den Einfluss des Kantons im ambulanten Bereich auszubauen, ist mit Augenmass vorzugehen. Planung ja, aber nur so viel wie nötig und so wenig wie möglich.
- Information, Motivation und Anreize statt Zwang bei der Einführung des elektronischen Patientendossiers (EPD). Die Abgeltung der Betriebskosten (periodische Überprüfung der angesammelten Daten) ist Sache der Tarifpartner.
- Die Hausarztmedizin und die ambulante Kinder- und Jugendmedizin sind wichtig für eine effiziente und kostengünstige medizinische Versorgung der Bevölkerung. Sie sind weiter zu fördern. Das kantonale Programm Praxisassistenten ist über den bereits bewilligten Zeitraum hinaus weiterzuführen und zu finanzieren.

- Die Ausbildung, Anerkennung und Weiterbildung der Tierheilpraktiker muss durch den Kanton erfolgen. Missbräuche müssen konsequent verfolgt und hart bestraft werden. Das eidgenössische Tierschutzgesetz (TSG) reicht dafür nicht aus. Ein kantonales Veterinärgesetz, wie in anderen Kantonen üblich, sollte diesen Bereich abdecken.
- In der Veterinärmedizin sind mindestens 50 zusätzliche Studienplätze zu schaffen. Die Tierarztpraxen müssen sich solidarisch an der Aus- und Weiterbildung der jungen Tierärztinnen und Tierärzte beteiligen.
- Alle im Kanton Bern praktizierenden Tierärztinnen und Tierärzte müssen sich an der Notfallversorgung beteiligen. Tierärztinnen und Tierärzte, welche keinen Notfalldienst leisten, sollen in einen Ausgleichfonds zahlen.
- Die in der kantonalen «Verordnung über die Entschädigungsansätze für amtliche Verrichtungen im Rahmen der Tierseuchenbekämpfung (ETV)» aufgeführten Entschädigungen sind der üblichen Entlohnung der Veterinärmedizin anzupassen.
- Damit die jeweiligen Praxisinhaberinnen und -inhaber auch entsprechende Verbesserungen in ihrem Betrieb umsetzen können, sind amtliche Arbeitssicherheitskontrollen von Fachpersonen mit entsprechender Ausbildung auszuführen. Ansonsten sind diese Arbeitssicherheitskontrollen ersatzlos zu streichen.