

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 168-2018
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.531

Eingereicht am: 03.09.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: de Meuron (Thun, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 06.09.2018

RRB-Nr.: 1101/2018 vom 24. Oktober 2018
Direktion: Volkswirtschaftsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Keine Steuergelder mehr für den Ausbau des Flughafens Belp nach dem Grounding von SkyWork!

Im März 2018 stimmte eine Mehrheit des Grossen Rates dem Kredit über 2 Mio. Franken für die vierte Ausbaustufe des Flughafens Belp zu. Dies vor dem Hintergrund der stark klimaschädigenden Wirkung des Fliegens, von sinkenden Passagierzahlen und dem im Jahr 2017 bereits knapp abgewendeten Grounding der Fluggesellschaft SkyWork. Die Grünen lehnten den Kredit entschieden ab und kritisierten die Verwendung von Steuergeldern zur Förderung des primär privaten Flugverkehrs. Auch aus rein wirtschaftlicher Sicht ist der geplante Ausbau fragwürdig, denn es darf davon ausgegangen werden, dass der Flugverkehr ab Bern nicht in dem vom Flughafen gewünschten Ausmass rentabel betrieben werden kann. Diese Vermutung wird nun mit dem Grounding von SkyWork bestätigt und durch die Aussage des CEO von Swiss gestützt, der eine Übernahme ausschliesst, «weil dafür der Flughafen und die Region Bern einfach zu klein» seien.

Nun verliert der Flughafen mit dem Grounding von SkyWork 60 Prozent der Flüge, und ein Drittel des Umsatzes geht verloren. Es stellt sich die Frage, ob der geplante Ausbau in Form von vier Hangars für Kleinfliegerei, ein Grosshangar, Abstellflächen und Rollwege überhaupt realisiert werden kann. Die Grünen und die Umweltverbände haben den volkswirtschaftlichen Nutzen der vierten Ausbaustufe schon immer in Frage gestellt. Nicht nur wegen der damit verbundenen

erheblichen Lärmfolgen besteht für den Kanton ein grosses Risiko, dass die öffentlichen Gelder für den Flughafenausbau nicht nachhaltig investiert werden.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist ein Ausbau für den Flughafen überhaupt noch realisierbar, wenn 60 Prozent der Flüge wegfallen und damit ein Drittel des Umsatzes verloren geht?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Meinung von Experten, die eine Zukunft des Flughafens eher im Business- als im Linienflugbereich sehen?
3. Wäre für den Fall einer veränderten Strategie (Verschiebung der Ausrichtung vom Tourismus auf die Businessfliegerei) die Verwendung der gesprochenen Bundes- und Kantonsgeelder rechtskonform?
4. Erwägt der Regierungsrat eine Sistierung der Finanzierung, bis die neue Strategie des Flughafens klar ist?
5. Hat der Regierungsrat bei seiner Beurteilung für die Wertschöpfung des Flughafens auch die Fragen von externalisierten Kosten, wie Lärm und Emissionen, sowie die Diskussion der CO₂-Belastung und der Klimaerwärmung berücksichtigt?
6. Wären aus volkswirtschaftlicher Sicht andere Investitionen für die Mobilität von Tourismusregionen, wie beispielsweise eine bessere Kommunikation der Mobilitätsangebote, eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Tür-zu-Tür-Gepäcktransporte, Carpooling oder Sharinglösungen, nicht vordringlicher, nachhaltiger und klimaverträglicher?

Begründung der Dringlichkeit: Mit dem Grounding von SkyWork entfallen 60 Prozent der Flüge, und eine Überprüfung der Strategie Tourismus- oder Businessflüge ist dringlich. Bei einer Ausrichtung auf Businessflüge ist aufzuzeigen, ob diese die gesetzlichen Vorgaben für eine Unterstützung durch öffentliche Gelder erfüllt.

Antwort des Regierungsrates

Der Flughafen Bern mit den vier Standbeinen Linien- und Charterverkehr, der Business Aviation, dem nicht gewerbsmässigen Flugverkehr (inklusive Bundesflüge und Flugschulung) sowie dem Non-Aviation-Bereich hat wichtige Funktionen für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Kanton Bern. Im Jahr 2017 verzeichnete er rund 48'000 Flugbewegungen, wobei der Bereich Linien- und Charterverkehr rund 6'000 Flugbewegungen ausmachte. Die SkyWork Airlines war seit 2017 einziger Anbieter von ganzjährigen Linienverbindungen von und nach Bern und einer der Hauptkunden der Betreiberin des Flughafens, der Flughafen Bern AG. Der Konkurs hat entsprechende wirtschaftliche Konsequenzen. Die Flughafen Bern AG hat am 20. September 2018 deshalb die vorläufige Sistierung der Investitionsprojekte und die Überprüfung der bisherigen Strategie kommuniziert.

In der März-Session 2018 hat der Grosse Rat einen Investitionsbeitrag in der Höhe von 2 Millionen Franken bewilligt. Der Regierungsrat hat in abschliessender Kompetenz ein zinsloses NRP-Bundesdarlehen über 4 Millionen Franken genehmigt und ist eine Eventualverpflichtung über

2 Millionen Franken für die Haftung gegenüber dem Bund eingegangen. Die Leistungen des Kantons sind an die Bedingung geknüpft, dass das Bauprogramm 2018-2020 tatsächlich realisiert wird. Aufgrund der Sistierung des Projektes durch die Flughafen Bern AG ist noch keine Zahlung erfolgt.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Der Entscheid, ob und in welchem Umfang die Investitionen in den nächsten Jahren realisiert werden können, obliegt der Flughafen Bern AG.
2. Eine Einschätzung der Marktchancen und allfällige Anpassung der Strategie müssen durch die Flughafen Bern AG bzw. deren Verwaltungsrat erfolgen.
3. Die Leistungen des Kantons wären auch in diesem Fall rechtskonform, da sie an die tatsächliche Realisierung des Bauprogramms 2018-2020 geknüpft sind und nicht an die strategische Ausrichtung der Flughafen Bern AG.
4. Da der Verwaltungsrat der Flughafen Bern AG die geplanten Ausbauprojekte vorläufig sistiert hat, stellt sich diese Frage für den Regierungsrat nicht.
5. Die Beurteilung der Wertschöpfung des Flughafens Bern im Vortrag zum Grossratsbeschluss basiert auf einer im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erstellten Studie¹. Die externen Effekte wurden dabei nicht berücksichtigt.
6. Für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Kanton Bern sind ausgewählte Linienverbindungen – in Ergänzung zu guten Bahn- und Strassenverbindungen – in europäische Zentren und zu Drehkreuzen (so genannte „Hubs“) wichtig. Die in der Interpellation erwähnten Mobilitätsangebote innerhalb des Kantons sind kein Ersatz für internationale Verbindungen.

Verteiler

- Grosser Rat

¹ Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz. INFRAS. Zürich. 30. Mai 2011