

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi après-midi, 28 mars 2018

Direction de l'économie publique

69 2018.RRGR.20 Affaire de crédit GC
Flughafen Bern Infrastruktur AG ; programme de construction 2018 - 2020. Crédit d'objet

La présidente. Ich hoffe, Sie haben eine gute Mittagspause verbracht und seien bereit für die Verhandlungen des heutigen Nachmittags. Ich habe Ihnen vor dem Mittag gesagt, dass ein Ordnungsantrag seitens der GPK vorliegt, den ich nun als Erstes behandeln möchte. Zudem gibt es einen zweiten Ordnungsantrag, den ich Ihnen unterbreiten möchte. Wir kommen zum Ordnungsantrag GPK/Siegenthaler. Dieser liegt Ihnen nicht schriftlich vor, weshalb ich ihn vorlesen werde. Ich bitte Sie, mir zuzuhören. Der Antrag lautet: «Folgendes Traktandum ist fix für die heutige Abendsession um 17.00 Uhr einzuplanen: Erklärung der GPK in der Märzsession 2018 nach dem Entscheid des Grossen Rates in Sachen Beschwerde des kantonalen Kies- und Betonverbandes.» Die GPK möchte also ein neues Traktandum fix für heute zu Beginn der Abendsession um 17.00 Uhr einplanen. Als Antragsteller erhält Grossrat Siegenthaler das Wort.

Motion d'ordre

Proposition de la CGes (Siegenthaler, Thoune)

Inscrire le point suivant à l'ordre du jour de la séance de ce soir à 17 heures: «Explication de la CGes à la session de mars 2018 après la décision du Grand Conseil dans l'affaire KSE Bern contre la Commission de gestion»

Peter Siegenthaler, Thoune (PS), président de CGes. Sie haben am Montag entschieden, wie Sie dem Begehren des Kiesverbandes nachkommen und Einsicht in den vertraulichen Bericht der GPK gewähren wollen. Die GPK hat sich nach diesem Entscheid zweimal getroffen. Sie hat den Entscheid gewürdigt, hat Entscheidungen gefällt, aber zu einzelnen Fragen hat sie noch keine Entscheidungen gefällt. Im Auftrag der Kommission – der einstimmigen GPK – habe ich diesen Ordnungsantrag gestellt, gemäss welchem wir Ihnen heute oder während der laufenden, noch bis morgen dauernden Session eine Erklärung abgeben, dahingehend, welches die Haltung der GPK zu Ihren Beschlüssen und zum weiteren Vorgehen ist. Dies ist der Inhalt des Ordnungsantrags. Ich danke Ihnen, wenn Sie diesem zustimmen können.

La présidente. Ich frage den Rat: Haben Sie diesen Ordnungsantrag verstanden? Oder gibt es Fragen zu diesem? – Dies scheint nicht der Fall zu sein. Es scheint jedoch Wortbegehren zu geben. Zuerst müssen Sie sich anmelden. Gut, dann hat Grossrätin Amstutz aus Sigriswil das Wort.

Madeleine Amstutz, Schwanden-Sigriswil (UDC). Ich habe eine Frage. Ich habe gehört, es gebe allenfalls Anträge bezüglich der Verschiebung des Gesetzes über die öffentliche Sozialhilfe (Sozialhilfegesetz, SHG)? Für mich besteht ein Zusammenhang. Für mich ist, weil ich nichts Schriftliches habe, nicht klar, ob noch mündliche Anträge gestellt werden. Dies hat für mich einen Einfluss.

La présidente. Ich verstehe den Zusammenhang zwar nicht, aber ich kann das gerne beantworten. Ich werde von meiner Seite als Präsidentin den Ordnungsantrag stellen, die Geschäfte der GEF seien in der Reihenfolge der Traktandenliste zu beraten, und es sei auf die fixe Traktandierung zu verzichten. Diesen Antrag möchte ich Ihnen anschliessend stellen, darüber können Sie abstimmen.

Damit Sie gleich alles haben, kann ich noch kurz begründen: Die Begründung des gestrigen Ordnungsantrags war der zeitliche Verzug. Das ist nicht mehr der Fall, inzwischen sind wir eine Stunde voraus. Ich befürchte, dass wir somit in die Geschäfte der zweiten Priorität hineinrutschen würden und dann wieder zurückgehen müssten, oder dass wir zuerst andere Geschäfte der GEF behandeln würden, bevor wir zum SHG kommen. Dies kommt zur Abstimmung. Sie werden sich dann mit Ja oder Nein äussern können. Das ist ein Vorschlag meinerseits, damit der Ablauf klar ist. Denn es wurden mir in diesem Zusammenhang viele Fragen gestellt. Dies zum Ordnungsantrag, den ich stellen werde. Ich glaube aber nicht, dass dieser in einem Zusammenhang mit dem Ordnungsantrag der GPK steht, wonach ein zusätzliches Traktandum aufzunehmen sei, damit die GPK eine Erklärung abgeben kann, welche heute fix nach der Abendsession eingeplant würde.

Gibt es Wortmeldungen seitens der Fraktionen zum Ordnungsantrag der GPK? – Für die FDP-Fraktion Grossrat Haas, Bern.

Adrian Haas, Berne (PLR). Der Ordnungsantrag GPK ist aus meiner Sicht okay. Es handelt sich um ein Informationstraktandum, wobei keine Beschlüsse gefasst werden, sondern wir einfach zur Kenntnis nehmen, was uns die GPK mitzuteilen hat. Das ist sicher gut.

Zum anderen Ordnungsantrag bezüglich Traktandenliste und SHG: Dies hatte den Hintergrund, dass es Verzögerungen geben könnte und wir sicherstellen wollten, dass das SHG noch während dieser Session behandelt wird. Das ist damit sichergestellt. Aus unserer Sicht kann man deshalb dem Ordnungsantrag des Präsidiums zustimmen, selbst wenn wir es begrüsst hätten, kurz vor dem Mittag informiert worden zu sein. So hätte man noch ein wenig darüber diskutieren können.

La présidente. Als ich befunden habe, einen Ordnungsantrag zu stellen, waren Sie bereits in der Mittagspause. Während den Mittagspausen geschieht teilweise etwas, indem man denkt, schaut und rechnet und dann eben merkt, wie viel man gegenüber dem Zeitplan im Voraus ist. Das Wort zum Ordnungsantrag GPK ist frei. Sie können gerne auch über den anderen Ordnungsantrag sprechen. Ich sehe keine Wortmeldungen mehr. Somit kommen wir zur Abstimmung. Wer den Ordnungsantrag GPK/Siegenthaler annehmen will, wonach ein Traktandum fix aufzunehmen und heute Abend um 17.00 Uhr zu beraten sei, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (proposition de la CGes, Siegenthaler [Thoune])

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 132

Non 2

Abstentions 1

La présidente. Sie haben diesen Ordnungsantrag angenommen mit 132 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Motion d'ordre

Proposition de la présidente du Grand Conseil

Les affaires de la SAP sont à traiter selon l'ordre du jour, et l'inscription de points à traiter à un moment précis est à éviter.

La présidente. Nun komme ich zum Ordnungsantrag des Präsidiums, wonach die Geschäfte der GEF in der Reihenfolge gemäss Traktandenliste zu beraten seien und die fixe Traktandierung aufzuheben sei. Gibt es Wortmeldungen hierzu? – Dies ist nicht der Fall.

Dann kommen wir hier auch direkt zur Abstimmung. Wer der Meinung ist, dass wir die Geschäfte der GEF in der Reihenfolge gemäss Traktandenliste behandeln sollen, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (proposition de la présidente du Grand Conseil)

Décision du Grand Conseil:

2ac057d8ed054c73b95d967af887fd61

19.07.2018

Adoption

Oui	126
Non	8
Abstentions	1

La présidente. Mit 126 Ja-, 8 Nein-Stimmen und 1 Enthaltung haben wir dem so zugestimmt. Ich habe dies mit Regierungsrat Schnegg abgesprochen, auch für ihn ist dies so in Ordnung. Das heisst, wir werden nachher mit der Beratung des SHG starten.

Wir starten mit den Geschäften der VOL, und ich begrüsse Christoph Ammann, der schon bereit ist. Herzlich willkommen. Wir beginnen mit dem Traktandum 69, es geht um einen Objektkredit zum Flughafen Bern. Kommissionssprecher ist Grossrat Kipfer. Ich bitte Sie, Ihre Privatgespräche zu beenden und gebe gerne Grossrat Kipfer das Wort.

Proposition Imboden, Les Verts (Berne)

Soumettre la subvention d'investissement de 2 millions de francs à la condition suivante: Le nombre de mouvements aériens sera limité à 55 000 par an pendant dix ans.

Hans Kipfer, Münsingen (PEV), rapporteur de la CFin. Gerne stelle ich Ihnen diesen Kreditantrag vor, welcher den Flughafen Belp betrifft. Im Jahr 2012 genehmigte der Bundesrat den aktuellen Sachplan Infrastruktur für die Luftfahrt (SIL). Der SIL steht in einem engen Zusammenhang mit der Betriebskonzession, welche das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dem Flughafen Belp Ende 2015 mit Gültigkeit bis 2045 erteilte. Eine Betriebskonzession bedingt, dass die Anforderungen des SIL sukzessive erfüllt werden. Die Flughafengesellschaften haben deshalb ein Projekt erarbeitet, welches die Auflagen des SIL erfüllt. Dies betrifft vor allem eine Entflechtung des Flugbetriebs, aber auch diverse Lärmschutzmassnahmen, wobei auch das Potenzial für eine gesamtwirtschaftlichere Entwicklung beim Flugbetrieb freigesetzt wird. Die Kosten dieses Projekts belaufen sich auf ungefähr 18 Mio. Franken. Neben diversen Eigenmitteln und Aktionärsdarlehen ist ein Bundesbeitrag aus der Treibstoffsteuer in der Höhe von 2,7 Mio. Franken vorgesehen. Ein weiteres Bundesdarlehen in der Höhe von 4 Mio. Franken kommt aus dem Topf für die Neue Regionalpolitik des Bundes (NRP). Das Bundesdarlehen hat der Regierungsrat in eigener Kompetenz mit einer Eventualverpflichtung abgesichert. Hier haben wir einen Kredit als Investitionsbeitrag von 2 Mio. Franken beantragt. Hierzu ist ein expliziter Grossratsbeschluss notwendig. Wenn wir diesen Kredit von über 2 Mio. Franken ablehnen, verliert der Flughafen auch das Bundesdarlehen von 4 Mio. Franken. Das Projekt müsste somit um 6 Mio. Franken redimensioniert werden. Da es sich um ein Projekt mit zusammenhängenden Teilen handelt, wäre das gesamte Projekt gefährdet.

Die Diskussion in der Kommission drehte sich vor allem um eine grundsätzliche Frage: Wollen wir auch zukünftig einen Flughafen Belp? Eine Mehrheit der Mitglieder bekennt sich mit 11 zu 5 Stimmen zum Flughafen, erachtet die Massnahmen in der aktuellen Situation mit der bekannten und prognostizierten Anzahl Flugbewegungen als sinnvoll und stimmt diesem Kredit von über 2 Mio. Franken zu. Damit soll vor allem das Umfeld vor Lärmimmissionen geschützt werden, es sollen organisatorisch bessere Abläufe geschaffen werden, und das wirtschaftliche Umfeld der Betreibergesellschaft soll verbessert werden. Es wird nicht in den Flugbetrieb investiert.

Ein kurzes Wort möchte ich zum Antrag von Grossrätin Imboden sagen. Heute stehen wir bei knapp 50 000 Flugbewegungen. In den besten Zeiten im Jahr 2011 waren es über 60 000 Flugbewegungen. Der eingangs erwähnte SIL geht in seinem Szenario von ungefähr 75 000 Flugbewegungen aus. Flugbewegungen bestehen aus ungefähr zwei Dritteln nicht gewerblichen Flugverkehrs. Es handelt sich somit um circa 35 000 bis 40 000 Flugbewegungen sowie einen Anteil Linienverkehr und Businessaviation von circa 6 000 bis 8 000 Flugbewegungen. Eine Beschränkung würde vor allem den nicht gewerblichen Flugverkehr treffen. Eine Beschränkung widerspricht auch der Konzession, welche auf dem SIL basiert, der 75 000 Flugbewegungen prognostiziert. Realistischerweise geht auch der Businessplan der Flughafenbetreiber heute von einer Zahl aus, welche in der Nähe der geforderten 55 000 Flugbewegungen liegt. Die Kommission erachtet eine Beschränkung mit einem ähnlichen Stimmenverhältnis wie beim Hauptantrag jedoch für nicht sinnvoll. Im Namen der FiKo beantrage ich Ihnen, diesem Kreditantrag von 2 Mio. Franken ohne Bedingungen zuzustimmen und somit die sinnvollen baulichen Ergänzungen zu ermöglichen.

La présidente. Es liegt ein Abänderungsantrag von Grossrätin Imboden vor. Ich bitte die Antragstellerin, den Antrag vorzustellen.

Natalie Imboden, Berne (Les Verts). Der Kommissionssprecher hat bereits kurz angetönt, was dieser Antrag verlangt. Wir beraten ein Geschäft, wobei im Vorfeld gesagt wurde, es handle sich um eine Entflechtung des Verkehrs am Flughafen Belp. Es gehe nicht um einen Ausbau; das steht auch im Vortrag. Der vorliegende Antrag will nun eine Art CO₂-Bremse einführen. Wir sind der Meinung, dass die Flugbewegungen nicht zunehmen sollten. Wenn nun eine Optimierung des Betriebs stattfinden soll – man kann dafür oder dagegen sein – ist uns Grünen wichtig, dass damit nicht eine Zunahme der Flugbewegungen einhergeht. Wir sind der Meinung, dass wir angesichts der klimapolitischen Herausforderungen, welche nicht nur den Kanton Bern betreffen, eine Verantwortung tragen. Wir müssen schauen, dass das Fliegen nicht ausgebaut wird. Deshalb lautet der Antrag, dass wenn der Kredit unterstützt wird, die Flugbewegungen plafoniert werden. Der Sprecher der Kommission hat bereits angetönt, dass gemäss der Konzession und laut den Vorgaben des Bundes bis zu 75 000 Flugbewegungen stattfinden können. Das ist das momentan vorgegebene Maximum. Unser Antrag strebt an, dass nicht mehr als 55 000 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Es handelt sich um eine Verknüpfung mit dem vorliegenden finanziellen Antrag, welcher hier dem Grossen Rat unterbreitet wird.

An die Adresse aller, welche der Meinung sind, es brauche diesen kantonalen Beitrag, richte ich die Bitte, sich zu überlegen, ob wir hier eine CO₂-Bremse einbauen wollen. Damit würden wir nicht weiter ausbauen, sondern lediglich optimieren. Ich möchte noch anfügen, dass immer noch ein Spielraum von 10 Prozent besteht. Es kann somit ein wenig mehr sein, jedoch nicht ein beliebiger Ausbau. Wenn die Flugbewegungen auf 25 000 erhöht würden, entspräche dies einer massiven Ausdehnung. Diese Erhöhung der Flugbewegungen würde mehr Lärm und mehr CO₂ produzieren. Daher bitte ich Sie, dem Antrag als Ergänzung des vorliegenden Geschäfts zuzustimmen.

La présidente. Das Wort ist frei für die Fraktionen. Zuerst erhält für die FDP Grossrat Reinhard das Wort.

Carlos Reinhard, Thoun (PLR). Die FDP-Fraktion unterstützt den Kreditantrag einstimmig. Für den Kanton Bern als Bundeshauptstadt sowie für den Tourismus und die Wirtschaft ist dieser Flugplatz von grosser Bedeutung. Wir schätzen, dass das UVEK die Betriebskonzession bereits bis ins Jahr 2045 erteilt hat. Im Vergleich zu anderen Flugplätzen in anderen Kantonen in der Schweiz bezahlt der Kanton Bern nichts an den Betrieb des Flugplatzes, sondern ausschliesslich an die Infrastruktur. Das ist sinnvoll, planbar und nachhaltig. Betriebserträge oder Garantien können zu Finanzüberraschungen führen. Durch diesen geplanten Ausbau können sogar Flugbewegungen reduziert werden. Es ist bereits heute der Fall, dass Flugzeuge am Abend den Flugplatz verlassen müssen, da diese keinen Platz haben und sie nicht in die Garage gestellt werden können. Auch für private Flugfirmen sind die vorgesehenen Ausbauten von grosser Wichtigkeit. Die Infrastruktur muss den heutigen Gegebenheiten angepasst werden, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Ich komme zum Antrag der Grünen, der vorhin erläutert wurde. Wir sind erstaunt, wie man auf diese Zahlen kommt und dass man eine Begrenzung auf zehn Jahre fordert. Wir können uns das nicht vorstellen. Muss im neunten Jahr alles wieder zurückgebaut werden, falls es einmal 100 Flugbewegungen mehr sind? Wie viele Plätze sollen für die grüne Fraktion reserviert werden, damit diese in der Januarsession aus dem Lötschental ausgeflogen werden kann?

Noch eine Bemerkung zur Beschränkung auf 55 000 Flugbewegungen. Der Flugplatz Birrfeld im Kanton Aargau weist momentan über 70 000 Flugbewegungen aus. Dabei handelt es sich um einen weit kleineren Flugplatz. Die Zahl von 55 000 Flugbewegungen ist aus unserer Sicht unbegründet gewählt worden. Die FDP wird den Antrag der Regierung vollumfänglich, einstimmig und überzeugt unterstützen. Den Antrag der Grünen lehnen wir ab.

Jakob Etter, Treiten (PBD). Der Flughafen Belp mit seiner Immobiliengesellschaft ist eine privatrechtliche Organisation. Es stellt sich für uns automatisch die Frage, ob es eine Aufgabe der öffentlichen Hand ist, einen Kredit zu sprechen und zusätzlich eine Haftung für ein Bundesdarlehen zu übernehmen. Wir haben diese Grundsatzfrage in der BDP-Fraktion diskutiert und klar mit Ja beantwortet. Der Flughafen Bern Belp ist mehr als ein Wirtschaftsunternehmen. Er hat einen enormen Einfluss auf die übrige Wirtschaft, auf den Tourismus und auf die Gesellschaft. Mehr als 200 000 Passagiere pro Jahr starten und landen auf diesem Flugplatz. Es wird ein hoher Anteil an Privatflügen abgewi-

ckelt, es werden viele Schauflüge durchgeführt, und zudem stellt der Flughafen eine Basis für die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) dar. Belp ist für den Kanton Bern ein unverzichtbares Einfallstor für wichtige ausländische Touristen, aber auch ein wichtiger Zubringer für den Transfer in die ganze Welt. Belp ist ein wichtiger Regionalflygafen mit internationaler Ausrichtung.

Eine Unklarheit haben wir von der Verwaltung abklären lassen. Wir entscheiden hier lediglich über einen Kantonsbeitrag von 2 Mio. Franken und nicht über die Haftung für das Bundesdarlehen von weiteren 2 Mio. Franken. Sie erinnern sich an letzte Woche, als wir über eine Bürgschaft von 1,5 Mio. Franken abgestimmt haben. Wir stellten uns diesbezüglich die Frage, weshalb wir über die Bürgschaft dieser 2 Mio. Franken nicht entscheiden. Wir haben vonseiten Verwaltung eine plausible Antwort erhalten. Es handelt sich hier um ein Bundesdarlehen, wobei der Kanton eine gewisse Eventualverpflichtung übernimmt. Bei Bogotá handelte es sich um eine Bürgschaft gegenüber einer privaten Unternehmung im Ausland. Für uns ist plausibel, dass diesbezüglich ein Unterschied gemacht wird.

Den Antrag der Grünen lehnen wir einstimmig ab. Es ist unüblich und für uns unverständlich, mit einem solchen Kredit gleichzeitig eine wirtschaftliche Einschränkung aufzuerlegen. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb für eine volkswirtschaftliche Entwicklung eine Bremse eingebaut werden soll. Die BDP-Fraktion unterstützt den Kreditantrag einstimmig und lehnt den Antrag der Grünen einstimmig ab. Ich bitte Sie, dies zu unterstützen.

Barbara Streit-Stettler, Berne (PEV). Die EVP wird dem Kredit für den Flughafen Belp grossmehrheitlich zustimmen. Das bedeutet nicht, dass wir immer und jede Unterstützung für den Flughafen gutheissen. Wir sind nicht der Meinung, der Flughafen Belp werde für immer gebraucht und der Kanton Bern könne ohne Flughafen nicht überleben. Auf lange Sicht müssen wir uns vertieft überlegen, inwiefern es den Flughafen Belp braucht beziehungsweise inwiefern die Investitionen des Kantons Bern für den Flughafen gerechtfertigt sind. Ich führe nun aus, was aus Sicht der EVP für das vorliegende Geschäft spricht. Der Kanton Bern bezahlt 2 Mio. Franken von insgesamt 17,7 Mio. Franken an das Projekt. Das halten wir für angemessen. Der Flughafen Belp lässt sich seine Investitionen nicht hauptsächlich vom Kanton Bern bezahlen. Im Gegenteil, der Kanton Bern ist diesbezüglich ein mittlerer bis kleiner Player. Die Beiträge des Kantons Bern beschränken sich auf Infrastrukturbeiträge, und es fliesst nichts in den Betrieb. Das hat sich in der Vergangenheit bereits bewährt. Der Beitrag ist klar gedeckelt, einmalig und zweckgebunden. Das Zusatzprotokoll zum SIL und die Neuregelung der Flugsicherung verlangen gewisse Sicherheitsvorkehrungen. Dafür sind jetzt Investitionen notwendig. Bei dieser Bauetappe geht es nicht um eine Pistenverlängerung oder den Ausbau des Flughafens, sondern um Sicherheitsvorkehrungen und um Verbesserungen der alten Infrastruktur. Das Bauprogramm beinhaltet auch Lärmschutzmassnahmen. Das ist aus unserer Sicht wichtig, da dies einen Mehrwert für die unmittelbare Umgebung bringt. Es ist wichtig, dass es nicht nur um den Komfort im Bereich des Tourismus geht, sondern dass auch die Lokalbevölkerung davon profitiert.

Die Gegner des Kredits in unseren Reihen befürchten, dass der Flughafen letztlich auch mit dieser Bauetappe ausgebaut und somit eine Salami-Taktik verfolgt wird. Das würde mehr Lärm und mehr Flugbewegungen mit sich bringen sowie die Erhitzung des Klimas fördern. Den Antrag der Grünen werden wir alle ablehnen. Wir finden es nicht richtig, die Flugbewegungen so tief zu deckeln. Das schnürt dem Flughafen jegliche Möglichkeiten ab, in irgendeiner Form wirtschaftlich tätig zu sein. Damit die Bäume des Flughafens nicht in den Himmel wachsen, besteht der SIL, der ebenfalls ein oberes Limit von Flugbewegungen festlegt und dem Flughafen Belp seinen Platz unter den Flughäfen in der Schweiz zuweist.

La présidente. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat Grossrat Wüthrich das Wort.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Im Namen der SP-Fraktion kann ich Ihnen mitteilen, dass die Hälfte der Fraktion den Kredit unterstützen und die andere Hälfte diesen ablehnen wird. Die Ablehnung resultiert daraus, dass der Flughafen grundsätzlich infrage gestellt wird. Der Flugverkehr ist grundsätzlich sehr umweltschädigend. Das schreibt auch der Regierungsrat auf Seite 8 des Vortrags: «Der Flugbetrieb auf dem Flughafen Bern hat mit der Luft- und Lärmbelastung insgesamt negative Auswirkungen auf die Umwelt». Das ist ein sehr gewichtiges Argument. Ein weiteres Argument betrifft die Lärmbelastung, welche für die Bevölkerung sehr hoch ist. Bürgerinnen und Bürger, welche unter dem Fluglärm leiden, beklagen sich regelmässig darüber. Wir können es teilweise sogar hören, wenn ein Flugzeug über das Rathaus fliegt. Es gibt auch Leute, die sagen, den Beitrag für Bu-

sinessflüge brauche es nicht, da jene, die diesen beanspruchen, genug Geld haben sollten, um auch für die Infrastruktur entsprechende Abgaben zu leisten. Deshalb brauche es dafür nicht zusätzlich auch noch Steuergelder. Insgesamt ist der Flugverkehr zu günstig. Wenn man sieht, wie oft heute in der Welt geflogen wird und wie die Steuerbelastung weltweit inexistent ist, ist es nicht richtig, mit Steuergeldern Infrastrukturen zu bezahlen.

Nun habe ich ungefähr die Hälfte meiner Redezeit für die negativen Argumente gebraucht, es folgen nun die Argumente für die andere Hälfte der Fraktion. Diesbezüglich kommen vier Argumente zum Zuge. Einerseits wird der Flughafen grundsätzlich als Service-Public-Infrastruktur angeschaut. Deshalb ist es notwendig, dass der Kanton Bern diese Infrastruktur zur Verfügung stellt und entsprechend unterstützt. Der Kanton Bern ist auch Aktionär, das halten wir für richtig. Die meisten Standortkantone sind Eigentümer oder Mitaktionäre ihrer Flughafenbetreiber-Gesellschaften. Die Stadt Bern ist ebenfalls Aktionärin des Flughafens Bern Belp. Die Unterstützenden argumentieren, es handle sich lediglich um einen Beitrag von 2 Mio. Franken an die Infrastruktur. Der Ausbau wird aufgrund der SIL notwendig. Natürlich ist der Flughafen Bern Belp als viertgrösster Flughafen der Schweiz wichtig für unseren Standort als Bundeshauptstadt, und die Hälfte der Fraktion ist entsprechend bereit, diesen Kredit zu sprechen.

Neben der volkswirtschaftlichen Bedeutung – indirekt und direkt hängen 500 Arbeitsplätze vom Flughafen ab – ist der Flughafen wichtig für den Tourismus. Dabei handelt es sich um ein gewichtiges Argument, welches jedoch auch bereits wieder infrage gestellt wurde. Insgesamt ist der Flughafen jedoch bestimmt wichtig für den Tourismus. Wir denken auch an den Standort der Rega und dass der Flughafen somit insgesamt für die Bevölkerung wichtig ist. Die eine Hälfte der Fraktion unterstützt den Shelter, woran wir einen Beitrag zahlen. Beim Shelter handelt es sich um einen geschützten Raum für den Standlauf mit Lärmschutzmassnahmen. Mit diesen 2 Mio. Franken könnte der Shelter finanziert werden. Das machen wir natürlich nicht direkt, dabei handelt es sich um einen Globalbeitrag. Für die Unterstützer ist klar, dass dieser Shelter auch für den Lärmschutz da ist und die Sicherheit somit erhöht wird. Mit 12 zu 12 Stimmen bei einigen Enthaltungen ist die Fraktion bezüglich dieser Frage gespalten. Wir danken dem Regierungsrat für die Erarbeitung des Vortrags.

La présidente. Ich danke Ihnen, wenn Sie auch aus Respekt der Redner und Rednerinnen Ihre persönlichen Gespräche einstellen und den Lärmpegel senken. Ich bin mir der festlichen Stimmung bewusst. Sie sind sich langsam am Ausklinken und am Geschenke verteilen. Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie dies ausserhalb des Saales erledigen respektive später, da ich Sie gerne im Saal anwesend sehen würde. Ich gebe das Wort Grossrätin Baumann-Berger für die EDU-Fraktion.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (UDF). Ich gebe Ihnen zuerst meine Interessenbindung bekannt. Ich bin stolze Mutter von drei Söhnen, welche alle drei als Piloten tätig sind, weshalb ich eine gewisse Freude für die Fliegerei hege. Mit dem Flughafen Bern Belp hat die Region Bern, aber auch der ganze Kanton einen wichtigen Anschluss nach Europa und in die schnelle Welt. Er gilt als der viertgrösste Flughafen der Schweiz. Neben den vielschichtigen Geschäftsbereichen wie dem Linien- und Charterverkehr, den Flugschulungen, der Privatfliegerei, aber auch der Helikopterunternehmen sowie der Rega bietet der Flughafen wertvolle Arbeitsplätze für unsere Region. Der interkantonale Vergleich zeigt auf, dass die Investitionen in Infrastrukturen in langfristige Planungsstrukturen eingebunden sind und von der öffentlichen Hand in unterschiedlicher Form gestützt werden. Der Kanton Bern besitzt rund 2 Prozent des Aktienkapitals der Flughafen Bern AG. Er leistet keine Beiträge an den Betrieb des Flughafens, sondern unterstützt punktuell den Ausbau notwendiger Infrastrukturen. Aus wirtschaftlichen, touristischen und standortpolitischen Gründen unterstützt die EDU-Fraktion diesen im Vergleich zu anderen Kantonen marginalen Investitionsbeitrag von 2 Mio. Franken. Jeder Flugbetrieb ist saisonalen und konjunkturellen Schwankungen unterworfen und muss somit flexibel und schnell reagieren können. Aus diesen Gründen lehnt die EDU-Fraktion den Antrag der Grünen auf Begrenzung der Flugbewegungen ab.

Franziska Schöni-Affolter, Bremgarten (pvl). Ich Gegensatz zu meiner Vorrednerin kann ich diesem Geschäft relativ unvoreingenommen begegnen. Meine vier Kinder sind alle nicht in diesem Business tätig. Wir haben dieses Geschäft in der FiKo sehr genau besprochen. Eine Investition von 2 Mio. Franken sollte aus meiner Sicht eine zukunftsfähige Investition sein. Diesbezüglich bin ich bereits ein erstes Mal ins Stolpern geraten. Wir haben Zahlen der Flugbewegungen des aviatischen Gemischtwarenladens erhalten. Es gibt vor allem bei den finanziell einträglichen Sparten lediglich sinkende Tendenzen, seien es die totalen Flugpassagiere, die totalen Flugbewegungen, der nicht-

gewerbliche Flugverkehr oder seien es die Linien-/Charterflüge. Letztere sollten eigentlich das einträgliche Geschäft darstellen. Ich frage Sie: Würden Sie als Geschäftsleute in ein solches Geschäft investieren? Als Kanton muss man es sich gut überlegen, ob man solche Aufgaben übernehmen sollte.

Des Weiteren ist für unsere Partei auch die ökologische Sicht wichtig. Diesbezüglich spricht nicht viel für dieses Geschäft. Belp bietet vor allem Kurzstreckenflüge an. Diese sind, wie Sie alle wissen, nicht sehr ökologisch. Wir verfügen über drei grosse Flughäfen, welche mit dem Zug relativ schnell erreicht werden können. Auch diesbezüglich spricht aus Sicht der Mehrheit der Fraktion nichts für den Kredit. Das letzte Argument betrifft die Standortattraktivität sowie die Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Auch im Zusammenhang mit meinem ersten Argument kann ich sagen, dass es für die Wirtschaftlichkeit des Kantons Bern keinen Abbruch bedeuten würde, falls der Flugplatz nicht mehr in diesem Rahmen betrieben oder mit der Zeit auch geschlossen werden würde.

Das Fazit unserer Fraktion ist: Die Mehrheit unserer Fraktion wird den Kredit ablehnen. Für eine Minderheit ist die Wirtschaftlichkeit, vielleicht auch mit dem Tourismus und der Standortattraktivität höher zu gewichten. Die Minderheit wird zustimmen.

Noch zum Antrag der Grünen: Ich kann verstehen, dass man möglichst eine Bremse bei einem Geschäft einzubauen versucht, weil es tendenziell eine Zunahme geben könnte. Nach Betrachtung der Zahlen muss ich jedoch sagen, dass mich das nicht wahnsinnig beschäftigt. Wie gesagt, bei allen Zahlen gibt es einen Sinkflug. Wir haben gefunden, dies sei nicht der richtige Ansatz. Man muss diesem Flughafen einfach Zeit geben. Wahrscheinlich wird er irgendwann einmal landen, und dann wird das Problem auch gelöst sein. Wir lehnen diese Beschränkung ab.

Kilian Baumann, Suberg (Les Verts). Wie wir alle wissen, ist Fliegen sehr umweltschädlich. Wir wissen auch, dass wir Schweizer zu viel fliegen. Uns ist bewusst, dass die Fliegerei katastrophale Auswirkungen auf unser Klima hat. In beinahe jeder Session sprechen wir Millionenbeträge für den Hochwasserschutz. Wir müssen uns vermehrt vor extremen Wetterereignissen schützen. Der zu hohe CO₂-Ausstoss verändert unser Klima. Einer Mehrheit im Rat ist dies bewusst. Wir müssen schnell handeln, und wir sind bereits am Reagieren. In Anbetracht all dieser Tatsachen steht dieser vorliegende Kreditantrag zur Subventionierung des Flughafen Belpmoos völlig quer. Das Vorhaben ist sowohl klimapolitisch als auch angesichts der kantonalen Finanzlage unverständlich. Die grüne Fraktion lehnt es entschieden ab, dass der klimaschädigende Luftverkehr mit Kantonsgeldern subventioniert wird.

Ich habe den Flugplan von Belpmoos betrachtet. Es sind Destinationen wie Mallorca, Ibiza, Kos oder auch Elba zu finden. Im Vortrag werden die Subventionen mit dem Argument begründet, der Flughafen sei wichtig für den Tourismus und somit zugunsten des ländlichen Raums. Es gibt Leute, welche in Belp landen und unsere Region besuchen. Es gibt jedoch auch das Gegenteil. All die Bernerinnen und Berner, welche von Belp nach Mallorca, Ibiza oder Elba reisen, nützen unserem Tourismus nichts. Im Gegenteil, diese schaden unserem Tourismus. Die Leute geben ihr Geld nicht bei uns aus fürs Wandern oder Skifahren im Oberland aus, sondern irgendwo im Ausland. Der Regierungsrat hätte im Vortrag schreiben können, dass er die Ferien der Bernerinnen und Berner auf Kosten des Oberlandes subventioniert. In Anbetracht all dieser Tatsachen lehnen wir diesen Kredit ab. Der Regierungsrat hätte zudem schreiben können, dass er die Lärmbelastung im Aaretal und rund ums Belpmoos fördert. Selbstverständlich gönne ich es allen, welche nach Mallorca oder Ibiza an die Sonne gehen können. Die Vergünstigung dieser Flüge ist jedoch nicht die Aufgabe des Kantons. Ein um 11 Franken teureres Ticket pro Passagier würde reichen, um die 2 Mio. Franken in einem Jahr einzunehmen.

Der Kanton Bern hat in den letzten Jahren bereits insgesamt 16 Mio. Franken Direktbeiträge geleistet. Nun sollen erneut 2 Mio. Franken ausgegeben werden, und es sollen 2 Mio. Franken Defizitgarantie beschlossen werden. Wir lehnen dies entschieden ab. Ich lesen Ihnen den letzten Satz aus dem Vortrag des Regierungsrates vor, wie es bereits der Sprecher der SP getan hat: «Der Flugbetrieb hat mit der Luft- und Lärmbelastung insgesamt negative Auswirkungen auf die Umwelt». Das ist definitiv richtig und noch sehr moderat ausgedrückt. Eine Reise mit dem Flugzeug erzeugt 153 Prozent mehr CO₂-Immissionen pro Kilometer als eine Reise mit dem Auto und 950 Prozent mehr CO₂-Emissionen als eine Reise mit dem Zug. Die grüne Fraktion wird diesen Kreditantrag beinahe einstimmig ablehnen. Den Antrag von Grossrätin Imboden, die Anzahl Flugbewegungen zu beschränken, werden wir selbstverständlich unterstützen.

Fritz Wyss, Wengi (UDC). Es wird Sie nicht verwundern, dass die SVP-Fraktion nicht ganz einig ist mit meinem Vorredner. Die SVP-Fraktion wird den Kredit einstimmig und mit Überzeugung unter-

stützen. Ich kann es kurz machen; die Argumente sind bereits vorgebracht worden. Wir sprechen hier über ein Thema, bei welchem die Umwelt tatsächlich betroffen ist. Das streiten wir auch nicht ab. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es eine Rolle spielt, ob man in Belp oder in Basel oder in Zürich losfliegt. Wir sind klar der Meinung, dass dies keinen Unterschied macht.

Zum Antrag der Grünen: Wenn diesbezüglich mit dem Lärm argumentiert wird, ist dies teilweise nachvollziehbar. Aus meiner Sicht ist es jedoch unsinnig, mit der CO₂-Bremse zu argumentieren. Diesbezüglich müssen Sie mir erklären, weshalb es in Bern mehr CO₂ geben sollte, als wenn man in Zürich abfliegt. Die SVP wird einstimmig und mit Überzeugung für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Bern den Kredit unterstützen und den Antrag der Grünen einstimmig ablehnen. Wenn man den Antrag der Grünen unterstützt, ist das etwa dasselbe, wie wenn man dem Bau des Stade de Suisse zugestimmt, jedoch festgelegt hätte, wie viele Spiele dort maximal stattfinden dürfen. Ich beantrage Ihnen die Ablehnung des Antrages.

La présidente. Wir haben alle Fraktionsvoten gehört und gelangen nun zu den Einzelsprechenden. Grossrat Näf hat das Wort.

Roland Näf, Muri (PS). Es gibt einige Aussagen, welche widersprüchlich sind. Ich beginne mit meiner eigenen Partei. Mein Parteikollege hat die Frage in den Raum gestellt, ob es diesen Flughafen brauche. Darum geht es jedoch hier nicht. Es geht nicht um ein Für und Wider den Flughafen, sondern es geht schlicht darum, ob dieser subventioniert werden soll. Ich kann mir vorstellen, dass einige von Ihnen protestieren und sagen werden, dass es sich nicht um eine Subvention, sondern um einen Infrastrukturbeitrag handelt. Wenn Sie die Sichtweise des Flughafens einnehmen, spielt es für diesen in seinen Geschäftsabläufen keine Rolle, ob er diese 2 Mio. Franken für die Infrastruktur oder für den Betrieb erhält. Ich habe insbesondere von Grossrätin Baumann das Stichwort «Linien-/Charterverkehr» gehört, auch der Begriff «Tourismus» ist gefallen.

Ich muss Sie an die Entwicklung des Flughafens Bern erinnern. Sie kennen diese teilweise. Es liegt eine riesen Liste erfolgloser Unternehmen im Tourismusbereich sowie auch im Linien- und Charterbereich vor. Bisher hat es noch kein Unternehmen geschafft, diesbezüglich grüne Zahlen zu schreiben. Skywork ist nach wie vor ein wichtiges Unternehmen am Flughafen Bern. Woher diese das Geld haben, um plötzlich wieder fliegen zu können, wollen wir alle bestimmt lieber nicht fragen. Das ist nicht transparent und nicht bekannt. Ich hoffe, dass es diesbezüglich nicht erneut eine böse Überraschung geben wird. Wenn man die Entwicklung betrachtet, wird ersichtlich, dass der Tourismus abgenommen hat. Auch der Linien- und Charterverkehr haben massiv abgenommen. Die Preise sind zu teuer. Deshalb weicht man auf den Flughafen in Kloten oder Basel aus.

In den letzten Jahren ist eine massive Zunahme des Businessverkehrs und der Privatjets zu verzeichnen. Ich beziehe mich nun auf das Stichwort «Konkurrenz», welches in den Unterlagen des Regierungsrats auftaucht. Es geht nicht um die Konkurrenz des Flughafens. Die Tatsache, dass diese Businessjets plötzlich den Flughafen Belp anfliegen, liegt darin begründet, dass an den grossen Landesflughäfen nicht genügend Slots bestehen. Die Privatjets erhalten keine Landebewilligungen, da es zu viele Flugzeuge hat. Deshalb spielt der Flughafen Bern zunehmend eine Rolle. Das hat nichts mit Konkurrenz zu tun. Es ist klar, dass es um gesetzliche Vorgaben bezüglich der Trennung von Charter- und Linienverkehr auf der einen Seite und um General Aviation auf der anderen Seite geht. Bei den Leuten mit Privatjets handelt es sich um Milliardäre. Diese können mit höheren Lande- und Startgebühren problemlos den Betrag von insgesamt 2 Mio. Franken bezahlen.

Daniel Trüssel, Trimstein (pvl). Grundsätzlich ist es nicht meine Art, gegen meine Fraktion zu sprechen. Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt. Ich bin Unternehmer, ehemals Industrieunternehmer, der Produkte nach ganz Europa exportierte. Ich habe den Flughafen Belp im Schnitt zwanzigmal pro Jahr gebraucht, um frühmorgens für eine Sitzung nach Berlin, Bonn oder Hamburg zu fliegen. Ich konnte um 7 Uhr losfliegen, um 9 Uhr den ersten Termin wahrnehmen und am Abend wieder zu Hause sein. Das Alternativprogramm in meiner Situation wäre gewesen, am Vorabend nach Zürich zu reisen und ein Hotel zu buchen, damit ich am Morgen den Flieger erwische. Die zweite Alternative wäre gewesen, frühmorgens mit dem Auto nach Zürich zu fahren – auch nicht ganz CO₂-neutral –, mit dem Flugzeug weiterzureisen und am Abend spät zurückzukehren. Ich bin klar der Meinung, dass das für den Wirtschaftsstandort Bern – ich spreche hauptsächlich für Unternehmer, welche sich in derselben Situation wie ich befinden – ein wichtiges Infrastrukturprojekt darstellt und enorm wichtig für den Industriestandort Bern ist. Stets heisst es, Bern sei der zweitgrösste Industriestandort. Wir diskutieren hier über läppische 2 Mio. Franken für ein einzigarti-

ges Infrastrukturprojekt in Bern. Wir geben Hunderte von Millionen für Trams, Strassen und so weiter aus. Es handelt sich hier um ein einziges Infrastrukturprojekt in Bern, welches den Namen «Flugplatz» verdient und ebenfalls wichtig ist für die Wirtschaft. Mir ist es wichtig, dass Sie auch diesen Punkt gehört haben. Ich werde diesem Kredit mit voller Überzeugung zustimmen.

La présidente. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat Grossrätin Stucki das Wort.

Béatrice Stucki, Berne (PS). Ich spreche für meine Fraktion noch zum Antrag von Natalie Imboden. Erlauben Sie mir noch eine Vorbemerkung zu meinem Vorredner. Gegenüber einem grossen Teil im Kanton, welcher an der Armutsgrenze lebt bei 2 Mio. Franken von einem läppischen Betrag zu sprechen, halte ich für sehr despektierlich. Ich gehe davon aus, dass Grossrat Trüssel dies nicht so gemeint und sich falsch ausgedrückt hat.

Der Antrag von Grossrätin Imboden findet in unserer Fraktion sehr viel Sympathie. Es verhält sich ähnlich wie beim Grundsatzantrag zu diesem Kredit. Trotzdem wird eine Mehrheit der Fraktion diesen Antrag ablehnen. Die gesetzlich höchst mögliche Anzahl an Flugbewegungen wird bisher bei Weitem nicht erreicht. Das ist ein Argument dafür, dass die Anzahl der Flugbewegungen nicht beschränkt werden muss. Für die Mehrheit der Fraktion ist es jedoch wichtiger, dass dieser Antrag systemfremd ist und nicht in einen Infrastrukturbeitrag gehört. Ein solcher Antrag müsste bei anderen Verhandlungen mit dem Flughafen eingebracht werden können. Die Mehrheit der Fraktion wird den Antrag ablehnen.

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Ich möchte nochmals aufgreifen, was unsere Fraktionschefin bereits betont hat. Es geht um die Frage der Wirtschaftlichkeit, welche ich anhand eines persönlichen Erfahrungsberichts darlegen möchte. Ein Flug ab Bern nach London ist extrem bequem und preisgünstig. Man kann morgens um 9 Uhr in einem Sitzungszimmer in London Platz nehmen. Das Flugzeug ist höchstens zu einem Viertel gefüllt. Es stellt sich die Frage, inwiefern das wirtschaftlich sein kann. Es stellt sich zudem die Frage, ob wir das als Kanton unterstützen wollen. Ich denke nicht.

La présidente. Wir sind am Ende unserer Rednerliste angelangt. Ich gebe das Wort Regierungsrat Ammann.

Christoph Ammann, directeur de l'économie publique. Ich gebe Ihnen zuerst einige volkswirtschaftliche Kennzahlen bekannt, welche den Flughafen Belp betreffen: 174 Mio. Franken Wertschöpfung pro Jahr; 500 direkt oder indirekt abhängige Arbeitsplätze; Linien-/Charterbetrieb, welcher nicht zuletzt auch dem Tourismus des Kantons dient; Businessjetbetrieb, welcher dem Wirtschaftsstandort des Kantons dient; der Flughafen Belp ist die Basis für den Flugdienst des Bundes sowie die Basis der Rega. Diese Kennzahlen und Stichworte zeigen die Bedeutung des Flughafens auf. Wie bei jedem anderen Flughafen im Land gibt es auch beim Flughafen Bern eine öffentliche Beteiligung und Unterstützung aus wirtschaftlichen Gründen. Der Bund verlangt beispielsweise eine Entflechtung des Linien-/Charterverkehrs vom übrigen Flugbetrieb. Wenn der Betrieb in die Zukunft gebracht und wirtschaftlich geführt werden soll, braucht es zusätzliche Investitionen. Es handelt sich um die Ausbautetappe 4 im Bauprogramm 2018–2020. Es sind Investitionen im Umfang von knapp 18 Mio. Franken vorgesehen. Darunter ist ein Rollweg mit Shelter geplant. Dabei handelt es sich um eine bauliche Massnahme für den Lärmschutz, indem Triebwerkstandläufe durchgeführt werden. Es geht um ein Vorfeld, einen Hangar, ein Business Aviation Center sowie um einen Grosshangar; das sind die Elemente der Ausbautetappe 4.

Der Flughafen Bern erwirtschaftet den Ertrag in erster Linie über den Flugbetrieb. An die Adresse von Grossräten, welche glauben, diese Beträge könnten mittels Gebührenanpassungen beliebig verändert werden: Der Flughafen Bern Belp steht in einem nationalen Wettbewerb und untersteht grossem Druck. Die Möglichkeiten, über Gebühren zusätzliche Erträge einzuholen, sind gemäss der Auffassung der Regierung nicht gegeben. Bei den für die Sicherheit notwendigen Massnahmen beteiligt sich auch der Bund. Die öffentliche Hand setzt sich somit nicht nur aus dem Kanton oder den Standortgemeinden wie bei anderen Flughäfen zusammen, sondern auch der Bund beteiligt sich. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, folgende Beiträge an das Bauprogramm zu leisten, welche der Kommissionssprecher bereits aufzählte: Es geht in erster Linie um einen Investitionsbeitrag von 2 Mio. Franken. Das liegt im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rats und unterliegt dem fakultativen Referendum. In zweiter Linie geht es um das NRP-Darlehen des Bundes in

der Höhe von 4 Mio. Franken. Der Link zum Kanton ist die Eventualverpflichtung von 2 Mio. Franken, welche die Regierung eingeht. Es liegt in der Kompetenz der Regierung, diese Eventualverpflichtung abzuschliessen. Es gibt, wie der Kommissionssprecher bereits ausgeführt hat, eine Verlinkung zwischen den beiden Beträgen: Wenn es den Investitionsbeitrag und damit die Beteiligung des Kantons nicht gibt, fällt auch das NRP-Darlehen dahin.

Der Kanton Bern hat dem Flughafen in den letzten Jahren bei grösseren Investitionen stets Unterstützung geboten, diese Einbettung in die Geschichte ist bereits von Vorrednern gemacht worden. Ich erinnere Sie an das Jahr 2006, als der Grosse Rat einen Beitrag an die Pistenverlängerung sprach. Die Unterstützungen im Jahr 2010 für den Bau des Schengen-Terminals sowie bei der Strassenerschliessung sind einige weitere Beispiele dafür. Es ist weder vorgesehen, noch gibt es eine gesetzliche Grundlage für kantonale Beiträge für den Betrieb des Flughafens oder für Betriebsbeiträge für einzelne Fluggesellschaften. Das war nie Teil einer politischen Strategie. Das wurde weder von der Regierung noch vom Grossen Rat je vorgesehen noch umgesetzt. Auch Volksabstimmungen haben das stets bestätigt.

Ich gelange zum Antrag der Grünen. Die Regierung lehnt diesen Antrag aus drei Gründen ab. Der erste Grund ist ordnungspolitischer Art. Das Kontingent der Flugbewegungen ist, wie bereits richtig festgehalten worden ist, im SIL geregelt. Es handelt sich um ein behördenverbindliches Instrument. Diese Zahl ist festgelegt und bei 75 000 Flugbewegungen gedeckelt. Ich komme zum zweiten Grund. Wenn ökologische Argumente ins Feld geführt werden, können diese die Regierung nicht überzeugen. Zum Stichwort «Lärm»: Die Anzahl Flugbewegungen stellen einen problematischen Indikator dar. Eine Flugbewegung ist bekanntlich ein Start oder eine Landung. Das sagt jedoch nichts über das Flugzeug aus, welches diese Bewegung auslöst. Handelt es sich um eine einmotorige Propellermaschine, um einen Düsenjet oder um einen FA18? Bei diesem Thema weiss ich als ehemaliger Gemeindepräsident einer Standortgemeinde eines Militärflugplatzes, wovon ich spreche. Die Flugbewegung ist als Lärmschutzindikator nicht tauglich. In diesem Zusammenhang gilt es eine zweite Überlegung anzustellen. Eine Deckelung verschliesst auch die Augen vor einer technischen Entwicklung, wie wir sie längstens feststellen. Flugzeuge werden nicht stets lauter und brauchen mehr Treibstoff, im Gegenteil, sie brauchen weniger Treibstoff und verursachen weniger Lärm. Die Regierung ist überzeugt, dass in Zukunft in Bern auch Flugobjekte ohne Verbrennungsmotoren starten und landen werden. Entsprechende Entwicklungen sollten durch solche Anträge nicht verhindert oder gebremst werden. Der dritte Punkt, welcher für die Ablehnung spricht, betrifft die Wirtschaftlichkeit. Der Antrag schränkt die wirtschaftliche Entwicklung ein und nicht zuletzt auch den Handlungsspielraum der Flughafen Bern Belp AG. Die Regierung bittet Sie deshalb, diesen Antrag abzulehnen und den Kredit zu unterstützen.

La présidente. Wir kommen zu den Abstimmungen. Es liegt ein Antrag von Grossrätin Imboden vor, über welchen wir zuerst abstimmen. Wer diesen Antrag unterstützt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Vote (proposition Imboden, Berne [Les Verts])

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 26

Non 111

Abstentions 7

La présidente. Sie haben diesen Antrag abgelehnt mit 111 Nein- zu 26 Ja-Stimmen bei 7 Enthaltungen.

Wir stimmen nun über den Kredit ab. Wer diesem zustimmt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Vote

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	102
Non	36
Abstentions	6

La présidente. Sie haben dem Kredit zugestimmt mit 102 Ja- zu 36 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen.