

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 17. Januar 2018
Direktion: Volkswirtschaftsdirektion
Geschäftsnummer: --
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Flughafen Bern Infrastruktur AG; Bauprogramm 2018-2020: Objektkredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	2
3	Beschreibung des Vorhabens	2
3.1	Ausgangslage.....	2
3.1.1	Bund.....	2
3.1.2	Kanton Bern	3
3.1.3	Stadt Bern	4
3.1.4	Gemeinde Belp.....	4
3.1.5	Flughafen Bern AG.....	4
3.2	Herausforderungen.....	5
3.3	4. Ausbauetappe	5
3.3.1	Bauprogramm 2018-2020.....	5
3.3.2	Flughafen Bern Infrastruktur AG	6
3.4	Kosten	6
3.4.1	Finanzierung.....	6
3.4.2	Leistungen des Kantons	7
3.4.3	Auflagen	7
4	Begründung der staatlichen Unterstützung	7
5	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen.....	8
6	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum	8
7	Auswirkungen auf die Gemeinden	8
8	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	8
9	Antrag.....	9



1 Zusammenfassung

Der Flughafen Bern ist nach den Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel der viertgrösste Flughafen der Schweiz. Mit dem Linien- und Charterverkehr, der Business Aviation und dem nicht gewerbsmässigen Luftverkehr (inklusive Bundesflüge und Flugschulung) nimmt er wichtige Funktionen für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Kanton Bern wahr. Die Betreiberin des Flughafens, die Flughafen Bern AG, sieht sich aktuell vor verschiedene Herausforderungen gestellt. Aufgrund von Vorgaben des Bundes sind der Linien- und Charterverkehr und der übrige Flugbetrieb mit baulichen Massnahmen zu entflechten. Die Flughafen Bern AG muss zudem in einem von intensivem Wettbewerb geprägten Umfeld sämtlichen Nutzern gute Rahmenbedingungen anbieten. Deshalb muss sie im Rahmen der 4. Ausbaustufe neue Infrastrukturen erstellen.

Die Flughafen Bern AG ist nicht in der Lage, sämtliche notwendigen Investitionen aus eigener Kraft zu tätigen. Die Realisierung der 4. Ausbaustufe erfolgt deshalb durch das Tochterunternehmen Flughafen Bern Infrastruktur AG. Geplant sind Investitionen in der Grössenordnung von 17.7 Millionen Franken. Vorgesehen sind die Erstellung eines neuen Rollwegs mit Shelter, ein Tarmac und vier Hangare für Kleinflugzeuge. Zudem wird ein Business Aviation Center realisiert. Ebenfalls geplant ist der Bau eines neuen Grosshangars.

Der Kanton Bern leistet keine Beiträge an den Betrieb des Flughafens, sondern unterstützt punktuell den Ausbau von Infrastrukturen. Er ist deshalb bereit, der Flughafen Bern Infrastruktur AG einen Investitionsbeitrag von 2 Millionen Franken an das Bauprogramm 2018-2020 zu leisten. Dieser Investitionsbeitrag untersteht dem fakultativen Referendum. Ebenfalls vorgesehen ist ein zinsloses und rückzahlbares Darlehen des Bundes im Rahmen der Neuen Regionalpolitik NRP über 4 Millionen Franken. Dafür geht der Kanton eine Eventualverpflichtung über 2 Millionen Franken ein für die Haftung gegenüber dem Bund. Diese fällt in die abschliessende Kompetenz des Regierungsrates.

2 Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0): Art. 46, 49 Abs. 1 Bst. a, 50 und 52
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1): Art. 148
- Bundesgesetz über Regionalpolitik vom 6. Oktober 2006 (SR 901.0): Art. 7 und 8
- Kantonaes Gesetz über Investitionshilfe für Berggebiete vom 16. Juni 1997 (KIHG, BSG 902.1): Art. 2, 3 und 5
- Die Rechtsgrundlage für den Investitionsbeitrag des Kantons wird mit dem vorliegenden Beschluss geschaffen.

3 Beschreibung des Vorhabens

3.1 Ausgangslage

3.1.1 Bund

Die Schweizerische Luftfahrt und die Flugplätze allgemein fallen in die Zuständigkeit des Bundes. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erteilt Betriebsbewilligungen für Fluggesellschaften und Betriebskonzessionen für Flughäfen und Flugplätze. Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) werden die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt für die Behörden verbindlich festgelegt. Der Konzeptteil SIL enthält generelle Ziele und Vorgaben zur Infrastruktur der schweizerischen Zivilluftfahrt und legt das Gesamtnetz mit den Standorten und den Funkti-

onen der einzelnen Flugplätze fest. Der Objektteil SIL konkretisiert daraus die Vorgaben aus dem Konzeptteil für die einzelnen Flugplätze.

Nach einem umfangreichen mehrjährigen Planungsprozess hat der Bundesrat am 4. Juli 2012 das ergänzte Zusatzprotokoll SIL für den Flughafen Bern genehmigt. Das Flughafenareal ist im SIL damit abschliessend definiert. Dieses Zusatzprotokoll enthält Auflagen im Zusammenhang mit der Sicherheit, die die Flughafen Bern AG als Betreiberin mittel- bis langfristig erfüllen muss. Kernstück ist dabei eine Entflechtung von Linien- bzw. Charterverkehr von der General Aviation (inklusive Helikopter).

Die Flughafen Bern AG hat Ende 2015 vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK eine neue Betriebskonzession bis Ende 2045 erhalten.

3.1.2 Kanton Bern

Im kantonalen Leitbild Luftverkehr¹ sind für den Regionalflughafen Bern-Belp die Ziele, die Massnahmen des Kantons sowie die Erwartungen an den Bund und an die Flughafenbetreiberin festgehalten. Massgebend für den Flughafen Bern-Belp ist ebenfalls der Kantonale Richtplan 2030².

Der Kanton Bern leistet seit Mitte der 1980er Jahre keine Betriebsbeiträge an den Flughafen. Gemäss der von der Politik und vom Stimmvolk mehrfach bestätigten Strategie hat sich der Kanton in den vergangenen Jahren mit Beiträgen an die Infrastruktur am Flughafen Bern beteiligt. Insgesamt hat der Kanton zwischen 2004 und 2012 16 Millionen Franken an direkten Beiträgen geleistet:

- Beitrag an die Pistenverlängerung „Süd“ (2006)³
- Beitrag an den Bau des Schengen-Terminals und Beitrag an die Sicherheitskosten 2010-2012 (2010)⁴
- Beitrag an die neue Strassenerschliessung (1. und 2. Etappe) (2003 und 2012)⁵

Für den Beitrag an die Pistenverlängerung, den Bau des Schengen-Terminals und den Beitrag an die Sicherheitskosten wurde die notwendige Rechtsgrundlage mit dem Beschluss des Grossen Rates geschaffen. Der Beitrag an die Strassenerschliessung stützte sich auf das kantonale Strassenbaugesetz.

Der Kanton unterstützt im weiteren über den Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr die öV-Erschliessung des Flughafens mit rund 600'000 Franken pro Jahr. Eine indirekte Unterstützung erfolgte durch Massnahmen zum Hochwasserschutz an der Aare und Gürbe, welche insbesondere das Areal des Flughafens schützen.

¹ Kantonaes Leitbild Luftverkehr. 1997. Regionalflughafen Bern-Belp. Seite 7, Ziele: 1. Optimales öffentliches Linienverkehrsangebot zu den wichtigsten europäischen Zentren. 2. Massvolle Entwicklung des Flughafens zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potenzials. 3. Einhaltung der Grenzwerte und Anstrengungen zur Reduktion der Umweltbelastung. 4. Verbesserung der Flughafenerschliessung.

² RRB 702/2017. Richtplan 2030.

³ CHF 3'000'000. GRB vom 23. März 2006 und Volksabstimmung vom 26. November 2006.

⁴ CHF 3'150'000 (Schengen-Terminal) und CHF 2'650'000 (Sicherheitskosten). RRB 1875 vom 28. Oktober 2009 und GRB vom 20. Januar 2010

⁵ CHF 6'500'000, GRB vom 19. November 2003. CHF 1'000'000, RRB vom 30. Mai 2012

Der Kanton Bern hält Aktien der Flughafen Bern AG im Nominalwert von 300'000 Franken oder knapp 2 Prozent des Aktienkapitals. Das Engagement des Kantons Bern stellt trotz des nominal geringen Anteils eine Beteiligung mit politischer Bedeutung dar und untersteht der jährlichen Reportingpflicht gemäss Gesamtkonzept der Aufsicht und des Controllings gegenüber den kantonalen Beteiligungen, Unternehmen und Institutionen⁶.

Angesichts der Bedeutung des Flughafens für den Wirtschafts- und Tourismusstandort lässt sich der Regierungsrat regelmässig über die Entwicklungen informieren. Er ist wie bisher bereit, Infrastrukturen punktuell zu unterstützen. Hingegen ist eine Unterstützung für die Bereitstellung oder den Betrieb von Fluglinien und eine grössere Beteiligung am Aktienkapital nicht vorgesehen.

3.1.3 Stadt Bern

Die Stadt Bern als grösste Grundeigentümerin im Flughafenareal unterstützt die Flughafen Bern AG durch moderate Pacht- und Baurechtszinsen. Sie leistet die notwendigen Grundeigentümerbeiträge bei der Erschliessung und ist am Aktienkapital mit 487'500 Franken (rund 3 Prozent) beteiligt.

3.1.4 Gemeinde Belp

Die Standortgemeinde Belp hat in Ergänzung zum SIL einzelne Gebiete als kommunale Arbeitszone ausgeschieden, womit bei diesen Parzellen auch flughafenferne Nutzungen möglich sind. Mit dem Bau der neuen Erschliessungsstrasse hat die Gemeinde die Verkehrssituation rund um den Flughafen verbessert.

3.1.5 Flughafen Bern AG

Die Flughafen Bern AG ist die Betreiberin des Regionallughafens Bern in Belp. Sie ist in den folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- In der General Aviation erfolgen die Privatflüge, die Helikopterflüge, der Segelflug, die Flugschulung sowie die Business Aviation.
- Im Linien- und Charterverkehr werden im Rahmen des gewerbsmässigen Flugverkehrs Destinationen in Europa regelmässig bedient. Im Sommerflugplan werden jeweils deutlich mehr Destinationen angeflogen als im Winterflugplan.
- Bei der Bundesbasis besteht ein langjähriger Vertrag mit dem Bund, welcher die von der Flughafen Bern AG zu erbringenden Leistungen teilweise finanziert. Die Infrastrukturen vor Ort (Bundesbasis) sind im Besitz des Bundes und werden auch von diesem betrieben.
- Der Non-Aviation-Bereich beinhaltet die klassischen Dienstleistungen wie Parkierung, Betankung und auch die Vermietung von Gebäudeflächen an Dritte.

Die Flughafen Bern AG erzielte im 2016 einen Umsatz von rund 13 Millionen Franken und einen Unternehmenserfolg von knapp 100'000 Franken. Es werden keine Dividenden ausgeschüttet⁷. Das Aktienkapital der Flughafen Bern AG beträgt 14.3 Millionen Franken.

Im Linienverkehr besteht aktuell eine starke Abhängigkeit von der SkyWork Airlines, die im Winterflugplan 2017/18 als einzige Gesellschaft regelmässig Flüge von und nach Bern anbietet. Im Sommerflugplan 2018 wird die Fluggesellschaft Helvetic Airways wiederum mehrere Destinationen ab Bern anfliegen.

⁶ RRB 1154/2016

⁷ Flughafen Bern AG: Geschäftsbericht 2016

3.2 Herausforderungen

Die Flughafen Bern AG steht vor verschiedenen Herausforderungen:

- Das Zusatzprotokoll zum SIL verlangt die Entflechtung des Linien- und Charterverkehrs mit dem übrigen Flugbetrieb. Dies macht grössere Investitionen notwendig.
- Die Neuregelung der Flugsicherung auf nationaler Ebene wird für alle Regionalflughäfen und damit auch für Bern mit Mehrkosten verbunden sein.

Das Potenzial für höhere Erträge ist in Bern begrenzt. Der Flughafen Bern hat mit seinem beschränkten Einzugsgebiet und aufgrund seiner topographischen Lage, dem Anflugverfahren sowie der Pistenlänge und -breite klare betriebliche Grenzen und kann nicht mit den Landesflughäfen verglichen werden. Als Regionalflughafen mit vergleichbaren Öffnungszeiten wie die drei Landesflughäfen muss die Flughafen Bern AG hingegen die gleichen Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit wie die Landesflughäfen erfüllen. Da auf dem Flughafen Bern nur kleinere Flugzeugtypen (max. Typ Airbus A 319, rund 130 Passagiere) zum Einsatz gelangen können, sind im Quervergleich nur tiefere Erträge aus Lande- und Passagiertaxen realisierbar. Auch dem Bereich „Non-Aviation“ sind aufgrund der geringeren Passagierzahlen grundsätzlich Grenzen gesetzt.

3.3 4. Ausbautappe

Aufgrund der Vorgaben aus dem SIL-Zusatzprotokoll mit sicherheitstechnischen Auflagen und mit Blick auf die wirtschaftlichen Herausforderungen hat der Verwaltungsrat der Flughafen Bern AG im 2016 einen neuen „Masterplan 2022“ mit den Bereichen Raummanagement und Raumentwicklung für die weitere Entwicklung der Flughafeninfrastruktur erarbeitet.

- Das Raummanagement umfasst die laufende Unterhaltsplanung und die Verbesserung der bestehenden Gebäude und Anlagen, welche teilweise noch aus den 1950er Jahren stammen. In den Jahren 2016 und 2017 wurde als grösste Massnahme die Sanierung des Hauptbereiches der Hartpiste (Erstellung 1959) für rund 5 Millionen Franken realisiert und über eine Kapitalerhöhung 2015 von 4.2 Millionen Franken finanziert. Für die weiteren Unterhaltsmassnahmen sind Investitionen von durchschnittlich 1.5 Millionen Franken pro Jahr für 2018 bis 2020 und 800'000 Franken pro Jahr für 2021 und 2022 vorgesehen. Diese Investitionen werden von der Flughafen Bern AG finanziert.
- Die Raumentwicklung – die so genannte „4. Ausbautappe“ – beinhaltet verschiedene Neubauprojekte, namentlich auf der Südseite des Flughafengeländes. Damit sollen die Auflagen gemäss SIL-Zusatzprotokoll zur Entflechtung des Betriebes erfüllt werden, insbesondere die Trennung des kommerziellen Flugbetriebes von der General Aviation und den Unterhaltsbetrieben. Im 2013 hat das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL ein Plangenehmigungsgesuch für die 4. Ausbautappe (1. Bauphase, Schallschutzkonzept) aufgelegt. Gegen dieses Gesuch wurden verschiedene Beschwerden geführt. Das Bundesgericht hat diese mit Entscheid vom 25. Oktober 2017 abgewiesen.

3.3.1 Bauprogramm 2018-2020

Im Rahmen des Bauprogramms 2018–2020 sind folgende Neubauprojekte vorgesehen (vgl. Beilage 1: 4. Ausbautappe, Übersicht und Projektelemente):

- neuer Rollweg und Shelter (geschützter Raum für Standlauf mit Lärmschutzmassnahmen)
- Tarmac (Vorfeld vor den Hangaren 10 bis 13)
- Business Aviation Center (mit Terminal für Geschäftsfliegerei und Büroräumlichkeiten, unter anderem für die Flugschulung)
- Hangare 10 bis 13 für Kleinflugzeuge und Technisches Zentrum
- Grosshangar

In erster Priorität sollen Rollweg und Shelter, der Tarmac, das Business Aviation Center sowie die Hangare 10 bis 13 mit dem Technischen Zentrum realisiert werden. Damit werden insbesondere die Auflagen des BAZL zur Entflechtung des Linien-/Charterverkehrs und der General Aviation erfüllt. Der Bau des Grosshangars erfolgt in einem zweiten Schritt.

3.3.2 Flughafen Bern Infrastruktur AG

Die Flughafen Bern AG ist nicht in der Lage, sämtliche Investitionen aus eigener Kraft zu tätigen. Deshalb erfolgt die Realisierung des Bauprogramms 2018-2020 durch ein Tochterunternehmen, die Flughafen Bern Infrastruktur AG. Die Flughafen Bern AG wird die Infrastrukturen mieten.

3.3.3 Kosten

Rollweg und Shelter	3.9 Mio. CHF
Tarmac	1.4 Mio. CHF
Hangare 10-13 für Kleinflugzeuge und Technisches Zentrum	3.5 Mio. CHF
Business Aviation Center	3.4 Mio. CHF
Grosshangar	5.5 Mio. CHF
Total	17.7 Mio. CHF

Die Kostengenauigkeit beträgt plus/minus 20 Prozent.

3.3.4 Finanzierung

Eigenmittel und Sacheinlage Flughafen Bern Immobilien AG	2.5 Mio. CHF
Aktienkapital Dritte	1.5 Mio. CHF
Beitrag Bund an Rollweg/Shelter sowie an Business Aviation Center nach BV Art. 86	2.7 Mio. CHF
Investitionsbeitrag Kanton Bern	2.0 Mio. CHF
Aktionärsdarlehen (Fremdkapital)	5.0 Mio. CHF
Bundesarlehen NRP (zinslos, Laufzeit 25 Jahre)	4.0 Mio. CHF
Total	17.7 Mio. CHF

3.3.5 Leistungen des Kantons

Zusammengefasst lassen sich die Leistungen des Kantons an das Bauprogramm 2018-2020 der Flughafen Bern Infrastruktur AG folgendermassen darstellen:

Investitionsbeitrag	CHF 2'000'000
Bundesdarlehen	CHF 4'000'000
Delegierte Ausgabe in der Kompetenz des Regierungsrats (Haftung für Bundesdarlehen, Eventualverpflichtung).	CHF 2'000'000
Für die Finanzkompetenz massgebender Betrag	CHF 2'000'000

Die Kostenschätzung für das Bauprogramm 2018-2020 (Stand Ende 2017) weist eine Bandbreite von plus/minus 20 Prozent auf (Stufe Vorprojekt). Massgebend für die Leistungen des Kantons werden erst die effektiv getätigten Investitionen bzw. die anrechenbaren Baukosten sein. Der Beitrag wird nach Massgabe des Baufortschritts und der effektiven Kosten ausgerichtet.

Der Investitionsbeitrag des Kantons Bern beträgt 12.5 Prozent der getätigten Investitionskosten, solange der Maximalbetrag nicht erreicht ist. Die 2 Millionen Franken stellen den Maximalbeitrag dar. Gemäss der aktuell vorliegenden Kostenschätzung würde der Maximalinvestitionsbeitrag von 2 Millionen Franken zum Tragen kommen, was 11.3 Prozent der gemäss Vorprojekt geplanten Investitionen entspricht. Für den Investitionsbeitrag des Kantons ist ein Kreditbeschluss des Grossen Rats erforderlich, der dem fakultativen Referendum untersteht. Die Rechtsgrundlage wird mit dem Grossratsbeschluss geschaffen.

Der Kantonsbeitrag stellt die äquivalente Kantonsleistung für ein Investitionshilfedarlehen des Bundes über maximal 4 Millionen Franken oder 25 Prozent der anrechenbaren Baukosten dar. Gemäss vorliegender Kostenschätzung würde der Anteil 22.6 Prozent betragen, d.h. auch hier ist der Maximalbetrag von 4 Millionen Franken begrenzend für das Engagement des Kantons. Das Bundesdarlehen hat eine Laufzeit von 25 Jahren, d.h. während der Gültigkeit der Betriebskonzession des Flughafens (bis 2045). Es ist zinslos und rückzahlbar in jährlichen Raten ab voraussichtlich 2022. Der Regierungsrat beschliesst diese Eventualverpflichtung abschliessend, gestützt auf das Kantonale Investitionshilfegesetz.

3.3.6 Auflagen

Die genauen Modalitäten und Bedingungen zur Gewährung des Investitionsbeitrags und des Bundesdarlehens werden zum gegebenen Zeitpunkt in einem Leistungsvertrag zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Flughafen Bern Infrastruktur AG festgelegt. Insbesondere darf die Flughafen Bern Infrastruktur AG während der Laufzeit des NRP-Darlehens keine Dividenden ausschütten und muss dieses Darlehen mit werthaltigen Schuldbriefen sicherstellen.

4 Begründung der staatlichen Unterstützung

Die Flughafen Bern AG erwirtschaftet die notwendigen Erträge in erster Linie über den Flugbetrieb. Als Betreiberin des Flughafens hat sie aber nur geringen Einfluss auf die Art und den Umfang der Flugbewegungen, welche saisonalen und konjunkturellen Schwankungen unterworfen sind. Die Investitionen in die notwendigen Infrastrukturen sind demgegenüber langfristig ausgerichtet und unterliegen aufwändigen Planungs- und Bewilligungsverfahren. Aus den genannten Gründen engagiert sich die öffentliche Hand bei Flughäfen (vgl. Beilage 2). So hält der Kanton Zürich ein Drittel des Aktienkapitals der Flughafen Zürich AG. Der EuroAirport Basel ist eine französisch-schweizerische Unternehmung des öffentlichen Rechts. Der Flughafen Genf ist ein

autonomer öffentlicher Betrieb im Eigentum des Kantons Genf. Der Flughafen Lugano-Agno befindet sich ausschliesslich im Besitz des Kantons Tessin und der Stadt Lugano. Beim Flughafen Sion leistet der Kanton Wallis eine Defizitgarantie von maximal 50 Prozent.

Eine Unterstützung der Flughafen Bern Infrastruktur AG mit Mitteln der NRP ist möglich. Auch wenn die Standortgemeinden Bern und Belp sich nicht im NRP-Perimeter befinden, kann nach Abklärungen des beco Berner Wirtschaft mit dem SECO eine anteilmässige Unterstützung gewährt werden, da die Wirkung des Flughafens Bern auch stark im Tourismus und damit zugunsten des ländlichen Raumes erfolgt.

5 Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

In den Regierungsrichtlinien 2015-2018 hat der Regierungsrat das Ziel 2 „Wirtschaftsstandort stärken“ aufgenommen. Ziel 3 lautet „Infrastruktur trotz schwieriger Finanzlage optimieren“. Angesichts der Bedeutung für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Kanton Bern und als Teil der Verkehrsinfrastruktur ist eine Unterstützung des Flughafens Bern konform zu den Legislaturzielen.

6 Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal, IT und Raum

Für 2018 sind die erforderlichen Mittel im Voranschlag eingestellt. Für 2019 und 2020 sind die entsprechenden Beträge im Rahmen des nächsten Planungsprozesses einzustellen. Auf Organisation, Personal, IT und Raum wirkt sich das Vorhaben nicht aus.

7 Auswirkungen auf die Gemeinden

Das Vorhaben hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Gemeinden. Für die Standortgemeinde Belp ergeben sich mit dem neuen Business Aviation Center und dem Grosshangar mittelfristig Möglichkeiten für neue Arbeitsplätze.

8 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern ist beachtlich. Gemäss einer Studie beträgt die gesamte jährliche Wertschöpfung rund CHF 174 Millionen und es werden direkt und indirekt 500 Arbeitsplätze gesichert⁸. Die Bundesbasis und die diversen flughafennahen Unterhaltsbetriebe bieten hochqualifizierte Arbeitsplätze an. Für den Wirtschaftsstandort sind gute (Linien-)Verbindungen in europäische Zentren und zu Drehkreuzen (so genannte „Hubs“) von grosser Bedeutung. Linien- und Charterverbindung (Incoming) sind für den Tourismusstandort wichtig. Das Angebot der REGA und die Versorgungsflüge der diversen Helikopterunternehmen leisten einen wichtigen Beitrag für die Bevölkerung.

Der Flugbetrieb auf dem Flughafen Bern hat mit der Luft- und Lärmbelastung insgesamt negative Auswirkungen auf die Umwelt.

⁸ Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz. INFRAS, Zürich. 30. Mai 2011

9 Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir, dem Beschlussentwurf zuzustimmen.

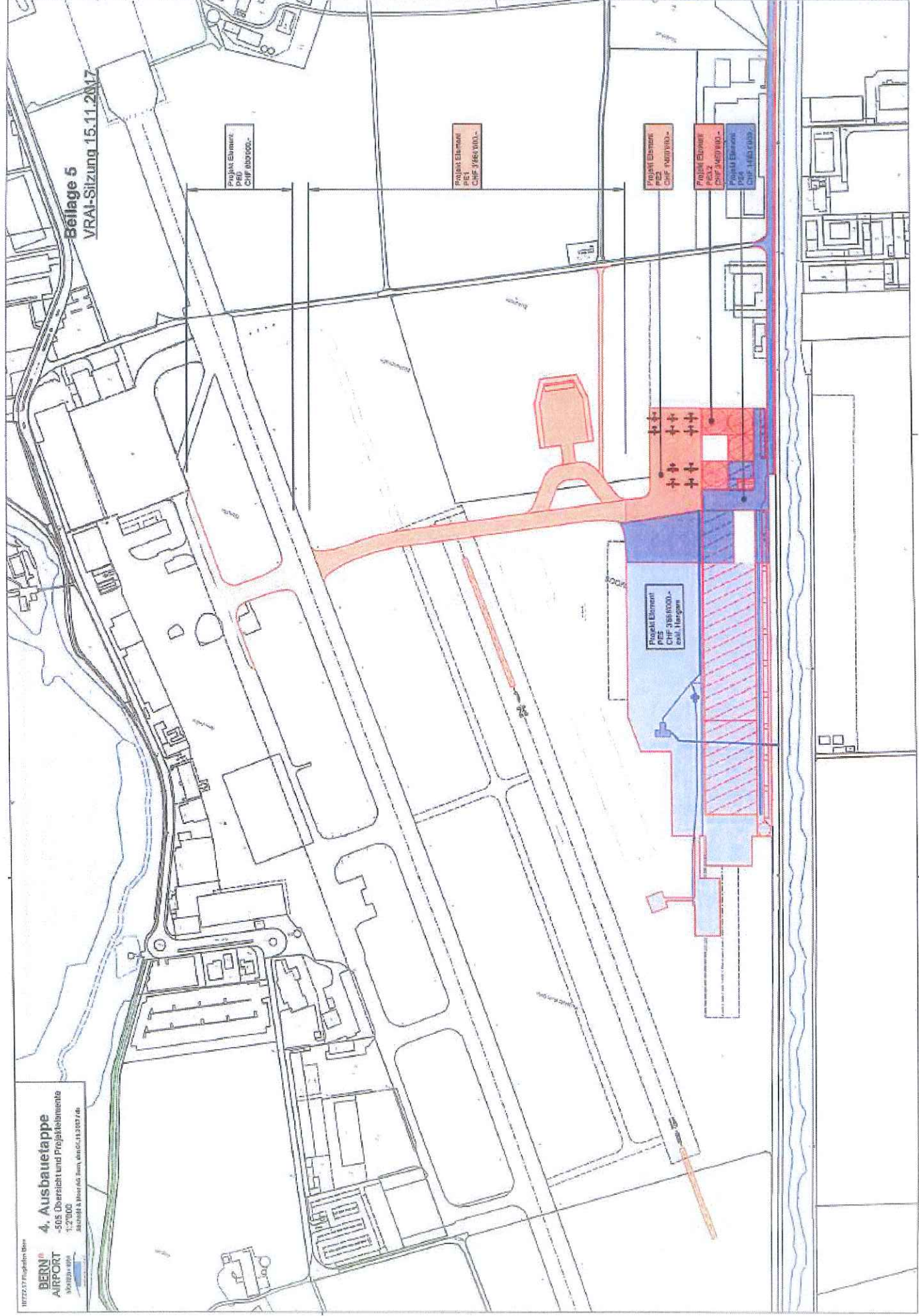
Der Volkswirtschaftsdirektor



Christoph Ammann
Regierungsrat

Beilagen

- Beilage 1: Bern Airport: 4. Ausbautappe. Übersicht und Projektelemente
- Beilage 2: Quervergleich der Flughafeninfrastrukturen in der Schweiz



Beilage 2: Quervergleich der Flughafenstrukturen in der Schweiz (Stand per 31.12.2017)

Flughafen	Rechtsform des Betreibers	Trägerschaft	Verwaltungsrat
Zürich	Flughafen Zürich AG Gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft Kotiert an der SIX Swiss Exchange	Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin und Betreiberin des interkontinentalen Flughafens Zürich und wurde in der heutigen Form am 1. Januar 2000 mit Sitz in Kloten gegründet. Der Kanton Zürich muss mind. ein Drittel des Aktienkapitals halten (aktuell: 33,33%), die Stadt Zürich 5,0%.	Dem Kanton Zürich steht statutarisch das Recht zu, drei Mitglieder gemäss Art. 762 OR in den Verwaltungsrat (aktuell 8 Mitglieder) zu delegieren. Mitglied des Verwaltungsrates sind u.a. Carmen Walker Späh, Volkswirtschaftsdirektorin (vom Kanton Zürich delegiert) und Corine Mauch, Stadtpräsidentin, Zürich.
Basel	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg Französisch-schweizerische Unternehmung des öffentlichen Rechts auf der Grundlage eines Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Frankreich (1949)	Schweiz und Frankreich	16 Mitglieder, wovon - die Hälfte die französische Staatsangehörigkeit besitzt; Ernennung durch das zuständige Ministerium, - die andere Hälfte die schweizerische Staatsangehörigkeit besitzt; Ernennung durch das UVEK. Davon u.a. Vertreter Schweiz: - Christoph Brutschin: Regierungsrat, Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartementes des Kantons Basel-Stadt; - Sabine Pegoraro: Regierungsrätin, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft; - Elisabeth Ackerman, Regierungspräsidentin, Vorsteherin Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt. - Marcel G. Zuckerschwerdt, stv. Direktor BAZL Vertreter Südbadens (D) haben Einsitz im Verwaltungsrat und im trinationalen Beirat, aber kein Stimmrecht.

Flughafen	Rechtsform des Betreibers	Trägerschaft	Verwaltungsrat
Genf	Aéroport international de Genève Öffentlich-rechtliches Unternehmen auf der Grundlage des Loi sur l'aéroport international de Genève (LAIG).	Kanton Genf	Mind. 16 Mitglieder, Ernennung durch den Regierungsrat des Kantons Genf • je 1 Mitglied aus den im Grossen Rat vertretenen Parteien ; • 5 Mitglieder (direkt) ernannt; • 1 Mitglied auf Vorschlag der Gemeinde Grand-Saconnex; • 1 Mitglied, auf Vorschlag der Gemeinde Meyrin; • 2 Mitglieder, auf Vorschlag der Westschweizer Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz • 1 Mitglied auf Vorschlag der Präsidenten der Generalräte der benachbarten französischen Departemente ; • 2 Mitglieder aus dem Kreis der auf dem Flughafen tätigen Fluggesellschaften; 3 weitere Mitglieder vertreten das Personal. Der Regierungsrat des Kantons Genf ernennt den VR-Präsidenten und einen der beiden Vizepräsidenten.
Lugano-Agno	Lugano Airport SA Aktiengesellschaft	Kanton Tessin (12.5%) und Stadt Lugano (87.5%)	7 Mitglieder, wovon ein Vertreter des Kantons Tessin (Regierungsrat Claudio Zai) und ein Vertreter der Stadt Lugano (Stadtpräsident Marco Borradori).
St. Gallen-Altenrhein	Airport Altenrhein AG Aktiengesellschaft	People's Air Group (privat, im Eigentum von Markus Kopf, A) mit folgenden Unternehmen: Altenrhein Realco AG (Immobilien), Altenrhein Luftfahrt GmbH und Airport Altenrhein AG	.Airport Altenrhein AG: Stefan Kopf, Markus Kopf, Bertold Bischof.

Flughafen	Rechtsform des Betreibers	Trägerschaft	Verwaltungsrat
Sion	Flughafen im Eigentum der Stadt Sion, die den Betrieb an den Aero-Club Sektion Wallis übertragen hat.	Kanton Wallis leistet eine Defizitgarantie über (maximal) 50% des Defizits. Sion ist momentan der einzige Flughafen der Schweiz, der von der Zivil- und von der Militärfluffahrt genutzt wird. Die Luftwaffe ist für den Unterhalt der Pisten und Rollbahnen verantwortlich.	-