

Donnerstag (Vormittag), 5. Dezember 2019 / Jeudi matin, 5 décembre 2019

Volkswirtschaftsdirektion / Direction de l'économie publique

74 2019.RRGR.217 Motion 181-2019 Imboden (Bern, Grüne)
4. Ausbauetappe Flughafen Bern AG, Belpmoos: Finanzstopp für Kantonsgelder

74 2019.RRGR.217 Motion 181-2019 Imboden (Berne, Les Verts)
4^e phase d'extension de l'aéroport de Belp : gel des financements cantonaux

Präsident. Wir kommen damit zum Traktandum 74, einer Motion von Grossrätin Imboden: «4. Ausbauetappe Flughafen Bern AG, Belpmoos: Finanzstopp für Kantonsgelder». Dies wird von der Regierung zur Annahme empfohlen. Ist dies im Saal bestritten? – Ist es bestritten? – Bitte zumindest ein Ja, dies würde mir helfen. (*Offensichtliche Zustimmung durch einen Ja-Ruf vonseiten des Plenums. Heiterkeit. / Adoption manifeste par un appel affirmatif du côté de l'assemblée. Hilarité*) Danke, es ist bestritten. Ich gebe der Motionärin das Wort.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Der vorliegende Vorstoss will einen Finanzstopp für Kantonsgelder, welchen wir hier drin beschlossen haben. Wir haben im März 2018 – wir, das heisst die Mehrheit des Grossen Rates; die Grünen waren schon damals dagegen – beschlossen, dass man Investitionsbeiträge an den Ausbau des Flughafens Belpmoos für die vierte Ausbauetappe macht. Deshalb kommen wir zum vorliegenden Antrag, wonach man dies stoppen soll? – Ich kann es vorwegnehmen: Wir sind froh, dass die Regierung dies annimmt. Von daher finde ich es auch nicht ganz verständlich, dass man dies jetzt bestreitet. Aber gut, dann diskutieren wir. Es ist jedenfalls ein spannendes Gebiet.

Seit dem 18. März 2018 ist einiges passiert. Nicht nur gab es ein Grounding der Fluggesellschaft, welche auf dem Belpmoos ansässig ist, es gab auch klimapolitisch grosse Bewegungen, was in breiten Kreisen der Bevölkerung völliges Unverständnis auslöst, dass wir als Kanton Bern weiterhin einen Flughafen subventionieren wollen, am Leben erhalten, der eigentlich nicht überlebensfähig ist, wie dies die volkswirtschaftlichen Zahlen zeigen. Ich werde mich auf die wirtschaftlichen Fragen konzentrieren. Dass es ein ökologischer Blödsinn ist, den Flughafen zu erhalten – ich glaube, dies muss ich nicht weiterausführen; dies liegt, glaube ich, auf dem Tisch.

Vier Punkte: Wir sind der Meinung, dass es, auch seitens des Kantons, eine strategische Neubeurteilung braucht, zur Frage, was mit dem Flughafen Belp passiert. Ist es sinnvoll, dass wir hier weiterhin Geld investieren? – Wir sind der Meinung, dass eine strategische Neubeurteilung aufgrund der folgenden vier Punkten notwendig ist: Erstens, die Frage der Wirtschaftlichkeit: Die Flughafen Bern-Belp AG hat bisher gezeigt, dass sie nicht imstande ist – ich betone, dass sie nicht imstande ist –, den Flughafen wirtschaftlich zu betreiben. Es wurden Millionen, Millionen in den Sand gesetzt. Es sind keine Rückstellungen vorrätig, deshalb braucht es ja Kantonssanierungen. Selbst für die Pistensanierung gibt es keine Rückstellungen. Man muss es über Aktienkapitalerhöhungen finanzieren. Dies zeigt sehr deutlich, dass es keine wirtschaftliche Nachhaltigkeit gibt und daran – eine kleine Klammer – ändert auch das sehr sympathische Projektchen dieses «FlyBair» nichts, welches mit Crowdfunding Geld sammeln will. Liebe Kolleginnen und Kollegen, man hat 100 Mio. Franken in den Sand gesetzt und meint jetzt, dass man mit einem «Milliönchen» etwas machen kann! Aber ich glaube, dies ist wirklich nicht ernst gemeint.

Dann der zweite Punkt, Quersubventionierungen: Es wird immer angeführt, dass wir für den Betrieb der Bundesbasis und für die Flugsicherung finanzieren. Liebe Kolleginnen und Kollegen, dies ist Quersubventionierung. Wenn der Bund wirklich eine Basis braucht, so hat er eine in Payerne. Diese ist nicht so weit weg, sie ist sehr schnell erreichbar, hat 24-Stunden-Betrieb und ist voll ausgerüstet. Also, dann ist es dies. Und wenn wir nur über die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) sprechen – für die Rega braucht es diese Staatsgelder nicht. Die Rega kann weiterhin ihren Dienst, der unbestritten gemacht werden muss, machen.

Punkt 3, Arbeitsplätze: Hier braucht es, glaube ich, einmal einen Faktencheck. Es ist abenteuerlich, was hier im Bereich der Arbeitsplätze für Zahlen herumgeboten werden. Ich erinnere mich an eine

Studie mit Hunderten von Arbeitsplätzen. Ich glaube, jetzt macht nicht einmal mehr die Ruag Wartungsarbeiten vor Ort. Ich glaube, die Frage der Arbeitsplätze ist hier sicher nicht mehr zentral. Der letzte Punkt, Linienverkehr: Allen, die träumen, dass es noch einmal eine Fluggesellschaft geben wird, welche einen Linienverkehr hier vom Belpmoos aus macht, muss ich sagen, dass Herr Inäbnit, der Skywork quasi in den Konkurs führen musste, sagte, dass es keine Chance gebe, einen rentablen Linienverkehr zu machen. Und allen, die meinen, dass man quasi Anschlussflüge nach München bieten müsse, sage ich, dass man nach München bequem mit dem Zug fahren kann. Nach Paris kann man auch bequem mit dem Zug fahren, und auch nach London gibt es gute Zugverbindungen. Dies braucht es sicher nicht. Wer meint, es mache Sinn, dass wir Ferien auf Mallorca mit Staatsgeldern subventionieren, muss ich sagen: volkswirtschaftlicher Blödsinn. Es mag zwar nett sein, dass Leute nach Mallorca in die Ferien fliegen wollen, aber es macht ja keinen Sinn, dass wir dies subventionieren, damit sie anderswo Ferien machen, statt hier im schönen Kanton Bern. Am Schluss, und damit komme ich auch zum Schluss, werden wir mit Steuergeldern Privatjets im Luxussegment subventionieren, welche das Belpmoos zum Teil nur als Abstellplatz brauchen. Mir wurde gesagt, dass Flugzeuge nach Genf fliegen und dort wichtige Leute ausgeladen werden; mit «wichtige» meine ich reiche. Danach kommen sie nach Bern parken, weil es günstiger ist, ihr Privatflugzeug hier zu parken. Dies ist nicht in unserem Sinn. Zum Schluss: Ich glaube, die vorliegende Motion verdient es, dass sie angenommen wird, und abschreiben kann man sie sicher nicht, weil das Problem noch nicht gelöst ist.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Schon im März 2018 hatte unsere Fraktion Zweifel am Investitionsbeitrag und lehnte diesen mehrheitlich ab. Wir waren schon damals skeptisch bezüglich der Zukunftsfähigkeit des Flughafens Belp. Nach dem Grounding der Fluggesellschaft Skywork ist die Skepsis weiter gewachsen. Man muss sich schon fragen, ob sich der Flughafen nicht zu einem Fass ohne Boden entwickelt. Die Motion von Natalie Imboden verlangt ja unter anderem, dass man kein Geld in ein Fass ohne Boden schüttet. Dies ist schon nur eine finanzpolitische Selbstverständlichkeit. Wir nehmen diese Motion natürlich an, und eine Abschreibung lehnen wir ab. Es ist ja noch alles andere als klar, wie es mit der mittel- und kurzfristigen Sanierung des Flughafens aussieht, so wie es in Punkt 1 steht.

Die vorliegende Motion von heute ist im Grundsatz unbestritten. Auch der Regierungsrat, welcher den Investitionsbeitrag ursprünglich beantragt hat, stimmt ihr zu. Aber ich glaube, schon bald gehen die Meinungen wieder auseinander, und zwar dann, wenn wir hier das Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG) besprechen werden – ein Gesetz, welches die finanziellen Abenteuer im Zusammenhang mit diesem Flughafen sogar noch institutionalisieren will. Ein solches Gesetz lehnen wir natürlich aus finanzpolitischen Gründen, aber auch aus ordnungspolitischen und klimapolitischen Gründen klar ab. Auch uns ist nicht entgangen, dass der Versuch unternommen wird, die Wirtschaftlichkeitsprobleme des Flughafens Belp mit einer neuen, sogenannt virtuellen Fluggesellschaft «FlyBair», zu lösen. Vielleicht ist es Zufall, dass wir diese Motion gerade jetzt behandeln, wo in der Zeitung vermeldet wird, dass das Crowdfunding für diese «FlyBair» gewisse Erfolge erzielt. Wenn man den Flughafenstandort Bern finanziell unterstützen will, kann man dies natürlich so machen. Hingegen ändert sich an unserer Haltung zu einer kantonalen Unterstützung des Flughafens Belp überhaupt nicht.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA, Roland Näf.

Roland Näf, Bern (SP). Ist es Ihnen wirklich ernst, diesen Vorstoss zu bestreiten? – Ich bin jetzt nicht ganz sicher, ob ich die gleiche Vorlage vor mir habe wie Sie. Es geht hier um 2 Mio. Franken, welche Sie offenbar für etwas ausgeben wollen, das offenbar gar nicht gebaut wird. Wir haben dies im Jahr 2018, im März, beschlossen. Wenn Sie den Vortrag durchlesen, dann hätte bereits im Jahr 2018 eine Tranche bezahlt werden müssen, jetzt, im Jahr 2019, die zweite und nächstes Jahr noch eine dritte. Aber es wurde nichts gebaut, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich gehe davon aus, dass es auch im nächsten Jahr im Belpmoos keinen Baubeginn geben wird. Ich bin sogar der Überzeugung – der Volkswirtschaftsdirektor kann mich nachher korrigieren –, dass es auch rechtlich nicht möglich ist, dies auszugeben. Warum? – Wenn Sie nachlesen, steht da: «[...]dass die Auszahlung des Beitrags und des Darlehens an die tatsächliche Realisierung des Bauprogramms 2018–2022 in der vorgesehenen Form geknüpft ist.» Ich würde sagen, dies ist verbindlich.

Ich könnte hier vorne noch ein bisschen über diese Fluglinie spotten, über die sogenannt virtuelle Fluglinie, welche man einrichten will. Dies mache ich jetzt nicht. Ich denke, wer dies bestritten hat,

beziehungsweise die Mehrheit hier drin im Rat, im Jahr 2018, hatte den Berner Tourismus im Hinterkopf. Dies ist okay. Sie hatten vermutlich auch den internationalen Anschluss Berns im Hinterkopf; Interlaken kommt hier auch infrage. Wir wollen einfach ein bisschen mehr machen, als einfach zu sagen: «Die 2 Mio. Franken werden nicht ausgegeben und basta. Diese können wir nicht mehr ausgeben, es ist vorbei, es ist gelaufen.» Nachdem wir in diesem Kanton Bern für diesen Flughafen, welcher schlussendlich nicht zum Fliegen kommt, recht viel Geld verschleudert haben, wollen wir, dass das Geld wirklich für den Berner Tourismus eingesetzt wird. Wir haben uns hier in der Fraktion bereits für die Nachtzüge stark gemacht, und, liebe Kolleginnen und Kollegen, die SBB hat im Mai kommuniziert, dass sie sehr wohl könnten und sehr wohl froh wären für das Zeichen, das man auch international setzen könnte, mit einem kleinen Beitrag für Nachtzüge ab Bern. Dies ist die Chance für den Berner Tourismus, liebe Kolleginnen und Kollegen, und nicht, einen maroden Flughafen weiter zu unterstützen. Wir von der SP haben bereits eine Motion (*M 296-2019*) eingereicht. Wir wollen mit dem Geld, welches jetzt für den Flughafen nicht verbaut wird, gerne Nachtzüge für einen starken Berner Tourismus unterstützen. Helfen Sie dann auch mit.

Präsident. Barbara Josi wird jetzt gleich einige Fragen und Rätsel lösen, lieber Roland Näf.

Barbara Josi, Wimmis (SVP). Ja, lieber Roland Näf, wir bestreiten nicht die Motion, aber wir verlangen die Abschreibung. Soweit kann ich Sie beruhigen. Wir waren eigentlich froh, dass die Motionärin den Investitionsbeitrag nicht infrage stellte. Jetzt haben wir aber gehört, dass dies wohl der wesentliche Teil davon ist. Ich habe es auch gelesen, dass im Vortrag des Regierungsrates der Investitionsbeitrag an einen Leistungsvertrag gebunden ist. Wenn der Leistungsvertrag nicht abgeschlossen ist, wird auch kein Geld ausbezahlt. Dies konnte man so nachlesen, und deshalb ist bis jetzt auch noch kein Geld geflossen.

Der Regierungsrat hat zum Objektkredit Flughafen Bern (*2018.RRGR.20*) im Januar 2018 festgehalten, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern beachtlich sei, dass der Wirtschaftsstandort sehr gute Verbindungen zu europäischen Zentren hat, dass es wichtig sei für den Wirtschaftsstandort, wenn es gute Verbindungen zu europäischen Zentren und Drehkreuzen gebe. Die Linien- und Charterverbindungen sind auch wichtig für den Tourismus, und, ich würde sagen, nicht nur für den Berner Tourismus, sondern für den regionalen Tourismus. Da spreche ich noch ein bisschen weiterhinauf ins Oberland; dies ist auch für den Wirtschaftsstandort wichtig. Ich komme aus einer Region, wo wir auch Wirtschaft haben, und ich weiss jetzt auch gerade, dass es für die Nitrochmie AG sehr wichtig ist, dass von Bern, von Belp aus geflogen werden kann, weil sie nämlich zwei Standorte haben, einen in München und einen in Wimmis. Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, dass seitens der Regierung keine weiteren Massnahmen ergriffen werden müssen, und unterstützt die Motion, verlangt aber einstimmig die Abschreibung.

Adrian Haas, Bern (FDP). Natalie Imboden hat diesen Vorstoss gebraucht, um einen Rundumschlag gegen den Flughafen zu machen, welcher letztlich gar nichts mit diesem Vorstoss zu tun hat. Deshalb gehe ich auch nicht auf diese Argumente ein. Es sind zwei Punkte. Der eine betrifft den Leistungsvertrag. Dies ist im Grossratsbeschluss (*GRB/AGC, 2018.RRGR.20*) festgehalten, dass dieser Voraussetzung ist. Der zweite Punkt betrifft die Entflechtung. Diese ist durch die Sicherheitsauflage des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) bereits gewährleistet. Damit sage ich: Und tschüss, abschreiben!

Tom Gerber, Revonvilier (PEV). La motion demande le gel des contributions que nous avons ici même décidées. Entretemps, le ciel s'est assombri au-dessus de l'aéroport de Belp, et la requête de la motionnaire est pertinente. Le Conseil-exécutif le reconnaît et soutient la motion. Le groupe évangélique aussi. Il est évident pour nous que le canton ne peut pas payer une contribution alors que les conditions ne sont plus réunies.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Auch wir waren eigentlich überrascht, dass überhaupt eine Diskussion über den Vorstoss stattfindet, welcher der Regierungsrat ja annimmt und bei dem es eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein müsste, dass man ihm zustimmt. Die Abschreibung können wir natürlich nicht unterstützen, weil die Forderung, welche in dieser Motion erhoben wird, eigentlich weiterhin aufrecht erhalten bleiben soll.

Ich möchte aber noch einmal grundsätzlich darauf hinweisen: Es geht hier nicht um einen komplizierten Mechanismus mit Leistungsvereinbarung, mit Abschreiben oder nicht Abschreiben, sondern

für uns geht es um einen grundsätzlichen Entscheid, auch, um noch einmal klarzumachen, dass die Subventionierung des Flughafens eine Förderung der Luftfahrt bedeutet und, so wie es jetzt aussieht, einfach eine Förderung von privaten Flügen, Privatjets oder touristischen Flüge, um in die südlichen Gefilde baden zu gehen. Dies ist aus unserer Sicht nicht vereinbar mit den Anforderungen, welche der Klimaschutz jetzt von uns verlangt und für welche wir eigentlich auch mit einer Erklärung zur Klimapolitik (2019.RRGR.43) in einer der letzten Sessionen sagten, dass wir den Anliegen des Klimaschutzes besondere Bedeutung beimessen wollen, diese ernst nehmen, prioritär behandeln. Deshalb bitte ich Sie, dieser Motion zuzustimmen und die Motion nicht abzuschreiben.

Präsident. Dann haben wir als Einzelsprecherin Ursula Marti.

Ursula Marti, Bern (SP). Der Vorstoss wird durchkommen. Dies ist gut und wichtig. Mir ist aber auch wichtig, dass er auch wirklich streng umgesetzt wird. Ich bitte also den Regierungsrat, bei diesem allfälligen Leistungsvertrag bei diesen Geldern sehr gut hinzuschauen. Ich bin überzeugt, dass wenn man eben genau hinschaut und auch ein bisschen hinter die Kulissen blickt, dass man sieht, dass die Finanzierung dieses geplanten, für seine Bedeutung und für seine wirtschaftlichen Möglichkeiten überdimensionierten Flughafens nicht funktionieren kann. Damit ein normaldimensionierter Regionalflugplatz langfristig in Bern funktionieren kann, braucht er keine Subventionen des Kantons, wenn er eben nicht so gross dimensioniert ist wie geplant. Es könnten Regierungsflüge gemacht werden, Militärflüge, Rega-Flüge, Helikopter-Flüge, sogar auch noch Ferienflüge, wobei ich persönlich finde, dass es diese nicht braucht. Diese könnten problemlos von den drei grossen Flughäfen geleistet werden. Ich finde, es braucht auch nicht so viele von diesen. Privatjetflüge sind ein grosses Problem, finde ich. Ich finde diese persönlich auch überhaupt nicht nötig, aber sogar diese könnten stattfinden, ohne dass der Kanton bezahlt. Dort müsste man es ganz klar so machen, dass die durch diese Privatjetflüge verursachten Kosten von diesen selbst berappt werden müssten. Es kann nicht sein, dass der Kanton irgendeinen Rappen daran bezahlt.

Ich möchte auch daran erinnern – es wurde schon erwähnt –, wie viele Millionen Franken der Flughafen Bern und seine Airlines in den letzten Jahren in den Sand gesetzt haben. Es ist eigentlich verrückt. Wie kann man da noch Vertrauen haben? – Es wurden Rettungsgelder von gutbetuchten Gönnern geleistet, 39 Mio. Franken in den Jahren 2014 bis 2018 von der Familie Inäbnit und weiteren Gönnern, 70 Mio. Franken von Herrn Borer, dem Sohn des Rolex-Gründers. Alles wurde in den Sand gesetzt. Dies sind doch Alarmzeichen. Ein kürzliches Interview im «Regionaljournal Bern» mit Herrn Inäbnit war sehr aufschlussreich. Ich weiss nicht, ob dies andere auch gehört haben. Er beschreibt in diesem Interview seine grosse Begeisterung für die Fliegerei. Diese sei schon ein Bubentraum von ihm gewesen, deshalb habe er so viele Millionen Franken bezahlt, nicht aus Vernunft. Wenn Geld keine Rolle spielt, wie offenbar bei Herrn Inäbnit, kann man dies machen. Er hat übrigens in diesem Interview auch gesagt, dass er das neue Projekt «FlyBair» wieder unterstützen werde, wieder investieren werde, wieder nach dem Prinzip Hoffnung. Beim Kanton Bern spielt Geld eine Rolle, eine sehr grosse Rolle. Wir haben überschüssiges Geld. Steuergelder sollen zugunsten der Allgemeinheit nachhaltig eingesetzt werden und sicher nicht zugunsten von privaten Jetflugzeugen.

Carlos Reinhard, Thun (FDP). Ich wollte eigentlich nichts sagen. Ich werde auch Ja sagen zu diesem Vorstoss. Ich verlange auch, dass man Ja sagen darf zu dem, was der Vorstoss verlangt, und nicht zu dem, was da neu hineininterpretiert wird. Ich sage genau Ja zu dem, was der Vorstoss sagt. Ich werde auch zur Abschreibung mein Ja geben.

Vielleicht zu etwas, das noch gesagt wurde, dass ein taktisches Spiel gemacht wurde, wann dieser behandelt wird: Ich glaube, als der Vorstoss eingereicht wurde, wusste man in der Öffentlichkeit noch nichts von der neuen Fluggesellschaft und wahrscheinlich vorher auch noch nicht. Deshalb werde ich Ja sagen und auch die Abschreibung unterstützen.

Präsident. Ich gebe das Wort dem Volkswirtschaftsdirektor Christoph Ammann.

Christoph Ammann, Volkswirtschaftsdirektor. Der Vorstoss ist nichts anderes als ein Test, ob die Regierung einen Grossratsbeschluss (GRB/AGC, 2018.RRGR.20) so umsetzt, wie der Grosse Rat diesen beschlossen hat. Ich kann Sie beruhigen: Selbstverständlich tun wir dies, selbstverständlich tun wir dies. Die Finanzierung muss sichergestellt sein. Die wirtschaftliche Tragbarkeit muss nachgewiesen sein. Es braucht ein Betriebskonzept als zwingende Voraussetzung, damit

Leistungen des Kantons gesprochen werden. Da haben wir keine Differenz zwischen der Regierung und der Motionärin. Die Leistungsvereinbarung ist noch nicht abgeschlossen, also kann man auch noch nicht abschreiben. Also gibt es auch hier keine Differenz. Die Regierung beantragt Annahme des Vorstosses.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung bei Traktandum 74, «4. Ausbaustufe Flughafen Bern»: Wer diese Motion annehmen will, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.217)

Vote (2019.RRGR.217)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 135

Nein / Non 2

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben diese Motion angenommen, mit 135 Ja- gegen 2 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Wir kommen zur Abschreibung. Wer die Motion abschreiben will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.217; Abschreibung)

Vote (2019.RRGR.217 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 73

Nein / Non 64

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben diese Motion abgeschrieben, nein, nicht abgeschrieben ... Doch, Sie haben sie abgeschrieben – entschuldigen Sie –, mit 73 Ja- gegen 64 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen. Noch einmal: Sie haben sie abgeschrieben.