

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern
Rechtsabteilung
Münsterplatz 3a, Postfach
3000 Bern 8

oder per Mail an:
consultation@vol.be.ch

Ort und Datum:

Vernehmlassungsverfahren

Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG)

Stellungnahme von

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Einladung zur Vernehmlassung über das Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG). Wir äussern uns dazu wie folgt und bitten Sie freundlich diese Stellungnahme und unseren Antrag in der kommenden politischen Diskussion und den weiteren Schritten dieses Gesetzesentwurfes zu berücksichtigen:

Ich/wir lehnen das Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG) entschieden ab. Die Schaffung einer Subventionsgrundlage für einen wirtschaftlich nicht rentablen Flughafen in Zeiten der Klimakrise ist unvernünftig und unverständlich. **Das Gesetz ist zurückzuziehen und nicht weiter zu verfolgen.**

Unsere Ablehnung beruht auf folgenden Argumenten:

Fehlende volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens

- Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern wird massiv überschätzt. Einerseits können kleine Flughäfen kaum rentabel betrieben werden. Andererseits ist Bern sehr gut per Bahn an die internationalen Flughäfen Zürich, Basel und Genf angeschlossen. Der Flughafen Bern-Belp weist dagegen eine relative schlechte Erreichbarkeit per öffentlichem Verkehr aus. Bern hat gemäss internationalen Massstäben bereits drei Flughäfen, auch ohne das Belpmoos. Das deutlichste Zeichen für die mangelnde Rentabilität ist das Verschwinden mehrerer Fluggesellschaften aus dem Raum Bern-Belp im Laufe der letzten Jahre.
- Auch anhand der Passagierzahlen kann die marginale Bedeutung des Flughafens Bern-Belp abgeschätzt werden. Die 176'000 Passagiere im Jahr 2017 (noch mit SkyWork) machen lediglich 0.2% der Passagiere des Bahnhofs Bern aus. Von den rund 5 Mio. Touristen, die das Berner Oberland besuchen, reisten rund 24'000 oder 0.5% per Flugzeug an. Gemäss beco beträgt der Beitrag des Luftverkehrs zur Bruttowertschöpfung der touristischen Leistungsträger im Kanton Bern ca. 0.1%.

Für die Berner Wirtschaft stehen mit Genf, Basel und Zürich drei nahe Flughäfen mit einem breiten Angebot an Flügen nach Europa und weiter entfernte Destinationen zur Verfügung.

- Der Flughafen wird aktuell zu einem grossen Teil von sogenannten Business- und Privatjets genutzt, Flugzeuge, die sehr schlecht, oft sogar nur mit einem einzigen Passagier besetzt sind. Der ebenfalls oft ins Feld geführte Mehrwert für die Region darf bei dieser Art von Fliegerei mit Recht in Frage gestellt werden.
- Die vom Flughafen und den kantonalen Behörden erwähnte volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist in der dargestellten Form und Grösse keineswegs gegeben. Sogar die diversen vorhandenen Studien (alle von der Fluglobby in Auftrag gegeben oder von flugaffinen Autoren erstellt) zeigen diesbezüglich sehr unterschiedliche Zahlen, die über 140% voneinander abweichen. Im Antrag des Regierungsrates wurde der höchste je in einer Studie errechnete Wert übernommen.
- Es ist Unfug und nicht lauter zu behaupten, dass 500 Arbeitsplätze mit einer daraus folgenden Wertschöpfung von 174 Mio. Franken vom Flughafen abhängen und oder von diesem gesichert werden. Wenn überhaupt, ist dies höchstens in einem verschwindend kleinen Ausmass der Fall. Der Flughafen Bern-Belp weist heute ca. 50 Arbeitsplätze auf und erwirtschaftet einen Umsatz von knapp 10 Mio. Franken.
- Die Volkswirtschaft des Kantons Bern kommt bestens und ohne weiteres ohne Flughafen Bern-Belp aus, wie viele Stellungnahmen aus der Berner Wirtschaft bestätigen.

Kein öffentliches Interesse an vergrössertem Flughafen

- Das immer wieder zitierte öffentliche Interesse am Flughafen ist somit in der Form, wie es von den Flughafenbetreibern dargestellt wird, nicht gegeben. Im Gegenteil: Der Konkurs von SkyWork zeigt, dass die Kunden gefehlt haben, dass die an- und abfliegenden Maschinen zu wenig ausgelastet waren. Die Kunden benutzen andere, bessere Angebote und sind auch nicht bereit die effektiven Kosten der angebotenen Flüge zu bezahlen. Schon seit Jahren wurde der unrentable Flugbetrieb in Bern-Belp aus Prestige Gründen durch private Geldgeber gesponsert.
- Für Flüge des Bundes und für Rettungsflüge besteht zweifellos ein öffentliches Interesse, dem entsprochen werden soll. Diese Flüge brauchen jedoch keine ausgebaute Infrastruktur. Was jedoch die übrige Öffentlichkeit angeht, hat die sich schon längst auf die drei Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf ausgerichtet. Einzig für einige saisonale Badeflüge an Mittelmeerdestinationen besteht für die Kunden offensichtlich ein Bedürfnis. Für diese privaten Reisen, die in der Region vorwiegend für schädliche und störende Immissionen sorgen, besteht jedoch eindeutig kein öffentliches Interesse.
- Eine gewisse Bedeutung hingegen hat der Flughafen Bern für die Privatfliegerei und für Business-Flüge. Für diese grösstenteils mit kleineren bis grossen Jets durchgeführten Flüge besteht jedoch kein oder nur ein sehr beschränktes öffentliches Interesse. Es handelt sich hierbei vielmehr um die Befriedigung privater Interessen und Prestigebedürfnisse einiger weniger Personen. Von dieser Seite her kommt denn auch Druck auf den Flughafen und die Politik, die für diese Flüge notwendige Infrastruktur (Pisten, Abfertigung, Kontrolle, Flugsicherung und weitere Sicherheitsinfrastruktur) durch Beiträge der öffentlichen Hand bereitzustellen, zu betreiben oder sogar auszubauen.
- Das Gesetz führt zur Subventionierung einiger wenigen schädlichen privaten Interessen (insbesondere Privat-Jets und Badeflüge) zu Lasten der Gesellschaft.

Investition in den Flughafen ist nicht ökologisch

- Die Schaffung einer Subventionsgrundlage für einen wirtschaftlich nicht rentablen Flughafen in Zeiten der Klimakrise ist unvernünftig und unverständlich. Die Luftfahrt verursacht heute bereits 18% der CO₂-Emissionen der Schweiz – mit wachsender Tendenz ¹. Der Betrieb der Luftfahrt im heutigen Ausmass wird höchstwahrscheinlich auch in Zukunft nicht umweltverträglich möglich sein. So raten auch die Europäischen Akademien der Wissenschaften (European Academies Science Advisory Council, 2019 ²) zur Eindämmung des Luftverkehrs, um die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.
- Die Subventionierung des Flughafens bedeutet zwangsläufig die Förderung der Luftfahrt und damit des Verbrauchs von fossilen Energieträgern. Subventionen für fossile Kraftstoffe gelten für die Internationale Energieagentur als eine der schädlichsten Praktiken (IEA, 2018 ³) und müssen so rasch wie möglich zurückgefahren werden.
- Die Schaffung einer Gesetzesgrundlage für die Subventionierung der Luftfahrt steht somit in eklatantem Widerspruch zu den verfassungsmässigen Zielen des Kantons Bern (KV Art. 31 – Abs. 1-2

und Art. 34 – Abs. 1-2). Die Subvention des Flughafens Bern-Belp verstösst somit klar gegen die Verfassung des Kantons Bern.

- Die Schweiz muss Ihren CO₂-Ausstoss gemäss dem ratifizierten Paris-Abkommen bis spätestens 2050 auf netto Null reduzieren. Dies ist mit einem Ausbau der Luftfahrt nicht möglich, im Gegenteil: Der Flugverkehr muss gegenüber heute stark verringert werden.
- Der Kanton Bern setzt mit diesem Gesetz ein verheerendes Zeichen in Zeiten der Klimakrise. Dass hier tatsächlich im öffentlichen Interesse gehandelt wird, darf bezweifelt werden. Ein Kundeninteresse besteht allenfalls an Ferienflügen zu Warmwasserdestinationen im Ausland. Es kann aber nicht Sache des Berner Steuerzahlers sein, Tourismusförderung im Ausland zu betreiben.
- Der Kanton soll gemäss seinen verfassungsmässigen Zielen zudem ökologische, zukunfts-trächtige und nachhaltige Arbeitsplätze unterstützen und allenfalls fördern, nicht solche, die weder ökologisch, noch zukunfts-trächtig oder nachhaltig sind, wie dies mit dem Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG) und der damit zusammenhängenden Förderung des Flugverkehrs eindeutig geschehen würde.

Investition in den Flughafen für den Kanton nicht sinnvoll und finanziell äusserst riskant

- Der Kanton soll sich nicht für eine nur wenigen dienende unökologische Mobilität engagieren. Die knappen Finanzmittel sind zukunftsgerichtet und nicht für private Vergnügen oder Prestigeobjekte einzusetzen. Alle Flugpassagiere (mit PrivatJets, Badeflüge etc.) auf dem Flughafen Bern würden zusätzlich zu den bereits bisher getätigten öffentlichen Investitionen mit weiteren öffentlichen Geldern massiv subventioniert.
- Die Entwicklung des Flughafens weg von Linienflügen hin zu Business Aviation, Ferienflügen und Mobilitätszentrum macht eine Subventionierung noch fragwürdiger. Sie dient damit nicht einmal mehr einer marginalen Verbesserung der Anschlüsse von Bern, sondern rein privaten Zwecken. Die Kosten für den Betrieb müssten somit von den privaten Nutzern getragen werden. Zudem kann gemäss einer Medienmitteilung der FBAG vom 20.5.2019 ein Erfolg des Mobilitäts-zentrums nicht garantiert werden. Demzufolge wäre jeglicher Kantonsbeitrag reines Hoch-Risikokapital. Das muss Privatangelegenheit bleiben.
- Der Kanton Bern hat bereits heute zu wenig Geld für Investitionen in zukunftsgerichtete Projekte oder für die Aufrechterhaltung der sozialen Sicherheit der Bevölkerung.
- Knapp 6 Mio sollen ans Aktienkapital beigesteuert werden (Kantonsbeteiligung dann 30%) ohne dass der Kanton im VR vertreten sein soll.
- Weitere wiederkehrende Kosten für Flugsicherung (1-2 Mio) und Sicherheitsmassnahmen sollen übernommen werden, ohne dass ein verbindlicher Rahmen für alle diese Ausgaben vorliegt.
- Des Weiteren soll die Infrastruktur mit wiederkehrenden Kantonsbeiträgen erhalten, verbessert und ausgebaut werden. Dabei soll auch die Flughafen Bern Infrastruktur AG beteiligt sein. Der finanzielle Rahmen wird mit „50% der anrechenbaren Kosten“ sehr schwammig abgesteckt. Es droht ein Fass ohne Boden mit wiederkehrenden Ausgaben in unbekannter Höhe und ohne belastbaren Business-Plan.
- Die 6 Mio. Franken mit denen sich der Kanton gem. Vorlage am Aktienkapital der FBAG beteiligen will, sind besser in Anschlüsse an internationale Bahnverbindungen (z.B. TGV, Nachtzüge) zu investieren; diese sind dringlicher und von grösserem Nutzen für die Wirtschaft, die Bevölkerung und den Tourismus. Ordnungspolitisch ist die Subvention falsch. Der Betrieb eines Flughafens ist keine öffentliche Aufgabe, ebenso wenig wie die Schaffung und dauerhafte Finanzierung subventionierter Arbeitsplätze oder die Subventionierung mit öffentlichen Geldern von Hochrisikoprojekte im Rahmen eines Mobilitätszentrum, das mit einem Flughafenbetrieb wenig bis gar nichts zu tun hat.
- Im Winterhalbjahr (November bis April) wird der Flughafen rein privat (Private-Jets) genutzt. Ein öffentlicher Linien- und Charterverkehr ist nicht absehbar weil Airlines offenbar nur mit Anschubsupport (siehe auch Medienmitteilung der FBAG vom 12.06.2019) oder Defizitgarantie allenfalls interessiert wären. Und dies würde wohl weitere Kosten zu Lasten des Geldgebers (Kanton) zur Folge haben. Auch hier droht ein finanzielles Fass ohne Boden für die öffentliche Hand bei einem nur marginalen volkswirtschaftlichen Gewinn.
- In einer öffentliche Stellungnahme bestätigt der letzte CEO von SkyWork Airlines ebenfalls, dass mit einer öffentlichen Investition in die Infrastruktur noch kein zusätzlicher Flug von und nach Bern sichergestellt wird. Nur eine entsprechende Anschubfinanzierung und Defizitgarantie für in Bern operierende Fluggesellschaften würde solche Flüge ermöglichen.

Das neue Gesetz ist undemokratisch

- Es ist sehr stossend und demokratiepolitisch äusserst fragwürdig, dass im neuen Gesetz die Finanzkompetenzen von Volk und Parlament an den Regierungsrat delegiert werden sollen (Art. 2 und Erläuterungen dazu) und der Souverän keine Einflussmöglichkeit mehr hat. Es geht nicht an, wenn zu Gunsten der FBAG (und weniger Privatinteressen) die Volksrechte beschnitten werden!
- Es besteht hinsichtlich der Unterstützung des Flughafens Bern sowohl jetzt wie auch in Zukunft keine Dringlichkeit, von den bewährten demokratischen Prinzipien bei der Genehmigung von öffentlichen Finanzierungen abzuweichen.

Antrag: Wir beantragen deshalb den Rückzug des Gesetzes.

Mit freundlichen Grüssen

Vorname, Nachname

oder Amtsstelle / Organisation / Partei / Verband / Vereinigung

.....

Adresse

PLZ, Ort

¹ <https://www.wwf.ch/de/unsere-ziele/flugverkehr>

² https://easac.eu/fileadmin/PDF_s/reports_statements/Decarbonisation_of_Tansport/EASAC_Decarbonisation_of_Transport_FINAL_March_2019.pdf

³ <https://www.iea.org/newsroom/news/2018/october/hard-earned-reforms-to-fossil-fuel-subsidies-are-coming-under-threat.html>