

616

15. April 1981

Zukunft des Flugplatzes Belpmoos

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Notiz vom
10. April 1981 (Beilage)

Gestützt auf die Notiz des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und aufgrund der Beratung hat der Bundesrat

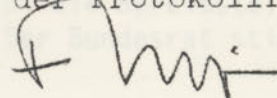
b e s c h l o s s e n :

1. Es wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus Vertretern des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (BZL), des Finanzdepartements (FV, BFO) und des Departements des Innern (BUS), die dem Bundesrat bis Ende September 1981 Bericht zu erstatten hat, über:
 - Ausmass der Benützung des Flugplatzes Belpmoos durch den Bund;
 - Beziffern des betrieblichen Interesses der Bundesverwaltung am Belpmoos.
2. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement wird beauftragt, mit dem Kanton Bern die finanziellen Aspekte abzuklären.
Der Bund kann zur Zeit aus grundsätzlichen Erwägungen den Beitrag nicht erhöhen.

Protokollauszug (Notiz ohne Beilagen) an:

- EVED	5	zum Vollzug
- EDI	3	" "
- EFD	7	" "
- EFK	2	zur Kenntnis
- FinDel	2	zur Kenntnis

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:






Bern, den 10. April 1981

Notiz an die Herren Bundesräte

Zukunft des Flugplatzes Belpmoos

1. Einleitung

Die Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp läuft am 31. Mai 1981 ab. Das Gesuch der Alpar um Erneuerung der Konzession bis 31. Mai 1986 ist hängig, das Vernehmlassungsverfahren abgeschlossen.

Das Fluglärmproblem wird sehr unterschiedlich beurteilt. Als Hauptfrage erweist sich indessen die finanzielle: Grund für eine Nichterneuerung der Konzession ist nach der Luftfahrtverordnung (Art. 38 Bst. d), "wenn die finanziellen Grundlagen für den Betrieb offensichtlich nicht genügen".

2. Finanzielle Grundlagen

Der Flughafenbetrieb ist chronisch defizitär; es fehlt das Gleichgewicht zwischen Kostenanfall und möglichem Ertragsvolumen.

Seit Jahren decken die zwei Hauptaktionäre der Alpar, Kanton und Stadt Bern (je 1/3 des Aktienkapitals von Fr. 565'000.-), das Defizit. Mit Antrag des EVED vom 21.6.76 wurde der Bundesrat darüber unterrichtet, dass dies besonders in der Stadt auf zunehmende Schwierigkeiten stosse. Der Schluss war, das Bundesinteresse rechtfertige einen Betrag von jährlich höchstens 200'000 Franken als Entschädigung für die Leistungen, die der Flughafen für die Verwaltungstätigkeit des Bundes erbringe. Der Betrag entspricht einem Drittel eines nach Ausscheiden von (Bundes-) Flugsicherungs- und von Linienverkehrskosten bestimmten Betriebsdefizits. Mit Beschluss vom 7.7.76 nahm der Bundesrat vom Bericht des EVED zustimmend Kenntnis.

In der Folge wurde am 29.4.77 unter Bezugnahme auf eine Studie des BZL über einen beschränkten Flugplatzbetrieb zwischen Bund, Kanton Bern, Stadt Bern und Alpar eine bis Ende Mai 1981 gültige Vereinbarung geschlossen, die den Bund bis höchstens zu der vom Bundesrat gesetzten Grenze von Fr. 200'000.- belastet. Kanton und Stadt Bern verpflichten sich darin zur hälftigen Tragung des Defizits der Alpar, das jeweils nach Abzug der Bundesleistungen verbleibt. "Vorbehalten bleibt die Bereitstellung der benötigten Mittel auf dem Voranschlagsweg." Der Bundesrat stimmte dieser Vereinbarung mit Beschluss vom 14.3.77 zu.

3. Folgen der Gemeindeabstimmung vom 5. April 1981

Am letzten Wochenende haben die Stimmbürger der Stadt Bern den Defizitbeitrag von Fr. 310'000.- abgelehnt.

Der Kanton hat seinen Beitrag in gleicher Höhe im Rahmen des Voranschlags bewilligt. Da die kantonale Gesetzgebung in solchen Fällen eine Abhängigkeit des kantonalen vom kommunalen Beitrag vorsieht, schliessen die kantonalbernerischen Behörden indessen nicht aus, dass auch der kantonale Beitrag gefährdet sein könnte.

Ab 1982 kann jedenfalls mit einer Defizitdeckung durch die beiden Hauptaktionäre nicht mehr gerechnet werden.

Die Alpar trägt sich mit Liquidationsgedanken (vgl. die beiden Briefe an Kanton und Stadt Bern vom 6. April 1981, Beilagen).

4. Bundesinteressen

41. Bundesinteressen im weiteren und im engeren Sinn stehen auf dem Spiel. Für den Bundesrat und die Bundesverwaltung von unmittelbarem Interesse sind:
- Reiseflüge für Mitglieder des Bundesrates, für Angehörige der diplomatischen Missionen und für Mitarbeiter der Bundesverwaltung;
 - Prüf- und Dienstflüge im Zusammenhang mit der Aufsicht über das Flugpersonal und das Flugmaterial;
 - Ausbildungs- und Dienstflüge zur Aufrechterhaltung der Flugerfahrung, die zur Aufsicht über die Luftfahrt und für die Flugunfalluntersuchungen unerlässlich ist;
 - militärische Verbindungsflüge;
 - Such- und Rettungsdienst der zivilen Luftfahrt.
42. Vor der Antragstellung im Juni 1976 prüfte das BZL die Möglichkeit einer teilweisen oder vollständigen Verlegung des im engeren Bundesinteresse liegenden Flugbetriebes nach Grenchen, Zürich, Genf oder Payerne. Nach damaliger überschlagsweiser Beurteilung hätten die praktisch in Frage kommenden Varianten jährliche Mehrkosten von 200'000 bis 1'200'000 Franken zur Folge; dazu kämen die organisatorischen, dienstlichen und auch sozialen Erschwernisse (Dezentralisation, Zersplitterung, Erschwerung der Arbeit), die geldmässig nicht bewertet werden können.

5. Beurteilung

51. Nach dem Flugplatzkonzept 1980 ist der Flugplatz Belpmoos kein Landesflughafen, aber doch ein Regionalflugplatz mit besonderer Bedeutung: Getragen werden sollte er zwar in erster Linie durch kantonale und regionale Körperschaften; die Bundesinteressen haben aber im Vergleich mit anderen Regionalflugplätzen ein besonderes Gewicht. Ausdruck davon ist die vom Bundesrat gutgeheissene Leistung einer jährlichen Benützungsschädigung von höchstens Fr. 200'000.- (1981 rund 185'000.-). Die kritische Lage rechtfertigt eine etwas weitergehende finanzielle Beteiligung des Bundes.
52. Kurzfristige Lösung: Deckung des Betriebsdefizits 1981 der Alpar von rund Fr. 800'000.-

Wir gehen davon aus, dass die Alpar in einer Selbsthilfeaktion gewisse zusätzliche Beträge beschafft: Angemessene, kurzfristige Erhöhung der Flugplatzgebühren, Einsparungen usw. (Grössenordnung rund Fr. 50'000.-).

Weiter nehmen wir an, dass der Kanton Bern den fest zugesicherten Beitrag von Fr. 310'000.- entrichtet bzw. nicht zurückverlangt. Ein zusätzlicher Beitrag erscheint eher unwahrscheinlich.

Von der Stadt Bern als Eigentümerin der Flugplatzliegenschaften sollte erwartet werden können, dass sie der Alpar den auf 31. Oktober fällig werdenden Pachtzins von rund Fr. 145'000.- erlässt, in Erfüllung der Grundverpflichtung gegenüber dem Bund gemäss Vereinbarung vom 16./31.12.29: "Sicherstellung der dauernden Benützung des Flugplatzes Bern-Belpmoos für die Zwecke des Bundes".

Für den Bund stellt sich die Frage einer Erhöhung des Beitrages von heute höchstens Fr. 200'000.- auf höchstens Fr. 500'000.-. Auch ein solcher Betrag könnte noch unter dem Titel "Benützungsschädigung"/Voranschlagsrubrik "Dienstflüge" eingeordnet werden: Der Betrag von Fr. 200'000.- entspricht, wie sich aus der durch BRB vom 14.3.77 genehmigten Vereinbarung ergibt, nur einem Drittel des Defizits des Modells für einen auf die unmittelbaren Bundesinteressen eingeschränkten Flugplatzbetriebes, das für die Bemessung der Bundesleistung errechnet wurde.

Anzustreben ist eine provisorische Vereinbarung zwischen Kanton, Stadt, Alpar und dem Bund. Diese wäre die Grundlage für eine vorläufige Verlängerung der Betriebskonzession der Alpar durch das EVED bis Ende Jahr.

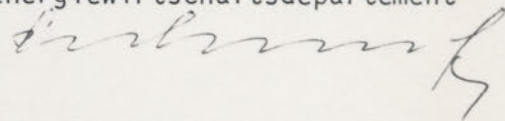
53. Mittelfristige Lösung (ab 1982)

Entsprechend ersten Gesprächen zwischen BZL und EFV dürfte sich die Einsetzung einer Arbeitsgruppe EVED (BZL) und EFD (FV, BFO) empfehlen, die dem Bundesrat bis Ende September 1981 Bericht zu erstatten hätte über:

- Ausmass der Benützung des Flugplatzes Belpmoos durch den Bund.
- Mögliche Alternativlösungen und ihre kostenmässigen Auswirkungen für den Flugbetrieb des Bundes.
- Beziffern des betrieblichen Interesses der Bundesverwaltung am Belpmoos.

Gestützt auf diesen Bericht könnte dann der Bundesrat über den weiteren Verbleib der bundeseigenen Luftfahrt auf dem Flugplatz Belpmoos entscheiden.

Eidgenössisches Verkehrs- und
Energiewirtschaftsdepartement



Beilage:

- Briefe Alpar an Kanton und Stadt Bern vom 6.4.81