

Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Monika Hächler, GB): Flugsicherheit über der Stadt Bern

Im Nachgang zum Grossbrand vom 30. Januar 1997 an der Junkerngasse wurde die Arbeitsgruppe Brand und andere Gefahren Altstadt Bern (BaGAB) eingesetzt. Die Gruppe setzte sich zusammen aus dem Regierungsstatthalter von Bern, dem Vizedirektor der Gebäudeversicherung des Kantons Bern, einem Mitglied der Berufsfeuerwehr Bern, dem städtischen Denkmalpfleger, einem Mitglied der Vereinigten Altstadtleiste, dem Bauinspektor der Stadt Bern, der Liegenschaftsverwalterin des Kantons Bern und dem Leiter der Feuerpolizei der Stadt Bern. Diese Vertreter hatten die Aufgabe, die schwierige Brandbekämpfung, die zum Tod eines jungen Mannes geführt hatte, genauer anzuschauen und Verbesserungen der Brandsicherheit in der Berner Altstadt vorzulegen. Die BaGAB legte einen Schlussbericht mit Empfehlungen vor, der an gut dreissig Verwaltungsstellen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene zur Kenntnisnahme versandt worden war und zudem den Medien zugesandt wurde.

Die Schlussfolgerungen enthalten auch Empfehlungen beziehungsweise Massnahmen zur Flugsicherheit über der Berner Altstadt:

- Sichtflüge an der Altstadt Bern vorbeiführen
- Restriktive Bewilligungspraxis bei Aussenlandungen mit Helikoptern zur Durchführung von Materialtransporten
- Verbot von Fotoflügen über der Berner Altstadt
- Verbot von Fotoflügen über 5 Minuten

Gemäss ersten Gesprächen mit der Verwaltung schätzt diese, dass die Empfehlungen in Bezug auf die Flugbewegungen damals weitgehend umgesetzt worden waren. Bis heute haben die Flugbewegungen über die Stadt aber wieder deutlich zugenommen, deshalb bitten wir den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele Ausnahmegewilligungen stellten das BAZL beziehungsweise das Bauinspektorat jährlich (seit 2009) für Linien- und weitere Instrumentenflüge, für Sichtflüge und für Foto- und Materialtransporte aus?
2. Wie beurteilt die Stadt die Kompatibilität des Labels UNESCO-Weltkulturerbe und der Flugbewegungen über dem Perimeter? Worauf gründet diese Beurteilung?
3. Ist die Stadt gewillt, den Bericht zu aktualisieren? Dies angesichts der weiteren geplanten deutlichen Zunahme der Flugbewegungen über der Stadt.
4. Wie handhaben andere Städte, die mit Bern verglichen werden können, solche Flugbewegungen über ihr Gebiet?
5. Wie viele Flüge von und nach Bern-Belp werden direkt über die Berner Altstadt geführt?
6. Wie viele Militärflüge werden über die Stadt geführt und wie viele Landungen finden im Stadtperimeter statt?

Bern, 23. Juni 2011

Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher/Monika Hächler, GB), Christine Michel, Rachel Ruch, Lea Bill, Hasim Sancar, Judith Gasser, Cristina Anliker-Mansour, Urs Frieden, Luzius Theiler, Regula Fischer, Rolf Zbinden

Antwort des Gemeinderats

Auch der Gemeinderat ist der Ansicht, dass Flüge über der Altstadt Bern ein Sicherheitsrisiko darstellen und deshalb möglichst restriktiv zu handhaben sind. Aus diesem Grund findet bei 90 % der Transportflüge jeweils eine Rekognoszierung vor Ort statt, um herauszufinden, ob der Transport nicht auf andere Art und Weise erfolgen kann. In der Altstadt findet ausnahmslos eine Rekognoszierung vor Ort statt. Da die Berner Altstadt zum Teil sehr enge Gassen und Treppenhäuser aufweist, ist es häufig unmöglich, einen Transport mittels Alternativen wie zum Beispiel Lastwagen oder Kran durchzuführen. Zudem lässt die Beschaffenheit des Untergrunds die Zufahrt mit sehr schweren Fahrzeugen in manchen Gassen der Altstadt nicht zu.

Zur Durchführung von Helikopterflügen zu gewerbsmässigen Zwecken benötigen die Helikopter-Unternehmen eine Bewilligung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL). Dabei dürfen die Mindestflughöhen nur unterschritten werden, soweit dies unerlässlich ist. Tiefflüge zu Reklame- und Propagandazwecken oder mit vorwiegend sensationellem Charakter sind verboten. Gemäss BAZL ist die Gemeinde vorgängig zu orientieren, wenn die Mindestflughöhe über dicht besiedeltem Wohngebiet unterschritten werden soll. Dauert ein Flug mehr als fünf Minuten, bedarf es einer Zustimmung durch die zuständige Gemeinde. Dies gilt ebenfalls für Flüge unter fünf Minuten Dauer, sofern dasselbe Unternehmen innerhalb von sechs Monaten mehr als einmal über dem gleichen Wohngebiet einen Tiefflug durchführen möchte.

Die Stadt Bern geht sogar weiter als das BAZL, indem mit den entsprechenden Transportflug-Unternehmen vereinbart wurde, dass Transportflüge über der Stadt Bern, ungeachtet der Dauer und Häufigkeit, immer einer Zustimmung bedürfen. Auch bei Fotoflügen geht die Stadt Bern restriktiver vor - alle gemeldeten Fotoflüge bedürfen einer Zustimmung.

Taxiflüge werden in der Altstadt nicht bewilligt, ausserhalb der Altstadt nur in seltenen Ausnahmefällen.

Zu Frage 1:

Für Linienflüge, Instrumentenflüge und Sichtflüge muss das BAZL keine Ausnahmegewilligungen ausstellen. Diese Flüge werden gemäss Verordnung des UVEK vom 4. Mai 1981 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR; SR 748.121.11) durchgeführt. Dasselbe gilt für Fotoflüge, sofern die Sichtflugregeln eingehalten werden. Für Flüge mit Helikoptern zwecks Materialtransports erhält das betreffende Flugbetriebsunternehmen eine Jahresbewilligung des BAZL.

Für die Zustimmung einzelner Flüge über dicht besiedeltes Gebiet ist die jeweilige Standortgemeinde zuständig. Die Stadt Bern nimmt auch die Flüge in die Statistik auf, welche unter 5 Minuten dauern und daher eigentlich keiner Zustimmung der Stadt Bern benötigen. Im Jahr 2009 wurden 14 Fotoflügen zugestimmt, deren 6 befanden sich im Altstadt-Perimeter. Im Jahr 2010 stimmte die Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie (Polizeiinspektorat) 9 Fotoflügen zu, davon 2 im Altstadt-Perimeter. Insgesamt 43 Transportflügen wurden im Jahr 2009 zugestimmt, 15 davon im Altstadt-Perimeter. Im Jahr 2010 wurden 64 Transportflügen zugestimmt, 20 fanden im Altstadt-Perimeter statt. Taxiflüge erhalten keine Bewilligung, höchstens in Ausnahmesituationen und ausserhalb der Altstadt. Das Bauinspektorat bewilligt keine Flüge.

Zu Frage 2:

Auch der Gemeinderat ist der Ansicht, dass über der Altstadt Bern möglichst keine Flugbewegungen stattfinden sollen. Aus diesem Grund wird eine sehr restriktive Praxis verfolgt, was das Erteilen von Flugbewilligungen anbelangt. So wurden beispielsweise im Jahr 2010 lediglich 2 Fotoflüge über dem Altstadt-Perimeter zugestimmt.

Zu Frage 3:

Da die Flüge, die eine Zustimmung der Stadt Bern benötigen, in den letzten Jahren nicht zugelassen haben und auch in Zukunft eine restriktive Praxis verfolgt wird, besteht aus Sicht des Gemeinderats kein Handlungsbedarf. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass Linienflüge nach Möglichkeit nicht über die Stadt geführt werden.

Zu Frage 4:

Die nachfolgende Tabelle zeigt Vergleichszahlen von Helikopterflügen (Sichtflüge) mit anderen Städten, nämlich Zürich, Basel, Luzern, St. Gallen und Thun.

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die Stadt Bern als einzige Stadt die meisten Transportflüge vorgängig rekognosziert. Dabei wird jeweils die Notwendigkeit vor Ort überprüft. Die Zahlen zeigen, dass die Stadt Bern im Vergleich zu anderen Städten nicht mehr Flüge aufweist, sondern sich im Mittel befindet.

Die Stadt Bern weist im Jahr 2009 insgesamt 57 Flüge aus. Im Vergleich dazu kommt die Stadt Zürich auf insgesamt 71 Flüge, Basel auf 80 Flüge, Luzern auf 28, St. Gallen auf 19 (Jahr 2009 und 2010) und Thun ebenfalls auf 19 Flüge.

Die Stadt Bern weist im Jahr 2010 insgesamt 73 Flüge aus, Zürich 115, Basel 37, Luzern 14, St. Gallen 19 (Jahr 2009 und 2010) und Thun 20. Im Jahr 2010 verzeichnet die Stadt Bern bei den Transportflügen mit 64 Flügen eine hohe Anzahl. Es mussten etliche Klimageräte und Liftmotoren ausgetauscht werden. Zudem kam es bei der Grossbaustelle Inselspital zu mehreren Einsätzen. Es sei noch einmal zu erwähnen, dass in der Stadt Bern auch Flüge unter 5 Minuten einer Zustimmung bedürfen, was bei anderen Städten nicht der Fall ist.

Für das Jahr 2011 wird mit zirka 50 Flügen gerechnet, welche von der Stadt Bern einer Zustimmung bedürfen.

Stadt	Jahr	Foto/ Film	Transport	Taxiflug u. Ähnliche	Gebiet	Bemerkungen
Bern 90 % der Transportflüge Rekognoszierung vor Ort	2009 2010	14 (davon 6 Altstadt) 9 (davon 2 Altstadt)	43 (davon 15 Altstadt) 64 (davon 20 Altstadt)	- -	Überflug und Flüge Nähe Bundeshaus vermeiden. Falls doch nötig, Zustimmung einholen beim Bundessicherheitsdienst	Anflugziele Altstadt gemäss Übersichtsplan Altstadt Vermessungsamt der Stadt Bern. → Foto/Film: Zustimmung, wenn Grund bekannt. Private Gründe sind nicht zulässig. → Transportflüge: Zustimmung, wenn keine andere Möglichkeit vorhanden. → Taxiflüge: Generell keine Bewilligung/Altstadt ausnahmslos keine Bewilligung.
Zürich Keine Rekognoszierung vor Ort	2009 2010	19 28	20 39	32 48	Keine Einschränkung bez. Stadtgebiet. Foto/Film keine zeitliche Beschränkung.	→ Foto/Film: Ohne Auflage → Transportflüge: Keine besonderen Auflagen. Bei grösseren Aufträgen abklären, ob mit Kran möglich. → Taxiflüge/Landungen: Stadt stellt einen Platz zur Verfügung für Aussenland. Regeln: Max. 24 Landungen pro Unternehmen/Max. 60 Landungen pro Jahr.
Basel Keine Rekognoszierung vor Ort	2009 2010	60 7	20 30	- -	Nicht immer dieselbe Route wählen, abwechselnd Gebiet überfliegen.	→ Foto/Film: BAZL-Bestimmungen, ausser über Gebieten mit Chemieindustrie. → Transportflüge: Werden ohne Ausnahme genehmigt, Verantwortung liegt beim BAZL. → Taxiflüge/Landungen: Wird generell nicht zugestimmt.
Luzern Keine Rekognoszierung vor Ort	2009 2010	12 4	16 10	- -	Keine Einschränkung	→ Foto/Film: Wenn Grund bekannt ist, dann ja. → Transportflüge: Bewilligungspraxis ist grosszügig (Helikopter bedeutet im Gegenzug zu einem Kran das kleinere Übel). Dauer: Je nach Auftrag verschieden, gibt keine geregelte Beschränkung. → Taxiflüge: Grundsätzlich nein. Bis 5 Minuten Dauer von der Gemeinde aus o.k. gemäss BAZL-Vorschrift. Ansonsten Dauer situativ.
St. Gallen Keine Rekognoszierung vor Ort	2009 + 2010	4	9	2 für Ausstellung 4 Strom- und Gasleitungs-kontrollen	Am Stadtrand Grünfläche auf privatem Gelände, welches für Landungen benutzt werden kann (ohne Zustimmung der Stadt).	→ Foto/Film: Nur wenn länger als 5 Min. Prüfung der Stadt (BAZL - Bewilligung)/über Menschenansammlungen eingeschränkt. → Transportflüge: Zustimmung, wenn Transport nicht mit anderen Mitteln machbar ist. → Taxiflüge: Keine Angaben. Zusätzliche Landemöglichkeit auf Militärareal (Bundesräte und VIP).
Thun Keine Rekognoszierung vor Ort	2009 2010	3 5	16 15	Keine Zustimmung	Keine Einschränkung	→ Foto/Film: Nur wenn länger als 5 Min. Prüfung der Stadt (BAZL - Bewilligung) und über dicht besiedeltem Gebiet. → Transportflüge: Wird zugestimmt, wenn nicht anders machbar. Dauer nach Situation. → Taxiflüge: Keine Angaben. → Flüge, welche weniger als 5 Minuten dauern oder über nicht dicht besiedeltem Gebiet stattfindet, wird keine Bewilligung ausgestellt d.h. Flug von der Gemeinde aus o.k. Dem Gesuchsteller wird der Flug aber handgeschrieben auf dem Gesuch bestätigt (keine Kosten zur Folge).

Zu Frage 5:

Auch der Gemeinderat hat festgestellt, dass die Linienflüge kontinuierlich zunehmen. Abklärungen beim Bund haben ergeben, dass alle Flüge nach Instrumentenflugregeln zum Flughafen Bern-Belp, welche das Instrumentenlandesystem der Piste 14 in Bern (ILS 14) benutzen, die Altstadt von Bern *überfliegen*. Flüge nach Sichtflugregeln überqueren die Stadt nicht. Ausnahme sind die Rettungsflüge der REGA zum Inselspital (ca. 1 000 Landungen pro Jahr).

In den vergangenen zehn Jahren flogen jährlich durchschnittlich 500 Flächenflugzeuge und 1 500 Helikopter den Flughafen Bern-Belp an. Rund zwei Drittel der Anflüge von Flächenflugzeugen dürften nach den Instrumentenregeln und den publizierten Verfahren von skyguide über die Stadt Bern erfolgt sein. Die Stadt Bern hat keinen Einfluss auf die Instrumentenflüge. Bei den Helikoptern war der Anteil der Flüge über die Stadt Bern wesentlich geringer, weil diese den Flughafen Bern-Belp meistens nach den Sichtflugregeln frequentieren.

Zu Frage 6:

In der Zeit vom 1. Juli bis 15. August 2011 verzeichnete das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport mit zwölf Landungen bei der Kaserne Bern einen überdurchschnittlich hohen Wert. Die Kaserne Bern wird normalerweise weniger oft angefliegen. Die Stadt Bern hat keine Kompetenzen bezüglich Militärflüge.

Bern, 19. Oktober 2011

Der Gemeinderat