



Stadt Bern
Ratssekretariat
des Stadtrats

**Bericht zur Tagung der
Agglomerationskommission
vom 2. November 2012
(Kurzfassung)**

**Agglomerationskommission
des Stadtrats (AKO)**

Jacqueline Gafner Wasem, Präsidentin
Patrizia Mordini, Vizepräsidentin

Manfred Blaser
Monika Hächler
Claudio Fischer
Daniel Imthurn
Peter Künzler
Kurt Rügsegger
Nicola von Greyerz

Ladina Kirchen, Kommissionssekretärin
Annemarie Masswadeh, Protokollführerin

Ratssekretariat des Stadtrats
Morellhaus
Postgasse 14
Postfach
3000 Bern 8

T 031 321 79 20
F 031 321 79 22
E ratssekretariat@bern.ch
www.bern.ch

Bern, 23. Januar 2013

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales ÖV-Angebotskonzept	6
3	Wunschtraum und Wirklichkeit: Die Geschichte des ‚Mösli‘	9
4	Podiumsdiskussion: Hauptstadtflughafen Bern-Belp.....	13
5	Workshops.....	27
5.1	Workshop I: Organisation und Funktionsweise der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RK): Organe und Zuständigkeiten, welche Aufgaben erfüllen die RK und die Teilkonferenzen, parlamentarische Mitwirkungsmöglichkeiten?	27
5.2	Workshop II: Regionalkonferenz Bern-Mittelland und Teilkonferenzen: ÖV-Angebot an der Schnittstelle zwischen RK-Amt für öffentlichen Verkehr – Gemeinde: Zuständigkeiten/ Bewilligungsverfahren/ Finanzierung	28
5.3	Workshop III: Hauptstadtflughafen Bern Belp: Standort- oder Störfaktor?.....	31
6	Würdigung durch die Teilnehmenden	34
7	Fazit und Ausblick der Agglomerationskommission	36

1 Einleitung

Die diesjährige Tagung zur Agglomerationspolitik der Agglomerationskommission des Stadtrats von Bern fand am 2. November 2012 im Gemeindesaal Schlossgut in Münsingen statt, nachdem die Kommission im letzten Jahr zu ihrem Anlass in die Stadt Bern eingeladen hatte. Zum ersten Mal wurden zu der Tagung auch die an die Stadt Bern angrenzenden Gemeinden ohne Parlament eingeladen. Die Vertreterinnen und Vertreter der Parlamente aus den Regionsgemeinden setzten sich wie immer mit den unterschiedlichen Formen der regionalen Zusammenarbeit und den Möglichkeiten der parlamentarischen Mitwirkung im Rahmen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland auseinander. Die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bildete ein weiteres Schwerpunktthema und die Tagungsteilnehmenden wurden aus erster Hand über das Regionale ÖV-Angebot informiert und über die bestehenden Schnittstellen zwischen der Regionalkonferenz, dem Amt für öffentlichen Verkehr und den Gemeinden orientiert. Ein weiteres Schwerpunktthema bildete die Lufterschliessung der Region Bern und die damit verbundene Diskussion über die Notwendigkeit eines regionalen Hauptstadtflughafens.

Rund 50 Personen nahmen am Anlass teil. Anwesend waren:

- Mehr als 25 Parlamentsvertreterinnen und -vertreter aus den Gemeinden Köniz, Münsingen, Muri-Gümligen, Ostermundigen, Worb und Zollikofen
- Gemeindemitglieder von Wohlen und Kirchlindach als Vertreter der an die Stadt angrenzenden Gemeinden ohne Parlament
- Mitglieder der stadträtlichen Agglomerationskommission
- Mitglieder des Stadtrats Bern
- Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr, als Vertreter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Experten zum Thema Aviatik/Flughafen

Ursula Schneider, Parlamentspräsidentin von Münsingen, eröffnete die Tagung und begrüßte für die Gastgebergemeinde die Teilnehmenden. Nachdem sie in ihrer Eröffnungsrede vorerst einen Abstecher in die Geschichte des Schlossguts gemacht hatte, skizzierte sie in einem kurzen Abriss die Vorzüge von Münsingen, welche ab dem 1. Januar 2013 mit der Nachbargemeinde Trimstein fusioniert und damit auf einen Schlag rund 500 Einwohner und 360 ha mehr Land haben wird.

Anschliessend richtete Jacqueline Gafner Wasem als Präsidentin der stadträtlichen Agglomerationskommission einige Begrüßungsworte an die Tagungsteilnehmenden und skizzierte den Ablauf der Veranstaltung.

Das Vormittagsprogramm umfasste zwei Referate und eine Podiumsdiskussion:

- Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland stellte das Regionale ÖV-Angebotskonzept vor und zeigte in seinem Referat die Prioritäten und Ziele, aber auch die Stärken und Schwächen des Konzepts auf.
- Rolf Ellwanger, Aviatik-Redakteur und Autor, zeigte, ausgehend von sieben von ihm aufgestellten Thesen, die Wirklichkeit und die Wünsche rund um den Flughafen Bern-Belp auf und führte die Teilnehmenden in einer geschichtlichen Tour d'Horizon durch die Höhen und Tiefen des Mösli.
- In der Podiumsdiskussion diskutierten Aymo Brunetti, Direktor des CRED, Uni Bern, Mathias Häberli, CEO Alpar AG, Direktor und Flughafenleiter, Jonas Hirschi, Geschäftsführer Vereinigung gegen Fluglärm (VgF), Stephan Lack, Präsident FDP Liberale Muri-Gümligen und Tomislav Lang, CEO Skywork Airlines AG, unter der Moderation von Rudolf Burger, Gemeindepräsident von Bolligen und Redaktor bei der Zeitung ‚Der Bund‘, über die Vor- und Nachteile des Hauptstadtflughafen Bern-Belp und versuchten zu analysieren, ob das Mösli für die Region eher einen Standort- oder einen Störfaktor bildet.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der Tagung in knapper Form dargestellt. Zusätzlich finden sich im Anhang die Eröffnungsrede von Ursula Schneider sowie die Power-Point-Präsentationen und Skriptvorlagen der externen Referenten. Ihnen und sämtlichen Teilnehmenden dankt die Agglomerationskommission ganz herzlich für ihr Interesse und für ihre Mitarbeit.

2 Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales ÖV-Angebotskonzept

Referat von Laurent Reusser, Fachbereichsleiter Verkehr, RK (PPP siehe Anhang 2)

Das regionale ÖV-Angebotskonzept wird von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RK) im Auftrag des Kantons erstellt. Es zeigt in einem vierjährigen Rhythmus auf, was wir gerne realisieren möchten. Die Erfolgskontrolle erfolgt ebenfalls durch die RK, wir zeigen zuhanden des Kantons auf, wie sich die ÖV-Linien von der Nachfrage und von den Kosten her entwickelt haben, wir bilden die Stärken und Schwächen des Systems ab und zeigen auf, wo wir Handlungsbedarf sehen. Die gesetzlichen Grundlagen für das Angebotskonzept finden sich im Gesetz über den öffentlichen Verkehr und in der entsprechenden Verordnung. Das Gesetz existiert seit 1993, und seither wurden vier Angebotskonzepte erstellt. Verglichen mit dem ÖV-Angebot der Region vor 20 Jahren sind wir heute auf einem ganz anderen Stand.

Es findet eine periodische Überprüfung des ÖV-Angebots statt, wobei die gesetzlichen Anforderungen in der Verordnung festgehalten sind. Dort findet man Zielwerte bezüglich der Nachfrage und dem Kostendeckungsgrad einer Linie, also der Kosten, die durch Billetteinnahmen gedeckt sind. Wenn die Minimalanforderungen nicht erreicht werden, müssen wir das Angebot überprüfen und allenfalls Massnahmen ergreifen, um bessere Werte zu erzielen.

Auch die ÖV-Strategie wird laufend überprüft, insbesondere mittel- und langfristig: Wie ist die räumliche Entwicklung, wo werden sich die Leute ansiedeln? Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist vorgesehen, gewisse Gebiete zu stärken, insbesondere die Zentren und die Kernagglomerationen. In den ländliche Regionen versucht man eher, die Bevölkerung zu halten und eine Entleerung zu verhindern. Das betrifft etwa Gebiete in Richtung Emmental, Kiesental oder Schwarzenburgerland. Wenn wir in einem bestimmten Korridor ein Problem oder eine bestimmte Entwicklung sehen, machen wir eine sogenannte Korridorstudie und schauen in Zusammenarbeit mit Kanton, Region, Transportunternehmungen und Gemeinden, welche Massnahmen zu ergreifen sind. Ein Korridor wäre etwa Grosshöchstetten-Konolfingen, oder auch Belp-Gürbetal, wo wir im Raum Rubigen-Belp-Kehrsatz grössere Verkehrsprobleme haben. Dort werden wir Lösungen suchen, um den Verkehr bewältigen zu können, auch mit Massnahmen im öffentlichen und im Langsamverkehr.

Konkret auf den ÖV bezogen machen wir Grundlagenberichte, zum Beispiel zur Frage, wo man in der Agglomeration Bern Tangentiallinien ausbauen könnte, damit man nicht den gesamten Verkehr über den Knoten Bern führen muss. Kürzlich wurden z.B. der Knoten Ostermundigen und die vorgesehenen Massnahmen vorgestellt, damit man vom Aaretal kommend auf den Bus und in hoffentlich baldiger Zukunft auf das Tram umsteigen kann, wenn man im Osten von Bern arbeitet. Wir haben auch ein Konzept erarbeitet zur Frage, wo wir Handlungsbedarf sehen betreffend Ausbau des Abendangebots. Es gibt in der Region viele Gemeinden, in denen am Abend um 20 Uhr Feierabend ist mit dem ÖV.

Das Regionale Angebots-Konzept wird dem Kanton nicht direkt zur Genehmigung unterbreitet, sondern zuerst werden die Angebotskonzepte aus allen Regionen gesammelt, und daraus erarbeitet der Kanton dann ein kantonales Angebotskonzept, in welchem er die Regionen gegeneinander abwägen muss. Obwohl die Vorgaben des Kantons eigentlich klar sind, sind die Rückmeldungen aus den verschiedenen Regionen recht heterogen. Das muss konsolidiert und priorisiert und zu einem kantonalen Angebotskonzept verdichtet werden. Am Schluss beschliesst der Grosse Rat über das vorgelegte Angebotskonzept.

Unsere Arbeit basiert auf übergeordneten Planungsgrundlagen. Der Bund hält in seinem Sachplan Verkehr fest, wo auf der Schiene man die Infrastruktur ausbauen möchte. Das heisst nicht, dass es auch so kommt, sondern es ist erst einmal eine Festschreibung, auch eine Raumsicherung. Die Nordeinfahrt in den Bahnhof Bern, zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern, steht nicht im Vordergrund, aber sie ist trotzdem im Sachplan festgehalten, ebenso die Entflechtung Holligen, um die S-Bahnen besser aneinander vorbeibringen zu können. Das kostet um die 200 Mio. Franken. – Sobald wir in der Schieneninfrastruktur etwas ausbauen müssen, geht es um grosse Beträge. Beim Kanton existiert das Agglomerationsprogramm Region in erster Generation, bei dem noch der Kanton die Federführung hatte. Der Kanton wird das RGSK beim Bund, der die wesentliche Infrastruktur für die Bewältigung des Verkehrs in der Agglomeration mitfinanziert, als Agglomerationsprogramm zweiter Generation eingeben. Von den Agglomerationen werden insgesamt 20 Mia. Franken gefordert, aber nur eine Bruchteil dieser Summe steht auch zur Verfügung. Es gibt also ein hartes Ringen und Kämpfen um dieses Geld. Darum ist es wichtig, Projekte wie das Tram Region Bern bis zur Baureife voranzutreiben, so dass man bereit ist für die Realisierung, wenn der Bund wieder Geld spricht. Andernfalls fällt man aus dem Programm und muss sich vier Jahre lang hinten anstellen, und nachher steht nicht zwingend mehr Geld zur Verfügung.

Die Entwicklung des ÖV-Angebots in der Region lässt sich an den so genannten ÖV-Punkten messen. Das ist ein System, nach dem der Kanton den Gemeinden die Kosten des Angebots und der Investitionen auf Grund des Angebots verrechnet. In den vergangenen 15 Jahren ist das Angebot in der Region um einen Drittel gewachsen, in der Agglomeration mehr als im Zentrum, wo wir bereits ein sehr dichtes Angebot hatten. Verglichen mit dem Gesamtkanton sind wir ungefähr im Schnitt. Die Region Emmental schwingt oben aus, aber dort hat man auf recht tiefem Niveau ausgebaut. Wenn dort das Bahnangebot auf einen Halbstundentakt ausgebaut wird, schlägt das natürlich stark durch. Aber in absoluten Zahlen geht natürlich der grösste Teil der Gelder in die Region Bern. In den vergangenen vier Jahren hat die Nachfrage um zehn Prozent zugenommen. Die Regel besagt, dass man kurzfristig mit einer Nachfragesteigerung von 30% rechnen kann, wenn man ein Angebot auf einer Linie verdoppelt. Bei einem wirklich guten Angebot ist die Zahl höher. Dies war bei vielen Angeboten, die wir in den vergangenen Jahren gemacht haben, der Fall. Unsere Zahlen bezüglich Steigerung der ÖV-Nachfrage beziehen sich auf die Einsteiger. Würde man die Personenkilometer anschauen, sähe es natürlich anders aus, weil die Distanzen, die im Tram- und Busnetz der Stadt gefahren werden, kleiner sind als etwa bei der normalspurigen S-Bahn.

Die Aufgabe des Kantons ist es, für jede Linie zu schauen, ob die Zielvorgaben bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad wie auch die Minimalanforderung erfüllt sind. Im Angebotsbeschluss und im Konzept gibt es verschiedene Angebotsstufen, je nach Anzahl gefahrener Kurse pro Tag. Der Grosse Rat beschliesst die Angebotsstufe etc. für gewisse Linien. Werden bei einer Linie die Vorgaben nicht erreicht, schlägt der Kanton allenfalls vor, das Angebot zurückzustufen, und das muss dann vom Grossen Rat beschlossen werden. Kleinere Angebotsanpassungen wie zusätzliche Verdichtungen zu Hauptverkehrszeiten oder Abbau zu Randzeiten, wie er jetzt auch zur Diskussion steht, werden nicht vom Grossen Rat beschlossen, sondern direkt von der BVE. Bei der Linie Bümpliz Nord-Riedbach zum Beispiel sind wir bestimmt noch nicht auf Kurs. Da müssen wir Massnahmen vorschlagen, damit wir das Angebot weiter betreiben können. Sonst sagt der Kanton, man müsse vom Halbstunden- wieder zurück Stundentakt. Aber Stundentakt in der Agglomera-

tion ist sehr unattraktiv. So kann sich eine Abwärtsspirale ergeben, und das ist nicht das, was wir wollen. Wir kämpfen natürlich bei jedem Angebot dafür, dass wir es halten können. Wir haben eine regionale Auswertung des Mikrozensus gemacht und gesehen, wie beliebt der ÖV in der Region ist. An manchen Orten sind die ÖV-Anteile 20% höher als im gesamtschweizerischen oder im bernischen Schnitt, der ÖV spielt also in der Region Bern-Mittelland eine wichtige Rolle. Man erschliesst mit ihm fast 90% der Einwohner. Die Streugebiete befriedigend zu erschliessen ist schwierig. Für drei Viertel der Einwohner haben wir ein Angebot bis nach Mitternacht. Takt ist ein wesentlicher Punkt, auch für den Zusammenhalt der Region Bern, mit ihren 96 Gemeinden und 990'000 Einwohnern. Wahrgenommen wird vor allem die Agglomeration Bern, aber es ist uns für den Zusammenhalt auch ein wichtiges Anliegen, dass die ländlichen Gebiete adäquat erschlossen sind.

Zu den Zielen und Strategien, gestützt auf das RGSK: Die S-Bahn ist ganz klar das Rückgrat, darauf baut das ganze System des ÖV auf. Wir möchten Viertelstundentakt auf den Haupt- und Halbstundentakt auf allen Linien, wir wollen die regionalen Buslinien nach Möglichkeit gut oder besser an die S-Bahnen anbinden, – beispielsweise aus dem Raum Riggisberg in Köniz oder Wabern, so dass man dort auf die Feinverteiler umsteigen kann. Wir wollen die Umsteigeknoten verbessern – Stichwort Ostermundigen – und die ÖV-Knotenpunkte und die Entwicklungsschwerpunkte der Arbeitsplatzkonzentrationen aufeinander abstimmen. Unsere Strategie ist es, regionale Buslinien z.B. bei den Entwicklungsschwerpunkten direkt anbinden zu können, so dass man je nachdem mit dem Tram oder mit einem Bus weiterfahren kann, und auch die Korridore untereinander zu verbinden, so dass man nicht über den Bahnhof fahren muss. Der Ausbau der Infrastruktur Bahn brauchen wir, damit wir das Angebot weiter ausbauen können. Bis 2030 rechnen wir, obwohl wir von einem moderaten Bevölkerungswachstum ausgehen, mit 60% mehr ÖV. Alle finden, das sei wahnsinnig viel, das könne nicht stimmen, aber die Vergangenheit hat uns immer eingeholt, ich erinnere an die Zahlen zum RBS-Bahnhof Bern. Noch kurz zur Bevölkerungsentwicklung: Wir sind natürlich bemüht, das Angebot dort bereitzustellen und entsprechend anzupassen, wo die Leute wohnen und arbeiten. Die Strecken, die jeden Tag zurückgelegt werden, werden länger. Im Moment sind es in der Region im Schnitt 37 km, dafür braucht man ungefähr eineinhalb Stunden. Wir kommen also nicht sehr schnell vorwärts, dessen muss man sich auch bewusst sein.

Im kantonalen Angebotskonzept gibt es viele schöne Worte zu Zielen und Strategien, aber der Tenor ist, dass sich die Rahmenbedingungen für die Angebots- und Abgeltungsentwicklung tendenziell verschlechtern werden, dass die Mittel der öffentlichen Hand einem erhöhten Spardruck ausgesetzt sein werden und dass eine weitere Ausdehnung des Angebots nicht möglich ist. Der Satz „Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt“ kommt im kantonalen Angebotskonzept 58 Mal vor. Konkret heisst dies: An und für sich findet das Amt für öffentlichen Verkehr richtig, was wir machen möchten – das gilt jetzt für den ganzen Kanton, nicht nur für unsere Region –, aber der Kanton hat kein Geld für das, was er eigentlich realisieren sollte und möchte.

3 Wunschtraum und Wirklichkeit: Die Geschichte des ‚Mösli‘

Referat von Rolf Ellwanger, Aviatik-Redakteur und Autor (Skript siehe Anhang 3)

In Ergänzung zum Referat meines Vorredners geht es jetzt noch um die Aviatik, wir gehen also in eine dritte Dimension. Konkret möchte ich ein paar Bemerkungen machen zum Flughafen Bern-Belp, zur Wirklichkeit und zu den Wünschen. Zur Einleitung habe ich sieben Thesen vorbereitet, die Sie auf meinem Skript finden.

Die Geschichte des Bundesstadtflughafens war nicht immer positiv, es gab verschiedene Auf und Abs in der 83-jährigen Geschichte. Etliche Male wollte man den Flugplatz – aufgrund politischer, wirtschaftlicher, topografischer oder umweltbezogener Überlegungen – vom heutigen Standort verlegen, ins Gebiet Grosses Moos zum Beispiel oder ins Gebiet Utzenstorf. In meinem Buch „Die Geschichte des Mösli“ habe ich mindestens neun Projekte aufgelistet. Man war also in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg sehr kreativ, um den Flugplatz an einen anderen Standort zu verlegen. Alle diese Neubauprojekte scheiterten aber am Widerstand der jeweils davon betroffenen Bevölkerung. Beim Projekt Utzenstorf hat der Architekt sehr kreativ sieben oder acht Pisten ineinander verwoben. Man hatte sich gedacht, man werde je nach Wind und Wetter eine andere Piste benützen. Ein anderes Projekt war in Bremgarten/Kirchlindach, mit einer zwei Kilometer lange Piste.

Ein Flugplatz im Grossen Moos hätte vielleicht die Chance für einen Neuanfang geboten. Andererseits waren die Verantwortlichen in Bern-Belp durch diese Nicht-Verlegung gezwungen, am jetzigen Standort alles Mögliche für einen möglichst günstigen und umweltverträglichen Flugbetrieb vorzukehren. Eine weitere Tatsache ist, dass immer mehr Leute immer näher an den Flughafenperimeter ziehen. Das ist nicht nur in Basel, Bern oder Genf so, sondern auch in Zürich-Kloten, wie Bilder aus den 60er- und 70er-Jahren zeigen. Damals war der Flughafen noch auf der grünen Wiese. Vor 70 Jahren war es ein Waffenplatz mit Moorgebiet, dann hat man den Flugplatz gebaut und in der Folge sind die Anwohnergemeinden immer mehr in Richtung Flugplatz expandiert.

Ich komme auf ein paar Flughafenprojekte zu sprechen, die es in Bern gab. Das erste Berner Fluggelände war auf dem Beundenfeld auf der Allmend, von 1910 bis 1928. Heute heissen noch ein paar Strassen im Nordquartier nach den damaligen Flugpionieren. 1918 bis 1922 gab es ein weiteres Flugfeld in Oberlindach, das vor allem militärfliegerisch genutzt wurde. Die beiden Flugfelder konnten den Anforderungen aber mit der Zeit nicht mehr genügen. Darauf hat die Obrigkeit eine Flughafenkommission ins Leben gerufen und man hat Verhandlungen begonnen. 1926 hat man sich mit Belp geeinigt und den Flugplatz dann auf den heutigen Standort verlegt. Bis in die 80er-Jahre des letzten Jahrhunderts gab es in Bern auch noch eine Ballonhalle, in der man Ballone der Armee deponiert und gestartet hat. 1928 war die Gründung der Alpar Flugplatzgenossenschaft und 1929 die Gründung der Alpar, Schweizerische Luftverkehrs AG. 1929 wurde der Flughafen im Belpmoos eröffnet und gleichzeitig wurde auch der Berner Aero-Club aus der Taufe gehoben, als Basis für den Fliegernachwuchs, militärisch und zivil.

An der Flugplatz-Anfangsfinanzierung beteiligten sich verschiedene Institutionen und Körperschaften: Der Kanton Bern, die Einwohnergemeinde Bern, die Burgergemeinde Bern, die Einwohnergemeinden Biel, Belp, Bolligen, Burgdorf, Interlaken, Köniz, Langenthal, Muri und Thun. Dazu kamen Gewerbe- und Industriefirmen sowie Privatpersonen. 1937 wurde in Bern-Belp mit zwei Mitarbeitern eine erste militärische Dienststelle eröffnet – heute die „Bundesbasis“, wo Bundesräte und hohe Militärs ihre Flugbedürfnisse erfüllen können. Während des zweiten Weltkriegs waren WK- und Trai-

ningskurse und Militärpiloten dort stationiert, der Flugbetrieb ruhte während dieser Zeit auf dem Flugplatz Bern.

1947 kam es zu einer ersten Gemeindeabstimmung für ein Ausbauprojekt in Bern-Belp, das abgelehnt wurde. Später hat man trotzdem einiges ausgebaut, es gab zum Beispiel einen ersten Kontrollturm und eine Hartbelagpiste. Diese war anfänglich 1100m lang und schon damals 30m breit, so breit wie heute, später wurde sie auf 1310m verlängert. 1958 wurde der Verein „Pro Flugplatz Bern“ gegründet, der Studien über mögliche Flugplatzstandorte forcierte. Die Spuren dieses Vereins verlieren sich mit der Zeit. 1967 ist der „Flugtechnische Verein Bern“ mutiert zur Segelfluggruppe Bern. Wir haben heute in Bern über 20 Segelflugzeuge, Motorsegler und Schleppflugzeuge und 150 Pilotinnen und Piloten. Viele Militär- und Zivilpiloten haben ihre Berufskarriere mit Segelfliegen begonnen. Darum ist es wichtig und schön, die Segelflieger weiterhin als Flughafenpartner begrüßen zu dürfen.

1972 verzichteten Stadt und Kanton Bern definitiv auf einen Flughafen-Neubau an einem anderen Ort im Grossraum Bern und starteten das „Projekt 80“ zum Ausbau der bestehenden Flughafenanlagen Bern-Belp. 1980 war auch die private englische Fluggesellschaft DanAir auf dem Platz. Sie beförderte in den folgenden 21 Jahren mehr als eine halbe Million Fluggäste von und nach Bern. 1975, in einer Zeit, da der Bundesstadt-Flugplatz Bern-Belp von vielen in Frage gestellt wurde, wurde als Supportorganisation der Verein „pro belpmoos“ gegründet. Anfänglich hatte er 2000 Mitglieder, heute sind es noch gegen 1000. 1977 wurde die Rega-Basis Bern-Belp eröffnet. Sie ist eine 24-Stunden-Basis und rettet Jahr für Jahr viele Hunderte von Verletzten oder Verunfallten durch Hilfe aus der Luft.

1980 kam die Crossair nach Bern. Drei Jahre später wurde die Linie Bern-Lugano eröffnet, und über 20 Jahre ist die Crossair erfolgreich unter anderem diese Strecke geflogen. Inzwischen wurde sie gestrichen.

1983 wurde das Ausbauprojekt „Projekt 80“ an der Urne abgelehnt. Es gab also schon damals viele kritische Bürger, die den Flugverkehr nicht vor ihrer Türe wollten. 1985 hat sich die Berner Wirtschaft aufgerafft und die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL) gegründet. Diese Organisation setzte sich zum Ziel, Mittel zur Erhöhung des Aktienkapitals der Alpar zu beschaffen und so einen rein privatwirtschaftlichen Betrieb des Flughafens zu ermöglichen, also ohne Unterstützung durch den Staat oder andere Subventionsgeber. 1986 hat der Staat die Flughafenkonzession für weitere 30 Jahre erneuert. Diese Konzession verleiht der Alpar das Recht und die Pflicht, einen öffentlichen Flughafen zu betreiben. In der gleichen Zeit sind auch verschiedene wichtige und einschneidende Umwelt- und Lärmvorschriften in Kraft getreten.

1987 hat die Flugplatzgesellschaft Alpar erstmals lärmabhängige Landetaxen erhoben, und es wurde ein Instrumentenlandesystem (ILS) installiert. Man hat den Anflugwinkel auf vier statt wie üblich drei Grad festgelegt. Die Flieger fliegen höher an und machen einen steileren Sinkflug, eine Massnahme, um den Lärm zu minimieren. In Lugano-Agno beträgt der Winkel sogar 6.5 Grad. 1992 hat die Belper Bevölkerung der Umzonung des Flughafengeländes von der Landwirtschaftszone in eine Flugplatzzone zugestimmt. Im gleichen Jahr ist die erste Ausgabe des neuen Flughafenmagazins erschienen. Das Echo war und ist viel versprechend. Das Magazin wird gemeinsam finanziert vom Berner Aero-Club, vom Verein pro belpmoos und von der IGBL.

1993 ist die Air Engiadina nach Bern gekommen. Als Nischen-Carrier hat sie Flugstrecken bedient, welche von den „grossen“ Anbietern nicht rentabel betrieben wurden. Sie hat als erste Fluggesellschaft die Dornier Do 328 mit 31 Passagierplätzen eingesetzt. Die Dornier

war damals das beste und modernste Mittelstreckenflugzeug, mit über 600 km/h Reisegeschwindigkeit.

1997 hat der Kanton Bern das erste Kantonale Leitbild Luftverkehr herausgegeben, das erste dieser Art schweizweit, eine Plattform mit verwaltungsanweisendem Charakter. Darin befürwortet der Kanton Bern Fluglinien zu den europäischen Zentren, wenn diese mit der Bahn nicht vergleichsweise attraktiv erschlossen werden können. Die Regionen, Gemeinden und Interessenverbände wurden bei der Erarbeitung einbezogen.

Der neue, 22 Meter hohe Tower von Skyguide, der Flugüberwachungsgesellschaft, die den Flugverkehr in Bern managt, wurde 1998 in Betrieb genommen. Im gleichen Jahr wurde der erste Masterplan der Alpar für die nächsten Ausbauphasen vorgestellt.

2000 war der bisherige absolute Rekord zu verzeichnen, mit 240'275 Flugpassagieren. Im Mai 2003 wurde der neue Passagierterminal eröffnet, ausgelegt auf ein Maximum von 350'000 Passagieren. Im November desselben Jahres haben die Bernerinnen und Berner in einer kantonalen Abstimmung mit 64 Prozent Ja-Stimmen einen Infrastrukturbeitrag von 3 Mio. Franken an die Pistenverlängerung gesprochen. Diese Verlängerung wurde nötig infolge neuer europäischer Vorschriften. Man hatte schon früher einmal 200 Meter angesetzt, und heute ist die Piste total 1730 Meter lang und, wie schon gesagt, 30 Meter breit. Dazu kommt noch ein Streifen für Kleinaviatik, Segelflieger usw. und für Helikopter, mit 800 Metern Länge.

2008 wurde der Masterplan 2009 – 2020 ausgearbeitet und vorgestellt. 2009 hat BernMobil einen dreijährigen Versuchsbetrieb mit dem neuen Airportbus zwischen Bern-Bahnhof und dem Flughafen in Betrieb genommen, mit einer Fahrzeit von 22 Minuten. Aus meiner Sicht ist es sehr schade, wurde dieses Experiment eingestellt, es fahren viele Busse im Kanton noch leerer herum.

Im 2011 sind die beiden Financiers Martin Ebner, Freienbach, und Daniel Borer, Biel, zum Flugplatz gestossen, sie hatten das Investitionspotenzial der Aviatik entdeckt. Martin Ebner ist Besitzer der Helvetic Airlines und er hat in den Sommermonaten einen 100-plätzig Fokker 100 Jet für Charterflüge in Bern-Belp stationiert. Daniel Borer ist Besitzer der SkyWork Airlines und des Reisebüros Aaretal, beide Firmen werden ausgebaut.

Im Frühjahr 2012 wurde der Non-Schengen-Terminal eröffnet. An diese Kosten hat der Kanton Bern 3.15 Mio. Franken bezahlt, weil dies eine hoheitliche Aufgabe ist. Im Sommer 2012 kam die vierte Ausbaustufe. Sie beinhaltet u.a. die Trennung von Leichtaviatik/Unterhaltsbetrieben und Linien-/Charterflügen. Es gab noch nie so viele Flugverbindungen von und nach Bern-Belp wie heute, insgesamt 34 Direktdestinationen, dazu unzählige Umsteigeverbindungen.

Es gibt einerseits Tops, das können Sie in meinen Unterlagen auf Seite 8 nachlesen. Es gibt aber auch einige Flops, das möchte ich nicht verschweigen. Bern hat zahlreiche Airlines kommen und gehen gesehen, dazu muss sich der Flugplatz immer wieder erklären und er muss auch hämische Pressekommentare entgegennehmen. Ich habe die Namen der nicht mehr vorhandenen Fluggesellschaften aufgelistet, es sind über 20. Manche von ihnen existieren gar nicht mehr, das geht von DanAir über Air Alps, Crossair, Eurodirect und Swissair bis Spantax und Darwin. Ein Problem sind die immer weiter steigenden Auflagen, die die Fliegerei zu bewältigen hat. Es sind vor allem Sicherheits- und Überwachungsauflagen, und sie sind vor allem europäisch bedingt. Das sind Kostentreiber und sie verteuern für Sie als Passagiere die Flugtarife. Es besteht nicht nur in Bern die Gefahr, dass die Kleinaviatik von den Landesflughäfen verdrängt wird. Man will die Grossfliegerei, mit dem Linien- und Charterverkehr, forcieren. Vielleicht richtigerweise, aber wir müssen uns seitens der Kleinaviatik für die Aus- und Weiterbildung wehren.

Die Luftfahrt ist weltweit eine kontinuierliche Wachstumsbranche. Die NZZ hat kürzlich rapportiert, dass allein in Indien 500 neue Flughäfen gebaut werden. Ich möchte dies natürlich nicht auf unsere Verhältnisse übertragen, aber es zeigt doch, dass die Luftfahrt noch sehr viel Potenzial hat. Allerdings gilt in Bern: „Use it or loose it – nütze oder verliere es“. Prof. Dr. Franz Kellerhals, der frühere VR-Präsident der Alpar, hat beim 70-Jahr-Airport-Jubiläum vor zahlreichen VIP-Gästen im Flughafenhangar festgestellt: „Das Steh-auf-Männchen oder -Frauchen Alpar AG weiss, was Schiefelage bedeutet, es weiss aber ebenso sehr, wie man sich wieder aufrichtet und freut sich darüber, heute bolzengerade vor Ihnen zu stehen“.

4 Podiumsdiskussion: Hauptstadtflughafen Bern-Belp

Teilnehmer: Aymo Brunetti, Direktor des CRED, Universität Bern
Mathias Häberli, CEO Alpar AG, Direktor und Flughafenleiter
Jonas Hirschi, Geschäftsführer Verein gegen Fluglärm (VgF)
Stephan Lack, Präsident FDP Liberale Muri-Gümligen
Tomislav Lang, CEO Skywork Airlines AG

Moderation: Rudolf Burger, Gemeindepräsident von Bolligen, Redaktor bei der Zeitung ‚Der Bund‘

Rudolf Burger: Ich möchte mit einer Frage beginnen und sie reihum von den Teilnehmern des Podiumsgesprächs beantworten lassen: Wie wichtig ist der Flughafen eigentlich für den Wirtschaftsstandort Bern?

Stephan Lack: Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern wird von den Freisinnigen Muri-Gümligen grundsätzlich nicht in Frage gestellt, es gibt bestimmt eine gewisse positive Komponente, auch für den Tourismus. Insgesamt für die Schweiz ist er etwas weniger relevant, wir haben bereits drei grosse Flughäfen, und diese decken die Schweiz gut ab. Und zur Schweiz gehört bekanntlich auch der Grossraum Bern.

Mathias Häberli: Angebot und Nachfrage werden in Zukunft zeigen, ob wir eine Berechtigung haben auf dem Flughafen. Wir als Betreiberin bieten heute rund 100 Vollzeitstellen an, das entspricht 150 Personen, und auf dem ganzen Flughafen arbeiten 500 Personen. Es muss mir also niemand sagen, dass wir keine volkswirtschaftliche Bedeutung haben am Standort Bern.

Jonas Hirschi: Das ist so, aber für Bern und die ganze Region gelten natürlich nicht nur wirtschaftliche Standortfaktoren. Ein wichtiger Faktor für unsere Region sind auch die Naherholungsgebiete und eine hohe Wohn- und Lebensqualität. Sie sind für viele Private ausschlaggebend dafür, sich hier anzusiedeln.

Rudolf Burger: Ich kenne den Verein gegen Fluglärm (VGF) nicht. Wie viele Mitglieder hat der Verein?

Jonas Hirschi: Um die 400 bis 500.

Rudolf Burger: Und Sie machen die Geschäftsführung ehrenamtlich?

Jonas Hirschi: Ich erhalte ein kleines Gehalt, arbeite aber nicht vollamtlich, der restliche Vorstand und der Präsident arbeiten alle ehrenamtlich.

Tomislav Lang: Ich möchte mich zuallererst dafür bedanken, dass ich heute hier dabei sein darf. Und ich möchte Ihnen einen Gruss von allen Mitarbeitenden ausrichten, wir sind seit gestern Company of the Year, das ist ein Titel, den wir bei der British-Swiss Chamber of Commerce gewonnen haben. Ich denke, der Flughafen und die Airline sind sehr wichtig. Wir konnten es in der Zeitung lesen, wir brauchen wieder eine Mia. Franken Steueraus-

gleich im Kanton Bern, weil wir volkswirtschaftlich nicht nachkommen. Es gibt keine Hauptstadt und keinen Hauptstadtflughafen ohne eine Fluggesellschaft, die dort angesiedelt ist und die ein vernünftiges Streckennetz anbieten kann. Wir beschäftigen aktuell 200 Personen, in ganz Europa und darüber hinaus sind es über 400 bis 500 Menschen, die direkt mit Skywork Airlines verbunden sind und die mit uns arbeiten. Wir machen einen jährlichen Umsatz von knapp 40 Mio. Franken. Ich denke, Herr Rickenbacher und unsere anderen Partner profitieren davon, dass wir diesen Umsatz machen. Ohne uns wird es wohl schwieriger, weiter zu wachsen; Wachstum ist nun einmal wichtig in der heutigen Zeit, und ohne Flughafen gibt es kein Wachstum.

Rudolf Burger: Herr Brunetti, ich habe versucht, mir den Namen des Instituts der Uni Bern zu merken, das Sie leiten. Was genau heisst CRED?

Aymo Brunetti: „Center for Regional and Economic Development“. Das Institut wurde erst kürzlich gegründet. Sein Ziel ist, Fragen der regionalen Wirtschaftsentwicklung nicht nur für Bern, sondern ganz allgemein zu behandeln. Etwas, was man genau analysieren muss, ist die Frage, was die Standortqualität ausmacht. Ein wichtiger Faktor ist die Erreichbarkeit. Und die Erreichbarkeit ist etwas, zu dem ein Flughafen einen Beitrag leisten kann. Es wurde schon gesagt, es gibt grosse Landesflughäfen, die mit dem Zug gut erreichbar sind, und es ist völlig unrealistisch zu meinen, dass man hier noch eine interkontinentale Anbindung oder etwas Ähnliches machen könnte. Aber dass man von hier aus gewisse Hauptstädte erreichen kann, hat schon eine gewisse Bedeutung. Das ist ein wichtiger Standortfaktor.

Rudolf Burger: Der neue Gemeindepräsident von Muri-Gümligen hat an einem Podiumsgespräch gesagt, und das fand ich aufschlussreich: „Wir brauchen den Flugplatz, zu dem stehen wir, was wir aber nicht brauchen, ist der Lärm.“ Wie sieht es aus ihrer Sicht aus, Herr Hirschi: Möchten Sie den Flugplatz weghaben?

Jonas Hirschi: Wir akzeptieren, dass es in Bern einen Flugplatz gibt, er ist eine Tatsache. Was uns aber sehr stört, sind die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs. Ich bekomme regelmässig Rückmeldungen von der Anwohnerschaft, in der ersten Hälfte 2012 sind bei uns über 240 Lärmklagen eingegangen. Es werden Leute um sechs Uhr morgens aus dem Schlaf gerissen, vor allem auch am Wochenende, und das hat natürlich auch gesundheitliche Folgen. Eine Studie der Uni Bern hat aufgezeigt, dass die Folgen des nächtlichen Fluglärms zum Beispiel eine Schwächung der Abwehrkräfte sind, es gibt ein erhöhtes Risiko für Herz- und Kreislaufkrankheiten, und sogar das Risiko für Schlaganfälle, Depressionen und Schlafstörungen wird durch nächtlichen Fluglärm erhöht.

Rudolf Burger: Herr Lack, ich wohne in Bolligen, Steuerfuss 1.5, und schaue natürlich mit Neid auf den Steuerfuss von Muri-Gümligen. Aber wenn ich an den Lärm denke, finde ich, es ist vielleicht doch nicht so schlecht in Bolligen. Wie gross ist das Lärm-Problem für die ansonsten sehr gut situierte Gemeinde Muri-Gümligen?

Stephan Lack: Wir sind – das wurde kürzlich auch in unserem Parlament diskutiert – im Grossen und Ganzen besorgt über die Entwicklung der Emissionen durch den Flugplatz Bern-Belp. Es ist einerseits die Natur, es ist die Auenlandschaft, und ich als aktiver „Hündeler“ kann Ihnen sagen: ich kenne das, ich bin jeden Tag dort. Aber es sind auch unsere

Quartiere, die Mettlen, die Halden, die Vilette. Dort wohnen Leute, die anständig Steuern bezahlen. Nebst dem Finanzausgleich, rund 14.5 Mio. Franken, den Muri abliefern muss, haben wir jetzt auch noch den Lärm, und das beschäftigt uns als Politiker in Muri und als Freisinn, der grössten Partei in Muri. Vielleicht kommen wir noch auf die Businesspläne der Skywork zu sprechen. Ich mag Herrn Lang den Erfolg selbstverständlich gönnen, meine Gratulation, aber wenn man an Stelle von 200'000 eine Million Personen transportieren will, hat das wahrscheinlich schon Auswirkungen. Wir sind bis zu einem gewissen Grad besorgt.

Rudolf Burger: Sie haben gesagt, Sie möchten wachsen, Herr Lang. Bis jetzt gibt es eine Beschränkung auf 75'000 Flugbewegungen pro Jahr, aber ich nehme an, Sie wollen weitergehen.

Tomislav Lang: Mehr Leute zu bewegen heisst ja nicht, dass man mehr Flugbewegungen produziert. Wir füllen die Flugzeuge, und unsere Flugzeuge haben die Kapazität, bis zu 450'000 Passagiere zu befördern, ohne dass man die Flugbewegungen grossartig erhöht. Abgesehen davon sind wir nicht zum Spass hier, sondern wir sind ein privatwirtschaftliches Unternehmen und mein Investor möchte sein Geld gern eines Tages in irgend einer Form wieder zurückerhalten, um weiter investieren zu können. Unsere Pläne gehen ganz klar dahin, dass wir bis 2015 unsere Flotte auf zehn Flugzeuge ausbauen – im Moment haben wir acht – und insgesamt eine Million Passagiere transportieren, hin und zurück, das bedeutet also die Hälfte.

Rudolf Burger: Braucht das nicht ein wenig mehr Flugbewegungen? Mathias Häberli: Wie viele Flugbewegungen möchte die Alpar letztlich haben auf dem Flughafen?

Mathias Häberli: Man hat heute Morgen über die Entwicklung im ÖV gesprochen, und es hat mich erstaunt, dass der Lärm kein Thema war. Wir wissen, es gibt Emissionen, und ich sage jetzt einmal plakativ: wenn ich an der Bahnlinie Münsingen wohnen würde, wäre ich längst tot, nach der Studie, die Herr Hirschi vorhin zitiert hat. Um auf die Frage zurückzukommen: Das mit diesen Bewegungen ist immer eine plakative Darstellung. Wir appellieren und halten daran fest: 75'000 Bewegungen. Man muss auch sagen: die Bewegungen sind irrelevant, weil wir eine Auflage haben, das sind unsere Emissionsgrenzwerte, und die halten wir heute mit sehr grossen Reserven ein. Wo ist also das Problem? Wenn wir die Grenzwerte einhalten, müssen wir nicht mehr über Lärm reden, sondern wir können höchstens noch über Schallmessungen und über Geräusche sprechen. Wir sind plafoniert, auf 75'000 Bewegungen. Herr Lang hat es richtig gesagt, Bewegungen sind nicht aussagekräftig betreffend Transport von Passagieren. Man hat heute das Potenzial, um noch mehr Passagiere zu transportieren, weil die Flugzeuge grösser und wirtschaftlicher werden – aber nicht lauter, sondern leiser. Das darf man nicht vergessen. Zusammenfassend: Wir hatten in den vergangenen zwei Jahren eine Verdoppelung der Passagierzahlen, das konnten Sie den Medien entnehmen, aber die Bewegungen von Bern-Belp aus haben abgenommen.

Rudolf Burger: Herr Häberli sagt, es reklamiere niemand über den Lärm von Bus und Bahn oder Autobahnen, aber bei den Flughäfen gebe es immer sehr viel Protest. Da ist man gegen den Ausbau, aber niemand ist gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, obwohl der auch Lärm macht.

Jonas Hirschi: Es ist immer eine Interessenabwägung. Man kann abwägen, wie viele Leute darunter leiden und wie vielen Leuten es etwas bringt. Beim ÖV ist das Verhältnis sehr positiv in Bezug darauf, wie vielen Leuten er etwas bringt, beim Flugverkehr ist das anders. In einem Flugzeug sitzen vielleicht nur wenige Leute, aber gestört werden einige tausend.

Rudolf Burger: Herr Brunetti, Herr Ellwanger hat präsentiert, wie viele Flughafenpläne es gegeben hat. Man hört immer wieder, wenn man in den Vierzigerjahre diesen Flughafen Utzenstorf gebaut hätte, wäre der Kanton Bern jetzt nicht Subventionsempfänger von 1 Mia. Franken aus dem Finanzausgleich. Kann man sagen, Bern hätte sich so entwickelt wie der Grossraum Zürich, wenn dieser Grossflughafen gebaut worden wäre?

Aymo Brunetti: Das fände ich übertrieben. Ein Flughafen ist ein wichtiger Standortfaktor, aber so wichtig ist er nun auch wieder nicht. Da kommen schon noch andere Faktoren dazu. Für die Ansiedlung gewisser Unternehmen ist ein Flughafen zwar attraktiv, aber man darf nicht vergessen: Bern ist recht gut an den Flughafen Kloten angebunden. Es gibt viele Stadtflughäfen, also Flughäfen, die nach einer Stadt heissen, wo Sie aber vom Stadtzentrum bis zum Flughafen länger reisen als von Bern nach Zürich-Kloten. Darum würde ich sagen: Ein Flughafen ist ein wichtiger Faktor, aber wir sind in der Schweiz gut versorgt, auch mit Interkontinentalflügen, und darum ist das nicht matchentscheidend.

Rudolf Burger: Sie würden also nicht sagen, man brauche in Bern für die regionale Wirtschaftsentwicklung einen ziemlichen Ausbau des Flughafens?

Aymo Brunetti: Nein, erstens ist das vollkommen unrealistisch, weil es hohe zusätzliche Kosten generieren würde, und das allein macht es nicht aus, ob Bern wirtschaftlich erfolgreich ist. Da gibt es einfachere Ansätze, als einen Grossflughafen nach Bern zu bringen.

Rudolf Burger: Nennen Sie einen.

Aymo Brunetti: Wie das steuerliche Umfeld ist, wie die Infrastruktur ausgebaut wird, wie attraktiv die Rahmenbedingungen ganz generell sind. – Das sind die Faktoren, die letztlich wichtig sind. Es sind ganz viele Einzelfaktoren, die schlussendlich die Standortqualität eines Standorts ausmachen.

Stephan Lack: Mit dem, was Herr Brunetti eben gesagt hat, bin ich vollkommen einverstanden. Ich habe selber zehn Jahre in Asien gelebt, in Hongkong, in Kuala Lumpur, in Tokyo, und die Zeiten dort für die Fahrt zum Flughafen entsprechen ungefähr denen für die Fahrt von Bern zum Flughafen Zürich. Und zum Lärm: Ich spreche nicht gegen den Status Quo. Ich habe kein Problem damit, wenn der Flughafen und auch die Airlines uns garantieren können, dass man ungefähr auf dem aktuellen Niveau bleibt, was die Emissionen anbelangt. Der Freisinn will den Flughafen Bern-Belpmoos bestimmt nicht abschaffen, aber ich erwarte – wer da genau zuständig ist, darüber können wir vielleicht noch sprechen – dass man etwas „gspüriger“ ist. Wenn man an einem Sonntagmorgen mit ein paar wenigen Flugzeugen in den Nachbargemeinden des Flughafens tausende von Leuten weckt, ist das nicht sehr „gspürig“ und man muss damit rechnen, dass es Opposition gibt. Und da erwarte ich, dass der Flughafen und die Airlines uns entgegenkommen. Es braucht nicht viel, es braucht sogar sehr wenig.

Mathias Häberli: Ich kann das nachvollziehen, aber unsere Betriebszeiten sind leider von morgens sechs Uhr bis um 23 Uhr. Und Herr Lang wird bestimmt noch ergänzen können: Nicht wir bestimmen die Abflugsituation, sondern die Airline, und die Airline ist abhängig von der Zieldestination, dort hat sie ihre Slots, also Zeitfenster, innerhalb derer sie eintreffen muss. Zweitens sollten Flugzeuge, genau wie Lastwagen, nicht herumstehen, sondern bewegt werden. Und ein letzter Punkt, betreffend die Morgenflüge: Fragen sie sich selbstkritisch: Wir haben doch alle das Ziel, früh abzureisen, damit wir den Tag optimal nutzen können. Das Ganze regelt sich also auch durch die Passagiere. Sie wollen am Morgen früh abfliegen.

Rudolf Burger: Man kann also auf das Anliegen, nicht am Morgen früh zu fliegen, nicht eingehen?

Tomislav Lang: Das ist schwierig. „Nicht darauf eingehen können“ ist aber nicht richtig. Können tut man gerne alles, wenn man eine Lösung verfolgt. Aber wenn dies die Lösung für diesen Standort sein soll, so ist es für uns rechnerisch nicht mehr machbar und dann müssen wir wegziehen. Wir müssen sieben Tage pro Woche fliegen können, von morgens bis abends, weil nur die Auslastung der Flugzeuge uns Rentabilität ermöglicht. Ich würde behaupten, dass alle von uns auch schon um sechs Uhr morgens abgeflogen sind, von anderen Flughäfen. Das werfe ich den Fluglärmgegnern als Einziges vor: Wenn es vor der eigenen Haustüre ist, stört es einen, wenn man andere aus dem Bett holt, ist es einem egal. Das ist für mich etwas unfair gegenüber den Zürcher Anwohnern. Und dann stelle ich auch die Frage in den Raum, wer zuerst da war: Der Flughafen oder die Gemeinde ...

Rudolf Burger: Bestimmt die Gemeinde.

Tomislav Lang: ... Trotzdem, man weiss, dass es da einen Flughafen gibt und darauf hat man sich vorbereiten können. Wir haben auch mit Herrn Hirschi schon mehrere Gespräche geführt. Wir versuchen, auf unsere Partner – so sehe ich das – zuzugehen. Das sind für uns keine Gegner, ich kann sie grundsätzlich verstehen. Aber für mich ist das eben kein Lärm, sondern Musik. Unsere Flugzeuge haben heutzutage in der Schweiz die geringsten Lärmemissionen, und dann möchte ich noch sagen, dass es auch die spritsparendsten Flugzeuge sind. Es ist zwar schön, dass wir in Zürich einen Grossflughafen haben, aber es ist Fakt, dass meine Flugzeuge 30% Kerosin sparen im Vergleich mit den Flugzeugen, die die Konkurrenz verwendet. Ich als junger Mensch, der auch Vater von zwei kleinen Kindern ist, weiss, dass Transport benötigt wird in der Weltwirtschaft, ich weiss aber auch, dass wir eine Verpflichtung haben, an morgen zu denken und zu versuchen, das Gespenst der globalen Erwärmung so gut als möglich in den Griff zu bekommen. Und eine der Möglichkeiten ist eben mit unseren Geräten gegeben, die Lärmmissionen senken und gleichzeitig auch noch Treibstoff sparen.

Rudolf Burger: Darf ich fragen, wo Sie wohnen?

Tomislav Lang: Direkt am Flughafen, in Belp.

Rudolf Burger: Sie haben jetzt gesagt, Sie müssten wegziehen, und man hat auch gehört, Skywork überlege sich, ob man nicht besser auf einem anderen Flughafen aktiv sein sollte. Wie ernst ist das?

Tomislav Lang: Wir stehen zum Flughafen, mit der Alpar. Wir sind überzeugt, dass wir genau das richtige Modell haben, um erfolgreich zu sein. Wir möchten in Bern bleiben und ich bin überzeugt, dass wir trotz kontroverser Diskussionen auch in Zukunft de facto in Bern bleiben werden. Dass wir uns überlegen, auf einen anderen Flughafen zu gehen, ist nicht, weil es uns hier nicht gefällt, sondern dies ist einfach im Kontext zu sehen, dass wir wachsen müssen, und weil es, da stimme ich zu, gewisse Grenzen gibt, was man ab Bern fliegen kann. Interkontinental ist heute absolut kein Thema für uns, aber nichts desto trotz gibt es noch andere Märkte, die zu erschliessen sind. Coca Cola produziert ja auch nicht nur in Amerika.

Rudolf Burger: Herr Häberli hat bemerkt, es sei nicht ganz einsehbar, warum man den ÖV dermassen subventioniere. Die SBB weist zwar jedes Jahr einen Gewinn aus, aber wenn man die Staatsbeiträge abziehen würde, gäbe es einen Verlust. Sollte man den Flugverkehr auch subventionieren?

Aymo Brunetti: Nein, ich finde nicht. Man sollte den anderen Weg gehen und auch die anderen Verkehrsträger nicht subventionieren. Das Problem besteht darin, dass überhaupt subventioniert wird in dem Bereich. Ökonomisch macht eine solche Subvention keinen Sinn, denn was subventioniert wird, wird zu stark gebraucht. Das sehen wir im Moment sowohl beim privaten Strassenverkehr wie beim ÖV: Da ist eine massive Subvention drin, also ist die Mobilität zu gross. Es gibt keinen Grund, die Mobilität zu subventionieren.

Rudolf Burger: Dass man den ÖV nicht subventionieren soll, ist politisch nicht mehrheitsfähig.

Aymo Brunetti: Ja, aber die Frage ist, ob es ökonomisch richtig ist. Und ökonomisch ist es nicht richtig, auch noch den Flugverkehr zu subventionieren, sondern richtig ist, die Subventionen grundsätzlich runterzufahren, auch im öffentlichen Verkehr.

Rudolf Burger: Professoren dürfen also auch Dinge sagen, die nicht mehrheitsfähig sind, das ist ihre Aufgabe. Herr Häberli, warum soll die öffentliche Hand den Flugverkehr subventionieren?

Mathias Häberli: Ich denke da gleich wie mein Vorredner. Man sollte gleich lange Spiesse schaffen, und wir leisten auch einen Beitrag zum öffentlichen Verkehr. Ich möchte es hier betonen: Wir, die Alpar, der Flughafen, sind nicht zum Selbstzweck hier, sondern als Mittel zum Zweck. Auch wir haben sehr teure Investitionen in die Infrastruktur, und es wurde vorhin erwähnt, die SBB wäre ohne Subventionen nie kostendeckend. Es käme uns entgegen, wenn wir auch derartige Möglichkeiten hätten. So könnten wir noch attraktiver werden für die Airlines, die bei uns operieren. Und irgendwie müssen wir ja auch unsere Löhne bezahlen können, und somit haben wir hohe Gebühren, wie es uns öffentlich immer wieder vorgeworfen wird, weil wir Ende Jahr eine schwarze Null schreiben müssen.

Rudolf Burger: Die Abstimmung im Grossen Rat, bei der es um die 5.7 Mio. Franken ging für das Schengengebäude, ist mit 90 zu 40 Stimmen durchgekommen. Ich nehme an, wenn Sie Grossrat wären, hätten Sie das Geld nicht gesprochen, Herr Hirschi?

Jonas Hirschi: Das ist so. Es gibt natürlich die ökonomische Analyse, wie man subventionieren sollte. Aber es sind die Politiker, die sagen, welche Art des ÖV sie unterstützenswert finden. Und da ist der ÖV, weil er eben weniger schlecht ist für die Umwelt, sicher mehr zu fördern als der Flugverkehr

Rudolf Burger: Anteilsmässig ist der ÖV an der Luftverschmutzung wahrscheinlich mehr beteiligt als der Luftverkehr.

Jonas Hirschi: Herr Lang hat vom Gespenst ‚Globale Erwärmung‘ gesprochen, aber das ist kein Gespenst, sondern eine Tatsache. Und Zahlen belegen, dass 10% der globalen Erwärmung allein auf den Flugverkehr zurückzuführen sind.

Tomislav Lang: Diese Zahl ist nicht richtig.

Jonas Hirschi: Das ist eine richtige Zahl.

Rudolf Burger: Jonas Hirschi hätte also dieses Geld nicht gesprochen. Da nimmt es mich jetzt wunder, was Herr Lack denkt, der ja gewissermassen zwei Herzen in seiner Brust hat, als Freisinniger und als Muriger. Wären Sie als Grossrat für die 5.7 Mio. Franken gewesen?

Stephan Lack: Wir sind als Freisinnige natürlich für hervorragende Rahmenbedingungen für die Wirtschaft, das heisst für Dienstleistung, Gewerbe und Industrie, aber immer auch in den Grenzen der Freiheit. Wenn Freiheit unsere Lebensqualität massiv einschränkt, sagt der Freisinn Halt. Ich kenne dieses Grossratsgeschäft nicht genau, vielleicht hätte ich sogar zugestimmt. Wie gesagt, der Status quo des Flughafens stört mich nicht sehr, mir geht es um gewisse Pläne der Alpar.

Rudolf Burger: Wenn man die Geschichte des Flughafens anschaut, stellt man fest: Es ist immer ein wenig weitergegangen. – Hier ein Pistenverlängerung, da etwas, dort etwas. Man kann sich schlecht vorstellen, dass der Status quo für die nächsten zwanzig Jahre gilt.

Stephan Lack: Das kommt darauf an, wie die Diskussionen weitergehen. Es hängt bestimmt auch davon ab, welche Pläne Skywork und Helvetic für die Zukunft haben. Und bis zu einem gewissen Grad ist es selbstverständlich auch eine Frage von Angebot und Nachfrage. Letztlich liegt es an den Bernern: Wenn sie das Gefühl haben, ein Flughafen Bern-Belp sei für sie das richtige Angebot, ist die Möglichkeit, dass man weiter expandiert, natürlich da.

Rudolf Burger: Sie haben noch eine Replik zu gute, Herr Lang: Wie schlimm ist der Flugverkehr als Luftverschmutzer?

Tomislav Lang: Ich weiss nicht, woher Herr Hirschi die Statistik mit den 10% hat, das ist massiv überhöht. Die grössten Luftverschmutzer sind heutzutage nachgewiesenermassen Schweine und Kühe, weil wir Menschen meinen, immer mehr Fleisch verzehren zu müssen. Die Luftfahrt zählt zu den Industriezweigen, die am meisten in den Fortschritt der Technologie investieren. Heutige Kohlekraftwerke hinken unserer Branche ungefähr 20

Jahre hinterher, was die Technologie angeht. Aber ich akzeptiere das, man braucht ja solche Argumente, um etwas zum Reden zu haben.

Was ich bisher grundsätzlich vermisse: Wir sprechen hier von Problemen, wir finden keine Lösungen, ich wünschte mir, dass wir heute auf dem Podium zumindest zu einer Gesamtlösung kommen.

Zwischenruf: Sonntagmorgen

Tomislav Lang: Darüber können wir gern diskutieren. Vielleicht gibt es auch andere Varianten, und zwar abzuwägen, was gefühlter und was gehörter Lärm ist. Das sollte man einmal ermitteln. Ich muss zu Angebot und Nachfrage noch sagen: Wir haben ein Wachstum der Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr, wir werden bis Ende Jahr 230'000 Passagiere transportieren. Es gibt eine Studie, wonach pro Jahr allein vom Flughafen Zürich 1.5 Mio. Berner und Bernerinnen fliegen. Stellen sie sich einmal vor, wie viel zusätzliche Verschmutzung zum Flugverkehr dadurch entsteht, dass 1.5 Mio. Bernerinnen und Berner hauptsächlich allein oder zu zweit im Fahrzeug sitzen, um an den Flughafen Zürich zu fahren und von dort aus an ähnliche Destinationen zu fliegen, wie wir das auch tun.

Rudolf Burger: Die fahren natürlich mit dem Zug hin.

Jonas Hirschi: Wenn Herr Lang anspricht, dass Zürich ähnliche Destinationen anbietet wie Bern, so kann ich dazu sagen: Das ist so, zum Teil sind es die genau gleichen. Und das Problem ist: Zürich fliegt sie mit halb leeren Flugzeugen an, Bern fliegt sie mit halbleeren Flugzeugen an ...

Tomislav Lang: Es tut mir leid, aber Sie müssen schon Fakten liefern und nicht einfach Behauptungen in den Raum stellen.

Rudolf Burger: Lassen wir es dabei bewenden. Wenn wir schon beim Lärm sind: Es gibt ja den berühmten Vorfall vom August. Die Nationalmannschaften von England und Italien spielen im Stade des Suisse einen Match und fliegen am frühen Morgen nach Hause. Der BAZL-Chef hat das offenbar bewilligt. War das falsch, Herr Hirschi?

Jonas Hirschi: Dass man bei Einzelereignissen eine Ausnahmewilligung erteilt, ist kein sehr grosses Problem, aber man hat gesehen, dass es immer häufiger zu solchen Ausnahmewilligungen kommt, und wir haben dagegen protestiert. Es gibt Auflagen für solche Ausnahmewilligungen, wie Notsituationen und Ereignisse von weltweiter Bedeutung. Der Protest hat Wirkung gezeigt, das BAZL hat seine Auflagen verschärft und in Zukunft werden auch die Gemeinden und der Kanton ein Wort mitzureden haben, wenn es um diese Ausnahmewilligungen geht.

Rudolf Burger: Hätten Sie diese Ausnahmewilligung gegeben, Herr Lack?

Stephan Lack: Ich bin absoluter Fussball- und ich bin absoluter YB-Fan, aber ich hätte diese Bewilligung selbstverständlich nicht erteilt.

Rudolf Burger: Aber in dem Fall hätte ja das Spiel nicht stattfinden können. Ist das nicht auch wichtig für das Prestige der Stadt Bern?

Stephan Lack: Wenn man anfängt mit Ausnahmen, gibt es immer mehr. Man hat immer eine sehr gute Begründung, um eine nächste Ausnahme zu bewilligen. Man sollte also gar nicht damit anfangen. Ich würde sogar so weit gehen und auch keine Ausnahmen für Bundesräte erteilen. Manchmal muss man Wichtiges von Dringendem unterscheiden.

Rudolf Burger: Das war jetzt ein ziemlich rigoroses Statement. Damit könnten Sie wahrscheinlich nicht leben, Herr Häberli?

Mathias Häberli: Doch. Ich bin einerseits Flughafenleiter und andererseits Geschäftsführer der Unternehmung, und ich habe auch die Kompetenz, Ausnahmegewilligungen zu erteilen. Und die Anfrage kam natürlich zuerst zu mir und ich habe gesagt, die kann man irgendwie nicht erteilen, da geht es um andere Interessen. Die Interessen des Flughafens waren ganz klar: Nein. Warum? Durch solche Einzelereignisse schafft man keinen Goodwill, und Sie haben gehört, wie die Reaktionen waren. Wir arbeiten sehr nachhaltig mit Lärmkursen, mit Sensibilisierungen in den Anliegergemeinden, mit Gesprächen auch mit der VgF. In dem Fall hier hat man, wie es vorhin erwähnt wurde, fast ein Präjudiz geschaffen und daraufhin sind weitere Anfragen eingetroffen. Ich habe die Sache darauf intensiv mit dem BAZL angeschaut und gesagt, ich könne das nicht verantworten.

Rudolf Burger: Hätten Sie die Bewilligung auch nicht erteilt, Herr Lang?

Tomislav Lang: Ich hätte Sie keinem gegeben ausser dem FC Thun. Spass beiseite: Ich hätte sie auch nicht erteilt, ich habe mich geärgert. Herr Häberli und ich haben manchmal nächtliche Diskussionen darüber, ob ich landen darf oder nicht, weil wir während des Tages Probleme hatten. Da ist er ziemlich strikt, und das finde ich auch richtig so, weil er sagt, er könnte dafür strafrechtlich verfolgt werden. Diese zwei Vereine haben sich eben wichtig genommen und haben wohl gesagt, so und nicht anders. Ich hätte dann wohl gesagt, dass wir sie nicht hier haben wollen. Abgesehen davon hätte es überhaupt keinen Unterschied gemacht, ob die um 1 Uhr morgens weiss ich wo landen oder am nächsten Morgen ausgeschlafen ankommen.

Rudolf Burger: Peter Stämpfli, der Begründer der Vereinigung Fokus Bern, der zeigen will, dass Bern eben doch nicht so schlecht da steht, wie das in der restlichen Schweiz ab und zu behauptet wird, hat gesagt, der fehlende Flughafen sei ein Nachteil, weil grosse Unternehmen sich aus diesem Grund kaum in Bern ansiedelten. Ist das wirklich so?

Aymo Brunetti: Es ist natürlich schwierig, so etwas zu belegen. Und wer so etwas sagt, hat auch eine strategische Absicht. Es ist schon klar, dass das ein Plus ist – interkontinentale Anschlüsse zu haben, ist für gewisse Unternehmen ein Vorteil –, aber es ist nur einer von verschiedenen Faktoren. Wie ich schon gesagt habe, gibt es andere wichtige Faktoren. Aber in Bern kann man schlichtweg keinen interkontinentalen Flughafen bauen, also konzentrieren wir uns lieber auf andere Bereiche. Was bestimmt eine Rolle spielt, ist, dass man die Möglichkeit hat, von Bern aus in gewisse grosse Städte zu gelangen. Das wird für einen Weltkonzern eine Rolle spielen, aber die Schweiz besteht ja in erster Linie aus KMU's. Und dass deswegen eine Firma nach Bern kommt oder eben nicht, lässt sich nicht wissenschaftlich belegen.

Tomislav Lang: Über 60% des Verkehrs der Deutschen Swiss wird mit 60% Umsteigen generiert. Das bedeutet, dass die interkontinentalen Flüge ab Zürich nur möglich sind, weil man aus Europa zuerst nach Zürich und dann von dort weiter fliegt. Wir können das auch, aber in die andere Richtung und zwar, indem wir ein kleines, leises Fluggerät haben. Wir sind eben daran, mit grossen Fluggesellschaften wie KLM, AUA etc. zu sprechen.

Rudolf Burger: Mit der Swiss auch?

Tomislav Lang: Gespräche werden auch mit der Swiss stattfinden. Wir können Bern interkontinental anschliessen. Das wird ein wenig unterschätzt, auch ökonomisch. Wir werden mit dem Winterflugplan in der Lage sein, Bern in alle Himmelsrichtungen an andere Flughäfen anzubinden. Das ist doch interessant und die Fakten sprechen für sich. Vor zwei Tagen stand in der Zeitung, dass zwei grosse Pharmaunternehmen aus London sich in Bern ansiedeln. Ich denke, da hat auch der Standortfaktor Alpar-Flughafen Bern und Sky Work Bern dazu beigetragen. Zu Beginn des Jahres ist eine Schweizer Firma, die sich in Hamburg angesiedelt hatte, weil die Verbindungen nach Bern so schlecht waren, wieder zurückgekommen, weil die Anbindung wieder da ist. Und man sieht auch immer mehr Leute an Bord, die nicht aus Bern und auch nicht von sonst wo aus der Schweiz sind, sondern die aus Hamburg oder Berlin kommen, weil sie hier arbeiten.

Rudolf Burger: Sie machen ein hervorragendes Promoting für Ihre Firma. Es wurde vorhin gesagt, der Flughafen entwickle sich weiter und weiter und ich kann mir nicht vorstellen, dass dies der Endausbau sein soll, Herr Häberli. Was haben sie noch für Pläne, was möchten Sie in den kommenden 20 Jahren noch machen?

Mathias Häberli: Ich bin froh, dass ich noch etwas zum Thema Entwicklung sagen kann. Es ist richtig, der Flughafen hat sich entwickelt. Aber gewachsen, rein von den Bewegungen her, ist er nicht. Im 1972 hatten wir über 100'000 Bewegungen und heute – ich habe es vorhin erwähnt – haben wir die Auflage von maximal 75'000 Bewegungen. Man hat uns also die Rahmenbedingungen erschwert, auf dieser Basis mussten wir uns entwickeln. Beim Wachsen fragt sich ja immer: womit wachsen – mit dem Umsatz oder mit der Bewegung? Bestimmt nicht mit den Bewegungen, und auch nicht mit dem Lärm, denn unser Lärmkorsett wurde enger. Mit dem heutigen SIL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt), den der Bundesrat am 4. Juli genehmigt hat, sind wir besser geworden, wir haben den Gemeinden ein Potenzial gegeben, damit sie raumplanerisch neu einzonen, sich entwickeln können. Man kommt also näher an den Flughafen heran, mit der Folge, dass wir wahrscheinlich in Zukunft wieder mehr Lärmklagen haben. Und um auf Ihre Frage zurückzukommen: Wenn man die ganze SIL-Koordination mit verfolgt hat, müssen wir uns entwickeln, das heisst entflechten auf Grund der bestehenden Auflagen einerseits von Amerika, von der ICAO, andererseits aufgrund der Auflagen aus dem europäischen Raum von der EASA. Diese Institutionen geben neue Sicherheitsabstände vor, und es gelten neue Anflugregimes, zum Beispiel für Helikopter, was uns zwingt, auf die gegenüberliegende Seite zu gehen. Im Weiteren haben wir sehr viele Unterhaltsbetriebe und auf dem Flughafen ansässige Firmen, und die leiden unter den heutigen Sicherheitsauflagen. Alle, die auf den Flughafen gehen, müssen jetzt wie ein Passagier durch ein Screening. Aber wie macht das der Mechaniker der RUAG Aerospace, der dort arbeiten geht und mit x Werkzeugen daherkommt? Die überlegen sich natürlich: entweder verlassen wir den Standort oder wir bekommen eine Perspektive. Zusammenfassend geht es mir darum, die Stellen solcher Be-

triebe halten zu können und allenfalls auszubauen und volkswirtschaftlich in der vierten Ausbaustufe einen Beitrag leisten zu können.

Rudolf Burger: Und in der fünften Etappe kommt dann eine Pistenverlängerung, damit grössere Flugzeuge landen können?

Mathias Häberli: Wenn Muri das will ... – Der zukünftige Präsident hat mir ja gesagt: Verlängern Sie endlich die Piste, so sind die Flugzeuge über Bern rascher in der Luft und produzieren weniger Lärm.

Rudolf Burger: Einverstanden, Stephan Lack?

Stephan Lack: Wir haben ja in Muri nicht eine Monarchie, der Gemeindepräsident ist eingebettet in den Gemeinderat und die werden uns dann schon noch erklären, worum es hier geht. Zur Ergänzung von Herrn Brunetti: Ich bin auch seiner Meinung. Und Gratulation, Herr Lang, Sie sind ein guter Unternehmer, aber bei aller Euphorie: in der kleinen Schweiz braucht es nicht vier Grossflughäfen. Ich spreche lieber vom Mösli und ich spreche auch lieber vom Flugplatz Belpmoos, und er soll so bleiben, wie er ist.

Rudolf Burger: Gibt es Fragen aus dem Publikum?

Daniel Imthurn, Stadtrat GLP Bern: Wir haben vorhin gehört, beim Abflug gebe es in Bern diesen Anflugwinkel von 3 bis 4 Prozent und in Lugano, hat es geheissen, seien es 6. Das wäre doch auch eine Lösung für Belp, damit würde der Lärm doch abnehmen? Und über Bern und Muri sieht man recht viele tief fliegende Flugzeuge, auf der anderen Seite sieht man das weniger. Könnte man nicht auch aus Süden anfliegen?

Mathias Häberli: Das ist richtig, wir haben heute den Anflug auf Bern mit einem Anflugwinkel von bis zu 4%, und ich weiss, dass z.B. die Helvetic, die ja einen lauten Flieger hat – aber nicht den lautesten – bewusst höher daher kommt und auch schneller wegsteigt. Steiler landen und steiler starten ist am Boden weniger lärmig. Wir könnten erhöhen, wie es in Lugano ist, aber das würde zu Einschränkungen führen, wo nachher das Fluggerät darunter leidet und es würde auch sicherheitsrelevant, und darum werden wir den ILS-Anflug von Bern her Richtung Thun nicht verändern. Aber wir haben die Problematik erkannt, denn heute erfolgen fast 100% der Anflüge über den Raum Bern. Zwei Drittel davon gehen nachher über Muri, der Rest über Gümligen, Worb, Rubigen. Diese Flugzeuge drehen am Belpberg ein und landen Richtung Bern. Wir haben dann gesagt, es könne ja nicht sein, dass wir 100% der Emissionen über der Stadt haben, und zur Zeit arbeiten wir am GPS-Anflug, der aus dem Aaretal erfolgen wird. Das heisst, ein Flugzeug, das in Richtung Bern landet, wird über den Raum Willisau oder Freiburg ins Aaretal fliegen und dann vom Belpberg her landen. Mit solchen Massnahmen können wir ganz klar eine Erleichterung erzielen betreffend Emissionen über Bern.

Rahel Wagner GGR Ostermundigen: Am Morgen gibt es manchmal ein Flugzeug, das dermassen laut ist, dass wir es sogar in Ostermundigen so hören, als ob es vor dem Haus starten würde. Schreiben Sie den Fluggesellschaften vor, was für Flugzeuge hier landen dürfen, um die Emissionen zu reduzieren?

Mathias Häberli: Um es kurz zu machen: Es gibt eine schwarze Liste, die ist auch auf unserer Website publiziert. Für laute Flugzeuge gibt es Restriktionen. Sie dürfen entweder gar nicht landen oder brauchen eine Bewilligung. Alle Flugzeuge, die heute bei uns operieren, haben eine Schweizer Immatrikulierung, und in dem Fall sind sie zugelassen und ich kann sie nicht abweisen. Aber es gibt natürlich lautere und leisere. Vermutlich hören Sie am Morgen den Fokker 100, aber ich muss auch sagen: das ist nicht das lauteste Modell, das in Belp operiert, sondern das ist der Falcon 50 der Luftwaffe. Und der hat 24 Stunden pro Tag die Erlaubnis, ab Bern-Belp zu fliegen, das ist das Bundesratsflugzeug.

Jacqueline Gafner Wasem: Es wurde gesagt, für mich persönlich erfreulicherweise, man habe in den vergangenen Jahren sehr viel mehr Flugpassagiere nach Bern gebracht. Was ist eigentlich das Einzugsgebiet aus Kundensicht? Sind das Stadtberner, sind das Leute aus dem Kanton Bern? Oder ist der Berner Flughafen inzwischen so attraktiv, dass er auch Leute aus der Hauptstadtregion Schweiz anzieht?

Mathias Häberli: Unser Einzugsgebiet ist klar nicht nur das Aaretal, das kann es ja nicht sein, weil wir ein Regionalflughafen sind. Mir ist bewusst und ich kann Ihnen auch garantieren, dass wir nie der Landesflughafen oder ein Grossflughafen wie Zürich, Genf oder Basel sein werden. Wir haben den Auftrag, die Anbindung sicherzustellen und wir wollen im regionalen Netz tätig sein. Und da gehört natürlich auch ein Einzugsgebiet dazu. Unser Einzugsgebiet soll den Jurasüdfuss und die angrenzende Westschweiz umfassen – ich denke da an Freiburg und Neuenburg –, weiter gehören mit den heutigen tollen Zugverbindungen auch das Oberwallis und das ganze Berner Oberland bis in die angrenzende Innerschweiz dazu. Und schlussendlich wird das natürlich auch auf Grund des Angebots festgelegt, und das machen nicht wir, sondern die Airlines. Es gibt auch gewisse Destinationen, die Skywork dank ihrem Fluggerät anfliegt, die aber zum Beispiel in Zürich gar nicht mehr angeboten werden, und das heisst natürlich, dass es auch Leute aus dem Raum Zürich oder sogar aus der Ostschweiz gibt.

Tomislav Lang: Das Einzugsgebiet erstreckt sich theoretisch auf 1.9 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Wenn man das mathematisch runterbricht, bleibt eine realistische Grösse von 750'000 übrig. Da sind auch Aargauer oder Zürcher dabei, ich habe aber auch Passagiere aus Nyon getroffen, aus Hamburg. Unsere Passagiere kommen also nicht nur aus der Schweiz, weil wir auch Umsteigemöglichkeiten für all unsere Destinationen in Bern anbieten. Ich möchte noch unterstreichen: Einen Grossflughafen wollen wir nicht, wir wollen aber auch kein Regionalflughafen sein, sondern wir wollen eine Neuerung sein, und mit dem Flughafen Bern sind wir auf einem guten Weg, das zu erreichen. Wir nennen uns selbst eine Best-Cost-Airline, und da müssen wir auch einen Best-Cost-Flughafen haben. Unsere Passagiere kommen mittlerweile auch aus dem Osten. Das Flugzeug zum Beispiel, das um sechs Uhr morgens landet, kommt aus Thessaloniki, und befördert 50% Passagiere mit einem Zielort nicht in der Schweiz.

Rudolf Burger: Und wohin wollen die?

Tomislav Lang: Nach London, Hamburg, Wien. Zukünftig wird es auch Amsterdam sein und andere Destinationen. Die steigen hier um, weil es einfacher ist. Sie müssen hier nicht ein oder zwei Stunden in der Wartehalle warten oder eineinhalb Stunden mit dem Untergrundzug durch den Terminal fahren, sondern sie kommen aus dem Flugzeug und können gleich umsteigen.

Ursula Marti, Stadtrat Bern: Wir haben in der Schweiz mit drei grossen Flughäfen eine hohe Dichte und Bern-Belp kann man nicht weiter ausbauen wegen der Lärmbelästigung. Aber was wir brauchen, ist, dass man schnell und unkompliziert fliegen kann. Gibt es da nicht noch andere Lösungen? Ich z.B. möchte in Bern am Bahnhof einchecken können. Warum ist das nicht möglich? Kloten ist ja nicht weit weg, wir haben eine super Bahnverbindung, aber das Problem ist, dass dort das Einchecken lange dauert.

Mathias Häberli: Ich kann dazu keine abschliessende Antwort geben. Wir haben es zu Stande gebracht, dass man seit gestern in 65 Bahnhöfen im Raum Bern einchecken und dann mit dem ÖV sehr einfach anreisen kann, wenn man ab Bern-Belp fliegt.

Stephan Lack: Das ist natürlich der Vorteil des Nischenplayers, Gratulation. Das ist das kleine Unternehmen, das viel flexibler und viel schneller ist. Sie werden wahrscheinlich gelegentlich von Zürich kopiert. Irgendjemand fängt damit an und wird dann irgendeinmal kopiert.

Luzius Theiler: Ich war immer dafür, dass der Flughafen in Belp geschlossen wird respektive geschlossen wird für den Linien- und Charterverkehr, weil wir ihn nicht brauchen und weil der Nachteil für den Grossteil der Leute viel grösser ist als der Vorteil für die paar wenigen, die fliegen. Was mich ärgert, ist die Behauptung, der Flugverkehr bekomme keine Subventionen. Das stimmt einfach nicht. Der Flugverkehr hat die ganze Zeit, die ich Politik mache, immer wieder Subventionen verlangt. In Bern gab es 1980 ein Referendum um das auf städtischer Ebene abstellen zu können. Und wir haben es gehört, es gab diesen Grossratsbeschluss. Der Flugverkehr bezahlt keine Steuern auf den Treibstoff, im Unterschied zu allen anderen Verkehrsteilnehmern. Das ist eine wesentliche indirekte Subventionierung. Das Belpmoos erhält via Bund – Basis Bundesrat usw. – Geld.

Mathias Häberli: Wir bezahlen zum Beispiel Mineralölsteuer auf dem Treibstoff, das ist dieser Art. 86, der lange diskutiert wurde, dass der Rückfluss eigentlich in den Flugverkehr gehen sollte und nicht in den Strassenverkehr. Und das zweite kann ich einfach machen: Wir haben es gehört, wir, die Alpar, haben es nicht einfach, wir werden nicht subventioniert, sondern einzig, wenn wir auf die Barrikaden gehen, für gewisse Sachen unterstützt. Ich denke da jetzt an den Grossratskredit für diesen Nicht-Schengen-Bau. Die Passagiere haben davon keinen Mehrwert, aber die Auflage aus dem EU-Raum besteht, dass Leute aus dem Nicht-Schengenraum entsprechend abgefertigt werden müssen. Und wenn wir diese Auflagen nicht erfüllen, macht man uns den Laden dicht. Wir haben uns als Unternehmung nicht entschieden, dem Schengenraum beizutreten. Oder das Beispiel Pistenverlängerung, das vorhin erwähnt wurde: Dort sind Steuergelder geflossen, das ist richtig, aber man muss auch die Vorgeschichte anschauen: Es brauchte eine Volksabstimmung dazu. Das ist nicht so wie beim ÖV, über den wir heute Morgen diskutiert haben. Ich wäre der glücklichste Mann, wenn ein Prozent der Gelder, die jährlich für den ÖV gesprochen werden, generell in den Flugverkehr in der Schweiz fliessen würde.

Publikumsfrage: Noch einmal zu den Auswirkungen des Lärms. Herr Lang, wohnen Ihre Kinder auch am Flughafen? Als Erwachsener kann man selber wählen und anders damit umgehen, für Kinder kann das eine Beeinträchtigung sein, mit Durchschlafen etc. Wie viele Lärmklagen erhalten Sie eigentlich pro Jahr?

Tomislav Lang: Ich bin 1.92 gross, wiege 90 Kilo und hatte mit 13 Tagen meinen ersten Flug. Mein Vater hat 30 Jahre in der Aviatik gearbeitet und jedes Wochenende am Flughafen verbracht und ich bin wahrscheinlich bei allen Fluggesellschaften aus Kroatien der beste Vielflieger gewesen. Ich fliege auch heutzutage sehr viel, und meinen Sohn kriegt man gar nicht raus aus dem Flugzeug, er schläft jedes Mal wunderbar ein, auch unser Viereinhalbmonatiger. Ich sehe keine Anzeichen, dass ich mir als Vater Sorgen machen müsste. So gehe ich damit um. Ein Flugzeug macht halt Emotionen, und darum diskutieren wir auch sehr emotional über dieses Thema. Es bewegt sich in der Luft. Vögel fliegen auch, aber die machen keinen Lärm, niemand beschwert sich über den Flügelschlag der Vögel. Es ist nachgewiesen, dass Sie viel höherem Stress und viel höherem Lärm ausgesetzt sind, als dem, was wir hier in Bern als Lärm bezeichnen, wenn Sie heutzutage in einer Grossstadt leben. Es ist nicht gut, ich kann es nicht ändern, wir müssen volkswirtschaftlich und wirtschaftlich denken. Wir werden weiterhin alles daran setzen, den Lärm zu reduzieren und wir werden dazu im Dialog bleiben. Wir haben seit unserem Bestehen zwei Klagen erhalten von der VgF, in denen sie den Verwaltungsrat aufgefordert hat, etwas zu unternehmen, um weniger Lärm zu produzieren. Diese beiden Briefe sind an mich weitergeleitet worden. Wir arbeiten jeden Tag hart daran, leiser zu fliegen.

Jonas Hirschi: Dass man gesund sein kann, auch wenn man fliegt, ist klar. Aber wenn man dem Fluglärm ausgesetzt ist, gibt es die gesundheitlichen Folgen, die ich vorher erwähnt hatte. Sie leben in Belp, und Belp ist vom Fluglärm nicht am stärksten betroffen. In der Elfenau ist es für eine Familie schon viel härter bezüglich Fluglärms. Und der Kontakt zu Sky Work ist nicht immer so einfach, wie es hier dargestellt wird. Wir würden gerne auch einmal mit dem Investor sprechen, aber das ist für uns nicht möglich.

Tomislav Lang: Ich stelle gern meine Wohnung zur Verfügung und ziehe nach Muri.

Rudolf Burger: Herr Ellwanger hat uns eine lange Liste von Fluglinien vorgelegt, die schon hier waren und wieder gegangen sind. Sind Sie in fünf Jahren noch hier, Herr Lang?

Tomislav Lang: Kommendes Jahr feiern wir dreissigjähriges Jubiläum bei Skywork und wir sind noch sehr sehr lange da.

Rudolf Burger: Zusammenfassend: Man ist sich also einig, dass man den Flughafen Belp nicht abschaffen will. Aber wenn es Ausbaupläne gibt, wenn es mehr Flugbewegungen geben sollte, so wird es Widerstand geben, damit können wir wahrscheinlich rechnen.

5 Workshops

5.1 Workshop I: Organisation und Funktionsweise der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RK): Organe und Zuständigkeiten, welche Aufgaben erfüllen die RK und die Teilkonferenzen, parlamentarische Mitwirkungsmöglichkeiten?

Moderation: Peter Künzler (AKO)

Sprecher: Peter Künzler (AKO)

Teilnehmer/innen: Peter Künzler (AKO); Nicola v. Greyerz, Bern; Beat Schmitter, Muri-Gümligen; Katharina Stäheli, Muri-Gümligen; Annj Harder, Münsingen; Monica Masciadri, Worb.

Ergebnisse und Diskussion:

Peter Künzler: Ich stelle Ihnen das Ergebnis des Einführungsworkshops vor. Viele von Ihnen kennen ihn, weil sie ihn besucht haben, als sie das erste Mal an dieser Tagung waren. Es geht immer um dasselbe, nämlich um die Frage, wie die Agglomeration funktioniert. Er hat auch diesmal mit einer Präsentation zu diesem Thema angefangen und in einer sehr lebhaften Diskussion geendet, als klar geworden war, wie schwierig und wichtig es für die Parlamente ist, sich in diese Diskussion und in den Entscheidungsprozess der Region einzuschalten. Wir haben gesehen, dass die regionalen Planungen im Prinzip an den Parlamenten vorbeilaufen. Das ist die immer gleiche grosse Pointe, die beim Einführungsworkshop an verschiedensten Beispielen klar wird, und ich kann erfreut berichten, dass dies auch dieses Mal wieder der Fall war. Und das hat auch diesmal in einer sehr lebhaften und sehr emotionalen Diskussion geendet. Das ist der Zweck der Übung in diesem Workshop: überhaupt erst zu merken, worum es geht. Dieses Konstrukt ist sehr abstrakt, aber weil wir hier alle politisch engagierte Menschen sind, und wenn am Beispiel klar wird, was wirklich läuft, ist es plötzlich gar nicht mehr abstrakt und alle haben sehr viel dazu zu sagen und darüber zu reden, Gott sei Dank.

Jacqueline Gafner Wasem: Ich danke Peter Künzler dafür, dass er ein weiteres Mal die Aufgabe übernommen hat, die Leute, die zum ersten Mal dabei sind, etwas näher an dieses Konstrukt RK Bern-Mittelland heranzuführen. Leider war Peter Künzler heute zum letzten Mal in dieser Rolle dabei. Er hat entschieden, dass er jetzt genug hat von der Berner Politik und kandidiert nicht mehr für eine weitere Amtsperiode. Ich bitte Sie um Applaus für das, was er in all diesen Jahren für uns geleistet hat.

5.2 Workshop II: Regionalkonferenz Bern-Mittelland und Teilkonferenzen: ÖV-Angebot an der Schnittstelle zwischen RK-Amt für öffentlichen Verkehr – Gemeinde: Zuständigkeiten/ Bewilligungsverfahren/ Finanzierung

Moderation: Laurent Reusser/ Ueli Müller, Leiter Fachstelle öV Bern

Sprecher: Daniel Imthurn (AKO)

Teilnehmer/innen: Daniel Imthurn (AKO); Daniela Lutz, Bern; Stéphanie Penher, Bern; Ursula Marti, Bern; Christoph Salzmann, Köniz; Ursula Schneider, Münsingen; Roland Beerli, Münsingen; Walter Stamm, Münsingen; Laurent Reusser, RK; Ueli Müller, Leiter Fachstelle ÖV, Bern; Urs Gloor; Verkehrsplanung, Bern.

Ergebnisse und Diskussion:

Daniel Imthurn: Das Thema unseres Workshops war es, die Rolle des ÖV anzuschauen und zu beleuchten, wie das alles in der Region aufgebaut ist. Wir hatten sehr kompetente Leute bei uns, Herrn Müller von der Stadt Bern und Herrn Reusser, den wir heute schon gehört haben. Sie haben uns die ganze Sache erläutern können. Es gab aber keinen Vortrag, sondern wir haben mit ein paar Fragen angefangen, die uns dazu in den Sinn gekommen sind:

1. Die Rolle des Bundes im ÖV-Bestellverfahren, und der Linienüberprüfung: Sie haben vielleicht mitbekommen, dass in den letzten paar Wochen gesagt wurde, der Bund habe gesagt, man solle die eine oder andere ÖV-Linie überprüfen. Warum war es der Bund, der das gesagt hat, was passiert nachher?
2. Gibt es den Stadt-Land-Konflikt beim ÖV? Ist das ein Thema?
3. Die Rolle des Parlaments in der ÖV-Planung: Was können wir als Parlamentarier in diesem Zusammenhang überhaupt bewirken? Können wir in dieser ganzen Planung Einfluss nehmen?
4. Die Strategie der kantonalen ÖV-Planung: Gibt es eine Strategie für einen eher punktuellen Ausbau oder für einen gesamten Ausbau? Setzen wir irgendwelche Schwerpunkte?
5. Die Rolle des Tarifverbands?
6. Der Einfluss der Besteller auf den Tarifverband: Wie sieht es mit dem Bund aus, wie mit dem Kanton?
7. Der Finanzierungsmechanismus und die Diskrepanz zwischen dem Anteil Betreiber und dem Anteil Investor?

Dies die Fragen, die wir als Erstes aufgeschrieben haben. Wir haben das Ganze dann ein wenig geordnet und die Rollenverteilung im ÖV-System ein wenig genauer angeschaut. Wir haben dabei gesehen, dass beim Verkehr zwischen den Städten eigentlich nur die SBB und der Bund, als Eigner der SBB, etwas zu sagen haben. Sie bestimmen, wie der Takt aussehen soll, wie der Ablauf ist, wo man hält und wo nicht. Die Kantone sind nur beratend dabei. Eine Stufe weiter unten, im Regionalverkehr – Stichwort S-Bahn –, sagt auch wieder der Bund, wo es langgeht. Aber die Kantone sind dort stärker beteiligt, als Besteller, als Idee-Geber, aber auch als Financiers. Je ländlicher es ist, desto mehr bezahlt der Bund.

Wir haben beispielsweise gesehen, dass in Graubünden 80% der Betriebskosten vom Bund übernommen werden, im Raum Zürich hingegen bezahlt der Kanton viel mehr. Im Ortsverkehr, also z.B. bei Tram oder Bus, ist der Bund nicht beteiligt, zumindest nicht im Betrieb. Die Infrastruktur ist etwas anderes. Sie wissen ja, dass der Bund zum Beispiel beim Tram Region Bern etwas an die Infrastruktur bezahlt. Zusammenfassend: Je höher etwas angesiedelt ist, desto mehr bezahlt der Bund, je tiefer, je detaillierter der ÖV ist, desto weniger bezahlt er. Und wie sieht es mit diesen Linienüberprüfungen aus, also dem eventuellen Umstieg von Bahn auf Bus? Die Einschätzung des Experten in unserer Gruppe war, dass dies nicht so ernst zu nehmen ist. Anscheinend hat Barbara Egger einfach gesagt, das sei nun mal so, das werde man anschauen müssen. Aber im Prinzip dürfte da nichts passieren.

Zur Rolle des Tarifverbunds. Ein Verbund wie z.B. Libero ist eine Art Zusammenschluss der Betreiber. Diese haben eine relativ starke Tarifautonomie und die Gemeinden haben relativ wenig dazu zu sagen. Die Finanzierungsmechanismen sind so gestaltet, dass der Kanton oder die Kantone, die involviert sind, mehr oder weniger sagen, wie viel sie an Subventionen bezahlen. Nachher muss sich der Tarifverbund einig werden, welchen Preis er für das Angebot verlangt. Die Höhe des Preises in einem Tarifverbund ist also immer eine politische Frage: Wie viel ist der Kanton bereit, daran zu bezahlen? Es ist die Frage aufgekommen, warum der Libero-Verbund so teuer sei, und die Antwort ist, dass der Kanton offenbar nicht bereit ist, mehr zu bezahlen. Die SBB ist in so einem Verbund natürlich mit drin, ihr Einfluss ist recht gross, und wenn sie die Preise erhöht, ist der Tarifverbund fast gezwungen nachzuziehen.

Wie kann eine Gemeinde Einfluss nehmen? Sie kann z.B. sagen, man wolle für Studenten oder für über 65-Jährige günstigere Tarife und die entsprechenden Kosten übernehmen. Aber das läuft dann eben nicht über den einzelnen Fahrpreis, sondern über die verbilligte Abgabe von Abonnements.

Noch etwas zur Tarifgestaltung. In der Stadt bezahlt man 2.40 Franken, wenn man über mehr als sechs Stationen fährt, und um von Bern nach Münsingen zu fahren, bezahlt man 3.90 Franken. Warum ist das so? Die zweite Strecke ist ja sehr viel länger als die erste. Dazu haben unsere Experten gesagt, dass bei einem Tarifverbund die kurzen Strecken tendenziell teurer sind als die längeren. – Was mich natürlich sofort zur Bemerkung veranlasst hat, dass wir in der Stadt die Leute auf dem Land finanziell unterstützen. Aber das kommt an einem anderen Ort wieder zum Tragen.

Und wie sieht es konkret mit der Angebotsgestaltung aus, welches ist die Rolle des Parlaments dabei? Wir mussten dazu feststellen, was Peter Künzler bereits erwähnt hat: Die Einflussnahme ist, weil es über die RK geht, direkt nicht möglich, indirekt aber schon: Wenn z.B. ein Parlament oder eine Gemeinde ein Angebot in der Gemeinde haben möchte, ist dies erst einmal ein Auftrag an die Gemeindebehörde selber. Und die Exekutive ist ja in der RK vertreten und kann das Anliegen in der RK in die entsprechenden Arbeitsgruppen eingeben. Dort wird es geprüft, das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons macht eine Wirtschaftlichkeitsprüfung des Angebots und sagt nachher, ob es in Ordnung geht oder nicht. Fällt die Prüfung positiv aus, bestellt der Regierungsrat die Linie beim Grossen Rat. Der Entscheid, ob es die verlangte Linie gibt, liegt also beim Grossen Rat. Aber im Prinzip kann über einen Vorstoss des Parlaments durchaus etwas Neues eingeführt werden. Bis es tatsächlich weit ist, kann es allerdings unter Umständen sehr lange dauern.

Ganz am Schluss sind wir noch auf das Politische gekommen, nämlich zur Frage einer ÖV-Strategie: Wie viel ÖV wollen wir? Die Prognosen gehen ja beim ÖV für die kommenden 20 Jahre von einer Steigerungsrate von 20 bis 30% aus. Das ist eine Prognose, die man offenbar aus den Entwicklungen der vergangenen 20 Jahre herleitet, auf Grund der Siedlungsstruktur, der Zuwanderung und der wirtschaftlichen Entwicklung. Jetzt ist die Frage aufgetaucht, ob wir diese Zunahme überhaupt wollen. Wollen wir einfach auf die Nachfrage reagieren und das Angebot bereitstellen und sagen, das ist nun einmal so? Oder wollen wir sagen: Wir sind als politische Behörde Akteure und entscheiden uns für die Angebotsorientierung, nach dem Motto: Wir wollen, dass es in den kommenden Jahren so und so viel ÖV mehr gibt, aber nicht mehr, auch wenn die Nachfrage da ist. Ich habe dazu gesagt, als Politiker könne man natürlich nicht anders, als auf die Nachfrage reagieren, denn wir sind ja gewissermassen die Transmissionsriemen der Bedürfnisse der Bevölkerung. Aber Arbeitsgrundlage wäre eigentlich, was die RK im RGSK festgelegt hat, und zwar in einem Kontext, indem die ganze ÖV-Entwicklung mit der Wohnzonenplanung, mit den Industrie- und Gewerbebezonen abgestimmt ist. All das sollte in diesem RGSK stehen. Meine Frage war dann auch, ob das wirklich so konkret sei, ob man die Gemeinden dazu bringen könne, klare Vorgaben zu machen, klare Entwicklungsschritte einzuleiten. Offenbar ist es so, dass man gegen Neueinzonungen gewisse Schritte unternehmen kann, dass es aber keine Massnahmen gibt, um beispielsweise Auszonungen vorzunehmen. Wenn man also weiss, dass es in einer Gemeinde zu grosse Bauzonen gibt, kann man aufgrund dieses RGSK nichts unternehmen.

Wir sind zur Überzeugung gekommen, dass dieses RGSK zwar in den kommenden Jahren der Kernpunkt eines ÖV-Konzepts sein muss, dass aber die politische Diskussion dazu noch praktisch fehlt. Aber diese Diskussion werden wir irgendeinmal führen müssen. Das RGSK ist eben neu herausgekommen, und darum kann man davon ausgehen, dass man vielerorts noch gar nicht richtig realisiert hat, was es eigentlich bedeutet. Aber es wird alle vier Jahre überarbeitet, und vielleicht wird es ja in der Überarbeitung zum Thema, so dass man diese politische Diskussion führen kann, und irgendeinmal werden die Steigerungsraten, wenn sie wirklich so hoch sind wie prognostiziert, dazu führen, dass man entscheiden muss, und dann kann man noch einmal über eine ÖV-Strategie und über die Frage „Nachfrageorientierung oder Angebotsorientierung“ sprechen.

Bemerkung aus der Teilnehmerrunde: Eine Ergänzung: Daniel Imthurn hat gesagt, man könne keine Auszonungen vornehmen auf Grund des RGSK, aber das gilt auch für Einzonungen. Es stellt sich immer wieder die Frage, was man von diesem RGSK erwarten muss, und es ist so, dass die Gemeinde immer noch selber entscheiden kann, was eingezont wird und was nicht.

5.3 Workshop III: Hauptstadtflughafen Bern Belp: Standort- oder Störfaktor?

Moderation: Rolf Ellwanger/ Dan Hiltbrunner
Sprecherin: Patrizia Mordini

Teilnehmer/innen: Jacqueline Gafner Wasem (AKO); Patrizia Mordini (AKO); Luzius Theiler, Bern; Beat Wegmüller, Muri-Gümligen; Rahel Wagner, Ostermundigen; Roland Rüfli, Ostermundigen; Christa Kühn, Worb; Dan Hiltbrunner, Präsident VgF; Jonas Hirschi, Geschäftsführer VgF; Bern; Hans-Jürg Gerber, Geschäftsleiter Wirtschaftsraum Bern.

Ergebnisse und Diskussion:

Patrizia Mordini: Wir haben das Thema Hauptstadtflughafen angeschaut. Bei uns waren Herr Ellwanger und Herr Hiltbrunner, der Präsident des Vereins gegen Fluglärm, dabei. Sie haben sich gemeinsam vorbereitet und den Workshop gemeinsam geleitet. Sie haben diesen Workshop sehr gut vorbereitet und sechs Thesen formuliert, wir konnten sehr angeregt diskutieren.

Thesen:

1. Der Luftverkehr, als völkerverbindender Träger über Länder und Grenzen hinaus, ist aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken. Die Geschichte beweist, dass sich Wohlfahrt und wirtschaftliche Prosperität immer entlang der Verkehrswege am besten entwickeln.
2. Der Flughafen Bern-Belp liegt sehr ungünstig. Dicht besiedelte Wohnquartiere und Naherholungsgebiete werden hier durch Flugverkehr mit Lärm beschallt. Der Flughafen Bern-Belp wurde in den 70-er Jahren durch den Widerstand gegen einen neuen Flughafen im grossen Moos von einem Provisorium zu einem Definitivum. Die Nachteile des Standortes sind geblieben und treten heute verschärft zu Tage. Deshalb soll der Flughafen Bern-Belp so klein wie möglich und nur so gross wie nötig gehalten werden
3. Luftverkehr ist auch öffentlicher Verkehr. Jedermann kann ihn nutzen. Somit zählt ein Flughafen als „Bahnhof zur Luft“ klar zu den öffentlichen Verkehrsinfrastruktur-Einrichtungen. Aber der Luftverkehr als ÖV wird generell nicht staatlich subventioniert wie Bahnen, Trams, Busse, usw.
4. Luftverkehr ist unökologischer Verkehr. Dieser dient wenigen und schadet vielen und wird durch ungenügende Besteuerung des Flugtreibstoffs massiv subventioniert. Zudem konkurrenziert er die hervorragende Bahn-Infrastruktur. Jedes Verkehrsmittel ist für seinen Zweck zu gebrauchen. Bis zu einer Distanz von 800 km ist die Bahn zu bevorzugen.
5. Das ehemals bescheidene „Mösli“ hat sich nach vielen Auf und Abs zu einem anerkannten Regionalflughafen mit einer Mehrbeinstrategie entwickelt. Bern-Belp BRN ist der einzige Regionalflughafen in der Hauptstadtregion Schweiz (ehemals: Espace Mittelland) mit Linien- und Charterverkehr.
6. Die Hauptstadtregion ist bestens an die drei Landesflughäfen angeschlossen. Bundesflüge oder allenfalls Geschäftsflüge mit direktem Bezug zur Region können hier abgewickelt werden. Es macht volkswirtschaftlich für die Region Bern keinen Sinn und schadet deren Qualität, Touristen aus entfernten Regionen von Bern-Belp für Badeferien ans

Mittelmeer und für Skiferien nach Österreich zu fliegen oder auf einem Transitflug hier umsteigen zu lassen.

Ich fasse für jede These zusammen, zu welchem Resultat wir gekommen sind.

Zu These 1, der Luftverkehr ist völkerverbindend und er dient der Prosperität: Wir haben darüber diskutiert, dass es auch ganz andere Verkehrswege gibt, die völkerverbindend sind, und wir sind auch darauf gekommen, dass nicht alle Menschen gewohnt sind zu fliegen und dass auch nicht alle fliegen können. Wir haben uns auch gefragt, ob Luftverkehr eher etwas ist für Geschwindigkeitskapitalisten – diesen Begriff hatte ich noch nie gehört. Wir hatten also zum Anfangen einen etwas weiteren Sinn und sind dann wieder nach Bern zurückgekommen. Wir haben dann gesagt, Luftverkehr sei nur ein Aspekt der Prosperität. Wir haben auch gesehen, dass es dadurch, dass man immer rascher und für wenig Geld irgendwohin reisen kann, Auswirkungen gibt auf die Bahnverbindungen. So wurde z.B. der Nachtzug nach Barcelona gestrichen und das ist natürlich auch nicht gerade das, wo wir hin wollen. Wir haben auch darüber diskutiert, dass die Jugendlichen heute sich gewohnt sind, mit wenig Geld an einen coolen Ort zu fliegen und dort ihr Wochenende zu verbringen. Etwas, was wir in unserer Kindheit noch nicht gekannt haben. Was heisst es, wenn man so aufwächst? Aber wir alle profitieren ja davon, wenn etwas billiger ist. Wir sind ja selber blöd, wenn wir vom Angebot für 50 Franken nicht profitieren, um irgendwohin zu fliegen und dafür den Zug nehmen, der viel mehr Zeit braucht, dafür aber ein paar hundert Franken kostet. Uns wird vom Markt etwas gegeben, und wenn wir nicht zugreifen, haben wir das Gefühl, dass wir etwas fast Widernatürliches machen. Wie wollen wir damit umgehen? Wir haben auch darüber gesprochen, dass es eine Art Umverteilung gibt, indem die, die am raschesten zugreifen, am wenigsten bezahlen, und am Schluss bezahlen andere um so mehr. Ist das wirklich alles kostentransparent? Das blieb im Raum stehen.

These 2, der Flughafen Belp so klein wie möglich und so gross wie nötig: Wir haben alle gefunden, das können wir unterschreiben. Nur: was heisst „so gross wie nötig“? Wir haben auch gesehen, dass die Flughafeninfrastruktur zum Teil älter ist als die Wohngebiete. Wer dort zugezogen ist, wusste also, dass ein Flughafen in der Nähe ist. Für Belp selber gibt es nicht mehr Lärm als früher, sondern der entsteht unter den Flugschneisen, z.B. in der Elfenau, und es gibt Lärmspitzen am Morgen. Es gibt die Möglichkeit, leisere Flugzeuge einzusetzen. Was das bezüglich Kosten heisst, ist eine andere Frage. Dann haben wir generell diskutiert, ob es denn einen günstig liegenden Standort gäbe. Wir sind zum Schluss gekommen, dass es in der Schweiz nicht möglich wäre, einen Flughafen zu bauen, der niemanden stört. In anderen Ländern hat man diesen Raum vielleicht noch, aber dann fährt man vom Flughafen eine Stunde, bis man im Zentrum ist. So sind wir zum Schluss gekommen: Wir haben jetzt das Belpmoos, einen Grossausbau hat niemand begrüsst. Wir haben auch diskutiert, dass man massvoll bleiben und nicht x neue Destinationen dazu nehmen sollte, damit es nicht zu einer Luftblase kommt, sondern zu einer Entwicklung, die bestehen kann.

These 3, Luftverkehr ist auch öffentlicher Verkehr und sollte somit auch subventioniert werden: Das wurde natürlich kontrovers diskutiert. Wir fanden eigentlich alle, dass der ÖV vom Bund unterstützt werden sollte, aber einzelne waren der Meinung, man sollte die Bahnbillete nicht so stark subventionieren, wie dies heute der Fall ist, andere, dass der Luftverkehr viel billiger ist, als er eigentlich sein sollte, womit er eine Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln darstellt. Wir haben auch darüber gesprochen, dass die Preise der Bahn im Moment noch kilometerabhängig sind, dass es aber bei der SBB Überlegungen

gibt, dies zu ändern. In Deutschland oder England hat man bei frühzeitiger Reservation bereits heute billigere Tarife.

These 4, Luftverkehr ist unökologischer Verkehr: Dazu gibt es die These, dass man bis 800 km Distanz – das ist ungefähr die Distanz von Bern nach Rom – die Bahn benützen sollte, dies im Sinn von „Der Luftverkehr dient wenigen und schadet vielen“. Das ist eine Lebenshaltung, könnte man fast schon sagen. Es gibt Leute, die das sehr stark vertreten und wahrscheinlich auch leben, aber trotzdem ist man nicht davor gefeit zu überlegen, ob man wirklich so lange reisen und so viel bezahlen will. Das braucht sehr viel Willen und Motivation und eine entsprechende Einstellung. Aber der VgF postuliert das, und zwar für Distanzen bis 1000 km, und es wird wohl auch so gelebt. Wir hatten auch die Einsicht, dass die Koordination zwischen Bahn- und Luftverkehr verstärkt werden muss und dass die Auslastung der Bahn ein Thema sein kann. Leere Züge erzeugen auch Emissionen. Wir haben auch noch darüber gesprochen, was denn ökologisch reisen heisst. Jemand hat die These vertreten, der Zug verursache sechsmal weniger CO₂ als das Fliegen, was aber von anderer Seite stark bestritten wurde. Ich höre allerdings in der Mehrheit auch Studien, die sagen, der Zug sei ökologischer. Auf jeden Fall erzeugt Fliegen bestimmte Emissionen, das kann man nicht wegdiskutieren. Aber es gibt ja auch die Möglichkeit, einen CO₂-Ausgleich zu machen.

These 5, Bern als einziger Flughafen in der Hauptstadtregion, das bescheidene Mösli, das sich zu einem Regionalflughafen entwickelt hat: Die Frage war, ob das so überhaupt stimmt und wie es weitergehen soll, und damit kommen wir wieder zum Thema, dass das Angebot eventuell aufgeblasen wird. Wir haben das Thema „Belp als wichtige Destination für den Wirtschaftsraum der Hauptstadtregion“ angeschaut. Das wäre ein Argument für einen Ausbau. Aber auf der anderen Seite ist Zürich nur eine Stunde entfernt. Zürich liegt eigentlich im „Grossraum Bern“. Jemand hatte die Idee, von Bern-Kloten zu reden. Es gibt viele ausländische Firmen mit einer Niederlassung in der Region, die ihr eigenes Flugzeug haben und dann direkt Bern ansteuern. KMU-Mitarbeitende haben nicht ihr eigenes Flugzeug, würden aber auch gern ab Bern fliegen.

These 6, Touristische Flüge ab Bern – wenig Nutzen, viel Schaden: Es gab immer abwechselnd Thesen von der einen und von der anderen Seite, und so hatten wir eine sehr spannende Diskussion. Jemand hat gesagt, und das wurde von anderen unterstützt, es mache doch keinen Sinn, am Wochenende rasch per Flugzeug ins Ausland shoppen zu gehen, und jemand hat gesagt, Helikopterfliegen – etwas, was offenbar im Kommen ist – sei fragwürdig. Wie haben heute morgen gehört, dass der Flug, der am Morgen früh die Leute weckt, aus Thessaloniki kommt, und dass man in Belp auf den Flug nach München umsteigt, so dass man um 9 oder 10 Uhr mit der Geschäftssitzung anfangen kann. Aber wollen wir tatsächlich nur Umschlagplatz sein für die Leute? Das wurde hin und her diskutiert. Manche finden, die Leute stiegen ja dann vielleicht auch einmal hier aus, um einen Moment zu bleiben. Wir haben auch noch festgehalten, dass man eigentlich eine Verantwortung hat gegenüber der Allgemeinheit.

Bemerkung aus dem Publikum: Die Überlegung war: Flugzeuge sind eine Dienstleistung wie Zug und Bus etc., und bei Dienstleistungen muss man sich immer überlegen, wie man sie verantwortlich braucht. Das ist auch eine Gesellschaftsfrage: Macht man etwas einfach so, oder überlegt man sich ein wenig, was man wann braucht?

6 Würdigung durch die Teilnehmenden

Jacqueline Gafner Wasem: Ich danke allen, die am heutigen Workshop teilgenommen haben, vor allem aber natürlich unseren Referenten. Leider haben wir keine Referentinnen gefunden. Wir haben zwar Frauen angesprochen, haben aber lauter Absagen erhalten. Ich möchte auch allen Podiumsteilnehmern danken. Aus meiner Warte hat das Podium die Erwartungen erfüllt, die wir an es gerichtet hatten. Und ich danke vor allem auch noch unserer Kommissionssekretärin Ladina Kirchen und ihrer Crew, sie hat die Tagung organisiert.

Sie wissen, man kann sich immer verbessern oder auch verschlechtern. Wir bemühen uns, uns zu verbessern und ich wäre dankbar, wenn wir aus den Gemeinden, die heute hier vertreten waren, ein Feedback erhielten, was gut war und was wir noch besser machen könnten.

Monica Masciadri (Worb): Ich war das erste Mal an der Tagung, und mir hat sie die Augen darüber geöffnet, was bei uns im Parlament als graues Gespenst eigentlich keine Erwähnung findet. Das ist ein ganz wichtiger Anlass und ich werde dafür werben, dass aus Worb mehr Leute mitmachen. Ich habe die Pausen etwas lang gefunden, aber sonst: Kompliment.

Jacqueline Gafner Wasem: Vielen Dank für die Rückmeldung. Es ist nicht jedes Jahr gleich, es gab Jahre, da hat man gerade die Pausen geschätzt, weil sie fast die einzige Möglichkeit bieten für einen Austausch untereinander.

Stephie Staub-Muheim (Köniz): Wir sind aus dem Könizer Parlament. Wir waren zu dritt hier und finden es auch schade, dass nicht mehr Leute kommen. Sehr interessant habe ich den ersten Vortrag gefunden. Ich habe plötzlich bemerkt, dass es durch die Konflikte in Köniz wegen des Trams an sehr vielen anderen Orten ebenfalls Problematiken gibt und dass es nicht einfach ist, die Sachen zu koordinieren und zu sagen, was am wichtigsten ist und wo am meisten gemacht werden muss. Ich bin jetzt zum dritten Mal dabei und ich muss sagen: Ich finde die Tagung sehr gut. Sie fördert Seilschaften, damit man Netzwerke bilden und damit man miteinander sprechen kann. Man sieht sich manchmal wirklich nur hier. Und dann habe ich noch eine ketzerische Frage: Wer macht eigentlich eine Erfolgskontrolle der Workshops? Ich fand dazumal die Tagung zur Kultur sehr interessant und ich frage mich, ob man je gesehen hat, was eingespeist wurde. Oder bleibt das einfach im leeren Raum hängen?

Jacqueline Gafner Wasem: Danke auch für Ihre kritische Frage. Ich bin im Moment offen gesagt etwas überfordert, weil ich mich ganz einfach nicht mehr erinnern kann, was es dort an Inputs gab, mit denen man etwas hätte anfangen können, und zudem auf welcher Ebene. Unter Umständen ist nichts passiert. Die AKO hat zwar ein Sekretariat, in der Person von Ladina Kirchen, aber sie hat auch noch andere Aufgaben, und unter Umständen ist das auch eine Ressourcenfrage.

Christa Kühn (Worb): Ich war praktisch jedes Jahr an der Tagung dabei und habe auch dieses Jahr wieder sehr viel mitgenommen. Ich bin sehr froh, dass es diese Veranstaltung gibt, für mich ist sie immer ein Highlight im Jahr. Ich habe das Podiumsgespräch sehr gut gefunden, ich habe daraus sehr viel mitgenommen, aber natürlich auch aus den anderen

Beiträgen und aus dem, was man untereinander austauschen konnte. Ich kann es jedes Mal brauchen, auch für Diskussionen in unserer Gemeinde. Ich bin immer noch ein Fan dieser Tagung.

Jacqueline Gafner Wasem: Ich möchte noch einmal allen danken, und an die Parlamentspräsidentin von Münsingen: Wir haben uns hier wohl gefühlt. Es war sehr angenehm, von den Räumlichkeiten her, vom Essen her. Wir kommen gern wieder einmal in Münsingen vorbei, allerdings wohl nicht gleich nächstes Jahr, weil wir die Tradition haben, die Veranstaltung einmal in Bern durchzuführen und im Jahr darauf in einer so genannten Aussen-gemeinde.

7 Fazit und Ausblick der Agglomerationskommission

Erneut kann die Agglomerationskommission auf eine erfolgreiche Tagung zurückblicken, die vom Thema her Anklang gefunden hat. Verkehr bewegt und die damit zusammenhängenden Entscheide haben ökonomische, ökologische, sozial- und siedlungspolitische Auswirkungen. Ob und in welchem Umfang der öffentliche Verkehr gefördert werden soll und ob Flugverkehr nicht auch – zumindest teilweise – als öffentlicher Verkehr angesehen und damit mit Staatsgeldern unterstützt werden müsste, war nur ein Themenbereich, der rege diskutiert wurde.

Es hat sich gezeigt, dass der Aufbau der Tagung mit Fachreferaten und anschliessender Podiumsdiskussion sowie den nachmittäglichen Workshops von den Teilnehmenden auch dieses Mal geschätzt wurde. Die Referate von Laurent Reusser und Rolf Ellwanger bildeten eine gute Ausgangslage für die anschliessende Podiumsdiskussion, in welcher Aymo Brunetti, Direktor CRED, Mathias Häberli, CEO Alpar AG, Jonas Hirschi, Geschäftsführer VgF, Stephan Lack, Präsident FDP Liberale Muri-Gümligen und Tomislav Lang, CEO Skywork Airlines AG, den Hauptstadtflughafen Bern-Belp unter die Lupe nahmen und dabei herauszukristallisieren versuchten, ob dieser nun eher Standort- oder doch mehr Störfaktor sei in der Region. So wurde über die grundsätzliche Berechtigung des ‚Mösli‘ neben den drei bereits heute bestehenden nationalen Flughäfen diskutiert. Dabei wurde die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern für die Region grundsätzlich anerkannt, es kamen aber auch die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs zur Sprache. Man war sich einig, dass man den Flughafen Belp nicht abschaffen möchte; hingegen wäre bei einem weiteren Ausbau des Flughafens, verbunden mit mehr Flugbewegungen, Widerstand vorprogrammiert.

Die nachmittäglichen Workshops dienten der Vertiefung der Informationen aus den Fachreferaten und aus den Voten der Podiumsdiskussion. Auch hier zeigte sich, dass Verkehr – öffentlicher und Flugverkehr – an und für sich, aber auch die damit verbundenen politischen Entscheide über dessen Ausbau, Förderung und Subventionierung unterschiedlich gewichtet werden und dass die Meinungen darüber, wer wie viel erhalten soll, weit auseinanderdriften. Es hat sich gezeigt, dass das Konstrukt Regionalkonferenz es den Parlamentsmitgliedern erschwert, sich an den Entscheidungsprozessen der Region zu beteiligen. Umso wichtiger ist es für den einzelne Parlamentarier, sich aktiv in diese Prozesse einzubringen. Analysiert wurden auch die Zuständigkeiten für den öffentlichen Verkehr auf den verschiedenen Verwaltungsebenen und an der Schnittstelle zwischen der Regionalkonferenz und dem Amt für öffentlichen Verkehr.

Wie jedes Jahr bot die Tagung auch diesmal die Möglichkeit, den von allen sehr geschätzten Erfahrungsaustausch zu pflegen und sich über die Gemeindegrenzen hinweg kennenzulernen. Form und Aufbau der Veranstaltung haben sich also bewährt und sie werden auch den Stil der nächsten Tagung prägen. Die diesjährige Neuerung, auch Regionsgemeinden einzuladen, welche über kein Parlament verfügen, wird fortgeführt und weiter gefördert.