

## **Interpellation Luzius Theiler (GPB-DA): Übernahmeversuch der Alpar durch die Skywork**

Mit einem „Unfriendly Takeover“ versucht die Fluggesellschaft Skywork, die Belpmoos-Betreiberin Alpar unter Kontrolle zu bringen. Diese Entwicklung kann der Stadt Bern als im Alpar-Verwaltungsrat vertretene Aktionärin und hauptsächlich als Verpächterin eines grossen Teils des Flughafengeländes, nicht gleichgültig sein.

Offensichtlich ist es das Bestreben des über grosse Geldmittel verfügenden Rolex-Erben, mittels niedrigerer Landetaxen und zusätzlicher kommerzieller Nutzung des Flugplatzes den Flugbetrieb weiter auszudehnen. Dies wäre mit zusätzlichen Lärmbelastungen und mit einem noch grösseren Sicherheitsrisiko für die in geringer Höhe überflogenen Stadtquartiere verbunden.

1. Wie stellt sich der Gemeinderat zum Übernahmeversuch?
2. Wie würde der Gemeinderat reagieren, wenn die Skywork, das „Spielzeug von ein paar reichen Männern“ (Bund-Kommentar vom 13. Dezember 2012) wie zahlreiche früher auf dem Belpmoos rasch gegründete Fluggesellschaften zusammenbrechen oder für die Betreiber langweilig würde? Kann die Stadt von vorneherein klar ausschliessen, dass sie sich mit Steuergeldern an einer Rettung der Alpar beteiligen würde?
3. Im vergangenen Sommer wurde Kritik an den Sicherheitsmassnahmen der rasch expandierenden Skywork laut. Unabhängig davon stellt die geringe Flughöhe insbesondere über dem Kirchenfeld-Schosshaldequartier, der Innerstadt und dem Nordquartier ein grosses Sicherheitsrisiko für die Bevölkerung dar. Der tragische „Wollenhof-Unfall“ ist noch in Erinnerung. In welcher Form ist der Gemeinderat für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen beim Überflug des Stadtgebietes besorgt?
4. Welche Auflagen bezüglich Nutzung, Lärmschutz etc. enthält der Pachtvertrag mit der Alpar? Ist der Gemeinderat bereit, Einsicht in diesen Vertrag zu gewähren? Ist der Gemeinderat gewillt, die Einhaltung aller Vertragspunkte auch gegenüber einer allfälligen neuen Trägerschaft der Alpar durchzusetzen?
5. Ist der Gemeinderat bereit, alle vom Fluglärm betroffenen Gemeinden zu einer Zusammenkunft einzuladen mit dem Ziel, gemeinsam Massnahmen zur Wahrung der Interessen der Anwohnerschaften gegenüber den rapid zunehmenden Immissionen des Luftverkehrs zu planen?

### *Begründung der Dringlichkeit*

Die Ereignisse rund um das Belpmoos dürften sich in nächster Zeit überstürzen, die Weichen werden sehr schnell gestellt werden. Eine klare Haltung des Gemeinderates und ein Engagement für die betroffene Bevölkerung ist gefragt.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt

Bern, 20. Dezember 2012

*Erstunterzeichnende:* Luzius Theiler

*Mitunterzeichnende:* Regula Fischer, Rolf Zbinden, Esther Oester, Rahel Ruch, Lea Bill, Stéphanie Penher, Hasim Sancar, Judith Gasser, Aline Trede, Monika Hächler, Tania Espinoza, Peter Künzler, Lukas Gutzwiller

## Antwort des Gemeinderats

Der Flughafen Bern-Belp und damit die Flughafenbetriebsgesellschaft Alpar AG gehören seit rund 80 Jahren zum wirtschaftlichen Grundangebot des Kantons Bern und des Schweizer Mittellands.

Der Bundesstadt-Flughafen ist hinter Zürich, Genf und Basel der viertgrösste Schweizer Flughafen mit einer gesamten Wertschöpfung von rund 174 Mio. Franken pro Jahr (Stand 2008)<sup>1</sup>. Die Flughafenbetreiberin Alpar verzeichnete im vergangenen Jahr einen neuen Passagierrekord (271 111 Passagiere) bei gleichzeitiger Abnahme der Gesamtflugbewegungen. Entsprechend der Wertschöpfung finden gut 1 200 Beschäftigte (Vollzeitäquivalenz) durch den Flughafen Bern-Belp und seinem Luftverkehr Arbeit.<sup>2</sup> Der Flughafen Bern-Belp ist somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region.

### *Zu Frage 1:*

Die Stadt Bern ist mit einem Aktienanteil von 2.34 % eine Minderheitsaktionärin der Alpar AG. Die Aktionäre der Alpar AG können ihre Anteile grundsätzlich frei gemäss den Statuten verkaufen. Die Statuten enthalten jedoch eine Vinkulierungsbestimmung, die maximal 10 % der Aktien im Besitz einer Person oder Personengruppe zulässt, um die Unabhängigkeit der Alpar nicht zu gefährden beziehungsweise einer allfälligen Übernahme durch eine Personengruppe oder Organisation entgegenzuwirken.

Im Dezember 2012 hat der Alpar-Verwaltungsrat vom Antrag einer Investorengruppe um Dr. Daniel Borer, Alfred Siegenthaler und Hans-Ulrich Müller Kenntnis genommen. Die Investorengruppe verlangte eine ausserordentliche Generalversammlung, um vorgezogene Neuwahlen abzuhalten. Dies sorgte für Schlagzeilen wegen einer möglichen Übernahme der Berner Flugbetreiberin Alpar, die sich aber - wie zwischenzeitlich bekannt ist - nicht bestätigt hat. Der Alpar-Verwaltungsrat hat sich im Dezember zu einer konstruktiven Diskussion bereit erklärt und eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingesetzt.

Zu diesen Arbeiten liegen nun die Ergebnisse vor. In den Bereichen Zusammenarbeit, Aktionariat und Verwaltungsrat wurde eine Einigung erzielt. Auch in den Themen der nachhaltigen Weiterentwicklung des Flughafens und des Streckennetzes ist eine neue gemeinsame Arbeitsbasis geschaffen worden, in der die Anliegen der Partnerorganisationen und der Anspruchsgruppen miteinbezogen werden.

Die Stadt Bern hat ein Interesse an der erfolgreichen Zukunft des Flughafens Bern-Belp. Im Zentrum der strategischen Überlegungen sollten der längerfristige Fortbestand und die nachhaltige Weiterentwicklung des Flughafens mit seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung stehen.

### *Zu Frage 2:*

Das Jahr 2012 stand im Zeichen eines regen Betriebs am Flughafen Bern-Belp. Die Berner Fluggesellschaft Skywork Airlines und die Chartergesellschaft Helvetic Airways AG haben ihr Streckennetz nochmals ausgebaut.

Insbesondere die Skywork Airlines hat ein Jahr hinter sich, das durch Wachstum und damit einhergehenden Herausforderungen geprägt war. Dementsprechend hat im Januar 2013 die

---

<sup>1</sup> Quelle: Infras Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz, 2011.

<sup>2</sup> Quelle: Adrian Amstutz, Editorial, Das Berner Flughafenmagazin Bern Airport, Ausgabe, Ausgabe2/Juni 2012.

Fluggesellschaft verschiedene Massnahmen angekündigt, um den Kostendruck aufzufangen und die Betriebseffizienz zu steigern.

Grundsätzlich geht der Gemeinderat davon aus, dass die Alpar einen etwaigen Rückschlag verkraften kann. Das Unternehmen ist gesund finanziert, und die finanzielle Lage kann als stabil betrachtet werden: Die Alpar hat in den vergangenen Jahren keine Dividende bezahlt und ist tief bewertet. Ihre Stärken sind die solide Bilanz, die Verankerung in der Region und die hohen stillen Reserven. Die Frage nach einer allfälligen Rettung der Alpar AG stellt sich somit nicht.

*Zu Frage 3:*

Die Sicherheit (Safety) im Luftverkehr ist dem Gemeinderat ein wichtiges Anliegen. Diese befindet sich - nicht zuletzt mit dem neuen Einfluss der Europäischen Union (EU) - auf einem sehr hohen Stand. Sowohl Betrieb (Operations) als auch Wartung und Unterhalt (Maintenance and Overhaul) werden mit stets aktualisierten und vereinheitlichten Standards durch die European Safety Agency (EASA) und die Joint Aviation Agency/Joint Aviation Regulation (JAA/JAR) über den nationalen Regulator des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) in der Schweiz umgesetzt. Im Bereich „Safety“ wird in Europa ein höchstmöglicher Sicherheitsstandard angestrebt. Die Schweiz hat sich nach dem Bericht des niederländischen Luft- und Raumfahrtinstituts Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) einen besonders hohen Sicherheitsstandard zum Ziel gesetzt. Diesem Paradigma sind die Fluggesellschaften und auch die Infrastrukturanlagen unterstellt.

Trotz aller regulatorischen und eigenverantwortlichen Vorkehrungen bleiben Restrisiken, welche es zu minimieren gilt. So hat die Alpar bereits seit einigen Jahren den dichtbesiedelten Bereich nördlich des Flughafens für An- und Abflüge als restriktiv definiert. Er ist in der Regel nur für den (höheren) Instrumentenflug (IFR) - meistens auch mehrmotorig - zugelassen.

Im Übrigen ist daran zu erinnern, dass aus topografischen Gründen der Anflug auf den Flughafen Bern-Belp von Süden her nur beschränkt möglich ist und das GPS-Anflugsystem weltweit noch in der Testphase ist. Ist dieses dannzumal in Betrieb, dürfte die Lärmbelastung über der Stadt Bern abnehmen.

*Zu Frage 4:*

Mit der Alpar bestehen zwei Vertragsverhältnisse mit verschiedenen Nachträgen. Ein Pachtvertrag regelt die Nutzung der Fläche der Piste inklusive dem angrenzenden Grasland. Der Baurechtsvertrag beinhaltet die Gebäude der Alpar AG sowie Vorplätze und Abstellflächen. Der Baurechtsvertrag besagt, dass die ausgewiesenen Flächen mit Bauten und Anlagen überbaut werden dürfen, soweit diese im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugplatzes stehen und die dafür erforderlichen eidgenössischen und kantonalen Konzessionen oder Bewilligungen vorliegen. Die Einholung der Betriebsbewilligung ist Sache der Baurechtsberechtigten. Die bestehenden Verträge beinhalten keine weitergehenden Auflagen z.B. bezüglich des erwähnten Lärmschutzes. Dies ist in der Verantwortung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL). Das BAZL legt aufgrund der geltenden nationalen und internationalen Vorschriften die Rahmenbedingungen für eine sichere Zivilluftfahrt in der Schweiz fest.

Bezüglich Übertragung des Baurechts enthält der Baurechtsvertrag die üblichen Bestimmungen: Das Baurecht ist übertragbar. Die Übertragung bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde der Stadt Bern. Die Genehmigung darf nur wegen mangelnder Kreditwürdigkeit des Erwerbers oder aus anderen wichtigen Gründen in dessen Person verweigert werden. Ferner

auch dann, wenn der Erwerber nicht sämtliche Bedingungen des Baurechtsvertrags übernehmen will. Damit ist auch die Frage beantwortet, ob der Gemeinderat gewillt ist, die Einhaltung aller Vertragspunkte auch gegenüber einer allfälligen neuen Trägerschaft der Alpar durchzusetzen.

Die mit der Alpar AG geschlossenen Verträge weisen also keine weitergehenden Auflagen als die üblichen Bestimmungen eines Pacht- bzw. Baurechtsvertrags auf. Eine Einsichtnahme in den Vertrag ist unter bestimmten Voraussetzungen möglich. .

*Zu Frage 5:*

Auf dem Flughafen Bern sind keine „rapid zunehmenden Immissionen des Luftverkehrs“ zu verzeichnen. Im Gegenteil: 2012 haben die Gesamtflugbewegungen um 3 % abgenommen.

Für den Flughafen Bern-Belp sind die gesetzlichen Vorgaben zu Natur- und Umweltschutz massgebend. Die besonderen Auflagen für Flugplatzanlagen sind bundesrechtlich geregelt. Die Alpar AG hält die Vorgaben - auch nach dem Vorsorgeprinzip - mit hoher Priorität ein. Der Flughafen Bern-Belp gilt diesbezüglich schweizweit als vorbildlich. Der Verwaltungsrat der Alpar AG hat bereits seit einiger Zeit das Umweltcredo beschlossen: „Wir wollen eine wirtschaftliche Entwicklung ohne zusätzliche Belastung der Umwelt erreichen.“ Die neusten Zahlen belegen es deutlich. Letztlich definiert aber das Umweltschutzgesetz die zulässigen Grenzwerte. Im Hinblick auf den Fluglärm sind die entsprechend kalkulierten Immissionsgrenzwerte IGW der ES II in allen Anrainergemeinden noch nicht ausgeschöpft.

Verschiedene Organisationen verfolgen aktiv die Entwicklung auf dem Berner Flughafen, so etwa die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL), der Verein pro Belpmoos oder die kantonale Vereinigung gegen Fluglärm (VgF). Insbesondere die VgF setzt sich gegen allfällige schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs ein und für die Erhaltung und Verbesserung der Wohn- und Lebens-Qualität in flugemissionsbelasteten Gebieten, allem voran in der Region Bern, im Berner Seeland und im Oberland. Die Gemeinden haben die Möglichkeit, sich in diesem Gefäss einzubringen und die Interessen der Anwohnerschaft zu vertreten.

Da alle gesetzlichen Vorlagen erfüllt sind, sieht der Gemeinderat keinen Bedarf, die Gemeinden zu einer Zusammenkunft einzuladen.

Bern, 24. April 2013

Der Gemeinderat