

**Dringliche Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Welche Auswirkungen hat die 4. Ausbautappe des Flughafen Bern-Belp auf den Lärm?**

Der in einer Senke gelegene Flughafen Bern-Belp liegt äusserst ungünstig, weil intensiv bewohnte Gebiete tief überflogen werden und dadurch sehr viele Menschen unter dem in den letzten Jahren durch Linien-, Charter-, Business- und Privatflüge zunehmenden Fluglärm leiden. Der Flughafen Bern-Belp hat in den letzten zehn Jahren kontinuierlich ausgebaut. Zwei Mal wurde die Start- und Landebahn verlängert, ein neuer Terminal, ein neues Tower, diverse Hangar und weitere Fluginfrastrukturen, Hochwasserverbauungen, eine neue Zufahrtsstrasse sowie sehr viele Autoabstellplätze wurden gebaut. All diese Massnahmen haben zu einer Zunahme des Flugverkehrs beigetragen und somit auch zu einer Zunahme des Fluglärms in den dicht besiedelten umliegenden Gemeinden geführt.

Trotz des wachsenden Unmutes in der Bevölkerung will die Flughafenbetreiberin Alpar AG den bereits heute künstlich aufgeblasenen Flugverkehr mit der 4. Ausbautappe noch weiter expandieren. Angestrebt wird, für den Privatflugverkehr, Jet-Operators, private Flugzeughalter, Unterhaltsbetriebe, die Schulung und den Helikopterbetrieb neue Hangars, Empfangs- und Aufenthaltsräume sowie grosszügige äussere Abstellfläche zu schaffen. Gemäss Medienberichten (Bund, 10.12.2013) und Aussagen der Alpar AG selbst, wird die Strategie verfolgt das Geschäft mit Privat- und Businessjet-Anbietern aus den Golfstaaten und Osteuropa weiter auszubauen. Ein wichtiger Baustein dieser Strategie ist das geplante satellitengesteuerte Anflugverfahren (Südanflug, GNSS 32), welches in Zukunft die Erreichbarkeit und somit die Attraktivität des Flughafens steigern soll. Der Südanflug führt erfreulicherweise zu einer Lärmreduktion in den bisher tief überflogenen Gemeinden Bern und Muri. Unklar ist jedoch, in welchem Umfang weiterhin laute Jets per Instrumentenflug (IFR) am frühen Morgen oder an späten Abend über die Stadt fliegen werden. Im Aaretal, insbesondere in Münsingen und Wichtrach, führt der Südanflug hingegen zu einer stärkeren Lärmbelastung.

Der Flughafendirektor der Alpar AG versichert (BZ, 15.01.2014), dass die Anflüge nur verlagert werden. Fact ist, dass die Obergrenze der Flugbewegungen (75'000 im Jahr, durchschnittlich 205 am Tag) und die Lärmgrenzwerte glücklicherweise bis heute nie erreicht wurden. Die Alpar AG strebt jedoch bis 2020 gemäss ihrer Medieninformation die Ausschöpfung der Flugbewegungen an. Die geplanten grossen Neubauten und Abstellflächen werden, um einen Gewinn (Return an Investment) abzuwerfen, stark genutzt und frequentiert werden müssen, was im Wesentlichen zu mehr Flugverkehr und somit auch zu massiv mehr Fluglärm führt. Ein weiterer Ersatz von Flugbewegungen mit Kleinflugzeugen (u.a. Segelflugzeugen) durch Flugbewegungen mit Businessjets, Privat-Jets und Helikopter ist ein weiteres erklärtes Ziel des Flughafens.

Deshalb ersuchen wir den Gemeinderat folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie hoch waren die Flugbewegungen in Bern-Belp von 2008 bis 2012, jährlich?
2. Um wieviel Flugbewegungen wird die Stadt Bern durch die Einführung des Südanfluges entlastet?
3. Um wieviel Flugbewegungen wird die Stadt Bern zukünftig wieder belastet, Anbetracht der geplanten 4. Ausbautappe, der Betriebsoptimierung und der von Alpar AG prognostizierten Zunahme der Flugbewegungen?

Bern, 16. Januar 2014

*Begründung der Dringlichkeit*

Die Auflagefrist des satellitengesteuerten Anflugverfahrens läuft bereits und die 4. Ausbautappe wird in zehn Tagen aufgelegt. Das Ausbauprojekt ist für 2015/2016 geplant. Eine Diskussion über die Entwicklung des Flughafens Bern-Belp ist deshalb dringend.

Bern, 16. Januar 2014

*Erstunterzeichnende: Stéphanie Penher*

*Mitunterzeichnende:* Franziska Grossenbacher, Sabine Baumgartner, Lea Bill, Esther Oester, Mess Barry, Regula Tschanz, Christine Michel, Luzius Theiler, Cristina Anliker-Mansour, Leena Schmitter, Rolf Zbinden