

Interpellation Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB): Mehr Fluglärm durch Pistenverlängerung?

Die Lärmemissionen durch den Flugbetrieb des Flughafens Bern-Belp stellen für die BewohnerInnen der Stadt Bern, die in den An- und Abflugschneisen liegenden Quartieren leben, eine Belastung dar. Bei einer Erweiterung des Flughafens ist eine weitere Zunahme der Lärmemissionen zu befürchten.

Die Berner Stimmberechtigten haben sich daher immer wieder deutlich gegen jede öffentliche Finanzierung des Ausbaus und Betriebs des Flughafens Bern-Belp ausgesprochen, zuletzt am 24. November 2002, als in der Stadt Bern 53,3% der Stimmberechtigten die Kreditvorlage für die Zufahrtstrasse ablehnten.

Trotz der klaren Volksentscheide von 1983 und 2002 plant der Berner Regierungsrat, im März 2006 der Alpar AG einen Kredit von 3 Mio. Franken für eine Pistenverlängerung Bern-Belp nach Süden zu gewähren. Bei der Pistenverlängerung handelt es sich aber um eine private Flughafenanlage, für deren Bau und Benutzung allein die seit 1985 privatwirtschaftlich organisierte Alpar AG zuständig ist. Mit der Kreditvorlage des Regierungsrates würde nun ein privates Unternehmen durch die öffentliche Hand subventioniert - ein Vorgehen, das in Zeiten von Spardruck kaum nachvollziehbar ist.

Der Gemeinderat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Die Stadt Bern hat einen Sitz im Verwaltungsrat der Alpar AG. Kannte der Gemeinderat die Bemühungen der Flughafen-Leitung um öffentliche Unterstützung der Finanzierung der Pistenverlängerung Süd? Welche Haltung vertritt er diesbezüglich im Verwaltungsrat der Alpar AG? Weshalb vertritt der Alt-Stadtpräsident und, wenn überhaupt, nicht ein amtierendes Mitglied des Gemeinderates die Stadt Bern im Verwaltungsrat?
2. Wie gross ist die genaue finanzielle Beteiligung der Stadt Bern am Aktienkapital der Alpar AG?
3. Das Flughafenareal steht auf Grundstücken der Einwohnergemeinde Bern, die der Alpar AG verpachtet oder im Baurecht abgetreten wurden. Zu welchen Bedingungen wird das Land der Flughafengesellschaft zur Verfügung gestellt, bzw. zu welchen Pacht- bzw. Bau-rechtszins? Wird die Alpar AG durch diese Konditionen indirekt subventioniert?
4. Wie stellt sich der Gemeinderat zum Vorhaben der Alpar AG auf dem Boden der Stadt Bern die Piste um weitere 220 Meter zu verlängern?
5. Welche Entwicklungen im Flugverkehr sind durch die Pistenverlängerung Süd zu erwarten, insbesondere bezüglich der Frequenz der An- und Abflüge, der verwendeten Flugzeugtypen und der Flugroute?
6. Welche Massnahmen wird der Gemeinderat ergreifen, um eine Vergrösserung der Lärm-belastung zu verhindern? Hat er vor, sich der für die baldige Umsetzung der Lärm-messungs-Auflage einzusetzen, wie sie im Entscheid der Rekurskommission des UVEK vom 14. April 2003 gefordert wurde?

Bern, 9. März 2006

Interpellation Fraktion GB/JA! (Stefanie Arnold/Franziska Schnyder, GB), Urs Frieden, Catherine Weber, Anne Wegmüller, Natalie Imboden, Myriam Duc, Hasim Sancar, Karin Gasser

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:

Die Stadt Bern ist im Verwaltungsrat der Alpar AG vertreten, weil sie Eigentümerin des Flughafenareals ist und es sich beim Flughafen um eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftspolitischer Bedeutung handelt. In Absprache mit dem Kanton wird jeweils ein Regierungsmitglied delegiert. Im Dezember 2004 hat der Gemeinderat im Rahmen eines Beschlusses über die Mandate der austretenden Mitglieder des Gemeinderats beschlossen, dass a. Stadtpräsident Dr. Klaus Baumgartner noch bis zur Generalversammlung 2006 als Verwaltungsratsmitglied der Alpar AG amtiert. Per Generalversammlung vom Juni 2006 hat der Gemeinderat neu Stadtpräsident Alexander Tschäppät als Verwaltungsratsmitglied vorgeschlagen. Der Gemeinderat hat dem amtierenden Vertreter der Stadt Bern im Verwaltungsrat keine Handlungsanweisungen erteilt.

Zu Frage 2:

Die Stadt Bern ist mit Fr. 237 500.00 oder rund 3% am Aktienkapital von Fr. 8 275 500.00 der Alpar AG beteiligt.

Zu Frage 3:

Der Baurechtszins beträgt rund Fr. 174 000.00 pro Jahr. Hinzu kommt ein Pachtzins von rund Fr. 29 000 pro Jahr. Die Baurechtszinse im Belpmoos liegen zwischen Fr. 2.85 (Segelfluggruppe Bern) und Fr. 8.55 (Skyguide) pro m² Baurechtsfläche. In den 90er-Jahren wurden infolge Ausbau neue Flächenzuteilungen vorgenommen und der Baurechtsvertrag mit der Alpar AG neu ausgehandelt. Unterschiedliche Preise pro m² auf demselben Areal sind dabei nichts aussergewöhnliches, da bei der Baurechtsbewertung als Basis die tatsächliche Nutzung auf einer bestimmten Landfläche massgebend ist. Die zuständige Fondsverwaltung ging bei Vertragsabschluss davon aus, dass der aktuelle Baurechtszins den Nutzungen entspricht und somit keine "indirekte Subvention" darstellt.

Zu Frage 4:

Neue internationale Sicherheitsbestimmungen (seit 1997) führten zu Änderungen bei der Sicherheitsmarge von Flugpisten; in der Folge reichte die Alpar AG beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Plangenehmigungsgesuch für die Pistenverlängerung ein. Die Pistenverlängerung wurde koordiniert mit dem Bau der Zufahrtsstrasse. Das Projekt sah eine Pistenverlängerung im Norden und im Süden vor. Im September 2001 hat das BAZL das Plangenehmigungsgesuch bewilligt. Nachdem diese Bewilligung angefochten wurde, hat die Rekurskommission UVEK die Genehmigung des BAZL im April 2002 bestätigt. Die Plangenehmigung ist somit rechtskräftig. Die Pistenverlängerung im Norden wurde bereits 2003 realisiert. Die südliche Pistenverlängerung wollte man zusammen mit dem Bau der Zufahrtsstrasse koordinieren. Weil die Stimmberechtigten den Kredit für die Strasse abgelehnt haben, hat man die Pistenverlängerung im Süden aufgeschoben.

Mit der Pistenverlängerung werden die technischen Voraussetzungen geschaffen, um den Linien- und Charterverkehr weiterzuführen und damit einen volkswirtschaftlich interessanten Flughafen zu betreiben. Die Alternative besteht nämlich für die Alpar AG darin, den Flughafen Bern-Belp zu einem – unter Umständen wesentlich rentableren - Privatflugplatz umzuwandeln. Dabei würde jedoch die Zahl der Flugbewegungen, bei einem Bruchteil der heutigen Passa-

gierzahlen, wesentlich steigen. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Alpar AG und bei den vom heutigen Flugbetrieb mit betroffenen Firmen würde voraussichtlich um rund 75%, d.h. um ca. 300 Personen sinken.

Zu Frage 5:

Im Gegensatz zum Szenario „Privatflugplatz“ mit bis zu 90 000 Bewegungen pro Jahr werden bei Erhalt des heutigen Betriebs 75 000 Flugbewegungen pro Jahr, davon rund 21% im Linien- und Charterverkehr, nach Sachplan Infrastruktur Luftverkehr (SIL) nicht überschritten. Die Anflugverfahren werden nicht verändert, hingegen gewinnen die Flugzeuge beim Abflug rascher an Höhe, was zu einer Lärmreduktion führt. Zurzeit wird geprüft, ob mit einem steileren Anflug eine Lärmreduktion erzielt werden kann. Im Linien- und Charterverkehr sollen die heutzutage üblicherweise eingesetzten Regional-Verkehrsflugzeuge mit bis zu 140 Plätzen operieren können.

Zu Frage 6:

Durch die Pistenverlängerung ist keine Zunahme der Lärmbelastung zu erwarten. Die Planung sieht weiterhin keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II (IGW ES II) vor. Nach dem Ausbau werden vom Kanton neue Lärmesspunkte festgelegt. Der Gemeinderat wird hier seinen Einfluss geltend machen, gerade auch im Hinblick auf die Sicherung der ihm sehr wichtigen hohen Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Bern. Die Lärmessauflagen wie sie von der Rekurs-Kommission (REKO) festgelegt wurden, müssen von der Flughafenbetreiberin nach Realisierung der Pistenverlängerung erfüllt werden. Der Gemeinderat bzw. dessen Vertretung im Verwaltungsrat der Alpar AG wird dies entsprechend einfordern.

Bern, 16. August 2006

Der Gemeinderat