

Vom Flughafen zum Biotop? : Zank um das Belpmoos

Autor(en): **Schmidt, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **75 (1980)**

Heft 6-de: **Bürgergruppen**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174903>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zank um das Belpmoos:

Vom Flughafen zum Biotop?

Man glaubte, die Würfel seien endgültig gefallen: Ende August entschied der Berner Regierungsrat, auf den Ausbau des Flugplatzes Belpmoos nicht einzutreten und so auf einen weiteren Kontinentalflughafen – für Flugzeuge bis zur Grösse des Typs DC-9 – zu verzichten. Doch es vergingen keine zwei Monate – und schon wartete die Konzessionsinhaberin des Flugplatzes, die Alpar AG, mit einem neuen, allerdings redimensionierten Ausbauprojekt auf. «Salamitaktik» ist noch einer der sanfteren Ausdrücke, den die Gegner des Belpmooses für das Vorgehen der Alpar verwenden.

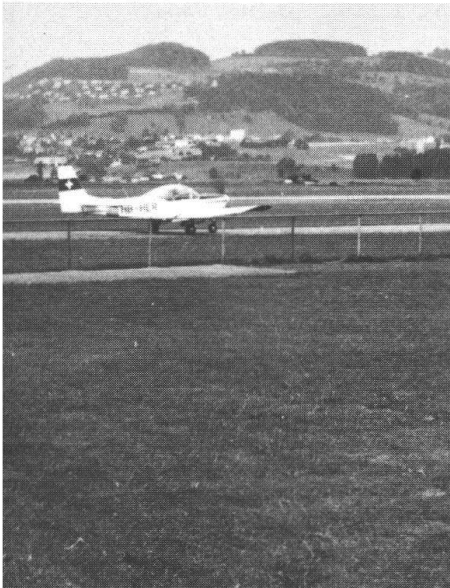
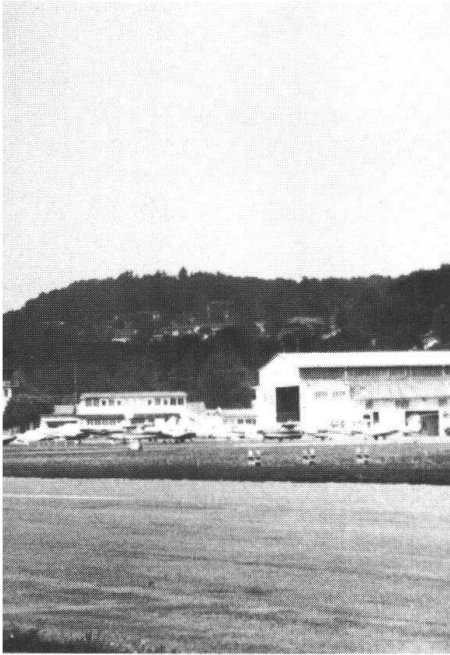
Er ist ein alter Zankapfel, der Flugplatz Belpmoos: Während die Alpar als Konzessionsinhaberin, die bernische *Wirtschaft* und der *Tourismus* schon einige Zeit für einen Ausbau der bestehenden 1310 Meter langen Piste und für eine Verbesserung der Infrastruktur eintreten, wehren sich zwei Bürgerinitiativen aus den umliegenden Gemeinden sowie mehrere Umweltschutz-Vereinigungen einerseits gegen alle Ausbaubestrebungen und andererseits gegen die heutigen Ausmasse des Flugbetriebes prinzipiell. Der Regierungsrat des Kantons Bern – ihm gehören ein Drittel der Aktien – verhielt sich zur Ausbaufrage lange unschlüssig. So ist einem Bericht aus dem Jahre 1972 zu entnehmen, dass im Belpmoos «keine weiteren Investitionen zum Ausbau des Flugplatzes» vorzunehmen seien. Als sich aber die Pläne für den Bau eines interkontinentalen Flughafens im «Grossen Moos» zerschlugen, wurde der Ausbau des Belpmooses wieder aktueller. Denn die Schweizer Hauptstadt muss sich ohne Flughafen – mit zumindest kontinentaler Reichweite – wohl etwas als Aussenseiter fühlen.

Zähneknirschendes «Nein»

Mit ihrem ersten Ausbauprojekt beabsichtigte die Alpar, die Piste um 990 Meter auf 2300 Meter zu verlängern. Da damit ein Liniendienst mit DC-9-Maschinen möglich geworden wäre, plante man auch eine Vergrösserung der Abfertigungsgebäude.

Gegen dieses Projekt erhob sich aber ein scharfer Widerstand: Insbesondere die beiden Bürgergruppen *Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp* und die *Aktion Belpmoos für alle* protestierten.

Um nun über die Ausbaufrage entscheiden zu können, liess der Berner Regierungsrat vier Gutachten erstellen. Alle vier fielen aber negativ aus, rieten also von einem Ausbau ab. Mag es auch einige der Regierungsräte etliches Zähneknirschen gekostet haben, so akzeptierten sie die Gutachten und entschieden gegen einen Ausbau. Ausschlaggebend waren vor allem die Lärmgutachten der «EMPA» und der «Metron» *Orts- und Regionalplanung* gewesen: Ihre Berechnungen zeigten, dass ein Ausbau mit einem Liniendienst von DC-9-Maschinen eine Verfünffachung



«Für Sie gelesen»

cs. Unter dem Titel «Heimatschutz Basel liest für Sie» erscheint seit neun Jahren, und zwar alle drei Monate, eine kleine Zeitung, die sich mit heimat-schützerischen Meldungen und Diskussionsbeiträgen in bezug auf die Stadt Basel auseinandersetzt. Die darin publizierten Artikel stammen zum grössten Teil aus den verschiedenen Zeitungen der Rheinstadt, die vom Basler Heimatschutz auf interessante Ortsbild-Themen durchsucht werden. Eine persönliche Note erhält das Blatt, indem die von der Presse übernommenen Artikel mit aufschlussreichen Kommentaren versehen werden: So ist zum Beispiel neben der Überschrift «Eine Stimme entschied über den Abbruch der Ryffstrasse-Häuser» in einer Sprechblase zu lesen: «Es war diejenige von Marie-Agnes Massini».

Das Blatt «Heimatschutz Basel liest für Sie» erhalten die Mitglieder des Basler Heimatschutzes; zeitweise wird es auch breiter in die Bevölkerung gestreut. Ein lebendiges Kaleidoskop heimat-schützerischer Freuden und Ärger, das weiterhin gedeihen möge! Übrigens: die Redaktorin des Mitteilungsblattes, Annemarie Burckhardt, ist am 17. November in Lübeck mit dem Deutschen Preis für Denkmalschutz 1980 ausgezeichnet worden. Wir gratulieren herzlich!

des vom Lärm betroffenen Gebietes hervorrufen würde. Das käme aber, so die vom Regierungsrat eingesetzte *Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Belpmoos*, einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in der Region Bern gleich.

In einer eigenen Studie hatte die

Alpar dagegen zu beweisen versucht, dass die gesamte Fluglärmbelastung nach dem Ausbau nicht ansteigen, sondern mit «entsprechenden Massnahmen sogar vermindert» werden könnte.

Was passiert mit dem neuen Projekt?

In seinem Entscheid hat der Regierungsrat der Alpar aber ein Hintertürchen offengelassen: Er hat sie aufgefordert, ein redimensioniertes Projekt auszuarbeiten. Damit soll eine «Luftverkehrsbehörde zur Befriedigung beschränkter Bedürfnisse» aufrechterhalten werden. Dieser Aufforderung ist die Konzessionsinhaberin nun bereits nachgekommen: Das neue Projekt sieht eine Pistenverlängerung um 600 Meter – statt um 900 – vor. Eine erste Stellungnahme des Regierungsrates zu diesen Plänen war bis Redaktionsschluss nicht erhältlich. Nach den Aussagen des *Bundesamtes für Zivilluftfahrt* ist aber ein Liniendienst mit DC-9-Maschinen bei diesem Mini-Projekt bereits «nicht mehr denkbar»: Die Flugzeuge könnten nur mit stark beschränkter Zulast starten. Und das lohnt sich wirtschaftlich nicht. Damit verliert die Lärmfrage aber an Bedeutung, denn die kleineren Turboprop-Maschinen, die von den Gesellschaften *Danair* und *Crossair* bereits heute eingesetzt werden, sind erheblich leiser. Das bestätigte auch die «EMPA».

Ohne einen Ausbau werden aber die beiden Fluggesellschaften ihren Liniendienst wahrscheinlich einstellen. Dann kann das Belpmoos aber kein «öffentliches Interesse» mehr geltend machen und verliert somit seine Subventionsberechtigung. «Es sieht gar nicht rosig aus für uns», tönt es von Seiten der Alpar.

Ruhelose Sonntage

Für die Umweltschutzorganisationen und die Bürgervereinigungen ist die Lärmfrage aber auch ohne Düsenjets bei weitem nicht gelöst. Denn neben dem Linienverkehr sind es vor allem Kleinflugzeuge, die mit jährlich über 98 000 Flugbewegungen für einen beständigen Lärmpegel sorgen. Insbesondere an schönen Wochenenden sei es nicht mehr möglich, in Ruhe draussen sitzen zu können, bemerkten *Niklaus Brüscheiler*, Vorstandsmitglied der «Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp», und *Rudolf Zeller*, Initiant der «Aktion Belpmoos für alle». Wohl seien im Betriebsreglement des Belpmooses seit 1976 Flugzeitbeschränkungen aufgeführt, doch deren einziges Resultat sei bis heute eine weitere Zunahme der Flugbewegungen.

In seinem negativen Entscheid zum ersten Ausbauprojekt hat der Regierungsrat allerdings festgehalten, dass man alle Möglichkeiten abklären wolle, um die Lärmimmissionen der Kleinaviatik einzuschränken.

Die hängige Konzession

Im nächsten Mai wird die Betriebskonzession für das Belpmoos auslaufen. Da nun aber die Ausbauforderung doch nicht gelöst ist, hat die Alpar beim Bundesamt für Zivilluftfahrt ein Gesuch um eine provisorische fünfjährige Konzessionsverlängerung eingereicht. Nicht verwunderlich ist, dass die Gegner des Ausbaus gegen dieses Vorgehen vehement protestieren. «Unser Ziel ist es», so *Michel Stavro*, Präsident der Vereinigung gegen einen Ausbau des Flugplatzes Bern-Belp, «nicht nur einen Ausbau zu verhindern, sondern auch eine Neu-Konzessionierung». Dies vor allem aus Gründen der Raumplanung und der Lärmbe-

kämpfung. Gleichzeitig seien, so schreibt die Vereinigung in einer Vernehmlassung zur Ausbaufra-ge, auch keine Schulungsflüge mehr zuzulassen, die Betriebszeiten einzuschränken sowie die Schlepp- und Rundflüge sonntags zu verbieten. Dass auch die Bevölkerung der angrenzenden Gemeinden gegen eine Konzessionserneuerung ist, konnte mit einer Unterschriftensammlung bewiesen werden: In Belp äusser-ten sich von 129 befragten Perso-nen 120 gegen die Konzessions-erneuerung. Wird die Konzession nicht erneuert, so wird das Belpmoos zu einem – bedeutungslosen – Flugfeld.

Ein Schutzgebiet für alle

Er wehrt sich nicht nur gegen einen Ausbau, gegen eine neue Konzession, sondern auch gegen ein Flugfeld: Ganz geschlossen möchte er das Belpmoos am liebsten sehen. Und anstelle des

Flugplatzes ein *Naturschutz- und Naherholungsgebiet* errichten. Das sind die Ziele von Rudolf Zeller und seiner «Aktion Belpmoos für alle». Nur auf diese Art könne die leide Lärmfrage konsequent gelöst werden. Es gebe in der Region genügend an- dere Flugfelder, die weiter ent- fernt von Agglomerationen lie- gen würden und den gesamten Belpmoos-Flugverkehr überneh- men könnten. Vor allem sei gera- de ein Ausbau auch aus verkehrs- politischen Gründen nicht ge- rechtfertigt: «Die Bahnverbin- dungen zu grossen Flughäfen – insbesondere nach Kloten – sind ausgezeichnet».

Heute müsse, so Zeller, mit dem Naturschutz Ernst gemacht wer- den. Sein Projekt, das am *Inter- kantonalen Technikum in Rap- perswil SG* ausgearbeitet wird, sieht neben einer Vergrösserung der bestehenden landwirtschaft- lichen Kulturfläche einen Natur- lehrpfad vor. Zudem soll ein



Olten: Baudenkmal zu verkaufen

Das klassizistische, unter Denkmalschutz stehende Gebäude ist das Geburts- haus einer der stärksten Oltner Künstlerpersönlichkeiten: In ihm verlebte Martin Disteli, Maler und Karikaturist (1802 bis 1844), seine Jugendjahre. Heute ist das 17-Zimmer-Haus zu verkaufen. Sein Inneres weist einige bemer- kenswerte Details auf: eine Pendeltür mit geätzten Glaseinsätzen, pittoreske Türbeschläge, Holzfelderböden, Stuckverzierungen. Seiner Grösse wegen eig- net sich das Haus als Schulungszentrum, Museum, für Praxen oder Verbände. Interessenten wenden sich an: Schweizer Heimatschutz, Postfach, 8032 Zürich (Bild: Rubin).

Lärmpolitik

cs. «Das eidgenössische Luftamt sieht seine Hauptaufgabe seit je- her darin, die Luftfahrt zu fördern. Die Lufilärbekämpfung ist für das Luftamt eine lästige Neben- aufgabe.» Auf diesem Satz baut die Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) ihren Forderungskatalog für die Revision der Luftfahrtge- setzgebung auf.

In bezug auf die Kleinaviatik strebt die SGU eine Verschärfung der Lärmnormen an, da die Pri- vat- und Schulfliegerei nur in ge- ringem Masse einem öffentlichen Interesse diene. Da die Kleinflug- zeuge nicht nur sehr häufig, son- dern auch tief fliegen, fordert die SGU in ihrem Katalog eine wirk- same Begrenzung der Flugbewe- gungen; dies insbesondere über Mittag, an den Abenden und Wo- chenenden.

Im weiteren seien keine Flugplätze mehr zu konzessionieren und be- stehende Konzessionen von Regio- nalflugplätzen nicht mehr zu er- neuern. Und sofern es der Um- weltschutz fordere, seien die Kon- zessionen von Flughäfen zwingend zu ändern, bzw. die von Flugfeldern gar aufzuheben. Bundessubventio- nen sollen, so die SGU, nur noch an die interkontinentalen Flughä- fen bezahlt werden. Der Bau oder Ausbau von Flugplätzen ist dem fakultativen kantonalen Referen- dum mit Vetocharakter zu unter- stellen. Zudem sei die Gebirgsflie- gerei einzuschränken.

Naherholungsgebiet – anstelle der Flugpiste – mit Reitpisten, Vita-Parcours, Forellenzucht und Kinderspielplätzen entstehen. Damit möchte Zeller anschlies- send an die bestehende, absolute Naturschutzzone ein Zentrum der Begegnung, Erholung und Freizeitbetätigung schaffen.

Christian Schmidt