

FLUGHAFEN BERN-BELP AUSWIRKUNGEN DES SÜDANFLUGS AUF DIE REGION THUN

Unbehagen bei den Gemeinden bleibt



Die Piste 32 beim Flughafen Bern-Belp: Hier werden jene Maschinen landen, die ab 2015 über die neu geplante Südroute nach Belp gelangen.

Urs Baumann

28 Prozent der Flüge sollen künftig von Süden her in Belp landen, wie die Alpar AG gestern an einer Orientierung bekannt gab. Obwohl die Sicherheit gewährleistet ist und die Lärmschutzwerte eingehalten werden, blieben bei den Gemeindevertretern Unbehagen und reichlich offene Fragen.

«Es wird Beeinträchtigungen geben, aber Anpassungen sind nach wie vor möglich.» Mit dieser Aussage brachte Peter Jaberg, Ingenieurbüro Bächtold & Moor AG, die Ausgangslage für die Region Thun auf den Punkt. Die Betreiberin des Flughafens Belp, die Alpar AG, hatte gestern zur Medienorientierung geladen – dies, nachdem letzte Woche bekannt worden war, dass die geplanten satellitengestützten Anflüge auf Belp bedeutend mehr Südanflüge nach sich ziehen werden als bisher. Um die drängendsten Fragen zu beantworten, waren Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden eingeladen.

Acht bis zehn Flüge pro Tag

Mathias Häberli, CEO der Alpar AG, stellte klar, dass künftig nicht die Hälfte aller Anflüge von Süden her erfolgen, sondern «nur» 28 Prozent. Für diesen Anflug infrage kommen Maschinen, die nach den sogenannten Instrumentenflugre-

geln funktionieren, also Flugzeuge im Linien- und Charterverkehr. Die erwähnten 28 Prozent entsprechen dabei 3300 Landungen pro Jahr. «Das ergibt im Durchschnitt täglich acht bis zehn Südanflüge», führte Häberli aus. Heute landen – bedingt durch meteorologische Einflüsse – 18 Prozent der Flüge von Süden her, wobei diese Schlaufe freilich nur bis nach Rubigen führt und nicht wie nun geplant über die Schwarzenegg und Steffisburg im Osten respektive über Wattenwil, Thun und Kiesen im Westen.

Durch das neue Regime reicht die Flughafenkontrollzone Bern-Belp neu bis nach Thun. Heinz Lang, Präsident der Gost (Gruppe für Oldtimer und selbst gebaute Flugzeuge Thun), prognostizierte in dieser Zeitung, dass die Kleinfliegerei auf dem Flugplatz Thun dadurch an den Rand gedrängt werde und «mit erheblichen Einschränkungen» leben müsse (vgl. Ausgabe vom Samstag). «Der

Flugplatz Thun liegt knapp ausserhalb dieser Zone», erklärte Adrian Schüpbach, Leiter Flugsicherung Bern, gestern. «Der Betrieb kann normal weitergeführt werden.» Die Anpassungen beim Anflug aus Norden via A6 seien minim. Wird die neue Kontrollzone dennoch durchfliegen, was bei ihrer geplanten Lage unumgänglich sein wird, seien «mit sauberen Funksprüchen» keinerlei Sicherheitsbedenken angezeigt. Die Verantwortlichen räumten indes ein, dass dafür Englischkenntnisse nötig sein werden. Kurse dafür «werden hier in Belp bereits angeboten», sagte Daniel Steffen, Leiter Unternehmenskommunikation bei der Alpar AG.

Lärmgrenzwert unangetastet

Wie sieht es jedoch in Sachen zusätzliche Lärmimmissionen aus, wenn die Region Thun in Zukunft mit Südanflügen rechnen muss? Laut Alpar sollen die besiedelten Gebiete im Aaretal durch Fluglärm ja «nicht übermässig belastet» werden. Peter Jaberg vom Ingenieurbüro Bächtold & Moor AG verwies auf die Grenzwerte in der Lärmschutzverordnung, die wei-

terhin gelten, «in Stein gemeiselt» seien und auch kontrolliert würden. Was dies in absoluten Werten bedeutet, wurde gestern aber nicht gesagt.

Ebenso noch offen ist, wie es für die Gleitschirmflieger und Deltasieger – beispielsweise jene, die ab der Falkenfluh in Oberdiessbach starten – weitergeht. Jaberg bestätigte lediglich, dass sie von den Änderungen betroffen sind und ihr Betrieb je nach Flughöhe «eingeschränkt» wird. Das neue Regime mit den Südanflügen und die daraus resultierenden Folgen lägen zurzeit aber öffentlich auf, könnten also noch angepasst werden. Nichtsdestotrotz waren das Unbehagen und das Bedürfnis nach Information (vgl. Kasten rechts) unter den Gemeindepräsidenten des Aaretals und der Region Thun gestern deutlich zu spüren. Die Alpar will bereits heute mit einem Umfragemail an alle betroffenen Gemeinden genauer herausfinden, welche offene Fragen noch einer Antwort bedürfen. Für den Freitag ist zudem ein runder Tisch mit Vertretern von Aviatikvereinen geplant.

Gabriel Berger

REAKTIONEN

Genauere Zahlen verlangt

An der gestrigen Orientierung in Belp waren auch mehrere Gemeindevertreter aus der Region Thun mit dabei. **Rudolf Reusser, Gemeindepräsident in Unterlangenegg**, zeigte sich nicht ganz befriedigt: «Es ist nach wie vor nicht ganz klar, was uns mit diesen Südanflügen nun erwartet, etwa punkto Lärm.» Reusser will daher bei der Umfrage der Flughafenbetreiberin Alpar AG (siehe Haupttext) noch genauere Zahlen verlangen. **Beat Wyss, Gemeinderatspräsident von Burgistein**, stellte die Frage, ob wegen der erweiterten Flughafenkontrollzone die Arbeit der Hagelschützen tangiert werde. Adrian Schüpbach, Leiter Flugsicherung Bern, hielt fest: «Die Alarmierung bleibt gleich. Aber die Zone wird kleinere Anpassungen nötig machen.» Die Präsidenten der stark betroffenen Gemeinden Rubigen, Münsingen und Wichtrach brachten den Unmut der Bevölkerung zum Ausdruck und erbaten daher vertiefere Informationen. gbs

FLUGHAFEN WILL WACHSEN

Alpar sucht Investoren für Ausbau im Süden

Bis zu 4 Millionen Franken will die Alpar in neue Infrastruktur investieren. Damit sich dort Unternehmen ansiedeln.

Die Alpar stellte gestern auch ihre Ideen für die vierte Ausbaustufe vor. Sie will südlich der bestehenden Start- und Landepiste neue Anlagen bauen. Ziel sei die Entflechtung der Verkehrsarten. Im Norden sollen der Linien-, der Charter- und der Businessverkehr angesiedelt sein. Der Süden wird für Schulungs- und Segelflüge, für Helikopter und touristische Flüge reserviert.

In einer ersten Phase will die Alpar 2 bis 4 Millionen Franken

investieren. Für Flugzeuge soll neue Abstellfläche von 23 000 Quadratmetern gebaut werden, zudem eine Rollbahn zwischen nördlichem und südlichem Teil.

In einer zweiten Phase sollen neue Hochbauten entstehen. Für Büros, Hangars und Werkstätten sollen neu 36 000 Quadratmeter zur Verfügung stehen. Dafür werden Investoren gesucht. Laut Sprecher Daniel Steffen gibt es heute im Belpmoos 550 bis 600 Vollzeitstellen. Künftig könnten es bis zu 1000 sein.

Der Ausbau hat auch Auswirkungen auf die Natur. Darum muss die Alpar für Ersatzmassnahmen sorgen wie Hecken oder blumenreiche Wiesen. rei

«Natürlich werden die Anflüge nur verlagert»

Flughafendirektor Mathias Häberli ist überzeugt, dass der geplante Südanflug weder Umwelt noch Anwohner übermässig belasten wird.

Herr Häberli, wie kann man bei fünf bis sieben Flugbewegungen pro Tag von Effizienz reden?

Mathias Häberli: In unserem Fall heisst Effizienz, dass die Flugzeuge nicht mehr durchs Mittelland und über die Stadt Bern zur Piste im Belpmoos fliegen.

Sie reden von Umweltverträglichkeit. Ist die mit Flügen über Naturschutzgebiete gegeben?

Ja. Der Südanflug ist sparsamer, weil weniger Treibstoff verbraucht wird. Natürlich werden die Anflüge nur verlagert. Aber insgesamt ist der Südanflug nicht nur kürzer, sondern auch lärmverträglicher.

Trotzdem. Fliegen ist Fliegen. Lärm ist Lärm.

Es wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt, der öffentlich aufliegt und eingesehen werden kann. Nach der Auflage wird er geprüft. Wir haben diesen Bericht in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen erarbeitet. **Delta-, Gleitschirm-, Segel- und Ballonfliegervereine haben gar keine Freude am geplanten Südanflug. Wird diese Freizeitfliegerei inskünftig nur eingeschränkt oder im Luftraum des Südanfluges gar verboten?**

Die Berner Segelflieger werden von keinen Einschränkungen betroffen sein, weil sie schon heute mit der Flugsicherung in Bern-Belp in Funkkontakt sind. Die anderen Freizeitflieger, vor allem aus dem Raum Thun, müssten beim Einfliegen in den kontrollierten Luftraum funken und deshalb auch der englischen Sprache mächtig sein. Ich betone: Es gibt keine Sperrzone, sondern es braucht eine Koordination. Das bedeutet für die Freizeitflieger möglicherweise eine gewisse Einschränkung der bisherigen Freiheit.

Das Gesuch für die GPS-gestützten Südanflüge ist öffentlich aufgelegt. Das für die vierte Ausbaustufe des Flughafens folgt. Fürchten Sie, Verzögerungen wegen Einsparungen?

Mit Verzögerungen muss man bei Baugesuchen immer rechnen. Aber ich bin zuversichtlich und rechne damit, dass wir den Zeitplan einhalten können. Oder dass er, wenn überhaupt, nur um ein paar Monate verschoben wird.

Gegner des Flughafenbaus fürchten, dass in Zukunft mehr Privatjets von Firmen sowie von Touristen aus Russland und den arabischen Staaten in Belp landen. Was sagen Sie dazu?

Eines unserer Standbeine war schon immer der Business- und der Tourismus-Jetverkehr. Russen und Araber kommen bereits.



Mathias Häberli, Flughafenleiter

Aber der Platz, der nach dem Ausbau entsteht, wird in erster Linie den Helikoptern und den Unterhaltungsfirmen zur Verfügung stehen. Deshalb sprechen wir auch lieber von Entflechtung statt von Ausbau. Zudem betone ich immer wieder: Wegen der Beschränkung der Flugbewegungen auf maximal 75 000 pro Jahr und wegen der strengen Lärmvorschriften haben wir gar keine Möglichkeit zu wachsen.

Letzte Frage: Sie haben jahrelang an den Entflechtungsplänen und an der neuen Anflugroute gearbeitet. Eine Kapazitätssteigerung ist aber sehr eingeschränkt. Lohnt sich dieser Aufwand?

Wir erfüllen damit nicht nur nationale und internationale Auflagen, sondern stellen eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens sicher. Zudem erreichen wir damit ein entflechtetes und sichereres Bodenverkehrsregime. Übrigens schafft die vierte Ausbaustufe bei den Unterhalts- und Zulieferbetrieben zusätzliche Arbeitsplätze.

Interview: Laura Fehlmann

Trieben Stimmen den Täter?

KIENTAL/THUN Nach seiner Aussage waren es Stimmen, die den Täter dazu antrieben, den Mann seiner Ex-Frau zu erstechen. Das Gericht in Thun schloss gestern die Beweisführung im Prozess gegen zwei Angeklagte ab.

Die Anklage gegen einen 1968 geborenen Schweizer lautete auf Mord, eventuell vorsätzlicher Tötung. In Kiental war am 23. November 2011 ein Mann in seiner Wohnung erstochen worden. Gestern standen die Frau des Getöteten und ihr Ex-Mann in Thun vor Gericht. Der Mann hat die Tat gestanden und ist psychiatrisch betreut in vorzeitiger Haft auf dem Thorberg.

Die Ex-Frau lebt mit der 14-jährigen Tochter im Mittelland und hat körperliche und seelische Probleme. Bei ihr lautete die Anklage auf Anstiftung zum Mord oder vorsätzlicher Tötung. Alternativ dazu sieht die Staatsanwaltschaft auch Begünstigung und Irreführung der Rechtspflege vor.

Getrieben von Stimmen

Der Angeklagte stellte sein Verhältnis zum Getöteten in den Mittelpunkt und vermied, seine Ex-Frau zu belasten. Nach der Scheidung 2003 unterstützte er die Ehe seiner Frau mit dem Opfer. «Ich wollte, dass alles für meine Kinder und meine Ex-Frau harmonisch ist, und er gab ihnen, was ich nicht mehr geben konnte», sagte er. Am 21. November 2011 war er beim Opfer, um mit ihm zu sprechen, er sei aber gestossen und beschimpft worden. Von da an hätten Stimmen ihm sein Verhalten diktiert, und er habe getan, was sie ihm sagten.

Dabei habe er sich sehr schlecht gefühlt. Diese Stimmen, sagte er, hätten ihn von jeher begleitet. Bei seinem ersten Klinikaufenthalt 2003 habe er nichts von ihnen gesagt, weil sie seiner Familie geschadet hätten. Erst 2006 habe er bei der psychiatrischen Behandlung davon gesprochen. 2011 habe er von sich aus seine Medikamente abgesetzt.

Verhängnisvolle Liebe

Die Frau zeichnete ein düsteres Bild von ihrer zweiten Ehe, und es war ihr Ex-Mann, der sie zweimal ins Spital fuhr, weil ihr neuer Mann sie geschlagen hatte. Er nahm auch «die Kinder aus dem Schussfeld», wenn das Paar sich stritt. Richtig geliebt habe sie aber nur den zweiten Mann. Die bevorstehende Scheidung habe sie nur aus finanziellen Gründen gewollt, denn wegen der Drogenabhängigkeit des Mannes habe der Ruin gedroht.

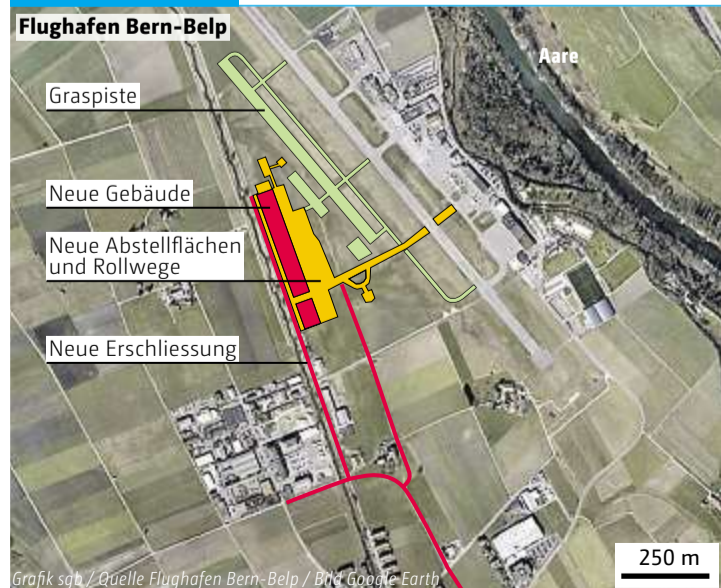
Seelische Belastung

«Ich sehe meine moralische Schuld darin, dass ich nicht gesehen habe, wie schlecht es meinem Ex-Ehemann dabei ging.» Sie habe bei den ersten Befragungen die Tat auf sich genommen, weil sie das Gefühl hatte, ihr Leben sei ohnehin vorbei.

Der Verteidiger des Angeklagten beantragte mehrmals, die Anklage um den Tatbestand «Totschlag» zu erweitern. In diesem Fall handelt der Täter in einer «unter Umständen entschuldbaren heftigen Gemütsbewegung oder unter grosser seelischer Belastung». Das Gericht entschied, das Beweisverfahren abzuschliessen und den Prozess mit der Anklage auf Mord oder eventuell vorsätzlicher Tötung weiterzuführen. Heute kommen die Staatsanwaltschaft und die Verteidiger zu Wort.

Anne-Marie Günter

DER AUSBAUPLAN



Grafik skizziert Quelle Flughafen Bern-Belp / BNP Google Earth