

JIMY HOFER Jetzt will er es wissen: Der Stadtberner Rocker und Buchautor will Stadtpräsident werden, damit die Stadt besser regiert wird. Seite 25

BERN

MÄUSE Mit Mäusezäunen testet ein Berner Biologe eine neue Methode des Mäusefangens – er erleichtert Füchsen und Katzen die Arbeit. Seite 30

Anschluss an «Höhenstrasse» gesucht

Immer wieder gab es Pläne für einen Grossflughafen im Kanton Bern – doch die Landbesitzer klammerten sich an die Scholle

Flugpioniere weckten in Bern die Begeisterung für die Aviatik. Doch Pläne für einen Grossflughafen bei Utzenstorf, Herrenschwanden, Rosshäusern oder im Grosse Moos scheiterten der Reihe nach. Darum muss Bern seit Jahrzehnten mit der Übergangslösung im Belpmoos vorlieb nehmen.

SIMON WÄLTI

Die Schaustellerbuden standen dicht gedrängt: Links war «Priska», das lebende Wunder, ein so genanntes Doppelkind, zu bestaunen, rechts waren «Zoologische Abnormitäten» ausgestellt und mit-



Eine Serie in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Bern
www.ebund.ch/stadtarchiv

tendrin wurde das Publikum zur Besichtigung von Flugmaschinen eingeladen. So präsentierte sich die Luftfahrtausstellung am eidgenössischen Schützenfest 1910 in Bern. Priska und die Mondkälber sollen die fliegenden Kisten in der Publikumsgunst übertroffen haben.

Bider erhält eine goldene Uhr

In den Jahren danach nahm die Aviatik jedoch auch in Bern einen Aufschwung: Bei Flugtagen war Geld zu machen, aber vorerst eher für die Veranstalter als für die Piloten. Für eine Veranstaltung auf dem Beundenfeld, dem Tummelplatz der Ballontruppen der Schweizer Armee, wurden für einen Tribünenplatz 10 Franken verlangt, für damalige Verhältnisse eine beträchtliche Summe. Umso mehr, wenn man bedenkt, dass die klapprigen Flugapparate ihre Tücken hatten und sich oft nicht starten liessen.

Die Beträge und Flugpreise hätten die Auslagen der Flugpioniere nicht gedeckt, vor allem, wenn noch eine Bruchlandung dazugekommen sei, berichtet Erich Tilgenkamp in seinem Standardwerk zur Geschichte der Schweizer Luftfahrt. Immerhin erregte Oskar Bider mit seinem Alpenflug und der anschliessenden Landung in Bern auch die Aufmerksamkeit des Bundesrates. Dieser entschloss sich, Bider für diese ausserordentliche Leistung «ein Ehrengeschenk in Form einer goldenen Chronometerruhr zu verabfolgen».

Notlandung in Oberlindach

1913 geriet Bider bei einem nächtlichen Militärmanöver in ein heftiges Gewitter, er musste zusammen mit seinem Begleitoffizier Real notlanden. «Bider erblickte bei Oberlindach eine ebene Wiese und mit Hilfe der Leuchtkegel ging er im Gleitflug nieder. Bei der Landung stiess er an einen Träger der elektrischen Leitung. Beim Anprall grub sich der eine Flügel in den Boden ein, wodurch der Apparat umgeworfen und gedreht wurde, so dass Bider eingeklemmt wurde», berichteten die «Bernischen Abendblätter» von diesem Ereignis. Bider erlitt Verletzungen, dies hinderte ihn jedoch nicht daran, zu Fuss ins Dorf zu gehen. Mit einem Fuhrwerk wurde der Pilot Richtung Bern gekarrt. Er musste im Spital verarztet wer-



So sollte der Flughafen in Utzenstorf aussehen. Die Grundbesitzer legten sich quer.

STADTARCHIV



1913: Emilio Taddeoli verliert in Bern beim Start ein Rad, er landete trotzdem unverletzt in Biel. ZVG

den. In den Jahren 1917 bis 1922 befand sich in Oberlindach bei der Wintermatt ein Flugplatz, dort also, wo Bider seine Notlandung ausgeführt hatte. 1919 diente das Feld sogar als Zwischenstation der ersten gewerbemässigen Luftverkehrsverbindung der Schweiz über Bern und Lausanne nach Genf.

Dies blieb jedoch nicht mehr als eine Episode, ähnlich wie die Bestrebungen, in Bethlehem einen Flugplatz einzurichten. Geschäftsleute aus Zürich standen mit Landbesitzern in Verhandlungen. Auf

den Feldern des Bethlehemackers wurden Flugversuche unternommen, wie Bilder im Fundus des Ortsarchivs Bümpliz belegen. Weil die Preisvorstellungen zwischen Landbesitzern und potenziellen Käufern aber offenbar zu weit auseinander lagen, kam es nicht zum Vertragsabschluss.

Die Musik der Schweizer Luftfahrt wurde unterdessen in Genf, Basel und Zürich gemacht. Auf dem auch zivil genutzten Militärflugplatz in Dübendorf kam es aber auch zu Kompetenzgerangel und

schrillen Missklängen. Immer wieder machten sich englische Piloten zum Beispiel einen Spass daraus, mit einem brausenden Tiefflug die schreckhaften Pferde von Soldaten und Offizieren zu verängstigen.

Belpmoos wird eröffnet

1929 wurde in Bern die Alpar gegründet, die Vorarbeiten dazu reichten schon einige Jahre zurück. Die Bundesstadt habe erst spät «den Anschluss an die Höhenstrasse» gefunden, schreibt Tilgenkamp dazu. Die offizielle Einweihung des

Flughafens Bern-Belp erfolgte am 14. Juli 1929. Die Betriebsfläche habe aus einer «planierten Wiese von rund 700 mal 500 Metern bestanden», vermerkt Simon Bratschi dazu in einem ausführlichen Beitrag zu den Berner Flughafenprojekten in der «Bernischen Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde». Vorhanden waren ausserdem zwei Flugzeughallen, darunter auch der heute denkmalgeschützte Bider-Hangar (siehe «Bund» vom 6. 9.).

Landbesitzer sträuben sich

Während des Zweiten Weltkrieges entstanden Pläne für einen Interkontinentalflughafen in der Ebene zwischen Utzenstorf, Kirchberg und Koppigen, der nach dem Willen des Regierungsrates als «Zentralflugplatz» der Schweiz dienen sollte. Die Gesamtkosten wurden auf 88,5 Millionen Franken veranschlagt. 1945 schrieb der Bundesrat: «Der Flugplatz Bern-Belpmoos kann infolge der umliegenden Hügel nicht an die Anforderungen des modernen Allwetterfluges angepasst werden.»

Das Projekt in Utzenstorf stand allerdings in Konkurrenz zu den Plänen, in Kloten einen neuen Flughafen zu bauen. Zudem: In Utzenstorf opponierten die betroffenen Landbesitzer, sie wollten Kultur- und Nutzwald nicht dem Fortschritt opfern.

In Kloten jedoch handelte es sich um ein bisher ungenutztes Feuchtgebiet, das erst noch im Besitz des Bundes war. Der Entscheid fiel darum für den Bau des Flughafens Zürich-Kloten. Die bernische Kantonsregierung musste später auch die Idee für einen Kontinentalflugplatz bei Utzenstorf fallen lassen.

Kirchlindach gerät ins Visier

Bei neuen Abklärungen rückte ein Gelände zwischen Herrenschwanden und Niederlindach in den Vordergrund. Um weniger landwirtschaftliche Nutzfläche zu beanspruchen, sollten der Lör- und der Riedererwald weitgehend gerodet werden. Der Terminal sollte in der Nähe der heutigen Hostalensiedlung errichtet werden.

Die Pläne für einen Flugplatz Bern Nord, dessen Bau etwa 31 Millionen Franken kosten sollte, scheiterten. Wiederrum schlossen sich die Grundbesitzer zusammen und

verweigerten den Verkauf des Bodens. Anfangs der 60er-Jahre wurde es allmählich still um das Projekt.

1972 erlahmt der letzte Elan

Der Blick der Flughafenbefürworter richtete sich daraufhin nach Westen: Das nächste Projekt lag bei Rosshäusern. Auch dieses blieb ein Wunschtraum. Stadtpräsident Reynold Tschäppät sagte 1967 ohne grosse Begeisterung: «Rosshäusern ist ein möglicher, aber keineswegs der einzig mögliche Standort.» Der Berner Gemeinderat befürchtete nämlich, dass der Lärm die Erweiterung des Stadtgebietes nach Westen gefährden könnte.

Als Nächstes war das Grosse Moos als möglicher Standort an der Reihe. Doch der Wunschtraum, Stadt und Kanton Bern im grossen Stil an den internationalen Flugverkehr anzubinden, versandete auch hier. Das Seeland wehrte sich mit Händen und Füssen, es wurden sogar separatistische Drohungen gegen Bern ausgestossen.

Die Verkehrskommission des Grosse Rates kam zum Schluss, den Flughafen nicht weiter zu verfolgen. «Auf die Ausarbeitung eines Detailprojektes für einen Berner Flughafen ist zu verzichten.» Diesen Antrag nahm der Grosse Rat am 20. September 1972 an. Damit waren die Bestrebungen für einen neuen Berner Flughafen endgültig ad acta gelegt.

Es gab nichts anderes als die Rückbesinnung auf das, was man hatte, also auf den Flugplatz im Belpmoos. Dazu hält Simon Bratschi fest: «Der Flughafen Bern-Belp wurde umso stiefmütterlicher behandelt, je besser die Aussichten auf Verwirklichung einer Neuanlage schienen.» In den vergangenen Jahren ist der Regionalflughafen immerhin modernisiert und ausgebaut worden. Das Belpmoos blieb eine Art permanente Übergangslösung mit wechselnden Luftverbindungen ins Ausland.

[i] SERIE MIT STADTARCHIV (6)

Bisher sind erschienen: «Wie der Verkehr seinen Heiligen vertrieb» (18. 5.), «Es blieb beim Probegalopp» (6. 6.), «Stürme um zwei Türme» (3. 7.), «General Rosners Luftschlösser» (23. 7.) und «Rennbahn im Herzen der Stadt» (20. 8.).

Zigarre über Bern

Am 12. Oktober 1930, einem Sonntag, landete die «Graf Zeppelin» in Bern Beundenfeld. Um 13 Uhr schwebte das mächtige Luftschiff vom Gurten her über die Dächer von Bern. Gestartet war der Zeppelin in Friedrichshafen. Die Fahrt führte über St. Gallen nach Zürich und von dort nach Luzern. Die Route über den Brünig musste wegen schlechten Wetters aufgegeben werden. Stattdessen näherte man sich der Bundesstadt über Biel, Yverdon und Freiburg. Bevor Bern erreicht wurde, machte der Zeppelin noch einen Abstecher ins Berner Oberland.

Bern in heller Aufregung

Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt gerieten völlig aus dem Häuschen. «Um die Zeit, da sonst sonntags nur da und dort ein Konfiseur-Ausläufer über die Strasse springt und alles beim Sonntagsbraten zu Hause sitzt, setzte gestern von allen Quartieren her ein Strö-

men nach dem Innern der Stadt und von dort über die Kornhausbrücke nach dem Beundenfeld ein», berichtete der «Bund». 50 000 Menschen, darunter mehrere Bundesräte, hatten sich zum Landeplatz aufgemacht.

«Künstlerische Majestät»

Um zirka 13.30 Uhr erfolgte die Landung. «Ein Bild von künstlerischer und technischer Majestät» titelte die «Neue Berner Zeitung». Der Aufenthalt war jedoch nur kurz: Eilig stiegen Passagiere und Besatzung wieder in die Gondeln, als schwarze Wolken den Himmel verdüsterten. Kaum hatte die fliegende Zigarre Richtung Basel abgehoben, brach ein heftiges Gewitter los.

Die «Graf Zeppelin» war 237 Meter lang und konnte eine Nutzlast von 30 Tonnen tragen. Beim Abstecher nach Bern waren 24 Passagiere und 40 Mann Besatzung an Bord. (wal)