

Maturaarbeit:

Die Geschichte und Entwicklung des Flughafens Bern-Belp 1928-2008



Foto: Lukas Rösler



Lukas Rösler, G1a

3074 Muri, 20. November 2008

Fachschaft Geschichte

Begleitende Lehrkraft: Henry Wyss

Inhaltsverzeichnis:

1.	Einleitung	3
2.	Historischer Abriss	3
2.1	Geschichte im Überblick	3
2.2	Flughafen Bern-Belp im Zweiten Weltkrieg (1939-1945)	7
2.3	Architektonische Besonderheiten: Oskar Bider-Hangar	8
3.	Technische- bzw. flugtechnische Aspekte	9
3.1	Konzession des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL)	9
3.2	Hartbelagpiste und Pistenanpassungen	9
3.3	Eingesetzte Flugzeugtypen im Laufe der Zeit	10
3.4	Die Pionierrolle im Umweltschutz / Lärmkorsett / Lärmabhängige Gebührentaxen	11
3.5	Allgemeine Entwicklung der Infrastruktur	12
3.6	Die wichtigsten Unternehmen	12
3.7	Sicherheit und Zoll	15
4.	Befürworter und Gegner	16
4.1	Befürworter - Fördervereine des Flughafens	16
4.2	Gegner - Vereinigung gegen Fluglärm (VgF)	17
5.	Information und Kommunikation	18
5.1	Flughafenmagazin	18
5.2	Flughafenführungen	18
5.3	Presse- und Medienarbeit	18
5.4	Flugmeetings	19
6.	Rückblick und Ausblick des Flughafendirektors Charles Riesen	19
7.	Eigene Schlussfolgerung	21
8.	Literaturverzeichnis	23
9.	Dank	25
10.	Selbstständigkeitserklärung	26

1. Einleitung

Seit rund zehn Jahren beschäftige ich mich mit allen Bereichen der Aviatik. Mein Interesse gilt besonders dem Fliegen an sich, aber auch dem Fotografieren verschiedenster Flugzeuge. Ich habe mich für das vertiefte Auseinandersetzen mit dem Flughafen Bern-Belp entschieden, da ich sehr nahe bei diesem Flughafen wohne und einen Grossteil meiner Freizeit dort verbringe. Beim Schweizerischen Luftfahrtmagazin 'Skynews.ch' bin ich Mitglied des Redaktionsteams und publiziere regelmässig meine Fotos und Berichte.

Flugplätze dienen nicht nur dem öffentlichen und privaten Verkehr, sondern sie sind auch ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur und ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Als einer der heutigen zehn schweizerischen Regionalflugplätze hatte der Flughafen Bern-Belp seit seiner Entstehung im Jahre 1928/29 stets mit einem schwierigen Umfeld zu kämpfen. Meist wurde der Flughafen auf geringstem Ausbaustand betrieben und nur minimal weiterentwickelt. Wegen des beschränkten Nachfragebedarfes ist seine Geschichte geprägt durch ein ständiges Kommen und Gehen von in- und ausländischen Fluggesellschaften. Eine der wenigen Fluggesellschaften, welche ihre Linienverbindung zwischen Bern und London während fast einem Jahrzehnt mit Erfolg aufrechterhalten konnte, war die englische 'Dan-Air London'. Als Mitte der 1980er Jahre der Flughafen wirtschaftlich am Ende zu sein schien und politisch praktisch keine Akzeptanz mehr bestand, engagierten sich lokale Wirtschaftsgrößen und Pilotenverbände und sicherten vorerst die Weiterexistenz des Flughafens Bern-Belp. Aufgrund dieser Umstände stellt sich die Frage nach den grundsätzlichen Zukunftsaussichten dieses Regionalflughafens, welcher finanziell bedingt stets nur zögerlich den aktuellen Bedürfnissen angepasst wurde.

In der vorliegenden Arbeit wird versucht, das wirtschaftliche Potential und damit die künftige Existenzberechtigung des Flughafens Bern-Belp aufgrund seiner geschichtlichen Entwicklung abzuschätzen.

2. Historischer Abriss

2.1 Geschichte im Überblick

Die Geschichte der Berner Aviatik beginnt in der Zeit um das Jahr 1910. Damals diente das 'Beundenfeld' auf der Allmend dem anfänglich sehr spärlich stattfindenden Flugbetrieb. Ein weiteres Flugfeld in der Region Bern befand sich in Oberlindach. Die wachsenden Bedürfnisse nach dem Ausbau der Luftverbindungen von und nach Bern konnten durch diese kleinen Flugfelder schon bald nicht mehr abgedeckt werden. Eine Kommission aus Bernischen Behörden und Fachexperten des eidgenössischen Luftamtes wurden beauftragt, nach einem neuen Standort rund um Bern zu suchen. Der Entscheid fiel auf das Areal 'Belpmoos', welches südöstlich von Bern in der Gemeinde Belp liegt. Bis zum Ausbau dieses Standortes zum Flugplatz Bern-Belp vergingen jedoch noch einige Jahre, denn erst in den Jahren

1925/26 wurden Verhandlungen über den Landerwerb aufgenommen und eine Geldsamm- lung bei der Privatwirtschaft durchgeführt. Nach dem Beschluss zum Bau eines neuen Han- gars im Dezember 1927 und der darauf folgenden, sechsmonatigen Bauzeit konnte der 'Ber- ner Flugsport-Club', welcher von der Berner Allmend 'vertrieben' worden war, mitte 1928 den inzwischen fertiggestellten Oskar-Bider-Hangar übernehmen und damit seinen Betrieb am neuen Standort fortführen.

Die Berner Bevölkerung erkannte bereits damals die grosse Bedeutung der zivilen Fliegerei und sprach sich in der Abstimmung vom 20. Mai 1928 für den weiteren Landerwerb zum Ausbau des Flugplatzes aus. Ein knappes Jahr später stimmte auch der Berner Stadtrat die- sem Vorhaben zu. Da aber das Terrain auf dem Flughafengelände nicht genügend eben war, musste dieses für einen geregelten und sicheren Flugverkehr geplant werden. Die Ar- beiten wurden im Winter 1928/29 auf einer Fläche von 300x500 Metern vorgenommen und die Zufahrtsstrasse von Kehrsatz her ausgebessert. Am 5. März 1929 erfolgte die Gründung der heutigen Firma Alpar AG als 'Flugplatzgenossenschaft Alpar Bern' (Alpar).¹ Der Name ist auf einen Wettbewerb zurückzuführen, wobei ALP für 'Alpen' und AR für den Fluss 'Aare' steht. Als erster Direktor der Alpar wurde Henry Pillichody gewählt, der zugleich Alpar- Chefpilot war. Die Alpar nahm am 8. Juni 1929 ihren Flugbetrieb mit der 'Fokker F.XI' auf der Strecke Bern-Biel-Basel auf.

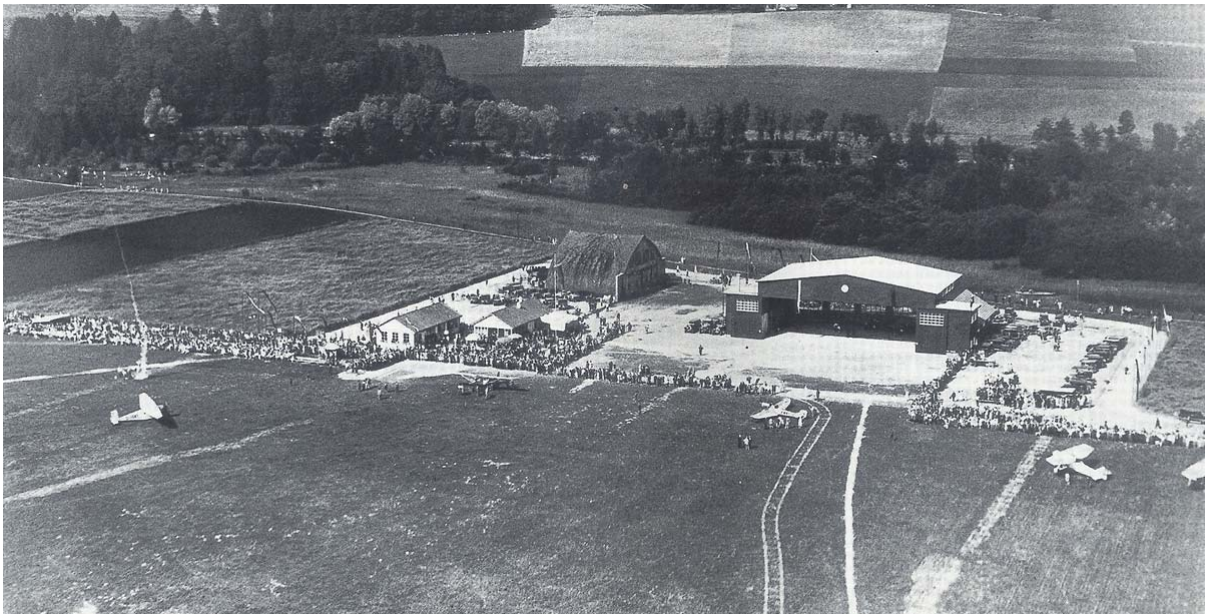


Abb. 1 Eröffnung des Flugplatzes Belpmoos am 14. Juni 1929

Foto: aus Ellwanger Rolf, "Die Geschichte des Möslis"

Der Flugplatz Belpmoos wurde am 14. Juli 1929 mit einem Flugtag festlich eingeweiht. Die Alpar präsentierte dabei ihre Flugzeuge und führte Rundflüge durch. Mit einer 'Comte AC-8', welche maximal fünf Passagieren Platz bot, führte sie erstmals auch Alpenflüge in einer Hö-

¹ Ellwanger Rolf, "Bern Airport Gestern und heute", Seite 9

he über 4000 Meter durch. "Die Flughafenbetriebsfläche bestand damals aus einer planierten Wiese von 700x500 Metern."² Der Aufgabenbereich der Alpar bestand im Anbieten eines Flugbetriebes, der Abfertigung von Verkehrsflugzeugen, der Verwaltung des Flugplatzes und der Durchführung von Flugtagen. Zudem bestand eine Flugschule.

Ab 1931 bezeichnete sich die Alpar als 'Genossenschaft für Luftverkehr' und 1936 wurde die 'Alpar, Schweizerische Luftverkehrs AG' (Alpar AG) gegründet.³ In den Jahren zwischen 1929 und 1935 war die Alpar nicht nur in der Region um Bern mit Rund- und Alpenflügen aktiv, sondern sie erschloss mit ihrer 'Koolhoven FK.50' auch die übrige Schweiz. Auslandsdestinationen wurden durch die Alpar dagegen erst nach 1945 angefliegen. Gegen Ende der Dreissiger Jahre erfolgte der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Dieses Ereignis bedeutete für Luftfahrtunternehmen wie die Alpar AG sowie für Privatpiloten das zeitweilige Ende des Flugbetriebes.

Im Schweizer Mittelland wurde nach 1945 intensiv nach einem neuen Standort für einen kontinentalen bzw. interkontinentalen Flughafen gesucht, da das rasante Wirtschaftswachstum der Nachkriegszeit zusammen mit dem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung eine Zunahme des Zivilluftverkehrs mit sich brachte. Die Stadtberner Behörden planten trotz dieser 'Standortsuche' sachte den Ausbau des seit bald zwanzig Jahren minimal ausgerüsteten Flugplatzes, um von diesem Wachstum selbst nicht ausgeschlossen zu werden. Schon 1945/46 wurden vorsorglich Landparzellen für eine eventuelle Vergrösserung erworben. Die nach Kriegsende in Erwägung gezogene Fusion zwischen Alpar und Swissair kam nicht zu Stande, weil der Bundesrat 1947 beschloss, Subventionen nur noch einem einzigen Schweizer Luftfahrtunternehmen auszurichten. Darauf verzichtete die Alpar AG auf einen weiteren Linien-Flugbetrieb und wurde liquidiert. Der allgemeine Flugbetrieb wurde wiederum durch die Flugplatzgenossenschaft und das Flugpersonal übernommen. Die Swissair übernahm zudem einen Teil der Flugzeuge. 1948 nahm die Swissair ihrerseits den Linienbetrieb zwischen Bern und London auf. 1950 wurde die Flugplatzgenossenschaft erneut in 'Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG' (neue Alpar AG) umbenannt. Das Firmenziel beinhaltete den "Ausbau, Unterhalt und Betrieb eines den Anforderungen des nationalen und internationalen Luftverkehrs entsprechenden Flugplatzes für die Bundesstadt Bern".⁴

1955 wurden viele DC-3-Linienflüge der Swissair annulliert, weil starke Regenfälle die Graspiste aufweichten. Für die damals eingesetzten Heckrad-Flugzeuge, darunter auch die DC-3, stellte der aufgeweichte Boden ein grosses Sicherheitsproblem dar. Das Flughafengelände wurde deshalb noch im gleichen Jahr entwässert. Ende 1957 stellte die Swissair die seit

² Bratschi Simon, Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Heft 4: "Wunschtraum und Wirklichkeit – Berner Flughafenprojekte vom Zweiten Weltkrieg bis heute", Seite 2

³ Ellwanger Rolf, a.a.O. Seite 15

⁴ Ellwanger Rolf, "Die Geschichte des Möslis", Seiten 30/31

1948 bediente Strecke Bern-London ein. Ausschlaggebend waren mangelnder Komfort, wirtschaftliche Unterlegenheit der DC-3 und ungenügende technische Einrichtungen auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos. Die Verbindung wurde durch Zubringerflüge von und nach Zürich ersetzt.⁵ Da die DC-3 ab 1958 durch modernere Flugzeuge des Typs 'Metropolitan' ersetzt wurden, welche nicht mehr auf Graspisten starten und landen konnten, wurde der Bau einer Hartbelagpiste unumgänglich (siehe 3.2). Mit der Ausmusterung der DC-3 stellte die Swissair auch die Zubringerstrecke Bern-Zürich ein. Die geplante Übernahme der DC-3 der Swissair durch die Alpar AG scheiterte am Willen des Bernischen Grossen Rates.

Das ständige Kommen und Gehen von Fluggesellschaften begann schon in den 1960er Jahren. Damals flog die Schweizer 'Globe Air' Bern an. Doch bereits nach fünf Jahren wurde der Betrieb wieder eingestellt. Auch die 'Tellair' gab 1970 bereits nach einem Jahr ihre Flugverbindungen ab Bern wieder auf. Darauf übernahm die 'Balair', welche unter der Konzession der Swissair Bern mit einer 'Fokker F-27' anflug, diese Strecke. Der Betrieb wurde bereits ein Jahr später wieder eingestellt.⁶ Mitte der 1970er Jahre begann der Regionalflugverkehr zu wachsen. In dieser Zeit nahm die schweizerische Fluggesellschaft 'Crossair', welche zu den Pionieren des Regionalflugverkehrs zählt, ihren Betrieb auf und bediente ab März 1980 mit Erfolg die Verbindung Bern-Paris. 1972 nahm die britische 'Dan-Air London' die Linienverbindung Bern-London auf. Diesen beiden Verbindungen war mehr Erfolg beschieden als den Vorhergehenden, denn sie konnten bis 1992 betrieben werden.

Mit dem endgültigen Verzicht zum Bau eines Berner Kontinentalflughafens im Grossen Moos 1972 betrachtete man die "Übergangslösung Belpmoos" als einzige verbleibende Option.⁷ "Nach Abklärungen kam eine Expertenkommission zum Schluss, dass der Flughafen Bern-Belpmoos weiterexistieren sollte."⁸ Da der Flughafen bis anhin nur minimal ausgerüstet war, schlug eine Alpar-Projektgruppe 1978 die Verlängerung der Piste auf 2300 Meter vor. Damit hätte mit Jetflugzeugen wie der 'Douglas DC-9' wirtschaftlich operiert werden können. Eine weitere, konkretere Abklärung kam indessen zu folgender Schlussfolgerung: "Die erhebliche Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in der Region Bern steht nicht in einem verantwortbaren Verhältnis zu den Vorteilen, die durch den Ausbau des Belpmooses zu einem Flughafen für Grossflugzeuge erzielt werden können."⁹

Nach der Redimensionierung des 'Projekt 80' erklärte der Regierungsrat seine Zustimmung. In einem intensiven Abstimmungskampf wurde die Sanierungsvorlage im Dezember 1983 durch das Volk jedoch deutlich abgelehnt. Aber auch ohne das 'Projekt 80' konnte der Flug-

⁵ Bratschi Simon, a.a.O. Seite 22

⁶ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 38

⁷ Bratschi Simon, a.a.O. Seite 20

⁸ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 41

⁹ Bratschi Simon, a.a.O. Seite 27

hafen einen Aufschwung verbuchen. Die 1985 gegründete 'Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr' (IGBL) setzte sich zum Ziel, das Aktienkapital der Alpar zu erhöhen und den Flughafen privatwirtschaftlich zu betreiben (siehe 4.1). Mit der Einrichtung eines ILS-Instrumentenlandesystems, welches den Flugbetrieb bei jedem Wetter ermöglichte, und weiteren technischen Anpassungen wurde der Flughafen auf den neusten Stand gebracht.

In den 1990er-Jahren wurden weitere bauliche Massnahmen umgesetzt. So konnte die Eidgenossenschaft 1998 ihre neue 'Bundesbasis' in Betrieb nehmen. Das damalige Flugsicherungsunternehmen Swisscontrol (heute: Flugsicherung Skyguide AG) erhielt ein neues Betriebsgebäude sowie einen modernen Kontrollturm. Die Piste verblieb dagegen vorerst auf dem Ausbaustand von 1965 (siehe 3.2).

In der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung traten im Herbst 1997 neue Bestimmungen für den gewerbsmässigen Luftverkehr, die sog. JAR-OPS (Joint Aviation Requirements - Operation), in Kraft. "Diese schrieben unter anderem grössere Sicherheitszuschläge bei der Berechnung der Start- und Landestrecken vor."¹⁰ Diese neuen Vorschriften hätten für den Flughafen Bern-Belp zur Folge gehabt, dass der Linienverkehr bei unveränderter Pistenlänge nur noch eingeschränkt hätte aufrecht erhalten werden können. Da auch der vorhandene Terminal mittlerweile an die Grenze seiner Kapazität gelangte, wurde mit der Ausarbeitung eines Masterplans begonnen. Der daraufhin erstellte 'Masterplan 1998-2005' sah eine Pistenverlängerung auf 1730 Meter sowie den Bau eines neuen Terminals vor. Derzeit ist ein neuer Masterplan in Arbeit.

2.2 Flughafen Bern-Belp im Zweiten Weltkrieg (1939-1945)

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im September 1939 bedeutete das zeitweilige Ende für die Berner Zivilliegerei. Das Flugbenzin wurde rationiert. Nur noch die Berner Segelflieger hatten die Bewilligung, während des Krieges zu fliegen. Die Alpar musste die Motoren ihrer Maschinen dagegen zum Verhindern von Standschäden periodisch am Boden laufen lassen. Erst in den späteren Kriegsjahren wurde es möglich, vereinzelte Kontroll- und Keuchhustenflüge in der Region durchzuführen. Während den sechs Kriegsjahren brummen an jedem Tag Militärmaschinen am Himmel über Bern. Jagdflugzeuge 'D-27' und Mehrzweckmaschinen 'C-35' der Schweizer Luftwaffe wurden in Bern-Belp stationiert und in den Büros der Alpar wohnten Fliegeroffiziere. Um gegen feindliche Maschinen sofort das Feuer eröffnen zu können, wurden auch Maschinengewehr-Stützpunkte errichtet.

Gegen Kriegsende kam es ab und zu vor, dass beschädigte oder versprengte Bomber der Typen 'B-17 Flying Fortress' und 'B-24 Consolidated Liberator' der USAAF (United States Army Air Force) versuchten, auf dem Belpmoos notzulanden. Doch den Schweizer Jagdflug-

¹⁰ Bratschi Simon, a.a.O. Seite 30

zeugen gelang stets das Abfangen und das Eskortieren dieser Flugzeuge der alliierten Streitkräfte zum Militärflugplatz Payerne/VD.¹¹ Als die Kampfflugzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg verschwanden, wurde die Dienststelle Bern-Belp als ziviler Betrieb weitergeführt.¹²

2.3 Architektonische Besonderheiten: Oskar Bider-Hangar

Das 'Oskar-Bider-Haus' wurde durch den 'Berner Flugsport-Club' erstellt und Mitte 1928 als erster Hangar auf dem Belpmoos dem Betrieb übergeben. Diese Flugzeughalle zeichnet sich durch eine in der Schweiz einmalige und an der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt getestete Bogenbinder-Konstruktion aus. Einzelne Holzrahmen von ca. 1x2 Metern werden dabei mit seitlich angebrachten Brettern verstärkt und die ganze Konstruktion mit Stahlstangen verschraubt. "Die Stabilität der Struktur ergibt sich erst im fertig montierten Zustand, indem die senkrechten Hölzer sich zu Bindern fügen und die diagonalen Verstrebungen netzartig die Konstruktion stabilisieren."¹³ Diese Konstruktion kann an Gebäuden angetroffen werden, welche mit geringem Aufwand grosse unbeheizte Flächen überdecken. Die auf beiden Seiten abgerundete, gegen oben zugespitzte Dachform verleiht dem Hangar zudem eine 'orientalische' Silhouette.¹⁴



Diese Flugzeughalle wurde zur Erinnerung an die Leistungen des berühmten und passionierten Schweizer Flugpioniers, Chefpiloten und Fluglehrers der Fliegertruppen, Oskar Bider¹⁵, nach dessen Name benannt. 1919 verunglückte Oskar Bider anlässlich seines Abschiedsfluges als Cheffluglehrer der Schweizerischen Militärfieger während eines Akrobatikfluges in Dübendorf tödlich.¹⁶

Abb. 2 Der gut erhaltene Bider-Hangar 2008

Foto: Lukas Rösler

Das geschichtsträchtige Gebäude wurde 2000 durch die Eidgenössische Kommission für Denkmalspflege zu einem Baudenkmal von nationaler Bedeutung erklärt. Ein Abbruch ist nur unter der Auflage eines Wiederaufbaus an einem neuen Standort auf den Flughafenareal

¹¹ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 24

¹² www.lw.admin.ch, Stand: 12. August 2008

¹³ www.biderhangar.ch/animation

¹⁴ www.bernerheimatschutz.ch, Mitteilungsblatt 2003 Seite 13, Stand: 20. August 2008

¹⁵ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 13

¹⁶ www.q26.ch, Das Bider-Denkmal, Stand: 20. August 2008

möglich.¹⁷ An der Suche eines Ersatzstandortes beteiligt sich vor allem die Interessengemeinschaft Bider-Hangar, welche das Baudenkmal ihrerseits auf des Gelände der Segelflieger im Belpmoos verschieben möchte (siehe 4.1).

3. Technische- bzw. flugtechnische Aspekte

3.1 Konzession des BAZL

Bereits Ende 1929 zeigte die Schweizerische Eidgenossenschaft Interesse an der Mitbenützung der Berner Flugplatzanlage. Es wurde ein Vertrag unterzeichnet, welcher die Alpar verpflichtete, den Flugplatz für Luftfahrzeuge des Bundes und des diplomatischen Korps ganzjährig offen zu halten. 1951 wurde der Alpar AG durch das damalige Eidgenössische Post- und Energiewirtschaftsdepartement (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt - BAZL) eine auf dreissig Jahre befristete Betriebskonzession ausgestellt. In den 1980er Jahren stand die Existenz des Flughafens ernsthaft in Gefahr, weil das Verlängern der Konzession politisch in Frage gestellt wurde. Verschiedene Schweizer Luftfahrtverbände setzten sich jedoch mit Nachdruck für einen Fortbestand des Berner Flughafens ein und erreichten, dass am 1. Juni 1986 die Konzession um weitere 30 Jahre bis 31. Mai 2016 verlängert wurde.¹⁸

3.2 Hartbelagpiste und Pistenanpassungen

Ein entscheidender Faktor, welcher den Bau einer Hartbelagpiste veranlasste, lag in der Stornierung der Flüge der Swissair im September 1957. Diese stellte ihre Verbindung Bern-London mangels Komfort und ungünstiger technischer Einrichtungen im Belpmoos ein.

Am 26. Oktober 1958 sprachen sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Bern für den Kredit von 705'000 Franken zwecks weiterem Landerwerb und Bau einer Piste aus. Bereits acht Monate später, im Juni 1959, konnte eine Piste von 1'200 Meter Länge in Betrieb genommen werden. Es handelte sich dabei um einen minimalen Ausbau, da die neue Piste nur wegen der Zubringerflüge nach Zürich benötigt wurde.¹⁹ Sechs Jahre später wurde die Betonpiste in südöstlicher Richtung um 110 Meter verlängert. Gleichzeitig wurden die Abstellplätze für die Flugzeuge ausgebaut. 2001 erfolgte am nordwestlichen Ende der Piste eine weitere Verlängerung um 200 Meter. 2006 akzeptierte das Berner Stimmvolk in einer kantonalen Abstimmung mit 63% einen 3 Mio.-Kredit zur Mitfinanzierung der weiteren Pistenverlängerung von 220 Meter in Richtung Südosten. Mit der Inbetriebnahme dieser Verlängerung im Mai 2008 verfügt der Flughafen Bern-Belpmoos nun über eine 1730 Meter lange Piste. Diese ermöglicht eine bessere Auslastung und somit einen wirtschaftlicheren Be-

¹⁷ Bratschi Simon, a.a.O. Seiten 20+33

¹⁸ www.alpar.ch/firmenportrait

¹⁹ Bratschi Simon, a.a.O. Seite 24

trieb der nach Bern eingesetzten Regionalflugzeuge. Laut den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) dürfen nur ca. 70% der Piste ausgenutzt werden, da die restlichen 30% für einen allfälligen Startabbruch zur Verfügung stehen müssen.²⁰



Abb. 3 Bauarbeiten zur Pistenverlängerung im Februar 2007

Foto: Lukas Rösler

3.3 Eingesetzte Flugzeugtypen im Laufe der Zeit

Ab 1930 betrieb die Alpar neben der kleineren einmotorigen 'Comte AC-4' eine 5-plätzigige 'Comte AC-8'. Daneben kam die einmotorige, auf den Namen "Stadt Bern" getaufte 'Fokker F XI' zum Einsatz. Da die Alpar jeweils verschiedene Flugbedürfnisse abzudecken versuchte, fielen die jeweiligen Entscheide zum Kauf von Luftfahrzeugen meist auf Mehrzweck- und damit wenig wirtschaftliche Flugzeuge. Beispiele für solche Anschaffungen sind der 1934 in Betrieb genommene 3-plätzigige 'Monospar ST-4 Mk.1' und der ab 1935 von der Alpar eingesetzte Traghubschrauber 'Cierva C.30 Autogiro', welcher nur einem einzigen Passagier Platz bot.

Ab 1935/36 setzte die Alpar als erste Fluggesellschaft überhaupt das zweimotorige Schnellverkehrsflugzeug 'Koolhoven FK.50' ein. Diese Maschine, für 8-10 Passagiere ausgelegt, erreichte eine maximale Reisegeschwindigkeit von 220 km/h. Die Alpar orderte insgesamt drei Exemplare und setzte diese Flugzeuge mehrheitlich auf Strecken innerhalb der Schweiz ein. Die dritte 'Koolhoven FK.50.03', welche 1938 übernommen wurde, wies gegenüber den Vorgängermodellen diverse Verbesserungen wie z. B. Doppelleitwerk und spitzen Rumpfbügel auf.

²⁰ www.icao.com, ICAO: International Civil Aviation Organization, Stand: 20. August 2008

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Flugbetrieb im Mai 1946 mit 3 'Koolhoven' und zwei neuen 'De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide', einem für sechs Passagiere ausgelegten Doppeldecker, wieder aufgenommen. Mit diesen Flugzeugen führte die Alpar neu auch Flüge ins Ausland durch. Für den Erhalt des Linienverkehrs wurden zwei aus amerikanischen Militärbeständen stammende 'Douglas C-47/DC-3' erworben. Diese Linienflüge wurden aber infolge der Konkurrenz durch die Swissair 1947 bald wieder eingestellt. Ein Jahr später verkaufte die Alpar ihre beiden Doppeldecker 'Dragon Rapide' an die Swissair. Auch die belgische Sabena setzte wie die Swissair 'Douglas DC-3' nach Bern ein.

Ab den 1970er Jahren wurden Turbopropellermaschinen verschiedenster Bauart von und nach dem Flughafen Bern-Belp eingesetzt. Diese befinden sich zum Teil bis heute im täglichen Einsatz.

3.4 Die Pionierrolle in Umweltschutz / Lärmkorsett / Lärmabhängigen Gebührentaxen

Das Gebiet nordwestlich von Belp ist ein ausgedehntes Feuchtgebiet mit einem grossen Grundwasservorkommen. Aus dieser Tatsache ergibt sich auch der Name 'Belpmoos'.

Die Alpar AG legt als Konzessionärin ein besonderes Gewicht auf einen umweltverträglichen Betrieb. Sie beteiligt sich dabei in einer Pionierrolle auch aktiv am Umweltschutz, weil sich innerhalb des Flughafensareals eines der grössten Magerwiesengebiete des Kantons Bern befindet. "Magerwiesen sind landwirtschaftlich extensiv genutzte Flächen, die teils in Moorgebieten liegen."²¹ Sie entstanden durch jahrhundertlange Bewirtschaftung ohne Dünger und stellen wichtige Ausgleichsflächen sowie Rückzugsgebiete für bedrohte Tier- und Pflanzenarten dar. Magerwiesen zeichnen sich durch ihre Vielfalt an Blumen, Insekten- und Vogelarten aus. Rund 80 Vogelarten sind denn auch auf dem Flughafengelände heimisch.

Als 'Lärmkorsett' wurden 1985 verschiedene Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung im Betriebsreglement des Flughafens Bern-Belp verankert. So besteht für gewisse Flugzeugtypen mit lauten Triebwerken beispielsweise an Feiertagen sowie um die Mittags- und Nachtzeit eine Flugbeschränkung.²² Des weiteren wurden der Freizeit- und Sportfliegerei im gleichen Bereich massive Auflagen erteilt.

Auch bei der Einführung von lärmabhängigen Gebührentaxen leistete der Flughafen Bern-Belp Pionierarbeit. Als einer der ersten Flugplätze der Schweiz führte man in Bern Gebühren ein, welche die Luftfahrzeuge nach Grösse und Lärmemissionen in unterschiedliche Kategorien einteilen und entsprechend taxpflichtig erklären.

²¹ www.blv.li, Stand: 17. Juli 2008

²² Info+News - Offizielles Organ des BAeC, April 1989 "Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung"

Persönlich erachte ich diese Massnahmen teilweise als einschränkend, da diese den Flugbetrieb beeinträchtigen und potentielle Kunden davon abhalten, den Flughafen Bern-Belp anzufliegen. Als Anwohner der Gemeinde Muri, welche unmittelbar neben dem Flugplatz gelegen ist, stelle ich fest, dass erhöhte Lärmemissionen nur während der Startphase eines Flugzeuges wahrzunehmen sind. Seit der Pistenverlängerung sind keine grösseren Lärmbelastungen festzustellen. Ein Flughafen bringt nicht nur positive Aspekte mit sich. Gewisse negative Aspekte - wie z. B. der Lärm - sollten in ertragbarem Rahmen in Kauf genommen werden.

3.5 Allgemeine Entwicklung der Infrastruktur

Seit den 1930er-Jahren blieb der Flughafen Bern-Belpmoos im Wesentlichen in seinem ursprünglichen Ausbaustand weiter bestehen. Während auf anderen Schweizer Verkehrsflughäfen bereits moderne Navigationshilfen - u.a. Instrumentenlandesystem (ILS) - den wetterunabhängigen Flugbetrieb ermöglichten, schien das Belpmoos aus topographischen Gründen (Belpberg und andere Hügel) als Flughafenstandort ungeeignet. Während 30 Jahren erfolgte im Kanton Bern deshalb vor allem im Seeland eine 'Standortsuche' für einen Belpmoos-Ersatz. Diese Suche scheiterte jeweils am Widerstand der lokalen Bevölkerung und der Unentschlossenheit der politischen Behörden. So wurde aus dem Provisorium Belpmoos schliesslich die einzig verbleibende Lösung. Da die Suche nach einem besser geeigneten Standort bis in die 1970er-Jahre andauerte, wurde die Infrastruktur des 'Mösli' stets nur minimal den Bedürfnissen angepasst. Grundlegende Anpassungen erfolgten erst nach der Verlängerung der Betriebskonzession 1986 (siehe 3.1). So erhielten die Flugsicherung Skyguide neue Gebäudekomplexe, der Bundeshangar wurde erstellt und die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega baute eine neue Basis. Mit dem 2003 eröffneten Neubau des Terminals und den nachfolgenden Pistenverlängerungen ist der Flughafen Bern-Belp für die Zukunft bereit. Der Bau des geplanten Parkhauses konnte dagegen bis heute nicht in Angriff genommen werden, weil an seinem Standort zur Zeit noch der Bider-Hangar steht (siehe 2.3). Für das im Jahr 2002²³ in Konkurs gefallene "Hotel-Restaurant Flughafen Bern-Belp" wurde dagegen ein neuer Investor gefunden, welcher nach einer Umbauphase im November 2008 die Neueröffnung des Hotel-Restaurants realisiert hat.²⁴

3.6 Die wichtigsten Unternehmen

Heliswiss International

1953 nahm die damalige Schweizerische Helikopter AG mit Kleinhelikoptern des Typs 'Bell 47G' den Flugbetrieb auf.²⁵ Der Name 'Heliswiss' wurde erst 1955 eingeführt. In den An-

²³ www.moneyhouse.ch, SHAB: 197/2002 vom 11.10.2002

²⁴ Berner Zeitung: "Gleich zwei wollen 'Airporthotel' heissen"; erschienen am 15. August 2008

²⁵ Schüpbach Paul: "Ein Flughafen feiert Geburtstag" (1999 Verein Flugzeugerkennung Bern)

fangsjahren, d.h. vor 1964, war die Alpar AG für die technische Betreuung der Helikopter verantwortlich. Danach löste sich die Heliswiss von ihr ab und wurde in ein selbstständiges Unternehmen umgewandelt.²⁶ Einen Namen machte sich die Heliswiss vor allem im Bereich des Gütertransportes in der Luft. Mit den Jahren stiessen diverse Schwerlasthelikopter zur Flotte, wie insbesondere der 'Bell 410' und der russische Doppelrotor-Helikopter 'Kamov KA-32', von welchem Heliswiss zwei Exemplare betreibt. Mit diesen Maschinen werden heute Transporteinsätze im In- und Ausland geflogen.

Rega

Die Flachlandbasis Bern-Belp der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) wurde 1977 dem Betrieb übergeben. "In den Anfangszeiten bestand die Rega-Basis Bern aus einer Baracke und nur aus einem festangestellten Piloten."²⁷ 1991 wurde das neue Rega-Gebäude, bestehend aus Hangar, Büro und Wohnteil, dem Betrieb übergeben. Ab 1978 setzte die Rega einen 'Bölkow Bo-105' ein. 1995 wurde dieser durch den 'Agusta A109K2' ersetzt. Seit 2005 kommt der moderne 'Eurocopter EC-145' zum Einsatz. Ab der Rega-Basis auf dem Flughafen Bern-Belp wurden 2007 total 815 Rettungseinsätze geflogen, wobei die Tendenz steigend ist.

Sky Work

1983 wurde die Berner Flug- und Flugtaxigesellschaft 'Sky Work AG' gegründet. Dieses Unternehmen ist heute die grösste Berner Fluggesellschaft, welche auf dem Belpmoos stationiert ist. Es beschäftigt rund 50 Angestellte und ist in den Bereichen Privat- und Geschäftsfliegerei sowie Feriencharterflüge tätig.²⁸ Durch stetige Flottenanpassungen kann Sky Work auch den Ansprüchen gehobener Kundenkreise gerecht werden. Sky Work betreibt heute neben einigen Geschäftsreiseflugzeugen auch zwei grössere Regionalflugzeuge, welche meist auf Charterflügen ins Ausland eingesetzt werden. Die ältere der beiden Maschinen ist die 'Dornier Do-328', welche 32 Passagieren Platz bietet. Mit der 72-plätzigen 'Dash 8-Q400' setzt Sky Work seit April 2008 ein Flugzeug der neusten Generation ein. 'Q' heisst übrigens "quiet" und bedeutet 'ruhig, still resp. lärmarm'.

Schweizerische Eidgenossenschaft – Lufttransportdienst des Bundes (LTDB)

1936 wurde die Dienststelle Bern-Belp des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) auf dem Flughafen eingerichtet. "Die Dienststelle Bern-Belp ist als Teil der militärischen Infrastruktur dem Flugplatzkommando Meiringen unterstellt."²⁹

²⁶ Ellwanger Rolf, a.a.O. Seiten 45-48

²⁷ Ellwanger Rolf, a.a.O. Seite 53

²⁸ Benesch Jiri, Bern Air News 3/2008, Vereinszeitschrift des FEBE, "25 Jahre Sky Work", Seite 20

²⁹ Broschüre "Neue Bundesbasis Bern-Belp", Rolf Ellwanger, erschienen im Juni 1998

Der Aufgabenbereich umfasste früher den Flugbetrieb zugunsten des Kommandos der Fiegerabwehrtuppen sowie den Bundesämtern für Luftverkehr und Landestopographie. Heute ist die Basisleitung für den Flugbetrieb und Unterhalt der Luftfahrzeuge des Bundes zuständig.

Die meisten Luftfahrzeuge des Bundes sind auf dem Flughafen Bern-Belp stationiert und werden für Bundesrats- sowie staatliche VIP-Flüge im In- und Ausland eingesetzt. Früher wurden bei Bedarf Luftfahrzeuge eingemietet. Seit 1949 kommen zudem eigene Schul-, Inspektions- und Transportflugzeuge zum Einsatz.³⁰

Unterhaltungsbetriebe Airmatec AG und RUAG Aviation & Space

Die vormalige Servicestation Bern des Schweizerischen Flugzeugherstellers Pilatus aus Stans wurde 2005 durch die Firma 'Airmatec AG' übernommen. Dieser Unterhaltungsbetrieb beschäftigt 12 Mitarbeiter und ist im Unterhalt von Kolbenmotor- sowie Jetflugzeugen tätig. Neben Revisionsarbeiten an Flugzeugen stattet Airmatec Luftfahrzeuge mit neuer Avionik (Instrumenten) aus. Mit der Diversifizierung in grössere Flugzeugtypen hat sich Airmatec ein wichtiges Standbein für die Zukunft gesichert.³¹

Die Firma RUAG Holding AG übernahm 2006 die Firma ASB Aircraft Service Bern-Belp AG und betreibt seit diesem Datum eine eigene Niederlassung auf dem Flughafen Bern-Belp.³² Der Gesamtkonzern beschäftigt international 6000 Mitarbeiter (2007)³³ und bietet für Geschäfts- und Reiseflugzeuge umfassende Dienstleistungen wie Instandhaltung, Modernisierung, Spezialausstattungen und Lackierungen an.

Flugsicherung Skyguide

Die schweizerische Flugsicherung 'Skyguide AG' (vormals swisscontrol) ist für die reibungslose Abwicklung des schweizerischen Luftverkehrs verantwortlich. Das Unternehmen ist an 14 Standorten in der Schweiz tätig. Skyguide ist eine nicht gewinnorientierte, privatrechtliche Aktiengesellschaft mit Hauptsitz in Genf, welche sich fast vollständig im Besitz der Eidgenossenschaft befindet. Der Hauptauftrag von Skyguide ist die sichere, flüssige und wirtschaftliche Abwicklung des Flugverkehrs im schweizerischen und im delegierten angrenzenden Luftraum.³⁴

³⁰ Rolf Ellwanger, "Mösl" a.a.O. Seiten 51/52

³¹ Cockpit Magazin 11/2007, Max Ungricht "Airmatec AG", Seiten 34/35

³² www.easymonitoring.ch/info

³³ www.ruag.com, Stand: 23. September 2008

³⁴ www.skyguide.ch, Stand: 28. Juli 2008



Abb. 4 Tower Mitte der siebziger Jahre Foto: aus Ellwanger Rolf, a.a.O.

Die ersten Flugsicherungseinrichtungen in Bern wurden in den 1930er Jahren erstellt. 1954 übernahm die Radio Schweiz AG, die Vorgängerin von swisscontrol, den ersten Tower auf dem Flughafen Bern.³⁵ 1996 wurde der neue, moderne Tower mit einer Höhe von 22 Metern sowie ein Flugsicherungsgebäude in Betrieb genommen.

Am Standort Bern beschäftigt Skyguide momentan 12 Mitarbeiter und kontrolliert in ihrem Sektor durchschnittlich 3380 Flüge pro Tag. Dieser Sektor, welcher bis in eine Höhe von 3000 Metern reicht, erstreckt

sich in Ost-West Richtung von Thun bis Biel und in Nord-Süd Richtung von Willisau bis nach Fribourg.³⁶ Die Hauptaufgabe einer Flugsicherung besteht darin, die Piloten während ihres Aufenthalts im Luftraum mit Informationen über das aktuelle Verkehrsaufkommen, die Wetterbedingungen sowie den Zustand der Bodenanlagen zu versorgen.

Neben der allgemeinen Kontrolle des Luftraumes ist Skyguide in der unmittelbaren Nähe von Flughäfen für die landenden und startenden Flugzeuge (arrival and departure) verantwortlich. Diesen werden Lande- und Startfreigaben erteilt sowie Informationen über das aktuelle Verkehrsaufkommen abgegeben. Ein weiterer Zuständigkeitsbereich von Skyguide umfasst die Abwicklung der rollenden Flugzeuge am Boden (ground).

3.7 Sicherheit und Zoll

Für die Flughafenbetreiberin Alpar AG sowie für den reibungslosen Ablauf des Flugbetriebes ist die interne Sicherheit von grosser Bedeutung. Ab Januar 2008 wurde ein neuer Sicherheitschef ins Amt berufen.

Während Grossveranstaltungen wie z. B. der Fussball-Europameisterschaft 'Euro08' kam zum eigenen Sicherheitspersonal des Flughafens zusätzlich die Sicherheitsfirma 'Securitas'

³⁵ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 35

³⁶ Ellwanger Rolf, a.a.O. Seite 37

zum Einsatz. Aufgrund entsprechender Erfahrungen wurde beschlossen, in Zukunft neben der Kantonspolizei nur noch auf eigenes Sicherheitspersonal zu setzen.

Der Flughafen Bern-Belp wird deshalb als 'Flughafen' bezeichnet, weil er über eine eigene Zollstation verfügt und dadurch Direktflüge vom und ins Ausland möglich sind.

Der Flughafen unterhält auch eine gesetzlich vorgeschriebene, eigene Flughafenfeuerwehr. Diese weist einen Bestand von 32 Feuerwehrleuten auf und muss in der Lage sein, innerhalb von drei Minuten jeden Punkt im Perimeter des Flughafens erreichen und einen Ersteinsatz leisten zu können. Alljährlich werden ca. 40 Einsätze geleistet, wovon rund 10% Ernstfälle und der Rest reine Vorsorgemassnahmen betreffen.

4. Befürworter und Gegner

4.1 Befürworter - Fördervereine des Flughafens

Der 1975 gegründete **Verein 'pro belpmoos'** umfasst ca. 1'000 Mitglieder und sein Ziel ist die Erhaltung des Flughafens Bern-Belp im Rahmen seiner heutigen Zweckbestimmungen. Der Verein stellt vor allem ein Bindeglied zur breiten Bevölkerung dar und steht in engem Kontakt zu Wirtschaft, Tourismus und Politik. 'pro belpmoos' unterstützt die Flughafenleitung bei vielen ihrer Vorhaben³⁷. Er setzt sich auch für die Weiterentwicklung sowie für die Akzeptanz des Flughafens Bern-Belp in der Bevölkerung ein.³⁸

Die '**Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr (IGBL)**' wurde 1985 durch Vertreter der Berner Wirtschaft gegründet und umfasst aktuell ca. 120 Mitglieder. Das ursprüngliche Vereinsziel war eine Neustrukturierung des Berner Flughafens. Aufgrund dieser Bemühungen zeigten die beiden Liniengesellschaften 'Crossair' und 'Dan-Air London' ihr Interesse an der Erhaltung des Berner Flughafens. Einige Monate später liess sich auch der Berner Gemeinderat zur Erhaltung des Flughafens Bern überzeugen. Ab 1986 suchte die IGBL intensiv nach Kapitalgebern zur Sanierung des Berner Flughafens (siehe 2.1). Darauf konnte das Aktienkapital der Alpar AG aufgestockt werden. Mit diesen Geldmitteln war die zukünftige Entwicklung des Flughafens Bern-Belp gewährleistet.³⁹

Das heutige Ziel der IGBL wird wie folgt formuliert: "Gewährleistung eines zeitgemässen Luftverkehrs von und nach der schweizerischen Bundeshauptstadt".⁴⁰

³⁷ Ellwanger Rolf, a.a.O. Seite 60

³⁸ Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Geschäftsbericht 2007

³⁹ www.igbl.ch, Stand: 17. Juli 2008

⁴⁰ Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 43

Die '**Interessengemeinschaft Bider-Hangar**' wurde 2003 gegründet, umfasst rund 150 Mitglieder und setzt sich für die Erhaltung des 1928 durch den Berner Flugsport-Club errichteten, geschichtsträchtigen Gebäudes ein. Zu den Zielen ist insbesondere die Versetzung, die Renovation und die sachgerechte Wiederinbetriebnahme des Gebäudes zu erwähnen.⁴¹ Am heutigen Standort des Baudenkmals soll in den nächsten Jahren ein Parkhaus gebaut werden (siehe 3.5).

Im gleichen Jahr wie die Alpar, 1929, wurde der '**Berner Aero-Club**' (**BAeC**) gegründet. Als erster Präsident amtierte der damalige Direktor der Alpar, Henry Pillichody.⁴² 1926 erfolgte die Umbenennung in 'Berner Flugsport-Club'. 1927 wurde als erstes Flugzeug eine 'Klemm L 20' mit einem 20 PS starken 2-Zylinder-Daimler-Motor erworben. In den 1930er-Jahren zeigte die Bevölkerung an Sportfliegeertagen und an der neuen Technik grosses Interesse. In vielen Berner Landgemeinden wurden deshalb Flugtage und lokale Rundflüge durchgeführt. Meistens wurde dabei unmittelbar auf Dorfwiesen gestartet und gelandet. Viele hundert Passagiere erlebten auf diesem Weg ihre Lufttaufe.

Zum heutigen Zeitpunkt besteht der BAeC aus den Bereichen Motor-, Segel-, Ballon- und Modellflug. Der Verein mit seinen 550 Mitgliedern setzt sich hauptsächlich für den Erhalt der fliegerischen Infrastruktur ein, unterstützt und fördert die fachliche Aus- und Weiterbildung seiner Mitglieder, engagiert sich in der Förderung des Pilotennachwuchses und setzt sich für eine ganzheitliche Luftfahrtpolitik ein.

4.2 Gegner - Vereinigung gegen Fluglärm (VgF)

Die in den siebziger Jahren gegründete 'Vereinigung gegen Fluglärm' (VgF) hat den Erhalt der Wohn- und Lebensqualität in den von Fluglärm betroffenen Gebieten in der Region um Bern zum Ziel. Des weiteren setzt sich die VgF gegen eine weitere Zunahme von Fluglärmbelastungen ein. Der VgF gehören 500 Mitglieder an und sie ist Mitglied der kantonalen Luftfahrtkommission.⁴³ 1983 konnte die VgF mit der kantonalen Ablehnung zur Sanierung des Flughafens Bern-Belp einen Abstimmungserfolg verbuchen.

Am 25. Oktober 2008 erläuterte die Geschäftsführerin der VgF, Liz Fischli-Giesser, mir gegenüber, dass die VgF überparteilich arbeite und politisch gut vernetzt sei. Ein Vorstandsmitglied gehöre dem Grossen Rat des Kantons Bern an und ein anderes vertrete die Regionalgruppe Biel-Kappelen. Ein zentrales Anliegen der VgF sei die Einhaltung der Betriebszei-

⁴¹ Broschüre Interessengemeinschaft (IG) Bider Hangar / Gönnerverein Bider-Hangar

⁴² Ellwanger Rolf, "Mösl" a.a.O. Seite 8

⁴³ www.vgf.ch, Stand 28. Juli 2008

ten, insbesondere der Nachtflugordnung, zum Schutz der Anwohnerschaft. Die VgF setze sich auch für Lärmmessungen ein und beobachte die Folgen der Pistenverlängerung aufmerksam. Sollten neu verwendete Flugzeugtypen zu einer verstärkten Lärmentwicklung führen, werde die VgF bezüglich den massgebenden Lärmparametern wie Betriebszeiten, Flugrouten und Anzahl Flugbewegungen mit der Flughafenleitung und dem BAZL das Gespräch suchen. Zudem werde sie auch alle politischen und rechtlichen Mittel prüfen. Nach Ansicht der VgF sei der Flughafen Bern-Belp heute genügend ausgebaut. Man behalte sich deshalb für jeden weiteren Ausbau und auch gegen weitere Subventionen sämtliche politischen und rechtlichen Mittel vor.

5. Information und Kommunikation

5.1 Flughafenmagazin

Aus verschiedenen parallel erscheinenden Magazinen entstand 1996 das in seiner heutigen Form bestehende 'Flughafen-Magazin' mit jährlich vier Ausgaben. Diese Publikation ist ein wichtiges Kommunikationsmittel des Flughafens und bietet neben einer Werbeplattform für insbesondere am Flughafen ansässige Unternehmen auch Hintergrundinformationen für alle, die am Flugbetrieb in Bern-Belp interessiert sind.

5.2 Flughafenführungen

Im Rahmen von Flughafenführungen besuchen jährlich rund 4'500 Personen den Berner Flughafen. Verschiedenste Vereine, Organisationen, Gruppen, Schulen und Private zeigen damit ihr reges Interesse am 'Mösl'. Laut Flughafen-Direktor Charles Riesen haben die Führungen für den Flughafen eine grosse Bedeutung. Sie stellen eine direkte Werbeplattform dar und steigern den Bekanntheitsgrad. Zudem tragen sie wesentlich zur Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung bei.

5.3 Presse- und Medienarbeit

Die Presse- und Medienarbeit ist auf dem Flughafen Bern-Belp Chefsache. Sie beinhaltet eine bestimmte Kommunikationsstrategie, bei welcher ausschliesslich Charles Riesen als Flughafendirektor zu den Anliegen und Fragen der Medien Stellung nimmt. Laut Charles Riesen ist es wichtig, dass gegen aussen nur eine Stimme in den Medien präsent ist.

Das Durchführen regelmässiger Vorträge ermöglicht es dem Flughafendirektor, Anliegen, Kritik und Fragen der elf Anrainergemeinden sowie vier weiterer Gremien persönlich entgegen zu nehmen. Nicht jedes Anliegen und jede Beschwerde sind direkt umsetzbar, da diese wiederum negative Auswirkungen auf den Flugbetrieb mit sich bringen würden. Weil sich der Flughafen Bern-Belp in der Nähe von dicht besiedeltem Gebiet befindet, sind mehrere Ge-

meinden und deren Bevölkerung durch Emissionen wie z. B. Fluglärm betroffenen. Riesen verdeutlicht, dass in solchen Gemeinden immer diverse Konfliktzonen vorhanden seien. Man gebe sich aber stets Mühe, gemeinsam eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.

5.4 Flugmeetings

Die Durchführung und Organisation von Flugmeetings wird durch den Verein 'Internationale Belpmoos Tage' (IBT) gewährleistet. Er tritt nur bei grösseren öffentlichen Anlässen wie z. B. internationalen Flugvorführungen oder Flughafenfesten zusammen mit anderen Support-Organisationen (siehe 4.1) in Erscheinung.

In der Vergangenheit fanden diverse Grossanlässe statt, welche stets Zehntausende Besucher aus dem In- und Ausland anzogen. In guter Erinnerung geblieben sind die Internationalen Belpmoostage der Jahre 1989, 1999 und 2004 mit jeweils über 40'000 Besuchern.⁴⁴

Jährliche Veranstaltungen, an denen beispielsweise Oldtimerflugzeuge teilnehmen oder Typen-Erstlandungen stattfinden, ziehen stets viele interessierte Besucher an.

6. Rückblick und Ausblick des Flughafendirektors Charles Riesen

Im Gespräch vom 31. August 2008 äusserte sich Charles Riesen, Flughafendirektor, zur Vergangenheit und zur Zukunft des Flughafens Bern-Belp.

Einleitend stellt Riesen fest, dass er seit 1985 als Verwaltungsrat daran gearbeitet habe, "dass der Betrieb des Flughafens Bern privatwirtschaftlich (d. h. ohne Subventionen) sichergestellt wurde". 1991 habe er, als damaliger Verwaltungsrat der Alpar AG, die operative Führung übernehmen müssen, weil sich der Flughafenbetrieb in einem desolaten Zustand befunden habe.

Zu den Meilensteinen ab 1991 und den erreichten Zielen weist Charles Riesen auf folgende Punkte hin:

"Die Konzession des Flughafens Bern-Belp wurde bis 2016 und der Pacht- sowie Baurechtsvertrag mit der Stadt Bern bis 2060 verlängert". Mit der Kapitalerhöhung in drei Schritten sei eine gesunde Eigenmittelbasis und mit der Verlängerung der Flugbewegungen auf die Zeit von 06:00 bis 23:00 Uhr eine angemessene Betriebszeit erreicht worden.

Als Mitglied des Verwaltungsrates bei 'Air Engiadina' habe er 1992 diese Airline nach Bern gebracht. Des weiteren sei der konsequente Ausbau der Charterflugverbindungen z. B. nach Elba vorgenommen worden. Dazu bestehe eine Akquisitionsabteilung mit dem Ziel, Netzwerke mit neuen Fluggesellschaften zu erstellen. Neben der Einführung von Lärmminde-

⁴⁴ Iselin Sam, Internationale Belpmoostage IBT '04 "Memories"

rungskursen für Berner Piloten habe man auch mit der Erhebung von lärmabhängigen Landtaxen begonnen (siehe 3.4). Charles Riesen weist zudem darauf hin, dass die Akzeptanz des Berner Flughafens bei der Bevölkerung, Politik und Verwaltung durch offene und proaktive Kommunikation und nicht zuletzt auch durch Flughafenführungen (siehe 5.2) bedeutend gestiegen sei. Neben der baulich als auch betrieblich vorgenommenen 'Runderneuerung' der Flughafenanlage habe auch die Pistenverlängerung in zwei Schritten von 1310 auf 1730 Meter im Mai 2008 abgeschlossen werden können. "Ich denke, dass einige der gesetzten Ziele erreicht und die Vier-Bein-Strategie⁴⁵ umgesetzt werden konnte".

Die aktuelle Lage sei gekennzeichnet durch enorme behördliche Überregulierungen mit markanten Kostensteigerungen ohne Mehrwert. "Die Einhaltung der neuen Vorschriften ist möglich, verursacht aber enorme Kosten". Durch die aktuelle Wirtschaftslage sei es schwer - ohne finanzielle Starthilfen und starkem Sukkurs des Standortes - Fluggesellschaften dazu zu bewegen, neue Strecken von und nach Bern zu eröffnen. Damit liege der Flughafen im Sektor Linienflüge unter der Ertragsschwelle. Das Verhältnis zwischen Kosten und Ertrag stimme in diesem Bereich zur Zeit nicht mehr. Dagegen laufe das Chartergeschäft und der Bereich der Business-Jets sehr gut. "Der Luftverkehr im Zusammenhang mit der Fussballeuropameisterschaft 'Euro08' konnte ausgezeichnet bewältigt werden. Wir können mit Teilzeitpersonal bei Grossanlässen kurzfristig aufrüsten", sagt Riesen.

In Zukunft sei es kurzfristig kaum mehr möglich, den Linienverkehr von und nach Bern-Belp zu steigern, wenn sich der Standort weiterhin bei der Akquisition neuer Strecken zurückhalte. Das Hauptziel der Wirtschafts- und Tourismusförderung müsse sein, aktiv bei der Bewerbung dabei zu sein. "Ohne Verkehr ist keine langfristige Entwicklung möglich", bekräftigt Riesen. Der Flughafen sei in erster Linie Mittel zum Zweck für den Standort – und nicht Selbstzweck. Die wirtschaftliche Entwicklung des Standortes und des Flughafens seien zusammenhängend. "Die neuste Entwicklung mit dem Wegfall des Metropolitan-Status der Region Bern zeigt die Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels bei der Wirtschafts- und Tourismusförderung." Zu den Zielen in naher Zukunft zählt er den Ausbau des Linienverkehrs. Der Flughafen Bern-Belp sollte insbesondere neben München an einen zweiten internationalen Flugverkehrs-Knotenpunkt (Hub) angebunden werden. "Eine weitere Förderung im Bereich der Business-Jets durch Hangarkapazitäten ist durch die Alpar allein möglich," meint Riesen abschliessend.

Ende 2008 wird Charles Riesen als Flughafendirektor zurücktreten und das Amt seinem Nachfolger Mathias Häberli übergeben.

⁴⁵ www.alpar.ch: Linien-, Charter- und Individualverkehr sowie Flüge im Interesse des Bundes

7. Eigene Schlussfolgerung

Die beiden limitierenden Faktoren Topographie und relativ schwacher regionaler Wirtschaftsstandort haben den Flughafen Bern-Belp seit seiner Gründung geprägt und werden sich auch zukünftig entsprechend auswirken. Im Gegensatz zu früher scheint die Zukunft der dauerhaften 'Übergangslösung Bern-Belp' heute jedoch gesichert zu sein. In den Bereichen Regionalflugverkehr und allgemeine Luftfahrt (General Aviation) konnte die Position des Flughafens in den letzten Jahren gestärkt werden. Durch die Pistenverlängerung auf 1730 Meter, den verbesserten Anschluss an den öffentlichen Verkehr und den Ausbau der Flughafenstrasse ist der Betrieb für ein zukünftiges Wachstum im Bereich Passagierzahlen und Flugbewegungen bereit. Im Gegensatz zu den Grossflughäfen verfügt Bern-Belp über relativ kurze Check-in-Zeiten von nur 20 Minuten für Linien- und 45 Minuten für Charterflüge, was ein Reisen ab Bern-Belp für Bewohner aus dem Grossraum Bern attraktiv macht.

Die anderen Schweizer Grossflughäfen in Zürich, Basel und Genf verfügen im Gegensatz zum Flughafen Bern-Belp jedoch über direkte Bahn- und Autobahnanschlüsse. Gerade diese ausgezeichnete Verkehrserschliessung ist für die Fluggesellschaft Swiss neben dem beschränkten Passagieraufkommen ein wesentlicher Grund, auf Linienflüge nach Bern zu verzichten.⁴⁶ Seit 2001 hat sich das durchschnittliche Passagieraufkommen von damals rund 190'000 Personen in den Jahren 2005-2007 auf die Hälfte, d.h. 94'700 Passagiere, reduziert.⁴⁷

Um in Zukunft konkurrenzfähig bleiben zu können, ist der Erhalt sowie der Aufbau neuer Linienverbindungen für den Flughafen Bern-Belp sehr wichtig. Die bisherige Entwicklung zeigt, dass auf Dauer rentable Linienverbindungen nur zu internationalen Flugverkehrs-Drehkreuzen (Hubs) aufrecht erhalten werden können. Dies hat aber gleichzeitig zur Konsequenz, dass die Fluggesellschaften wie beispielsweise 'Lufthansa' und 'Swiss' ihre Hubverbindungen nicht mit Punktverbindungen konkurrenzieren wollen. Punktverbindungen nach Bern sind dagegen seit Jahrzehnten regelmässig gescheitert. Das jüngste Beispiel bildet die von der 'Sun Air of Scandinavia' in Zusammenarbeit mit 'British Airways' betriebenen Linienflüge Bern-Brüssel, welche im Oktober 2008 mangels Auslastung der Flüge nach nur eineinhalb Jahren wieder aufgegeben werden musste.⁴⁸

⁴⁶ www.bernerzeitung.ch ... erschienen am 31.10.2008

⁴⁷ www.bern.ch ... Verkehrserhebungen 2006/2007

⁴⁸ Berner Zeitung: "Keine Jets mehr nach Brüssel", erschienen am 10. Oktober 2008

Mit der geplanten Aufnahme von Code-Share-Flügen⁴⁹ der deutschen 'Lufthansa' in Zusammenarbeit mit 'Etihad Airways', welche aus den Vereinigten Arabischen Emiraten stammt, wird die Position des Flughafens wieder gestärkt. Es besteht die Hoffnung, dass dadurch in Zukunft wieder mehr Passagiere über den Flughafen Bern-Belp reisen werden.⁵⁰

In einer Gesamtbeurteilung erscheint mir die mittelfristige Zukunft des Flughafens Bern-Belpmoos als einigermaßen gesichert. Die privatwirtschaftliche, finanzielle Basis ist jedoch derart eingeschränkt, dass sich weitere notwendige Investitionsvorhaben über Jahre hinausverzögern werden. Dabei wird sich vermutlich auch die aktuelle Wirtschaftskrise zumindest vorübergehend negativ auf den allgemeinen Flugverkehr auswirken.



Abb. 5 Start einer 'Dash 8-300' der Lufthansa Regional zu einem Linienflug nach München

Foto: Lukas Rösler

⁴⁹ Mit dem Codesharing (Code-Teilung) wird ein Verfahren im Luftverkehr bezeichnet, bei welchem sich zwei oder mehrere Fluggesellschaften einen Linienflug teilen. Die beteiligten Fluggesellschaften führen den Flug unter einer eigenen Flugnummer, dem Code, durch. Dieses Verfahren wird oft innerhalb von Allianzen angewendet. Beispiele dafür sind 'Star Alliance', 'Oneworld Alliance' oder 'SkyTeam'. Der entscheidende Vorteil des Codesharings besteht in einem besseren Auslasten der jeweiligen Flüge.

⁵⁰ Berner Zeitung: "Abu Dhabi ist nun auch ab Bern erreichbar", erschienen am 3. Oktober 2008

8. LITERATURVERZEICHNIS

Allgemeine Quellen

Berner Aero-Club	2004	75 Jahre Berner Aero-Club Eigenverlag www.berneraeroclub.ch
Bratschi Simon	2005	Wunschtraum und Wirklichkeit, Berner Flughafenprojekte vom Zweiten Weltkrieg bis heute Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, 67. Jahrgang 2005, Heft 4
Ellwanger Rolf	1989	Die Geschichte des "Mösli", Flughafen Bern-Belp Gümligen, Eigenverlag R. Ellwanger, ISBN: 3-905531
Ellwanger Rolf	1995	In Bern-Belp fliegen gelernt Gümligen, Eigenverlag R. Ellwanger, ISBN: 3-905531-03-08
Ellwanger Rolf	1998	Broschüre "Neue Bundesbasis Bern-Belp"
Ellwanger Rolf	1999	Bern Airport, Gestern und heute, Die Geschichte des Flughafens Bern-Belp (Neuaufgabe von 1989) Gümligen, Eigenverlag R. Ellwanger, ISBN: 3-905531-04-6
Ellwanger Rolf	2001	Schweizer Flugplätze: "Notwendig und nützlich" Schweizer Bau Journal 5/2001
Geschäftsbericht	2007	Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG
Iselin Sam	2004	Internationale Belpmoostage IBT '04 Memories Konzept: Elisabeth Schenk
Thierstein Yvonne	2003	"Bern-Belp, ein Regionalflughafen mit Zukunft?" Diplomarbeit Tourismusfachschule Sierre, 31. Januar 2003 Eigenverlag: Schlosswil, Rainstr. 23
Stalder Yvonne	2005	Widerstand gegen Berner Flughafenprojekte 1943-1972 Lizentiatsarbeit der Philosophischen Fakultät Universität - Freiburg (CH), Oktober 2005
Schüpach Paul	1999	70 Jahre Bern-Belpmoos, Ein Flughafen feiert Geburtstag Bern: FEBE/Flugzeugerkennung Bern
Sonderausgabe	1949	Jubiläums-Jahresbericht "20 Jahre Berner Aero-Club"

Fachzeitschriften

Cockpit	11/2007	Schweizerisches Luftfahrtmagazin; Ungricht Max: "Airmatec AG: Vorwärtsstrategie in schwierigem (EASA) Umfeld"
Bern Air News	3/2008	Offizielle Vereinszeitschrift des FEBE – Flugzeugerkennung Bern; Benesch Jiri: "25 Jahre Sky Work Bern"
info+news	1/1989	Offizielles Organ des Berner Aero Club (BAeC); Rolf Ellwanger, Redaktor; insbesondere: "Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung"

Zeitungsartikel

20minuten	Zeitungsmeldung: "Belpmoos: Rekord", erschienen am 16. Juli 2008
Berner Zeitung	"Gleich zwei wollen 'Airporthotel' heissen"; erschienen am 15. August 2008
Berner Zeitung	"Abu Dhabi ist nun auch ab Bern erreichbar"; erschienen am 3. Oktober 2008

Internet-Quellen

www.alpar.ch	Alpar AG, General Aviation, Operational Zone
www.bern.ch	Die Stadt Bern - Willkommen in der Bundestadt
www.bernerheimatschutz.ch	Berner Heimatschutz, Mitteilungsblatt 2003
www.bernerzeitung.ch	BERNER ZEITUNG BZ
www.biderhangar.ch	IG BIDER-HANGAR
www.easymonitoring.ch	easyMonitoring Wirtschaftsinformation
www.g26.ch/bern	Das Bider-Denkmal
www.icao.com	International Civil Aviation Organization
www.igbl.ch	Interessengemeinschaft Berner Luftfahrt IGBL
www.llv.li	Bundesamt für Landwirtschaft Fürstentum Liechtenstein
www.lw.admin.ch	Die Luftwaffe/Einsatz Luftwaffe/ Flughafen Bern-Belp
www.moneyhouse.ch	moneyhouse Handelsregister- und Firmendaten
www.ruag.com	Aviation & Space, Civil Aircraft Services
www.skyguide.ch	Flugsicherung Skyguide
www.vgf.ch	Vereinigung gegen Fluglärm (VgF)

9. Dank

Ich bedanke mich bei allen Personen, die sich Zeit genommen haben, mich bei der vorliegenden Arbeit mit Gesprächen und Informationen zu unterstützen.

Besonders bedanke ich mich bei:

- Rolf Ellwanger, Aviatikpublizist/Redaktor, für seine vielen Archivunterlagen und Hintergrundinformationen,
- Heinz Tschannen, Flughafenkenner und ehemaliger Privatpilot, für seine Informationen und Schilderungen aus früheren Zeiten,
- Charles Riesen, Flughafendirektor Bern-Belp, für seine Gesprächsbereitschaft und
- Liz Fischli-Giesser, Vereinigung gegen Fluglärm für die Beantwortung meiner Fragen.

10. Selbstständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und im Rahmen der aufgeführten Quellen verfasst habe.

Ort und Datum:

Unterschrift:

Lukas Rösler