



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband
Herr Martin Tschirren
Stv. Direktor
Monbijoustrasse 8
Postfach 8175
3001 Bern

Bern, 12. September 2018

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) - Konzeptteil; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Tschirren

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Gelegenheit, zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Konzeptteil, Stellung nehmen zu können. Ebenfalls bedankt sich der Gemeinderat für die gewährte Fristverlängerung zum Einreichen der Stellungnahme.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Stadt Bern liegt in der nördlichen An- und Abflugschneise des Flughafens Bern-Belp, und ihre Bevölkerung ist entsprechenden Lärmimmissionen ausgesetzt. Die Hindernisbegrenzungsflächen in den Ein- und Ausflugskorridoren schränken die Stadt in ihrer Planungsfreiheit ein. Insofern ist die Stadt Bern vom SIL direkt betroffen. Zudem beschäftigen den Gemeinderat der Stadt Bern die weltweit spürbaren Auswirkungen der Luftfahrt auf das Klima. Deshalb äussert sich die Stadt Bern nachfolgend auch zu allgemeinen Aussagen im SIL, die sich nicht direkt auf den Flughafen Bern-Belp beziehen.

Im SIL wird öfters darauf hingewiesen, dass der Ausbau der Luftfahrtinfrastruktur auf nachhaltige Weise geschehen soll. Dabei stehen aber die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Komponenten an erster Stelle, während die umwelt- und klimapolitischen Anliegen in den Hintergrund gerückt werden. Bereits im Luftfahrtpolitischen Bericht vom 25. Februar 2016 sprach sich der Bundesrat für eine «nachfrageorientierte Entwicklung der Luftfahrt» aus. Diese Zielsetzung wird im SIL übernommen. Damit wird einseitig der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Dimension der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen. Die gleiche Wertung ergibt sich aus den behördenverbindlichen Grundsätzen zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (Ziff. 3.1 Konzeptteil). Auch hier stehen

die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aspekte an erster Stelle; überdies sollen Umweltsanierungen im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimensionen ausdrücklich zurückgestellt werden (Ziff. 3.4.3 Konzeptteil). Damit von Nachhaltigkeit gesprochen werden darf, müssen die Umweltsanierungen gleich stark gewichtet werden wie die ökonomischen und gesellschaftlichen Aspekte. Ist eine gleichwertige Behandlung nicht möglich, müssen angesichts der Dringlichkeit klimapolitischer Massnahmen die ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeit in den Vordergrund gestellt werden.

Antrag: Der Sachplan Infrastruktur Luftverkehr hat allen Aspekten der nachhaltigen Entwicklung gleichermassen Rechnung zu tragen; wo dies nicht möglich ist, hat er sich in erster Linie an den ökologischen Aspekten der nachhaltigen Entwicklung zu orientieren.

In Ziffer 2.7 des Konzeptteils sind Massnahmen zur Reduktion der klimaschädigenden Immissionen dargestellt. Es fehlt hier ein Ansatz, der das Fliegen verteuern und in der Folge das Wachstum der Passagierzahlen bremsen würde. Offenbar kann der Bund das Kerosin bei internationalen Flügen mangels entsprechender internationaler Vereinbarungen nicht besteuern. Er hat es jedoch in der Hand, eine Klimaabgabe auf Abflügen und Landungen in der Schweiz zu erheben. Für die Stadt Bern gehört zur Koordination mit den anderen Verkehrsträgern (Ziff. 3.2 Konzeptteil), dass der Bund darauf hinwirkt, eine Benachteiligung der anderen Verkehrsträger gegenüber dem Luftverkehr bei den Kosten zu vermeiden. Die umweltbezogenen Gebühren, die als Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung erwähnt werden (Ziff. 3.4 Konzeptteil), müssen insbesondere auf Flügen innerhalb Europas so hoch sein, dass die anderen Verkehrsträger (insbesondere die Bahn) im Wettbewerb bei den Reisenden nicht zum Vornherein chancenlos sind.

Antrag: Mittels Besteuerung und Gebühren ist auf eine Verteuerung des Luftverkehrs und auf eine Vergünstigung der umweltfreundlicheren Verkehrsträger hinzuwirken, so dass letztere bei Nah- und Mittelstrecken preislich konkurrenzfähig werden.

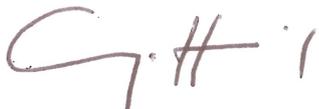
2. Stellungnahme zu den Aussagen zum Flughafen Bern-Belp

Ziffer 3.3 des Konzeptteils äussert sich (behördenverbindlich) zur Koordination des Flugverkehrs mit der Raumnutzung. Hier ist zu entnehmen, dass offenbar das Gebiet mit Hindernisbegrenzung für den Flughafen Bern-Belp erheblich ausgedehnt werden soll. Damit wird fast die ganze Stadt Bern von einem Hindernisbegrenzungsgebiet überlagert; was dies konkret bedeutet, ist allerdings aufgrund der Unterlagen nicht erkennbar, ausser dass bei Gebäuden über 60 m Höhe eine Meldepflicht bestehe. Hier muss der SIL zwingend genauere Angaben zu den Folgen eines Hindernisbegrenzungsgebiets machen, die eine Risikoabschätzung ermöglichen.

Zu den übrigen Aussagen des SIL betreffend Abstimmung mit der Raumplanung hat der Gemeinderat keine Bemerkungen.

Antrag: Im Sachplan sind die Auswirkungen der Hindernisbegrenzungsgebiete konkret darzustellen (Höhenbeschränkungen).

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Monika Binz
Vizestadtschreiberin