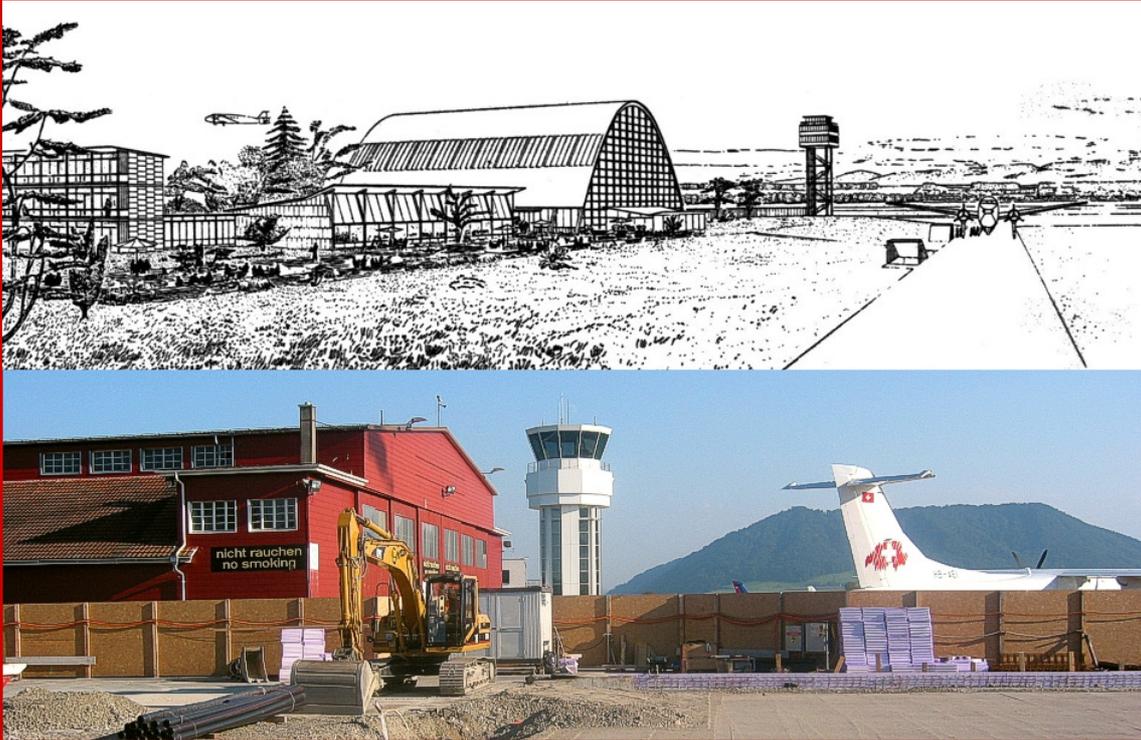


# Berner Flughafenprojekte 1942-2003

Bewertungswandel einer Verkehrsinfrastrukturanlage



Diplomarbeit  
der Philosophisch-naturwissenschaftlichen Fakultät  
der Universität Bern

vorgelegt von

Simon Bratschi

2003

Leiter der Arbeit:  
Prof. Dr. Hans-Rudolf Egli, Geographisches Institut der Universität Bern



# **Berner Flughafenprojekte 1942-2003**

Simon Bratschi

**Titelbild**

*Oben: Neubauprojekt Utzenstorf (1942-1950) – Perspektivische Ansicht von Rollfeld und Hochbauten, Blickrichtung Westen. Gebäude von links: Hotel, Restaurant, Terminal in der Gestalt eines Bogenhangars, Kontrollturm (Verfasser: Hans Brechbühler, in: ZBINDEN et al. 1991: 100)*

*Unten: Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Baustelle des neuen Terminals (BRATSCHI 14.9.2002)*

## Vorwort

Die Fragen, die in der vorliegenden Diplomarbeit untersucht werden, haben mich aus persönlichem Interesse seit Jahren beschäftigt. Mein Betreuer Prof. Dr. Hans-Rudolf Egli hat mir die Freiheit gewährt, ein vorgegebenes Arbeitsthema meinen persönlichen Vorstellungen entsprechend anzupassen und diese Arbeit selbständig zu verfassen. Gleichzeitig ist er mir mit seiner grossen Erfahrung und Fachkompetenz hilfreich zur Seite gestanden, wann immer ich seinen Rat benötigt habe. Dafür danke ich ihm herzlich.

Charles Riesen, Direktor der Alpar AG, hat mir Einsicht in vertrauliche Akten gewährt und im persönlichen Gespräch, per Fax und in unzähligen E-Mails wertvolle Informationen vermittelt. Susanna Bühler, Koautorin des Buches „Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert“ und in diesem Rahmen unter anderem verantwortlich für eine Darstellung der internationalen Verkehrsbeziehungen, hat mich zu einem Meinungsaustausch eingeladen und mir ihr Quellenmaterial zur Verfügung gestellt. Ihnen beiden gilt ebenfalls ein grosser Dank.

Weiter bedanke ich mich bei allen, die mir während der Arbeit in irgend einer Weise behilflich waren: Andreas Brodbeck und Peter Schär für die technische Unterstützung bei der Erstellung der Karten, Philipp Flury für die Transkription handschriftlicher Quellen, Martin Essig für die Korrektur des Manuskripts und die konstruktive Kritik inhaltlicher und stilistischer Art. Meinem Vater und Lea danke ich dafür, dass sie mich während der ganzen Studienzzeit in jeder Hinsicht unterstützt haben.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	9
<b>Zusammenfassung</b>	11
<b>1. Einleitung</b>	13
1.1. Problemstellung	13
1.2. Zielsetzung	17
<b>2. Grundlagen: Umgebungswirksamkeit von Flughäfen und Umweltgeschichte</b>	21
2.1. Umgebungswirksame Effekte von Flughäfen als Bewertungskriterien	21
2.2. Umweltverständnis und -thematisierung: vom „1950er Syndrom“ zur „1970er Diagnose“	26
2.3. Begriffsdefinitionen	30
<b>3. Quellen und Methoden</b>	33
3.1. Quellen: Periodika, Verwaltungsakten, Internet	33
3.2. Methoden: Qualitative Textanalyse und quantitative Auswertung	34
<b>4. Ergebnisse</b>	37
4.1. Das Neubauprojekt Utzenstorf, 1942-1950	37
4.1.1. Die Berner Flugplatzfrage von der Pionierzeit bis zum Zweiten Weltkrieg	37
4.1.2. Ein ausgereiftes Interkontinentalflughafenprojekt an zentralem Standort	38
4.1.3. Konkurrenz aus Zürich und ungebrochener Widerstand in der Region	40
4.1.4. Kantonsregierung, Stadtregierung und Wirtschaftsverbände: Die Befürworter des Projekts Utzenstorf	42
4.1.5. Grundeigentümer und Landwirtschaftskreise: Die Gegner des Projekts Utzenstorf	45
4.2. Das Neubauprojekt „Bern-Nord“ (Herrenschwanden), 1952-1963	51
4.2.1. Neue Standortsuche im Auftrag des Parlaments	51
4.2.2. Ein stadtnaher Kontinentalflughafen mit geringer Nutzflächenbeanspruchung	52
4.2.3. Der Siedlungsbau überholt die schleppende Planung	54
4.2.4. Ein Verein koordiniert die Aktivitäten: Die Befürworter des Projekts „Bern-Nord“	55
4.2.5. Breite Unterstützung für Grundeigentümer und Gemeindebehörden: Die Gegner des Projekts „Bern-Nord“	59
4.3. Das Neubauprojekt „Bern-West“ (Rosshäusern), 1961-1970	63
4.3.1. Neue Planungen in aller Stille	63
4.3.2. Ein weiteres Kontinentalflughafenprojekt in walddreichem Gebiet	63

4.3.3. Das Vorhaben gefährdet die Stadterweiterung	65
4.3.4. Der Verein „Pro Flugplatz Bern“ übernimmt die Federführung: Die Befürworter des Projekts „Bern-West“	67
4.3.5. Vom Aktionskomitee zum breit abgestützten Verein: Die Gegner des Projekts „Bern-West“	71
4.4. Das Neubauprojekt „Grosses Moos“ (Kallnach), 1969-1972	77
4.4.1. Die Lärmfrage wird ausschlaggebend für die Standortwahl	77
4.4.2. Ein Kontinentalflughafen in dünn besiedeltem Gebiet	77
4.4.3. Der endgültige Verzicht auf einen Berner Flughafenneubau	79
4.4.4. Kaum mehr Unterstützung für den Regierungsrat: Die Befürworter des Projekts „Grosses Moos“	81
4.4.5. Geschlossener Widerstand der Seeländer Bevölkerung: Die Gegner des Projekts „Grosses Moos“	85
4.5. Flughafen Bern-Belp: Das „Projekt 80“, 1975-1983	93
4.5.1. Das Provisorium wird zur einzig verbleibenden Lösung	93
4.5.2. Eine Anlage für den modernen Regionalluftverkehr	100
4.5.3. Keine Chance in der Volksabstimmung	100
4.5.4. „Pro Belpmoos“: Die Befürworter des „Projekts 80“	102
4.5.5. Gemeindebehörden, Umweltschützer und eine Mehrheit der politischen Parteien: Die Gegner des „Projekts 80“	106
4.6. Flughafen Bern-Belp: Der „Masterplan 1998-2005“	111
4.6.1. Aufschwung auch ohne „Projekt 80“	111
4.6.2. Anpassungen an verschärfte Sicherheitsnormen und steigende Passagierzahlen	112
4.6.3. Der „modernste Regionalflughafen Europas“ entsteht	114
4.6.4. Regierungsrat, Bürgerliche und Wirtschaftsverbände: Die Befürworter des „Masterplans 1998-2005“	114
4.6.5. Anrainer, Umweltverbände und Linksparteien: Die Gegner des „Masterplans 1998-2005“	118
<b>5. Synthese</b>	123
5.1. Die Haltung der Akteure im zeitlichen Verlauf	123
5.2. Gewichtung der positiven Bewertungskriterien im zeitlichen Verlauf	126
5.3. Gewichtung der negativen Bewertungskriterien im zeitlichen Verlauf	130
5.4. Fazit	135

<b>Verzeichnisse</b>	139
Abbildungsverzeichnis	139
Tabellenverzeichnis	140
Literaturverzeichnis	141
Quellenverzeichnis	142
<b>Anhang</b>	155



## Abkürzungsverzeichnis

AK	Aktionskomitee
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAeC	Berner Aero-Club
BAMF	Bundesamt für Militärflugplätze
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BGB	Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (des Kantons Bern)
CVP	Christlichdemokratische Volkspartei
DA	Demokratische Alternative
DC	Douglas Commercial (Aircraft)
DVEW	Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (des Kantons Bern)
EDU	Eidgenössisch-Demokratische Union
EMPA	Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
EVP	Evangelische Volkspartei
EWI	Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG
FDP	Freisinnig-Demokratische Partei
FPS	Freiheitspartei der Schweiz
GB	Grünes Bündnis
GFL	Grüne Freie Liste
GIS	Geographisches Informationssystem
HIV	Handels- und Industrieverein
HSK	Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen
ICAO	International Civil Aviation Organization
IG	Interessengemeinschaft
IGB	Interessengemeinschaft Bielersee
IGBL	Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr
ILS	Instrumentenlandesystem
JA	Junge Alternative
JAR-OPS	Joint Aviation Regulations: Operations
JB	Junges Bern
LdU	Landesring der Unabhängigen
Litra	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
MZA	(Schweizerische) Meteorologische Zentralanstalt
NA	Nationale Aktion
NFP	Nationales Forschungsprogramm
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
o. J.	ohne Jahresangabe
O.N.S.	Organisation naturiste Suisse (Schweizer Lichtbund)
o. O.	ohne Ortsangabe
o. Vf.	ohne Verfasserangabe
PdA	Partei der Arbeit
PGSP	Partei für gerechte Steuerpolitik
POCH	Progressive Organisationen der Schweiz
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SD	Schweizer Demokraten

SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
SP	Sozialdemokratische Partei
SSF	Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen
SVP	Schweizerische Volkspartei
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBO	Verkehrsverband Berner Oberland
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VgF	Vereinigung gegen Fluglärm
WWF	World Wildlife Fund

## Zusammenfassung

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, zu untersuchen, inwieweit im Untersuchungszeitraum vom Zweiten Weltkrieg bis heute eine Verschiebung hin zu einer verstärkten Gewichtung umweltbezogener Aspekte in der Bewertung einer Verkehrsinfrastrukturanlage stattgefunden hat. Als Fallbeispiel dient die Diskussion um die in diesem Zeitraum ausgearbeiteten Berner Flughafenprojekte; es handelt sich dabei um vier Neubauvorhaben an den Standorten Utzenstorf, Herrenschwanden, Rosshäusern und Kallnach sowie um zwei Ausbauprojekte für den seit 1929 bestehenden Flughafen Bern-Belp.

Die Bewertung solcher Infrastrukturanlagen bewegt sich im Spannungsfeld zwischen ihren Wirtschafts- und Umwelteffekten. In beiden Kategorien gibt es sowohl positiv als auch negativ zu bewertende Effekte, wobei die wirtschaftlichen Auswirkungen mehrheitlich positive, die Umweltauswirkungen dagegen grösstenteils negative Bewertungskriterien darstellen.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Tatsache, dass die Wahrnehmung und Bewertung von Verkehrsinfrastrukturanlagen durch die am öffentlichen Diskurs beteiligten Akteure einem zeitlichen Wandel unterliegt. Für eine Gewichtsverschiebung zugunsten des Umweltgesichtspunkts spricht der Durchbruch eines neuartigen, ganzheitlichen Umweltverständnisses um 1970, das unter dem Eindruck von immer deutlicher zutage tretenden Umweltbelastungen in der Öffentlichkeit auf grosse Beachtung stiess.

Als Quellen wurden in erster Linie Artikel aus der Tageszeitung „Der Bund“, archivierte Nachlässe der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft des Kantons Bern sowie Schriften der verschiedenen Befürworter- und Gegnerorganisationen verwendet. Zur Untersuchung der jüngsten Ereignisse wurde ferner eine Internet-Recherche durchgeführt. Die in diesen Quellen enthaltenen Stellungnahmen der Akteure wurden auf das Auftreten von Bewertungskriterien untersucht und anschliessend quantitativ ausgewertet, um das Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten sowie die relative Auftretenshäufigkeit der einzelnen Bewertungskriterien zu verschiedenen Zeitpunkten zu analysieren. Zusammen mit der Beschreibung der einzelnen Projekte, ihrer Entstehung und ihres weiteren Schicksals bildet diese Darstellung der Akteure und ihrer Argumentationsweisen den Hauptteil der Arbeit.

Die Synthese zeigt, dass die Gewichtung der Umweltaspekte im Laufe des Untersuchungszeitraums insgesamt zugenommen hat. Erwartungsgemäss ist die Argumentation mit Umweltkriterien in erster Linie im Lager der jeweiligen Projektgegner anzutreffen, wobei im Verlauf des Untersuchungszeitraums die anfänglich stark gewichtete Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vom Fluglärmargument als meistgenannter Bewertungsfaktor abgelöst wurde. Demgegenüber ist der Umweltgesichtspunkt als Befürwortungsgrund von geringer Bedeutung, zumal mit der sicherheits- und lärmzonenbedingten Freihaltung einer Grünfläche nur ein einziger Umwelteffekt positiv bewertet wird. In den meisten Fällen argumentierten die Befürworter ausschliesslich mit ökonomischen Bewertungskriterien. Meistgenannter Faktor ist hier der Standortnutzen für bestehende Betriebe des sekundären und tertiären Sektors, wobei der Tourismusbranche stets eine besonders grosse Bedeutung eingeräumt wurde. Wirtschaftseffekte gehören indes auch in der Argumentation der Gegner durchwegs zu den am häufigsten genannten Bewertungskriterien. Herausragend war zu Beginn des Untersuchungszeitraums der land- und forstwirtschaftliche Nutzflächenverlust, während in späteren Jahren die Kostenfrage im Vordergrund stand. Entsprechend dem Stand der Umweltdiskussion erlangten um 1970 gewisse Umweltfaktoren eine grosse Beachtung, die sich im weiteren Verlauf nicht auf diesem Niveau halten konnten. Die in der Folge nach wie vor zunehmende

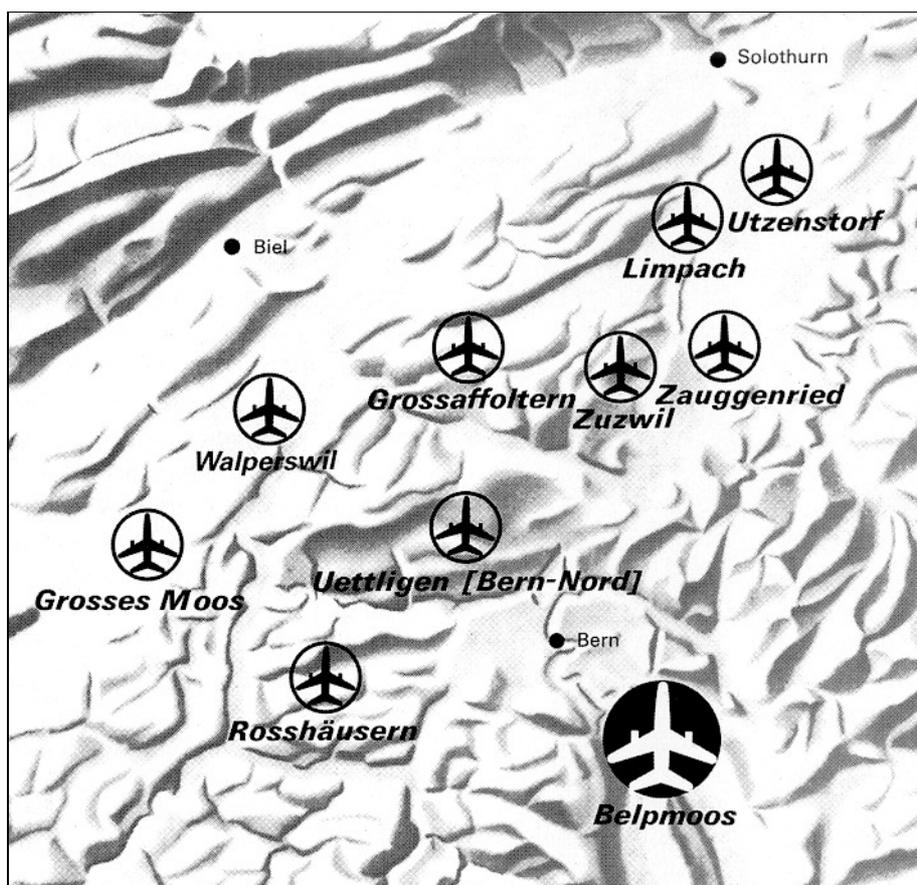
Gewichtung des Umweltaspekts in seiner Gesamtheit ist fast ausschliesslich auf das überproportional verstärkte Gewicht des Fluglärmarguments zurückzuführen.

## 1. Einleitung

Dieses Kapitel hat zum Ziel, die allgemeine Problemstellung darzulegen und den exemplarischen Untersuchungsgegenstand vorzustellen. Auf dieser Grundlage wird die Zielsetzung mit den zu überprüfenden Hypothesen formuliert.

### 1.1. Problemstellung

Ausgangspunkt der Überlegungen, die zum Verfassen der vorliegenden Arbeit führten, ist die untenstehende Abbildung aus ELLWANGER (1999: 31). Sie zeigt die in der Studie DVEW/LOCHER (30.4.1969; vgl. Abschnitt 4.4.1.) untersuchten Standorte für einen neuen Flughafen in der Region Bern. Es stellt sich die Frage, welcher dieser Standorte dazu am besten geeignet wäre. Die Antwort darauf hängt nicht nur davon ab, wie die handelnden Personen die Eigenschaften der einzelnen Standorte bewerten, sondern auch, wie sie die verschiedenen Bewertungskriterien gewichten, die generell für oder gegen die Errichtung eines Flughafens sprechen.



**Abbildung 1:** *Evaluierte Standorte für einen neuen Flughafen in der Region Bern gemäss Studie DVEW/LOCHER 30.4.1969 (ELLWANGER 1999: 31)*

Gemäss MAIER/ATZKERN (1992: 88) kann „die Problematik des Abwägungsprozesses zwischen Umweltbelastungen und volks- wie betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit (bzw. Nutzen) von Grossinfrastruktureinrichtungen des Verkehrsbereichs an kaum einem anderen Bereich so gut dargestellt werden“ wie am Beispiel von Flughäfen. Als aktuelles Beispiel sei

die breite Resonanz genannt, welche gegenwärtig der gescheiterte schweizerisch-deutsche Staatsvertrag über das An- und Abflugregime des Flughafens Zürich-Kloten hervorruft. Weiter heisst es bei MAIER/ATZKERN: *„Neben den regionalwirtschaftlichen Aspekten ist die Raumwirksamkeit von Flugplätzen auch, und nicht zuletzt, durch die Auswirkungen auf die Umwelt gekennzeichnet. Flächenverbrauch, Lärm- und Abgasbelastungen sind hier wichtige Stichwörter.“*

Die Wahrnehmung und Bewertung der Einflussfaktoren von Flughäfen auf ihre Umgebung ist abhängig vom Erfahrungshorizont und der subjektiven Einstellung der am öffentlichen Diskurs beteiligten Akteure. Diese wiederum sind geprägt von bestimmten gesellschaftlichen Wertvorstellungen, die einem zeitlichen Wandel unterliegen. Beim aktuellen Beispiel des Flughafens Zürich bildet der Fluglärm den zentralen Streitgegenstand. Der Zeitpunkt der Diskussion ist insofern erstaunlich, als diese Anlage – und mit ihr die Lärmemissionen der Luftfahrzeuge – nunmehr seit über 50 Jahren besteht. Freilich hat in dieser Zeit mit dem Wachstum des Luftverkehrs auch die Lärmhäufigkeit sprunghaft zugenommen. Ausgehend von der Annahme, dass die Intensität des Lärms ebenso störend wirkt wie seine Häufigkeit, lässt sich aber allein damit nicht erklären, weshalb die Diskussion ausgerechnet heute geführt wird. Angesichts der Tatsache, dass die Lärmintensität mit jeder neuen Triebwerksgeneration tendenziell rückläufig ist, hätte die Auseinandersetzung ebenso gut in den 1960er Jahren stattfinden können, als die höchsten Dezibelwerte gemessen wurden. Offenbar ist also nicht allein das Auftreten von Lärm an sich massgeblich, sondern ebenso seine Wahrnehmung und Bewertung, die sich im Laufe der Zeit verändert haben muss.

In bezug auf die Bewertung der verschiedenen Berner Flughafenprojekte – von ihnen wird auf der nächsten Seite die Rede sein – schreibt ELLWANGER (1999: 30; 43), dass auch beim Verzicht auf das „Konzept 81“ zum Ausbau des Flughafens Belp in den späten 1970er Jahren<sup>1</sup> die zu erwartenden Lärmeinwirkungen eine massgebliche Rolle spielten, wogegen das Projekt Utzenstorf aus den 1940er Jahren am Widerstand der betroffenen Grundeigentümer gegen den Verlust von Landwirtschaftsfläche gescheitert sei. Hebt man deren Bedeutung als *Nutzfläche* und damit als Produktionsfaktor hervor, handelt es sich bei ihrer Zerstörung um einen negativen Wirtschaftseffekt. Fluglärm dagegen ist eine Umweltemission, die auf den Menschen bezogen eine Beeinträchtigung des Wohlbefindens und der Gesundheit, auf die Natur bezogen eine veränderte Biodiversität durch Abwanderung von Tierarten zur Folge haben kann. Stimmen die Aussagen Ellwangers – sie werden durch keine Quellenangaben belegt –, stand bei der Opposition gegen das ältere Projekt ein Wirtschaftseffekt im Vordergrund, beim jüngeren dagegen ein Umwelteffekt.

Für die Vermutung einer Gewichtsverschiebung hin zu einer verstärkten Berücksichtigung umweltbezogener Bewertungsfaktoren spricht der Sachverhalt, dass sich – diese Aussage bezieht sich schwerpunktmässig auf die Schweiz – in den 1960er Jahren ansatzweise, seit etwa 1970 deutlicher ausgeprägt, ein neues Umweltverständnis herausbildete. Gemäss WALTER (1996: 182f.) war *„das Klima der fünfziger Jahre [...] einem ökologischen Bewusstsein wenig förderlich.“* In diesem „Klima“ *„konnte sich der technologische Fortschritt ungehemmt entfalten.“* PFISTER (1995) bezeichnet den Wachstumsschub der 1950er Jahre mit der entsprechenden Zunahme an Umweltbelastungen als *„1950er Syndrom“*. Dieser Assoziation eines Krankheitsbildes stellt KUPPER (1997: 22f.) die mit Wachstums- und Fortschrittskritik einhergehende Thematisierung der Umweltbelastung als *„1970er Diagnose“* gegenüber. WALTER (1996: 179) schreibt dazu: *„Ende der sechziger Jahre begann die ökologische Ära, in welcher wissenschaftlich fundierte ökologische Argumente in den offiziellen Diskurs einflös-*

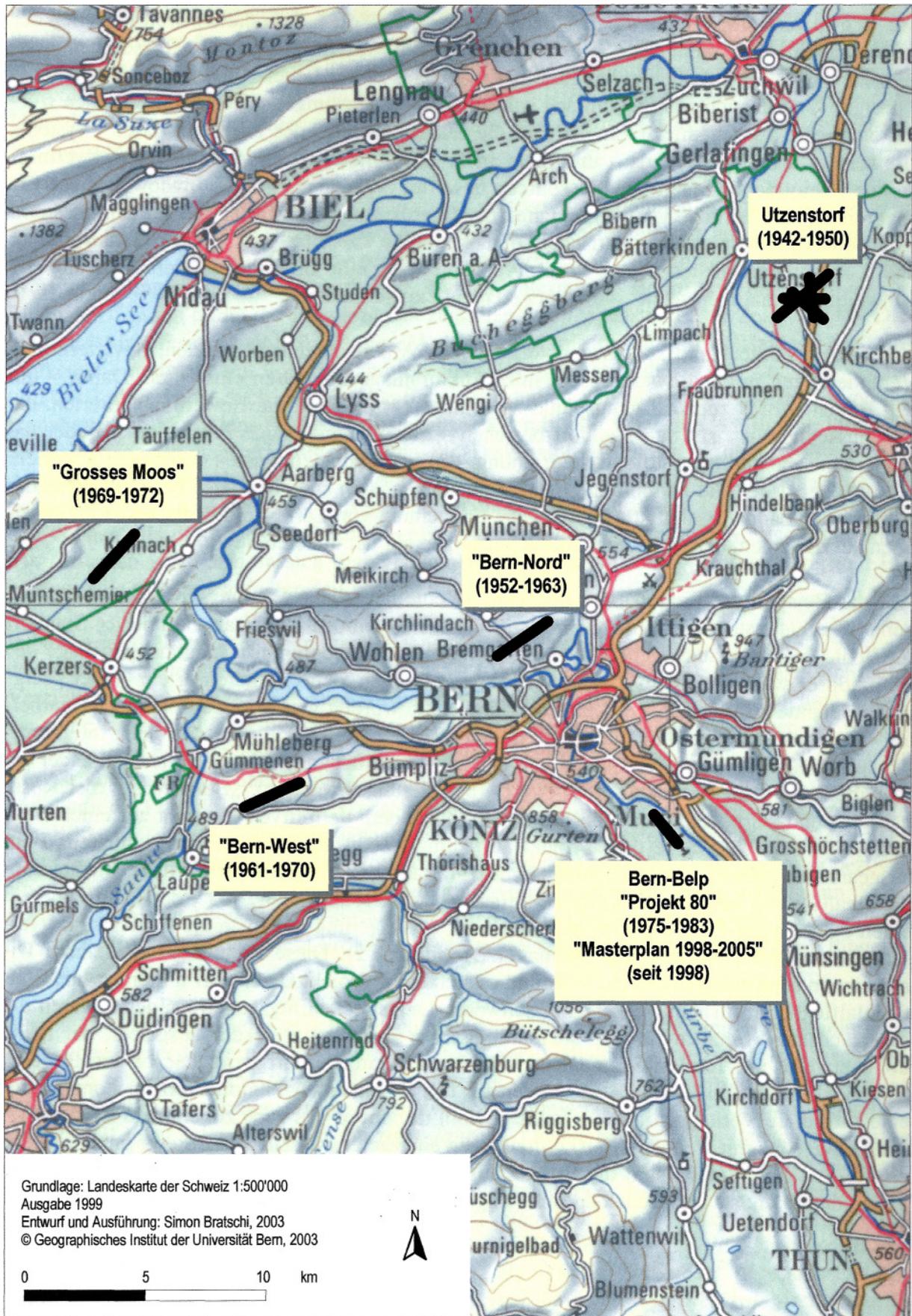
---

<sup>1</sup> Ursprüngliche Variante des „Projekts 80“ (vgl. Abschnitt 4.5.1.).

sen.“ Grob vereinfacht hatte die „1970er Diagnose“ zur Folge, dass die Umwelt in Teilen der Öffentlichkeit nicht mehr als „Selbstbedienungsladen“ für frei verfügbare Ressourcen, sondern als ein dem Menschen gleichgestellter, aufgrund seiner Lebensnotwendigkeit erhaltenswürdiger Wert an sich wahrgenommen wurde. Umweltbelastungen durch den Menschen wurden vermehrt als schädliche Eingriffe in die Funktionsweise des erhaltenswerten „Systems Umwelt“ – oder Ökosystems – und nicht mehr ausschliesslich als punktuelle, wertvermindernde Beeinträchtigungen von Ressourcen bewertet (vgl. Kapitel 2.2.). Inwieweit diese Erkenntnis das tatsächliche Umweltverhalten der Bevölkerung beeinflusst hat, sei dahingestellt. Von Bedeutung ist hier als historischer Hintergrund die Tatsache, dass mit der Herausbildung und Kommunikation des neuen Umweltverständnisses eine öffentliche Thematisierung der Umweltproblematik einsetzte, die vorher so nicht existiert hatte.

Vor diesem Hintergrund soll in der vorliegenden Arbeit untersucht werden, inwiefern sich Veränderungen in der Bewertung der Infrastrukturanlage Flughafen einstellten. Damit – um den Bogen zurück zum Ausgangspunkt zu schlagen – verlieren die Bewertungskriterien, die sich ausschliesslich auf den Standort beziehen – zum Beispiel seine Erreichbarkeit oder die topographische und meteorologische Eignung – an Bedeutung zugunsten derjenigen Kriterien, die für oder gegen die Errichtung eines Flughafens an sich sprechen, also beispielsweise der Verlust von Landwirtschaftsfläche oder die Entstehung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen auf der einen, der volkswirtschaftliche Nutzen auf der anderen Seite.

Auf das Beispiel der Region Bern bezogen, ist eine neuerliche Eignungsabklärung verschiedener Flughafenstandorte ohnehin müssig, da das Belpmoos längst als definitiver Standort feststeht. Dem war aber nicht immer so. Aufgrund der topographisch ungünstigen Lage des Belpmooses wurde seit dem Zweiten Weltkrieg erwogen, den Flughafen in ein besser geeignetes Gelände zu verlegen. Im Laufe der Jahrzehnte wurden vier Neubauprojekte ausgearbeitet – und jeweils wieder fallengelassen: in den 1940er Jahren das Projekt für einen Interkontinentalflughafen bei Utzenstorf, dann von den frühen 1950er Jahren bis 1972 nacheinander die Kontinentalflughafenprojekte „Bern-Nord“ (bei Herrenschwanden), „Bern-West“ (bei Rosshäusern) und „Grosses Moos“ (bei Kallnach). Nach dem definitiven Verzicht auf einen Neubau im Jahre 1972 wurde das „Projekt 80“ zum Ausbau des bestehenden Flughafens Belp ausgearbeitet, dessen Verwirklichung Ende 1983 an der Urne abgelehnt wurde. Im Stadium der Realisierung befindet sich gegenwärtig der „Masterplan 1998-2005“, der unter anderem einen Neubau des Passagierterminals und eine Verlängerung der Piste als Reaktion auf verschärfte Sicherheitsvorschriften beinhaltet (Abbildung 2). Diese Projekte sind in ihren Dimensionen sehr unterschiedlich. Während es sich beim Projekt Utzenstorf um einen Interkontinentalflughafen für den Verkehr mit schweren Langstreckenflugzeugen handelte, waren die drei nächsten Vorhaben für den standardmässigen Kontinentalverkehr ausgelegt, der heute üblicherweise mit Jets im Segment der 150-Plätzer durchgeführt wird. Die beiden Projekte zum Ausbau des Flughafens Belp wurden für den sogenannten Regionalverkehr konzipiert – eine subsidiäre Verkehrsart, in der heute sowohl turboprop- als auch zunehmend strahlgetriebene Flugzeuge mit weniger als 100 Sitzplätzen eingesetzt werden. Trotz dieser unterschiedlichen Grössenordnungen sind die Effekte aus dem Betrieb eines Verkehrsflughafens in allen Fällen dieselben; sie unterscheiden sich lediglich in ihrem Ausmass.



**Abbildung 2:** Berner Flughafenprojekte 1942-2003 – Lage der Pisten (Quellen: FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN 1945: 7, 13; ALPAR/KISSLING & ZBINDEN 12.1956; VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 4.1963; DVEW 23.2.1972: 113; ALPAR 1998)

Weil also die Diskussion um die Realisierung eines Flughafenprojekts im Abstand von wenigen Jahren immer wieder neu entbrannte und somit für die Analyse zeittypischer Argumentationsweisen ein längerer Untersuchungszeitraum vorliegt, bietet sich die Geschichte der Berner Flughafenfrage als idealer Gegenstand zur Untersuchung der vermuteten Gewichtsverschiebung in der Bewertung dieser Infrastrukturanlage an. Der Untersuchungszeitraum erstreckt sich vom Zweiten Weltkrieg bis in die Gegenwart, beginnt also in der Zeit vor der Herausbildung des „1950er Syndroms“. Der Beginn ist durch die Entstehung des Projekts Utzenstorf gegeben, dessen Ausarbeitung im Rahmen eines Wendepunkts in der Konzeption von Verkehrsflughäfen zu verstehen ist. Während auf den Flugplätzen der Zwischenkriegszeit die luftseitigen „Tiefbauten“ lediglich aus Rasenflächen bestanden, setzte sich in dieser Zeit – beschleunigt durch die Entwicklung der Militärluftfahrt im Krieg – der Bau von befestigten Pisten durch. ALTORFER (1949) dokumentiert anhand der Projektvarianten für den Flughafen Zürich-Kloten die innerhalb weniger Jahre ablaufende Entwicklung vom Grasflugplatz mit Start- und Landemöglichkeit in alle Richtungen über eine Zwischenform, die auf ihrer gesamten Fläche überrollbar war, in den lokalen Hauptwindrichtungen aber über Belagspisten verfügte, zum modernen Flughafenkonzept, bei dem die Flugbewegungen ausschliesslich auf den befestigten Pisten erfolgen. Diese modernen Flughäfen der Nachkriegszeit sind in aller Regel mit radioelektrischen Navigationshilfen für den Schlechtwetterverkehr ausgerüstet. Neben solchen technischen Hilfsmitteln erfordert dieser Verkehr eine genügende Hindernisfreiheit in der Umgebung der Flughäfen – eine Anforderung, die etliche Standorte der Vorkriegszeit nicht erfüllten. Somit entstand in dieser Zeit ein Grossteil der heute bestehenden europäischen Flughäfen als Neuanlagen. Dazu gehören die Flughäfen von Zürich-Kloten und Basel-Mulhouse, davon zeugen aber auch die vergeblichen Anstrengungen zur Errichtung einer neuen Anlage in der Region Bern.

## 1.2. Zielsetzung

Hauptziel dieser Arbeit ist es, die Annahme einer zeitlichen Veränderung in der Argumentationsweise der Akteure anhand von historischem Quellenmaterial zu überprüfen. Die Berner Flughafenprojekte dienen als Fallbeispiel, um in einem Teilbereich der Verkehrsgeographie zu untersuchen, inwieweit ein Wandel hin zu einer verstärkten Berücksichtigung umweltbezogener Aspekte in der Bewertung einer Verkehrsinfrastrukturanlage stattgefunden hat.

Es ist in der Mehrzahl der untersuchten Fälle nicht möglich, die Mehrheitsverhältnisse zwischen Befürwortern und Gegnern zu eruieren und damit aussagen zu können, ob eine solche Anlage mehrheitlich positiv oder negativ bewertet wird. Dazu müssten letztlich politische Entscheide von Parlament oder Stimmbevölkerung vorhanden sein. Die Debatten um die Projekte Utzenstorf, „Bern-Nord“ und „Bern-West“ sind schliesslich im Sand verlaufen. Das zähe Vorwärtskommen dieser Vorhaben zeugt von einer starken Gegnerschaft, womit aber deren Überzahl noch nicht erwiesen ist. Der aktuelle „Masterplan 1998-2005“ unterliegt im Gegensatz zu den älteren Projekten keiner politischen Beschlussfassung, da es sich dabei um ein Vorhaben einer privaten Bauherrschaft handelt. Einzig das Projekt „Grosses Moos“ und das Belper „Projekt 80“ waren Gegenstand von Parlaments- respektive Volksabstimmungen, wobei die Verwirklichung in beiden Fällen abgelehnt wurde. Es kann also in der vorliegenden Arbeit lediglich darum gehen, Gewichtsverschiebungen innerhalb des befürwortenden bzw. des gegnerischen Lagers zu untersuchen.

Der von MAIER/ATZKERN (1992: 88) genannte Abwägungsprozess zwischen Nutzen und Belastungen beginnt selbstverständlich schon auf der Stufe der Meinungsbildung einzelner Akteure oder Akteurgruppen. Ist die befürwortende oder ablehnende Meinung einmal ge-

macht, kann man gegenteilige Argumente immer noch respektieren und äussern; man kann aber seine Äusserungen auch darauf beschränken, die Argumentation der Gegenseite zu widerlegen. Dieser Aspekt wird in der vorliegenden Arbeit ausgeblendet; der Anschaulichkeit und Übersichtlichkeit halber soll hier untersucht werden, wie die Befürworter ihre positive und die Gegner ihre negative Haltung begründen. Meinungsumschwünge und neutrale Haltungen werden aber selbstverständlich berücksichtigt. Im Mittelpunkt stehen folgende Fragen:

- Welche Bewertungskriterien werden in der Diskussion um die Berner Flughafenprojekte genannt?
- Welche Bewertungsfaktoren stehen zu welchem Zeitpunkt im Vorder- bzw. Hintergrund der Diskussion?
- Welche Argumente kommen im Laufe der Zeit neu hinzu oder gehen verloren?

Aufgrund der bisherigen Erläuterungen ergibt sich eine erste, allgemein formulierte Hypothese:

**Hypothese 1:** Im Verlauf des Untersuchungszeitraums hat in der Bewertung der Infrastrukturanlage Flughafen die Gewichtung der Umweltfaktoren gegenüber den wirtschaftlichen Faktoren zugenommen.

Unter Berücksichtigung der historischen Ereignisse lässt sich folgende zweite Hypothese ableiten:

**Hypothese 2:** Vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung in der Umweltdiskussion hat sich die Gewichtsverschiebung zugunsten der Umweltfaktoren in der Zeit um 1970 akzentuiert.

Die eingangs zitierte, zusammenfassende Aussage von MAIER/ATZKERN (1992: 88) besagt, dass im Abwägungsprozess die wirtschaftlichen Auswirkungen für, die Umwelteffekte gegen die Errichtung von Flughäfen sprechen. In groben Zügen trifft dies nach heutigem Verständnis sicher zu, es muss aber differenziert werden: In Gestalt einer sicherheits- und lärmzonenbedingt freigehaltenen Grünfläche zeitigt der Flughafenbau eine positive Auswirkung auf die Umwelt; ebenso gibt es auch negative wirtschaftliche Auswirkungen (vgl. Kapitel 2.1.). Angesichts der historischen Entwicklung wurden gewisse Effekte zu früheren Zeitpunkten möglicherweise gar nicht oder zumindest nicht ihrer heutigen Bedeutungszuschreibung entsprechend wahrgenommen. Unter Berücksichtigung von Hypothese 1 lassen sich daraus zwei weitere Hypothesen ableiten:

**Hypothese 3:** Das Gewicht des Umweltgesichtspunkts als Befürwortungsgrund ist gering, es hat aber im Verlauf des Untersuchungszeitraums zugenommen.

**Hypothese 4:** Die negativen Umwelteffekte standen zu Beginn des Untersuchungszeitraums nicht im Zentrum der Kritik, sind aber im zeitlichen Verlauf zum wichtigsten Ablehnungsgrund geworden.

Besteht die Annahme, dass die Gewichtung der verschiedenen Bewertungsfaktoren je nach Zeitpunkt unterschiedlich ist, so liegt die Schlussfolgerung nahe, dass auch die Akteure unterschiedlich vertreten sind, die sich schwerpunktmässig mit einzelnen Faktoren oder Faktorgruppen befassen. In Anbetracht der abnehmenden gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Landwirtschaft ist es zum Beispiel wahrscheinlich, dass Landwirtschaftsverbände, die sich gegen den Kulturlandverlust wehren, mit der Zeit in den Hintergrund traten. Umgekehrt ist

beispielsweise ein verstärktes Engagement von Organisationen mit umweltschützerischer Zielsetzung zu erwarten. Deshalb sollen die Quellen nicht nur nach Gewichtsverlagerungen zwischen den Bewertungskriterien, sondern auch nach Veränderungen im Engagement der unterschiedlichen Akteurgruppen untersucht werden. Analog zu den Bewertungskriterien lauten die Fragen hier:

- Welche Akteure vertreten die verschiedenen Argumente?
- Wie verändert sich das Engagement der verschiedenen Akteure im Laufe der Zeit – welche ändern ihre Meinung, welche kommen neu hinzu oder beteiligen sich nicht mehr?

Im Gegensatz zu den Bewertungskriterien ist allerdings in diesem Fall ein Vergleich der „Gewichtung“ – d.h. ein quantitativer Ansatz – wenig sinnvoll, da weder die Anzahl der Stellung beziehenden Parteien noch die Anzahl ihrer Stellungnahmen aussagekräftig ist: Die Akteure können als Einzelpersonen auftreten oder sich zu einer beliebigen Anzahl Interessengruppen unterschiedlicher Grösse zusammenschliessen; sie können auch eine beliebige Anzahl Stellungnahmen abgeben. Was aber untersucht und beschrieben werden kann, ist das Auftreten bzw. Fernbleiben verschiedener Akteurgruppen zu den unterschiedlichen Zeitpunkten. Besonders aussagekräftig ist ein allfälliger Gesinnungswandel – von einer befürwortenden zu einer ablehnenden Haltung oder umgekehrt – innerhalb dieser Akteurgruppen.

Es gibt zwar einige Arbeiten, die entweder einen Überblick über die Geschichte des Berner Flughafenproblems liefern – beispielsweise ZAHND (1979) und ELLWANGER (1989; überarbeitete und aktualisierte Fassung 1999) – oder eines der Vorhaben genauer vorstellen. Selbst unter Ausklammerung des noch jungen „Masterplans 1998-2005“ existiert aber kein Text, der die bernischen Flughafenprojekte in ihrer Gesamtheit beschreibt bzw. die Umstände ihrer Entstehung und ihres weiteren Schicksals erläutert. Ansätze dazu finden sich lediglich in einigen Presseartikeln<sup>2</sup> sowie in der Arbeit von STEINER (1982/83), die aber Ungereimtheiten aufweist und nicht vollständig erhalten ist. Es ist deshalb ein nicht unwesentliches Nebenziel der vorliegenden Arbeit, eine solche überblickende Darstellung zu liefern. Dies geschieht jeweils in den ersten drei Abschnitten der Kapitel 4.1. bis 4.6.

Ausgehend von diesem Nebenziel und angesichts einer unumgänglichen, durch den Zeitaufwand bedingten thematischen Eingrenzung beschränkt sich die Untersuchung auf die Diskussion um die sechs Bauvorhaben und kann somit die Auseinandersetzungen nicht berücksichtigen, die aus einem anderen Anlass entstanden sind – wie zum Beispiel die Diskussion zur Ausweitung der täglichen Betriebszeiten des Flughafens Bern-Belp Ende der 1990er Jahre. Beschrieben, aber nicht auf entsprechende Pro- und Kontra-Diskussionen hin untersucht werden die geplanten und zum Teil auch verwirklichten Ausbaumassnahmen in Bern-Belp vor 1972, da diese ausdrücklich als Übergangslösungen bis zur Inbetriebnahme des jeweils aktuellen Neubauprojektes konzipiert und – mit einer nicht realisierten Ausnahme – aufs absolut notwendige Minimum reduziert wurden. Im Mittelpunkt der politischen Bestrebungen und der öffentlichen Diskussion standen bis zum Verzichtentscheid von 1972 stets die Neubauvorhaben.

---

<sup>2</sup> Der meines Erachtens aussagekräftigste Artikel ist im Vorfeld der Abstimmung zum „Projekt 80“ im BUND (7.11.1983) erschienen.

**Zusammenfassung und Fazit Kapitel 1:**

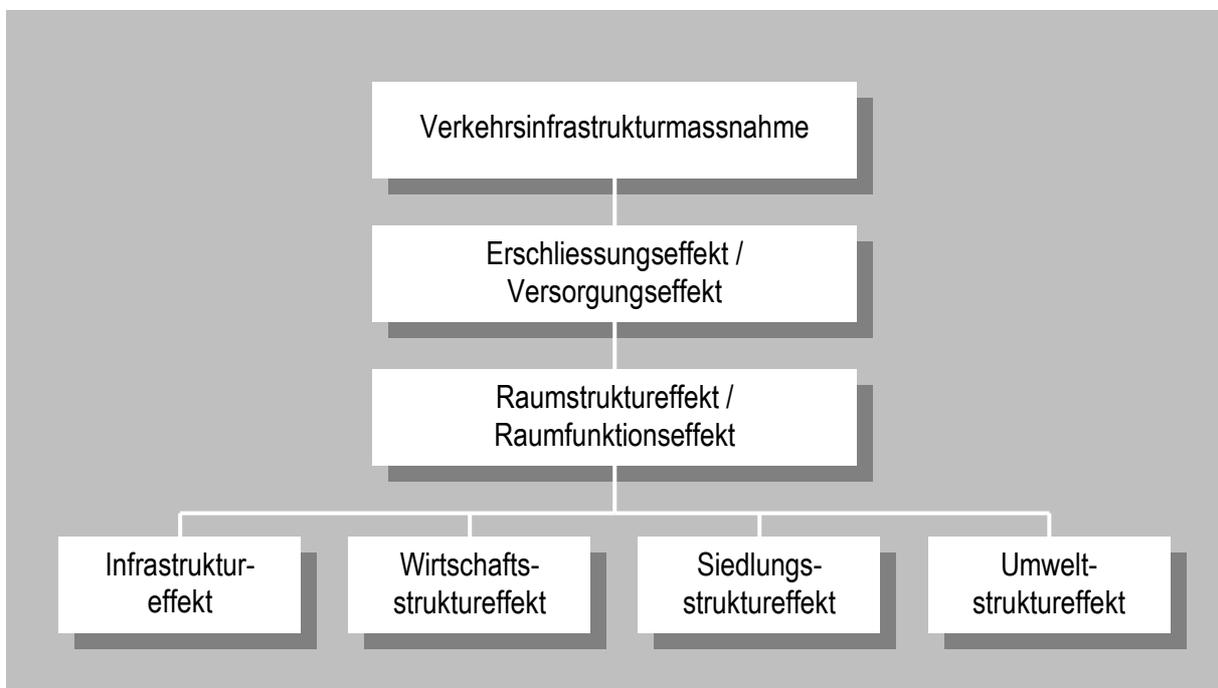
Die von gesellschaftlichen Wertvorstellungen geprägte Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsinfrastrukturanlage Flughafen durch die am öffentlichen Diskurs beteiligten Akteure ist einem zeitlichen Wandel unterworfen. Die historische Entwicklung von Umweltwahrnehmung und -verständnis spricht dafür, dass Umweltaspekte im Laufe der Zeit eine verstärkte Gewichtung erfahren haben. Als exemplarischer Untersuchungsgegenstand dient die Diskussion um sechs Berner Flughafenprojekte, die im Zeitraum vom Zweiten Weltkrieg bis heute ausgearbeitet wurden. Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die vermutete Gewichtsverschiebung in der Argumentation der Akteure an diesem Fallbeispiel zu überprüfen.

## 2. Grundlagen: Umgebungswirksamkeit von Flughäfen und Umweltgeschichte

In diesem Kapitel werden zunächst die Effekte beschrieben, die von Flughäfen auf ihre Umgebung einwirken und zu einer positiven oder negativen Bewertung dieser Verkehrsinfrastrukturanlagen führen. Anschliessend wird in einem kurzen Abriss die historische Entwicklung der Umweltwahrnehmung vorgestellt. Zum Schluss folgt die Definition einer Anzahl Begriffe, die von zentraler Bedeutung sind oder der Verständlichkeit halber einer Erläuterung bedürfen.

### 2.1. Umgebungswirksame Effekte von Flughäfen als Bewertungskriterien

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur haben vielfältige Auswirkungen auf ihre Umgebung, wobei die Wirkungsräume – wie aus den nachfolgenden Erläuterungen ersichtlich ist – sehr unterschiedliche Dimensionen aufweisen können. Nach THOENES/KURTH (1978: 117) – ihre Systematisierung wird auch von ATZKERN (1992: 70) und MAIER/ATZKERN (1992: 75) übernommen – lassen sich die raumwirksamen Effekte in Infrastruktur-, Wirtschaftsstruktur-, Siedlungsstruktur- und Umweltstruktureffekte einteilen (Abbildung 3). Während der Wortteil „Struktur“ zwingender Bestandteil des Begriffs „Infrastruktur“ ist und im Ausdruck „Siedlungsstruktur“ ein räumliches Gefüge nahelegt, halte ich ihn – zumal ich keine Strukturanalyse vornehme – im Falle der Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt für verzichtbar und verwende ihn in der Folge nicht mehr.



**Abbildung 3:** Systematisierung der raumwirksamen Effekte von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen (THOENES/KURTH 1978: 117, vereinfacht)

Die berücksichtigten Autoren, die sich mit der Raumwirksamkeit von Flughäfen befassen, stellen – je nach Fragestellung – Wirtschafts- oder Umwelteffekte in den Vordergrund. Die hervorstechende Bedeutung dieser zwei Wirkungsbereiche wird von den Autoren, die sich mit

der Gesamtheit aller Auswirkungen beschäftigen, bestätigt; dies geschieht entweder explizit (ATZKERN 1992: 70; MAIER/ATZKERN 1992: 88) oder ist aus der Themenwahl ersichtlich (WALKER 1995: 98-136). Dabei fallen die Wirtschaftseffekte in der Regel positiv, die Umwelteffekte negativ ins Gewicht.

In wirtschaftlicher Hinsicht generieren Bau, Betrieb und Ausbau von Flughäfen zunächst einen direkten Beschäftigungs- und Einkommenseffekt bei den am Flughafen bzw. auf seiner Baustelle tätigen Unternehmen, aber auch einen entsprechenden indirekten Effekt bei Zulieferern, anderen Auftragnehmern sowie Betrieben, die von der Kaufkraft der unmittelbar Beschäftigten profitieren. Dabei weisen MAIER/ATZKERN (1992: 96f.) am Beispiel des Flughafens Frankfurt darauf hin, „*dass jeder am Flughafen Beschäftigte etwa zwei weitere Arbeitsplätze ausserhalb des Flughafens schafft*“.

Daneben – und dieser Aspekt ist in seiner Tragweite von weitaus grösserer Bedeutung – trägt ein Flughafen aber vor allem zur Erhöhung der Standortattraktivität seines Einzugsgebietes bei. Auch hier lässt sich wieder zwischen direkten und indirekten Auswirkungen unterscheiden: Den bestehenden Unternehmen bietet sich nicht nur eine Zeit- und Kostenersparnis beim Transport von Personen und Gütern, sondern auch die Möglichkeit zur räumlichen Ausweitung der Absatzmärkte. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit der Produktionsfaktoren erhöht, somit die Produktivität gesteigert und letztlich Wachstum generiert. Aus diesen Gründen beeinflusst das Vorhandensein eines Flughafens aber auch die Standortentscheidung bei Neuan siedlungen positiv. (ATZKERN 1992: 74-87; MAIER/ATZKERN 1992: 95-100; VOPPEL 1980: 110-113; WALKER 1995: 98-120 sowie eine tabellarische Feingliederung dieser Effekte und ihrer Folgewirkungen in RUCHTI 1988: 51, 55)

Die Umweltauswirkungen äussern sich beim Bau – und selbstverständlich auch bei Ausbaumassnahmen – zunächst im Flächenverbrauch. Angesichts der zunehmenden Flächenknappheit entstehen dabei Nutzungskonflikte. Die Veränderung des optischen Erscheinungsbildes der Landschaft ist unter Umständen erheblich und wird in der Regel als ästhetisch abwertend empfunden. In bezug auf die Bodeneigenschaften verursachen die Baumassnahmen eine Versiegelung und Verdichtung, der Betrieb einen möglichen Schadstoffeintrag. Durch die Abnahme der Evapotranspiration, die Zunahme des Oberflächenabflusses und die allfälligen Schadstoffimmissionen wird in der Folge der Grundwasserhaushalt beeinträchtigt. Betroffen sind davon auch Oberflächengewässer, sei es als Folgewirkung des veränderten Grundwasserhaushalts oder, falls auf dem Flughafenareal vorhanden, in direkter Wirkung; in diesem Fall erfahren sie auch Lage- und Formveränderungen durch bauliche Massnahmen. (ATZKERN 1992: 88-91; EWI/BAZL/BAMF 1993: 57-85)

Der Betrieb von Luftfahrzeugen verursacht erhebliche Lärmbelastungen. Die Wirkungen dieses störenden Schalls auf den Menschen reichen von psychischen Reaktionen (Beeinträchtigung des Wohlbefindens) über vegetative Reaktionen (durch den Lärm selbst oder durch Schlafentzug) und Hörschäden bis zu mechanischen Schäden. Abgesehen vom ethischen Aspekt entstehen durch die verringerte Arbeitsproduktivität der Betroffenen sowie durch die medizinische Behandlung volkswirtschaftliche Kosten, die meines Wissens in ihrem Ausmass noch nie beziffert wurden. Bei der Fauna führt das Auftreten von Fluglärm – aber auch das Erscheinungsbild der Luftfahrzeuge – zu Fluchtreaktionen, so dass in den betroffenen Gebieten eine Veränderung der Artenzusammensetzung eintreten kann. (ATZKERN 1992: 91-93; EWI/BAZL/BAMF 1993: 18-32, 80f.; WINKLER 1978: 65-75)

Zunehmende Beachtung findet im Rahmen der Diskussion um die Klimaentwicklung das Problem der Luftschadstoffemissionen. Bei den emittierten Stoffen handelt es sich im we-

sentlichen um das Treibhausgas CO<sub>2</sub> sowie um Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeldioxid und Kohlenwasserstoffe. Der Ausstoss von Feststoffpartikeln (Russ), der von WINKLER (1978: 103-105) noch viel Beachtung erfährt, wurde mit der technologischen Entwicklung im Triebwerksbau stark reduziert. Die Schadstoffe können in Bodennähe die Atemwegsfunktionen beeinträchtigen, gelangen auf regionaler und überregionaler Ebene durch den Niederschlag in Böden und Vegetation, beeinflussen auf kontinentaler und globaler Ebene den Ozonhaushalt (Anstieg in der Troposphäre und damit Zunahme des Treibhauseffekts, gleichzeitig aber Abbau der Ozonschicht in der Stratosphäre) und tragen im globalen Massstabsbereich zur Klimaerwärmung bei. Der Anteil des Luftverkehrs an den Gesamtemissionen ist gering<sup>3</sup>, die absolute Schadstoffmenge wird aber angesichts des längerfristigen Wachstumstrends zunehmen. Problematisch ist vor allem der Schadstoffeintrag in grossen Flughöhen, in denen die Abbauprozesse wesentlich langsamer vor sich gehen. (ATZKERN 1992: 94-98; EWI/BAZL/BAMF 1993: 33-56; WINKLER 1978: 103-105)

Ausserdem stellt die Flugunfallgefahr für die Gebiete, die unter den Flugrouten liegen, ein Sicherheitsrisiko dar. (EWI/BAZL/BAMF 1993: 95-103; WALKER 1995: 134) Bei einem Flugzeugabsturz auf ein Objekt mit besonders grossem Gefahrenpotential reichen die Folgewirkungen räumlich weit über die Unfallstelle hinaus. Ohne auf den politisch umstrittenen Inhalt einzugehen, sei als aktuelles Beispiel für eine diesbezügliche Untersuchung die erst vor kurzem veröffentlichte Studie zur Sicherheit der schweizerischen Kernkraftwerke bei einem vorsätzlichen Flugzeugabsturz erwähnt. (HSK 3.2003)

WINKLER (1978: 111) widmet dem Problem des Naturschutzes gesonderte Aufmerksamkeit. Obwohl es sich dabei um einen impliziten Bestandteil der allgemeinen Umweltaspekte handelt, halte ich diese Abgrenzung für sinnvoll. Im Gegensatz etwa zu einem anthropozentrischen Umweltschutz oder einem ästhetisch motivierten Landschaftsschutz wird in Naturschutzbestrebungen der Wille sichtbar, naturbelassene oder -nahe Lebensräume mit den darin befindlichen Organismen unabhängig von einem menschlichen Nutzungsanspruch zu erhalten. Der augenfälligste Effekt ist die physische Zerstörung solcher Gebiete durch Baumassnahmen; Lebensräume und Organismen können aber auch durch Emissionen und Flugunfälle beeinträchtigt werden. (EWI/BAZL/BAMF 1993: 69-84; WINKLER 1978: 111-115)

Die Siedlungsstruktureffekte äussern sich einerseits darin, dass die Sicherheitsflächen auf dem Flughafenareal und in den flughafennahen An- und Abflugsektoren der Überbauung ganz entzogen werden, während die Gebiete mit grosser Lärmbelastung zumindest Nutzungseinschränkungen unterliegen. Andererseits bilden Betriebsgebäude und Folgeansiedlungen eigenständige Siedlungseinheiten, die sich auf grossen internationalen Flughäfen in den letzten Jahrzehnten zu eigentlichen „Flughafenstädten“ entwickelt haben. Durch die Anziehungskraft eines Flughafens wird aber auch das Siedlungswachstum in der Umgebung gefördert, sei es durch die Ansiedlung von Betrieben oder durch Wohnbautätigkeit. (ATZKERN 1992: 98-101; EWI/BAZL/BAMF 1993: 85-94; WINKLER 1978: 79-86, 96-103)

Infrastruktureffekte entstehen durch die Bodenverkehrserschliessung eines Flughafens. Zur Aufnahme des entstehenden Verkehrs müssen neue Infrastrukturen erstellt oder allenfalls bestehende ausgebaut werden. Neben der Bereitstellung der direkten Flughafenzubringer sind bei einer entsprechenden Siedlungsentwicklung weitere Infrastrukturmassnahmen im Umland notwendig. Studien zufolge macht der direkt zum Flughafen führende Verkehr weniger als die Hälfte des induzierten Gesamtverkehrsaufkommens aus. (ATZKERN 1992: 100f.)

---

<sup>3</sup> Anteil der Luftfahrt an den Gesamtemissionen in der Schweiz 1990: CO<sub>2</sub> 3.3%, NO<sub>x</sub> 3.8%, Flüchtige organische Verbindungen 0.4%. (EWI/BAZL/BAMF 1993: 41)

Die bisherigen Erläuterungen leiten sich aus den Kernaussagen wissenschaftlicher Untersuchungen ab, die hier die Funktion von theoretischer Grundlagenliteratur übernehmen.<sup>4</sup> Der inhaltlichen Analyse der Quellen liegt aber bewusst auch eine induktive Vorgehensweise zugrunde (vgl. Kapitel 3.2), um so Aufschluss zu erhalten über allfällige weitere Bewertungskriterien oder Differenzierungen, die von den zitierten Autoren nicht berücksichtigt werden. Damit sei an dieser Stelle bereits kurz auf die Ergebnisse vorgegriffen.

Bei den direkten Standorteffekten fällt eine deutliche Kategorisierung nach Sektoral- bzw. Branchenstruktur auf. Als Reaktion auf die Kritik am Flächenverbrauch aus Landwirtschaftskreisen wird von gewissen Akteuren der Nutzen für den primären Sektor erwähnt. Bei der übrigen Wirtschaft wird die sektorale Abgrenzung in den meisten Fällen nicht gemacht; sehr oft wird aber die Tourismusbranche gesondert aufgeführt. Häufig auftretende Formulierungen wie „Nutzen für Wirtschaft und Tourismus“ lassen auf einen hohen Stellenwert dieses Wirtschaftszweigs im Verständnis der Akteure schliessen; so erfährt diese Branche auch von RUCHTI (1988: 56-60) besondere Aufmerksamkeit. Indem diese Differenzierung berücksichtigt wird, lässt sich eruieren, in welchem Bereich sich die jeweiligen Projektbefürworter den grössten wirtschaftlichen Erfolg versprechen, und wie sich diesbezüglich im Laufe der Zeit allenfalls Gewichtsverschiebungen ergeben haben. Da die Infrastrukturinvestitionen in einen Berner Flughafen in fünf von sechs Fällen massgeblich von der öffentlichen Hand hätten getragen werden sollen, tritt häufig das gegnerische Argument eines negativen wirtschaftlichen bzw. finanzpolitischen Effekts auf, nämlich die Befürchtung vor einem unverhältnismässig hohen, durch die Einnahmen nicht zu deckenden Kostenaufwand für Bau und Betrieb, was zu einer Verengung des finanziellen Handlungsspielraums der öffentlichen Hand führen und deren Investitionstätigkeit in anderen Bereichen beeinträchtigen kann. Im Gegenzug dazu bringt die Befürworterseite gelegentlich die Hoffnung auf zusätzliche Steuereinnahmen als Folgeeffekt der erhöhten wirtschaftlichen Standortattraktivität zum Ausdruck. Ausserdem treten neben diesen genau benannten Effekten auch immer wieder die verallgemeinerten Schlagworte des „wirtschaftlichen Nutzens“ oder der „Standortattraktivität“ auf, die sich nicht genau einordnen lassen.

Als sozialer Folgeeffekt von Umweltbelastungen kommt oft der Verlust der Erholungsfunktion des betroffenen Gebietes zur Sprache – ein Problem, das in der Grundlagenliteratur lediglich im Bericht von EWI/BAZL/BAMF (1993: 69) beiläufig erwähnt wird. Diese Folgewirkung soll hier gesondert betrachtet werden, weil sie sich mehreren Primäreffekten zuordnen lässt, die in vielen Fällen nicht namentlich erwähnt werden: Das verringerte Erholungspotential kann sowohl Folge der baulichen Landschaftsveränderung als auch der Lärm- oder der bodennahen Luftschadstoffemissionen sein. Eine sehr spezifische Folge der Landschaftsveränderung wurde zumindest im Falle der drei ältesten Projekte als gegnerisches Argument in die Diskussion gebracht: Im Bestreben, der Landwirtschaft möglichst wenig Nutzfläche zu entziehen, entfielen beträchtliche Teile der geplanten Flughafenareale auf Waldflächen. Als Reaktion darauf wurde der Einwand laut, dass die Waldrodungen das lokale Mikroklima nachteilig beeinflussten, was zu landwirtschaftlichen Ertragsausfällen führen würde. Von Bedeutung ist dabei vor allem die Windschutzwirkung des Waldes. Wie bei den Wirtschaftseffekten kommt auch bei den Auswirkungen auf die Umwelt die Argumentation mit nicht genauer spezifizierten Effekten vor („Umweltbelastung“, „Umweltverschmutzung“). Nie erwähnt wird dagegen das in der Literatur genannte Problem der Bodenversiegelung und -verdichtung, das somit aus der Liste der Bewertungskriterien entfällt. Wegen der verschwindend

---

<sup>4</sup> Die Aussagen beruhen selbst zu einem grossen Teil auf empirischen Nachweisen. Ihnen gemeinsam ist die Bedeutung als Ausgangsmaterial für eine deduktive Definition von Effekten als positive oder negative Bewertungskriterien. Dieses Ausgangsmaterial kann aus „*Theorien oder Theoriekonzepten*“, aber auch aus „*Voruntersuchungen, aus dem bisherigen Forschungsstand*“ bestehen. (MAYRING 2000: 74)

kleinen Anzahl Nennungen ebenfalls nicht berücksichtigt werden die positive Bedeutung eines Flughafens als Freizeitanlage sowie seine negative Bedeutung als militärisches Angriffsziel im Kriegsfall.

Zu den positiven und negativen Effekten, die in der Grundlagenliteratur und in den Quellen genannt werden, sind noch einige Anmerkungen anzubringen:

Es greift zu kurz, den Flächenverbrauch lediglich als Umwelteffekt zu betrachten. Wird die beanspruchte Fläche primär unter dem Gesichtspunkt ihrer Bedeutung als land- und forstwirtschaftlicher Produktionsfaktor betrachtet, so handelt es sich bei ihrem Verlust um einen negativen Wirtschaftseffekt, der für die betroffenen Grundeigentümer im Extremfall den Verlust ihrer Existenzgrundlage bedeuten kann. An dieser ökonomischen Bedeutungszuschreibung ändert auch eine allfällige ideologische Verklärung des Bauernstandes und seiner Scholle nichts; sie wird lediglich um eine emotionale Komponente bereichert. Als Umweltauswirkung wird der Flächenverbrauch dann wahrgenommen, wenn eine visuell-ästhetische Abwertung der Landschaft oder eine Zerstörung eines Biotops beklagt wird.

Im Falle des Siedlungsstruktureffekts wurde die Zweiteilung in den „*Grünhalteeffekt*“ (EWI/BAZL/BAMF 1993: 89) in unmittelbarer Flughafennähe einerseits und das induzierte Siedlungswachstum andererseits bereits angesprochen. Beim „Grünhalteeffekt“ im Bauverbotsgebiet – einhergehend mit extensiver Nutzung und damit der Schaffung von Biotopen auf dem unbebauten Teil eines Flughafenareals – handelt es sich um eine nur auf den ersten Blick paradox erscheinende positive Umweltwirkung des Flughafenbaus. Die Nutzungseinschränkungen in diesen und den angrenzenden Gebieten beziehen sich nicht nur auf die Siedlungsentwicklung, sondern äussern sich beispielsweise auch als Wuchshöhenbegrenzung bei Bepflanzungen und haben in jedem Fall einen Wertverlust der Grundstücke zur Folge, bilden also einen negativen Wirtschaftseffekt. Das Siedlungswachstum zeitigt in erster Linie den positiven Wirtschaftseffekt der Beschäftigungswirkung – bei Wohnnutzung zumindest während der Bauphase – sowie den negativen Wirtschafts- und Umwelteffekt des Flächenverbrauchs.

Was die Infrastruktureffekte betrifft, hat die Errichtung von Bodenverkehrsinfrastruktur im wesentlichen wiederum dieselben Auswirkungen wie der Flughafenbau und -betrieb selbst: Beschäftigungswirkung, Standorteffekt, Landverbrauch, Eingriffe in den Gewässerhaushalt, Verkehrslärm, Luftverunreinigung, Beeinflussung der Siedlungsstruktur und als Infrastruktureffekt beispielsweise die Erstellung von Parkplätzen oder von Haltestellenanlagen des öffentlichen Verkehrs. Die Auswirkungen von Folgesiedlungen und -infrastrukturen auf die Umgebung lassen sich demnach von den Primäreffekten der Luftfahrtinfrastruktur nicht unterscheiden. Es erscheint also zulässig, auf eine gesonderte Berücksichtigung dieser Effekte zu verzichten. Wichtig ist die Erkenntnis, dass neben den Primärursachen von Effekten immer auch Multiplikatoren vorhanden sind.

Als Schlussfolgerung zu den theoretischen Überlegungen in diesem Kapitel ergibt sich folgende modellhafte Liste von raumwirksamen Effekten als Indikatoren für die verschiedenen Wirkungsbereiche, eingeteilt in positive und negative Bewertungskriterien:

**Positive Bewertungskriterien**

Wirtschaftseffekte:

- Direkter und indirekter Beschäftigungs- und Einkommenseffekt
- Erhöhte Standortattraktivität für bestehende Betriebe (direkter Standorteffekt):
  - Landwirtschaft
  - Tourismus
  - Übriger sekundärer und tertiärer Sektor
- Erhöhte Standortattraktivität für Neuansiedlungen (indirekter Standorteffekt)
- Zunahme des Steueraufkommens
- Positive Wirtschafts- bzw. Standorteffekte, verallgemeinert

Umwelteffekte:

- Freihaltung einer Grünfläche

**Negative Bewertungskriterien**

Wirtschaftseffekte:

- Verlust von land- oder forstwirtschaftlicher Nutzfläche
- Nutzungseinschränkungen in der Umgebung, Wertverlust von Liegenschaften
- Kostenaufwand für Bau und Betrieb

Umwelteffekte:

- Ästhetische Beeinträchtigung des Landschaftsbilds
- Beeinträchtigung des Gewässerhaushalts
- Beeinträchtigung des Mikroklimas durch Waldrodung
- Fluglärm
- Luftschadstoffemissionen
- Flugunfallrisiko
- Beeinträchtigung von Naturschutzbestrebungen
- Beeinträchtigung der Erholungsfunktion eines Gebietes (sozialer Folgeeffekt von Umweltbelastungen)
- Negative Umwelteffekte, verallgemeinert

## 2.2. Umweltverständnis und -thematisierung: vom „1950er Syndrom“ zur „1970er Diagnose“

Gemäss PFISTER et al. (1995: 21-26) hat die Industriegesellschaft in den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts den umweltverträglichen Entwicklungspfad verlassen. Das soll nicht heissen, dass es nicht schon vorher Umweltprobleme gegeben hätte; sie blieben aber „auf Inseln (schwer-)industrieller Verschmutzung und kohlebeheizte Metropolen [...] beschränkt.“ (PFISTER et al. 1995: 21) Das von „einem ungeheuren Fortschrittsoptimismus und einer fast totalen Aufbruchstimmung“ (MEYER SCHWEIZER 1995: 242) getragene sprunghafte Wirtschaftswachstum der Nachkriegszeit verursachte einen ebenso sprunghaften Anstieg des Ressourcenverbrauchs, mit dem entsprechende Umweltbelastungen einhergingen. PFISTER (1995) hat für diese Entwicklung den Begriff „1950er Syndrom“ geprägt und sie mit dieser medizinischen Assoziation unmissverständlich als pathologisch bezeichnet. Ein Umweltbewusstsein, wie es heute verstanden wird, existierte damals nicht. In der ersten Hälfte des 20.

Jahrhunderts konzentrierten sich umweltschützerische Bestrebungen in der Schweiz auf einen ästhetisch oder nationalideologisch motivierten Schutz von Landschaften, Naturdenkmälern und Kulturgütern sowie auf punktuell gehäufte Verschmutzungs- oder Lärmbelastungsercheinungen. Diese Emissionen wurden als vereinzelte, wertvermindernde Beeinträchtigungen frei verfügbarer Ressourcen wahrgenommen. Schutzmassnahmen wurden nur als sinnvoll erachtet, wenn sie die Rentabilität dieser Ressourcen erhielten oder wiederherstellten und nicht bloss Mehrkosten verursachten. (WALTER 1996: 82-104; 127-161; 174)

Eine Abkehr von dieser Betrachtungsweise – allerdings immer noch in einem isoliert betrachteten Teilbereich des Umweltschutzes – zeigte sich in den 1950er Jahren erstmals in der vergleichsweise weit fortgeschrittenen Diskussion um den Gewässerschutz. In der Bundesratsbotschaft zum 1955 verabschiedeten Gewässerschutzgesetz findet sich bezüglich Abwasserreinigung die bemerkenswerte Formulierung, dass „*die Frage [...] ausschliesslich vom Standpunkt des Gewässerschutzes aus, d.h. unabhängig von wirtschaftlichen und finanziellen Erwägungen*“ zu betrachten sei. (SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT 9.2.1954; zit. in WALTER 1996: 167) In den 1960er Jahren wurden Natur- und Heimatschutz in der Bundesgesetzgebung verankert; auf den Verfassungsartikel von 1962 folgte 1966 das entsprechende Gesetz. Diese Rechtsakte widerspiegelten zu einem grossen Teil traditionelle, ästhetisch motivierte Auffassungen oder aber „modernere“ wirtschaftliche Überlegungen. Andererseits schrieb aber das Natur- und Heimatschutzgesetz auch die „*Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope)*“ vor und führte das Beschwerderecht für Natur- und Heimatschutzorganisationen ein. (Art. 18 NHG; zit. in WALTER 1996: 171-173, hier 173)

Mittlerweile traten die Umweltauswirkungen des „1950er Syndroms“ auch in anderen Bereichen immer deutlicher zutage und stiessen in der Bevölkerung auf entsprechende Aufmerksamkeit. Lärm und Luftverschmutzung wurden zunehmend als generelle Bedrohung der menschlichen Gesundheit wahrgenommen und waren in der Schweiz Gegenstand politischer Vorstösse. (KUPPER 1997: 22-24; WALTER 1996: 174-179) Gleichzeitig kamen aus der Wissenschaft entscheidende Impulse für eine Veränderung der Umweltwahrnehmung: „*Insbesondere die Siegeszüge der Ökologie und der Kybernetik beeinflussten die Analyse der Mensch-Umwelt-Beziehungen nachhaltig. [...] Die neuerfundene Welt setzte sich aus komplexen, interdependenten ‚(Öko-)Systemen‘ zusammen [...]. In der Tradition des Holismus sah das ökologische Denken alles mit allem vernetzt und das Einzelne immer auch als Bestandteil des Ganzen.*“ (KUPPER 1997: 25) Von zentraler Bedeutung ist, dass diese Betrachtungsweise „*aus fundierten wissenschaftlichen Konzepten*“ abgeleitet war und „*nichts mehr mit dem sentimental und emotionalen Charakter der ersten Naturschutzbemühungen zu tun*“ hatte. (WALTER 1996: 196) Aus diesem ganzheitlichen Umweltverständnis resultierte zwangsläufig eine Ausweitung der Massstabebenen, in deren Rahmen die Umweltproblematik betrachtet wurde – letztlich bis zur globalen Dimension. Erkenntnisse aus der Anwendung solch ganzheitlicher Betrachtungsweisen in der Forschung mussten unweigerlich zu Kritik an der Fortschritts- und Wachstumseuphorie der 1950er und 1960er Jahre führen. Das wohl bekannteste Dokument, das die Problematik des Wachstums von Bevölkerung, Wirtschaft und Ressourcenverbrauch mit der Umweltproblematik auf globaler Massstabebene miteinander in Zusammenhang brachte und erschreckende Zukunftsszenarien prognostizierte, ist der vom Club of Rome in Auftrag gegebene Bericht „*Grenzen des Wachstums.*“ (MEADOWS et al. 1972)

Diese und ähnliche Publikationen stiessen in der Öffentlichkeit auf grosse Beachtung. Unter Verwendung derselben medizinischen Terminologie wie beim Ausdruck „1950er Syndrom“ bezeichnet KUPPER (1997: 22f.) die veränderte Umweltwahrnehmung und -sensibilisierung als „*1970er Diagnose*“. WALTER (1996: 162, 184) spricht nicht nur von der „*Wende der*

siebziger Jahre“, sondern auch von der „*Erfindung der Umwelt*“. Dies ist durchaus wörtlich zu verstehen: Um 1970 etablierte sich im deutschen Sprachgebrauch der Begriff „Umwelt“ für ein Phänomen, das bisher so nicht wahrgenommen wurde. (KUPPER 1997: 25) Die Umweltproblematik wurde im darauffolgenden Jahrzehnt zu einem zentralen Politikum. In der Schweiz beschloss der Bundesrat im Jahre 1971 die Einrichtung des Bundesamts für Umwelt. An der Eidgenössischen Volksabstimmung vom 6. Juni desselben Jahres befürwortete eine überwältigende Mehrheit der Stimmenden die Aufnahme des Umweltschutzartikels in die Bundesverfassung. In der Bundesratsbotschaft zu dieser Vorlage hiess es: „*Der Verfassungsartikel erfasst als Schutzobjekt in erster Linie den Menschen, weiter aber auch seine natürliche Umwelt, und zwar als solche. Zur natürlichen Umwelt gehören insbesondere Tiere und Pflanzen einerseits, Luft und Boden andererseits, d.h. grundsätzlich alles, was zum Leben nötig ist.*“ (SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT 6.5.1970; zit. in WALTER 1996: 176) Damit wurde die Umwelt nicht nur in ihrer Gesamtheit betrachtet, sondern in ihrer Bedeutung dem Menschen gleichgestellt. Das Bundesgesetz über den Umweltschutz als entsprechendes Ausführungsgesetz trat erst 1983 in Kraft. Diese lange Vorbereitungszeit war massgeblich auf eine Vielzahl von parlamentarischen Vorstössen und Volksbegehren zurückzuführen, welche die grosse politische Relevanz der Thematik verdeutlichten.

Die Publikumswirksamkeit der Umweltthematization äusserte sich – immer noch auf die Schweiz bezogen – in der Gründung neuer Umweltverbände und in der thematischen Neuausrichtung bestehender Naturschutzorganisationen, verbunden mit einem Mitgliederzuwachs. Im Laufe der 1970er und 1980er Jahre wurden auf den verschiedenen politischen Ebenen grüne Parteien gegründet. (KUPPER 1997: 24-35; WALTER 1996: 195-206) Von besonderer Bedeutung in bezug auf die Problemstellung der vorliegenden Arbeit sind die Ergebnisse der Untersuchung von ZWICKY (1993) über das Auftreten von Umweltthemen bei politischen Aktivierungsereignissen in der Schweiz von 1945 bis 1989. Der Autor definiert Aktivierungsereignisse als „*Fälle, in denen Bürgerinnen und Bürger versucht haben, in den politischen Entscheidungsprozess einzugreifen*“ (ZWICKY 1993: I) Auch die Berner Flughafenfrage hat immer wieder Publikumsaktivierungen ausgelöst; es ist allerdings nicht ersichtlich, ob diese in die Untersuchung mit einbezogen wurden<sup>5</sup>. Abbildung 4 zeigt eine sprunghafte Zunahme von Ereignissen ab 1968 – zweifellos hervorgerufen durch die gesellschaftlichen und politischen Vorkommnisse in diesem Jahr – und eine kontinuierlichere, aber ebenfalls markante Zunahme der absoluten Anzahl umweltbezogener Ereignisse in den frühen 1970er Jahren. Bedingt durch die Gesamtzunahme von Ereignissen ist zwar kein sprunghafter Anstieg des relativen Auftretens von Umweltthemen festzustellen; der steigende Trend ist aber deutlich zu erkennen (Abbildung 5). In der Mehrzahl der Jahre nach 1978 hat der Anteil umweltbezogener Ereignisse an der Gesamtzahl die vorher nie erreichte 40%-Marke überschritten.

---

<sup>5</sup> Eine detaillierte Liste der Aktivierungsereignisse existiert in Form einer Datenbank, nicht aber im gedruckten Dokument.

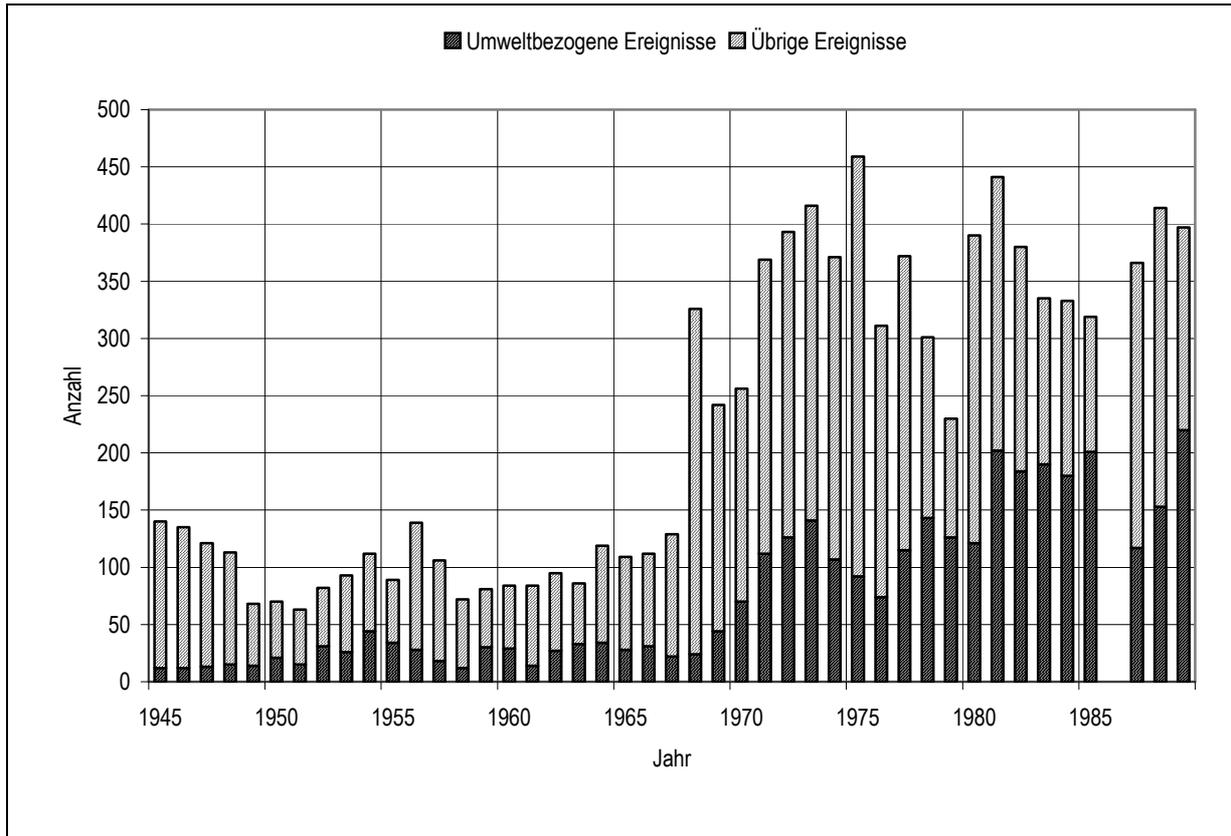


Abbildung 4: Anzahl der politischen Aktivierungsereignisse 1945-1989, aufgeteilt nach umweltbezogenen und übrigen Ereignissen (Quelle: ZWICKY 1993: A 1, fehlerhafte Datenangabe für 1986)

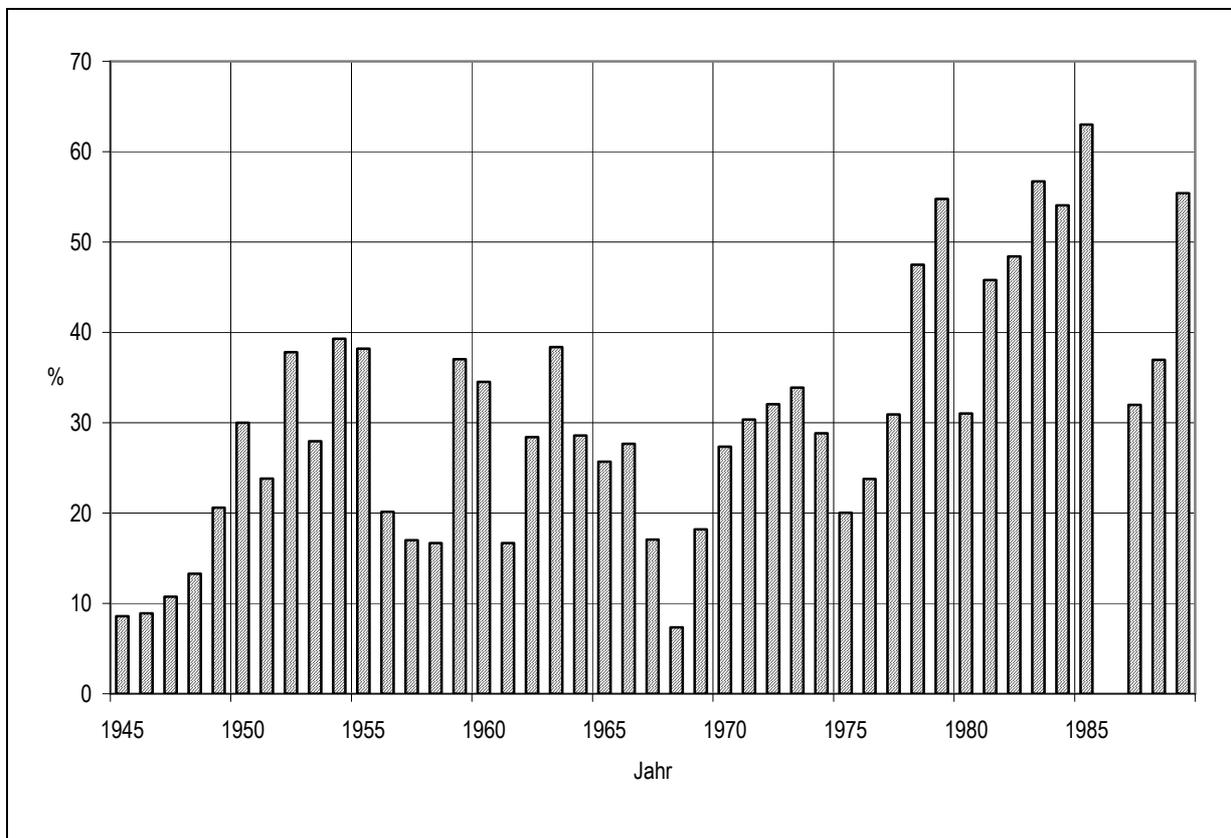


Abbildung 5: Anteil der umweltbezogenen Aktivierungsereignisse 1945-1989 (Quelle: ZWICKY 1993: A 1, fehlerhafte Datenangabe für 1986)

Aus den bisherigen Erläuterungen könnte der Eindruck entstehen, dass das neue Umweltbild zum gedanklichen Allgemeingut geworden sei. DIEKMANN (1995) weist nun nicht nur darauf hin, dass aus einem Wertewandel im Umweltbewusstsein nicht notwendigerweise eine entsprechende Anpassung des Umweltverhaltens hervorgehen muss; er stellt den Wertewandel selbst in Frage. Ersteres ist für die vorliegende Arbeit unerheblich: Das tatsächliche Umweltverhalten der Akteure in der Berner Flughafenfrage ist weder Gegenstand der Untersuchung, noch kann es aus den Quellen erschlossen werden. Letzteres lässt sich zum Teil auch nicht untersuchen: Aus den Stellungnahmen der Akteure ist nicht ersichtlich, ob die Darlegung umweltbezogener Argumente aus der Verinnerlichung des neuen Umweltverständnisses hervorgeht, ob es sich nur um die un- oder teilreflektierte Wiedergabe populärer Schlagworte handelt oder ob die Umweltargumente nur vorgeschoben werden, weil sie dem Zeitgeist entsprechend mehr Gehör finden als die wirklichen Beweggründe. Dass die Umweltsensibilisierung zu der vermuteten – wie auch immer begründeten – stärkeren Gewichtung von Umwelteffekten geführt hat, muss Erkenntnis genug sein. Ist dies nicht der Fall, so ist ein Indiz für einen ausbleibenden Wertewandel vorhanden.

### 2.3. Begriffsdefinitionen

Es gibt keine verbindliche Trennung zwischen den Begriffen *Flughafen*, *Flugplatz* und *Flugfeld*. Die amtliche Sprachregelung in der Schweiz unterscheidet nach rechtlichen Kriterien zwischen den Landesflughäfen (Basel, Genf und Zürich), den konzessionierten Regionalflugplätzen und den nicht konzessionierten Flugfeldern. (UVEK 18.10.2000) Demnach handelt es sich sowohl beim Verkehrsflughafen Bern (offizielle Eigenbezeichnung: „Flughafen Bern-Belp“) als auch beim Kleinaviatik-Flugplatz Ecuwillens bei Fribourg um Regionalflugplätze. Der grössermässig und funktional mit Bern-Belp vergleichbare Flughafen Lugano-Agno aber hatte vor seiner Konzessionierung in den 1990er Jahren den rechtlichen Status eines Flugfeldes inne. In Deutschland sind sowohl die Begriffe als auch die Unterscheidungskriterien anders: Rechtlich wird unterschieden zwischen Flughäfen (erfordern eine Sicherung durch einen Bauschutzbereich), Landeplätzen (ohne diese Sicherung) und Segelfluggeländen. Eine alternative Einteilung nach funktionalen Kriterien unterscheidet zwischen internationalen Verkehrsflughäfen, regionalen Verkehrslandeplätzen und sonstigen Flugplätzen. (ATZKERN 1992: 64f.; MAIER/ATZKERN 1992: 88f.) Für die vorliegende Arbeit wähle ich folgende Sprachregelung nach formalen Kriterien: Anlagen, deren Infrastruktur die Abwicklung von Linienverkehr mit gängigem Fluggerät erlaubt, bezeichne ich als *Flughäfen*, die übrigen als *Flugplätze*. Obwohl die eben genannte Bedingung auch für die nicht befestigten Anlagen der Zwischenkriegszeit gilt, bezeichne ich diese ebenfalls als Flugplätze, um den baulichen Unterschied zu unterstreichen. Den Ausdruck *Flugfeld* verwende ich für Areale, die nur behelfsmässig für die Fliegerei genutzt werden und abgesehen von einer Start- und Landefläche über keine dauerhaften Infrastruktureinrichtungen verfügen.

Analog bezieht sich auch die Einteilung in *Interkontinental-*, *Kontinental-* und *Regionalflughäfen* weniger auf die tatsächliche Funktion als vielmehr auf die Dimensionierung dieser Anlagen – namentlich der Pisten –, um die unterschiedlichen Grössenordnungen zu verdeutlichen. Die Dimensionierung ergibt sich aus den Anforderungen der Flugzeugkategorien, die für die verschiedenen Verkehrsarten verwendet werden. Typische Vertreter sind der Interkontinentalflughafen Zürich (Abmessungen der längsten Piste 3700 × 60 m), der Kontinentalflughafen Salzburg (2750 × 45 m) und der Regionalflughafen Bern-Belp (1510 × 30 m, Verlängerung auf 1730 m projektiert). Form und Funktion müssen nicht zwangsläufig übereinstimmen; so ist beispielsweise die Hauptpiste des überwiegend für den Europaverkehr genutzten Flughafens Basel (3900 × 60 m) für die Aufnahme von schweren Langstreckenflug-

zeugen ausgelegt.<sup>6</sup> (Zahlen aus WORLD AERONAUTICAL DATABASE) Aus den Nachfrageschätzungen von H. R. MEYER (1957: 19-39), A. MEYER (1966: 65-76) und HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD (17.3.1971: 31-58) – und unter Vorbehalt auch aus dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen Bern-Belp<sup>7</sup> (vgl. Anhang III) – lässt sich der Schluss ziehen, dass ein Berner Kontinentalflughafen funktional lediglich die Bedeutung eines Regionalflughafens hätte.

Während die Begriffe *Interkontinental- und Kontinentalverkehr* selbsterklärend sind, bedarf der Begriff des *Regionalverkehrs* einer Erläuterung. Diese Verkehrsart unterscheidet sich vom übrigen Kontinentalverkehr nicht notwendigerweise durch die Streckenlänge, sondern vielmehr durch die nachfrage- oder infrastrukturbedingt geringere Grösse der eingesetzten Flugzeuge, wobei die Grenze heute bei etwa 100 Sitzplätzen gezogen wird. (ATZKERN 1992: 33-35) In den drei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg existierte diese Verkehrsart nur in sehr begrenztem Umfang. Durchzusetzen begann sie sich Mitte der 1970er Jahre in den USA; in Europa etablierte sie sich mit einigen Jahren Verzögerung.

Entsprechend lassen sich auch die Verkehrsflugzeuge nach Verkehrsarten kategorisieren, wobei hier normalerweise von *Langstrecken-, Kurz-/Mittelstrecken- und Regionalflugzeugen* gesprochen wird. Sie unterscheiden sich aber auch nach den verschiedenen Antriebsarten. *Propellerflugzeuge* lassen sich in Kolbenmotor- und Turbopropellerflugzeuge (kurz Turboprops) einteilen. Bei den *Kolbenmotorflugzeugen* werden die Propeller, die für Vortrieb sorgen, von herkömmlichen Verbrennungsmotoren angetrieben. Mit Ausnahme von sehr kleinen Typen, die auf einer Anzahl nachfrageschwächster Regionalstrecken in entlegenen Gebieten zum Einsatz kommen, werden Flugzeuge mit dieser Antriebsart seit Ende der 1960er Jahre in Europa nicht mehr für den Passagiereinsatz verwendet. *Turboprops* verfügen über Strahltriebwerke, die zusätzlich einen Propeller antreiben. Im Passagierverkehr kommen solche Flugzeuge heute ausschliesslich auf Regionalstrecken zum Einsatz. *Jets* werden von Strahltriebwerken („Düsen“) angetrieben, bei denen ein verdichteter Abluftstrahl Schub erzeugt. Flugzeuge mit dieser Antriebsvariante sind heute am weitesten verbreitet und werden für alle Verkehrsarten verwendet. Der Ausdruck Jet hat sich mittlerweile auch im deutschen Sprachgebrauch gegenüber dem volkstümlich anmutenden „Düsenflugzeug“ und dem veraltet klingenden „Strahlflugzeug“ durchgesetzt. Bei dem leider allzu oft verwendeten Ausdruck „Düsenjet“ handelt es sich um einen Pleonasmus.

Im Text kommt öfter der Begriff *Verband mit umweltschützerischer Zielsetzung* vor. Der Begriff *Umweltverband* suggeriert eine generelle Ausrichtung auf die Umweltproblematik. Es gibt nun aber eine Reihe von Organisationen, die sich schwerpunktmässig mit einzelnen Facetten der Umweltthematik befassen, beispielsweise mit Landschaftsschutz, Schutz von Naturdenkmälern oder mit einer umweltverträglichen Ausrichtung des Verkehrsverhaltens. Entsprechend dem Stand der Umweltdiskussion existierten vor etwa 1970 praktisch ausschliesslich monothematisch orientierte Verbände. Der Sammelbegriff soll die beiden Arten von Organisationen in sich vereinigen.

<sup>6</sup> Vor der Einführung von Jets um 1960 waren die Dimensionen wesentlich geringer, die Unterschiede zwischen den verschiedenen Flughafenkategorien bestanden aber schon damals.

<sup>7</sup> Es ist nicht auszuschliessen, dass das Infrastrukturanangebot eines Kontinentalflughafens eine Nachfrage nach Verkehrsarten auslösen könnte, die auf einem Regionalflughafen mit eingeschränkter Infrastruktur nicht abgewickelt werden können (z.B. Massentourismuscharter). Dies gilt in besonderem Masse für die Zeit vor 1980, als der Regionalluftverkehr wenig ausgeprägt und das Vorhandensein von geeignetem Fluggerät demzufolge beschränkt war.

**Zusammenfassung und Fazit Kapitel 2:**

Die verschiedenen Auswirkungen von Flughäfen auf ihre Umgebung lassen sich grob in Wirtschafts- und Umwelteffekte einteilen, die als Bewertungskriterien dienen. In beiden Kategorien gibt es sowohl positiv als auch negativ zu bewertende Effekte, wobei innerhalb der wirtschaftlichen Auswirkungen die positive, bei den Umweltauswirkungen dagegen die negative Bewertung überwiegt. Was die Entwicklung der Umweltwahrnehmung betrifft, ist in der Zeit um 1970 der Durchbruch eines neuartigen, ganzheitlichen Verständnisses festzustellen, das angesichts immer offensichtlicherer Belastungen durch menschlichen Ressourcenverbrauch in der Öffentlichkeit auf grosse Beachtung stiess und verstärkte Schutzbestrebungen auslöste.

### 3. Quellen und Methoden

In diesem Kapitel werden zunächst die für die Untersuchung herbeigezogenen Quellen beschrieben. Anschliessend wird erläutert, welche Methoden zur Auswertung des Quellenmaterials angewendet wurden.

#### 3.1. Quellen: Periodika, Verwaltungsakten, Internet

Eine der ergiebigsten Quellen, die für die vorliegende Arbeit verwendet wurden, ist die Tageszeitung DER BUND. Es handelt sich dabei ausserdem um die einzige Quelle, die den gesamten Untersuchungszeitraum abdeckt. An ihrer Stelle hätten selbstverständlich auch andere Presseerzeugnisse verwendet werden können. Die Wahl des „Bund“ erfolgte aus praktischen Gründen: In der nach ihrem Ersteller benannten „Blatter-Kartei“ im Staatsarchiv des Kantons Bern wurden Artikel aus dieser Zeitung über mehrere Jahrzehnte chronologisch und nach Themenbereichen katalogisiert. Unter Verwendung dieses Katalogs konnte der Aufwand zur Suche nach Presstexten stark eingegrenzt werden. Die „Blatter-Kartei“ deckt allerdings nur den Zeitraum bis Mitte der 1970er Jahre ab; die beiden jüngsten Projekte sind darin also nicht mehr erfasst. Die Suche nach „Bund“-Artikeln zum „Masterplan 1998-2005“ gestaltete sich dank der Online-Archivierung seit 1995 ebenfalls einfach. Für die Recherche im Online-Archiv wurde eine Kombination der Suchbegriffe „Flughafen Bern“, „Flugplatz Bern“, „Belpmoos“, und „Alpar“ verwendet; sinnverwandte Ausdrücke (z. B. „Airport“, „Landeplatz“) wurden automatisch mitberücksichtigt. Für die Recherche zum „Projekt 80“ konnte auf keine derartige Unterstützung zurückgegriffen werden. In diesem Fall wurden sämtliche „Bund“-Ausgaben von Ende April 1982 (Beginn der Vorbereitung einer Abstimmungsvorlage zuhanden des Grossen Rates) bis Anfang Dezember 1983 (Volksabstimmung) durchgesehen und auf Stellungnahmen hin untersucht.

Eine umfangreiche Quellensammlung bilden die Akten der kantonalen Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (vormals Eisenbahndirektion, heute Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion) im Berner Staatsarchiv. In den Luftverkehrsdossiers finden sich zahlreiche Verwaltungsakten, Berichte, Korrespondenzen, Pläne und auch eine Anzahl Zeitungsausschnitte.

Die Schriften von Befürworter- und Gegnerorganisationen (Verein „Pro Flugplatz Bern“, Verein „Pro Belpmoos“ und „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“) bilden einen weiteren wesentlichen Bestandteil der Quellen; sie sind grösstenteils in der Schweizerischen Landesbibliothek archiviert. Die Zeitschrift BELPMOOS AKTUELL des Vereins „Pro Belpmoos“ ist neben dem „Bund“ eine der Hauptquellen zur Diskussion um das „Projekt 80“. Dasselbe gilt für die Nachfolgeorgane FLUGHAFEN-MAGAZIN und BERN AIRPORT mit erweitertem Herausgeberkreis (neben „Pro Belpmoos“ die Flughafenbetreiberin Alpar AG, der Berner Aero-Club BAeC und die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL), die mit zu den wichtigsten Informationsquellen zum „Masterplan 1998-2005“ gehören.

Im Gegensatz zu den älteren Projekten finden sich in den Bibliotheken und Archiven naturgemäss keine Quellen zum „Masterplan“. Charles Riesen, Direktor der Alpar, hat mir freundlicherweise Einsicht in die Unterlagen zum Einspracheverfahren gewährt. Ausserdem wurde zur Diskussion um den „Masterplan“ eine Internet-Recherche durchgeführt, wobei wie im Online-Archiv des „Bund“ die kombinierten Suchbegriffe „Flughafen Bern“, „Flugplatz

Bern“, „Belpmoos“, „Alpar“ und zusätzlich die Begriffe „Ausbau“, „Pistenverlängerung“, „Terminal“ und „Parkhaus“ verwendet wurden.

Wegen Unterberücksichtigung des Projekts Utzenstorf in der „Blatter-Kartei“ wurden in diesem Einzelfall die Bestände des Gemeindearchivs Utzenstorf hinzugezogen. Auf eine systematische Recherche in weiteren Archiven wurde dagegen aus Zeitgründen verzichtet. Der inhaltliche Quervergleich zwischen den verschiedenen Quellen lässt darauf schliessen, dass die relevanten Informationen durch das verwendete Material abgedeckt werden. Die Anzahl ausgewerteter Quellen beläuft sich auf rund 280 Ausgaben von Zeitungen und Zeitschriften (einschliesslich „Bund“-Archiv im Internet), 130 gedruckte und ungedruckte Textquellen sowie 20 Internetseiten. Grundsätzlich ist mit zunehmendem Alter der Projekte eine geringere Anzahl auswertbarer Quellen vorhanden, was teilweise auf den Verlust von Material, in grösserem Masse aber auf ein geringeres Interesse der Öffentlichkeit zurückzuführen ist.

### 3.2. Methoden: Qualitative Textanalyse und quantitative Auswertung

In einem ersten Schritt wurden die verwendeten Textquellen inhaltlich analysiert. Zum einen wurden Angaben zur Entstehungsgeschichte und zum weiteren Schicksal der Flughafenprojekte zusammengetragen. Eine beschreibende Darstellung dieser historischen Fakten findet sich zusammen mit der Beschreibung des jeweiligen Projekts in den ersten drei Abschnitten der Kapitel 4.1. bis 4.6. Zum anderen wurden die Quellen auf befürwortende und ablehnende Stellungnahmen von Akteuren hin untersucht. Unbegründete Stellungnahmen wurden für die nachfolgende Auswertung nicht berücksichtigt; sie werden jedoch im deskriptiven Textteil erwähnt, wenn sie Aufschluss über die Haltung von andernorts nicht genannten Akteuren erteilen.

Die begründeten Stellungnahmen wurden auf Argumente untersucht, die aus der im Kapitel 2.1. zitierten Grundlagenliteratur hervorgehen. Die Stellungnahmen können aber auch andere Begründungen oder weitergehende Differenzierungen enthalten. Um eine sinnvolle Einteilung dieser Begründungen zu erzielen, wurde die Methode der induktiven Kategorienbildung angewendet. Während die Aussagen der Akteure im ersten Fall den aus der Literatur abgeleiteten Kategorien – hier Bewertungskriterien – zugeordnet werden, leitet die induktive Kategorisierung *„die Kategorien direkt aus dem Material in einem Verallgemeinerungsprozess ab, ohne sich auf vorab formulierte Theorienkonzepte zu beziehen.“* (MAYRING 2000: 75) Als Beispiel wurden also hypothetische Aussagen wie „finanzielles Abenteuer“, „risikoreiche Investition“, „defizitärer Betrieb“ oder „Fass ohne Boden“ zum Bewertungsfaktor „Kostenaufwand für Bau und Betrieb“ zusammengefasst. Nicht weiter berücksichtigt wurden regionalspezifische Argumentationen, zum Beispiel Ablehnung aufgrund des Vorhandenseins weiterer Flughäfen in der Schweiz oder Zustimmung aufgrund der Bundesstadtfunktion Berns und der damit einhergehenden Nachfrage von Bundesbehörden und diplomatischem Korps. Dasselbe gilt für Argumentationen, die sich ausschliesslich auf den Standort eines Projekts beziehen, so beispielsweise Ablehnung aufgrund von lokaler Nebelhäufigkeit oder unbefriedigender Erreichbarkeit. „Nullargumente“ (ein sinngemäss oft auftretendes Beispiel: „Ein Flughafen ist notwendig, weil er den Anschluss an den Luftverkehr sicherstellt“) wurden ebenfalls weggelassen.

Die Berücksichtigung mehrerer Stellungnahmen vom selben Akteur wurde nicht nur zugelassen, sie ist sogar sehr hilfreich. Auf diese Weise lassen sich aus einem allfälligen unterschiedlichen Auftreten von Argumenten bereits Rückschlüsse auf die Gewichtung der Bewertungskriterien ziehen. Zwei Stellungnahmen wurden dann als eigenständig definiert, wenn sie ein-

deutig zwei verschiedenen Anlässen – beispielsweise zwei Konferenzen oder zwei gesondert herausgegebenen Pressecommuniqués – zuzuordnen sind und ein gebührender zeitlicher Abstand dazwischen liegt. Empirisch ergibt sich anhand mehrerer Fälle eine sinnvolle Zeitspanne von rund einem Monat. Stellungnahmen, die innerhalb eines kürzeren Zeitabstands aufeinanderfolgten, wurden als eine einzige gezählt.

In einem zweiten Schritt wurden die begründeten Stellungnahmen quantitativ ausgewertet. Deren Anzahl ist für die verschiedenen Projekte teilweise sehr unterschiedlich. Dies ist in erster Linie durch ein unterschiedlich ausgeprägtes Legitimationsbedürfnis seitens der Akteure sowie durch eine unterschiedlich starke Aktivierung der Öffentlichkeit zu verschiedenen Zeitpunkten begründet und daher unvermeidlich.

Für jedes Projekt wurde a) das prozentuale Verhältnis der in den Stellungnahmen auftretenden Wirtschafts- und Umwelteffekte sowie b) die Auftretenshäufigkeit der einzelnen Bewertungskriterien gemessen an der Anzahl Stellungnahmen berechnet:

$$a) \frac{\text{Anzahl Nennungen Wirtschaftseffekte resp. Umwelteffekte}}{\text{Anzahl Nennungen Wirtschaftseffekte} + \text{Anzahl Nennungen Umwelteffekte}} \times 100$$

$$b) \frac{\text{Anzahl Nennungen Bewertungskriterium}}{\text{Anzahl Stellungnahmen}} \times 100$$

Das Auftreten der einzelnen Bewertungsfaktoren liesse sich statt an der Anzahl Stellungnahmen auch an der Gesamtzahl der Argumentnennungen messen. Die erstgenannte Berechnungsmethode wurde aber bewusst gewählt, um das Gewicht auf die Akteure und nicht auf isolierte Bewertungskriterien zu legen. Die Ergebnisse dieser quantitativen Auswertung sind in den Kapiteln 4.1. bis 4.6. jeweils am Ende des vierten und fünften Abschnitts in Form von Tabellen und Diagrammen aufgeführt. Im Kapitel 5 werden diese Ergebnisse miteinander verglichen.

Nach der oben beschriebenen induktiven Methode wurden auch die Akteure in zweckmässige Kategorien eingeteilt. Es ergibt sich folgende Liste:

- Regierungsrat / kantonale Verwaltung / beauftragte Gutachter
- Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern
- Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung
- Übrige Gebietskörperschaften
- Flughafenbetreibergesellschaft
- Organisationen / Versammlungen Befürworter
- Organisationen / Versammlungen Gegner
- Verbandsvertreter Landwirtschaft
- Verbandsvertreter Tourismus
- Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor
- Verbandsvertreter Umweltschutz
- Parteivertreter „bürgerlich / rechts“
- Parteivertreter „Mitte / links / grün“
- Grundeigentümer / Anrainer
- Übrige

Von „Vertretern“ wird deshalb gesprochen, weil die Stellungnahmen zu einem grossen Teil von Einzelpersonen stammen und insbesondere bei den politischen Parteien die Haltung der Stellung beziehenden Einzelperson nicht notwendigerweise mit der Haltung der Gesamtorganisation übereinstimmen muss. Unter „Parteivertreter“ fallen Parlamentarier sowie Parteimitglieder ohne ersichtliches politisches Mandat; Exekutivpolitiker als Angehörige einer Kollegialbehörde fallen nicht in diese Kategorie. Politiker mit nicht verifizierbarer Parteizugehörigkeit werden unter „Übrige“ gezählt.

Die Übersichtskarten wurden mit Hilfe der Software ArcView GIS erstellt. Gegenüber einem Graphikprogramm zeichnet sich ein GIS (Geographisches Informationssystem) durch die Möglichkeit aus, den Graphikobjekten Attributwerte zuzuordnen (eine Funktion, die hier nicht benötigt wurde) und die Objekte mit Hilfe von Koordinatensystemen räumlich zu verankern. Letztere Eigenschaft gab den Ausschlag zur Verwendung dieser Software. Ziel war es, die Grundrisse der projektierten Flughafenanlagen auf modernen Landeskarten darzustellen, um ihre Lage in der heutigen Landschaft zu zeigen. Unter Verwendung von ArcView GIS war es möglich, die eingescannten Karten- und Planvorlagen zu georeferenzieren, d. h. verschiedenen Punkten ihre Koordinaten gemäss schweizerischem Landeskoordinatennetz zuzuweisen und die Vorlagen damit in die richtige räumliche Lage zu bringen. Die Grundrisse wurden entsprechend den Vorlagen nachgezeichnet. In den Übersichtskarten werden die so entstandenen Graphiken vor dem Hintergrund der aktuellen Landeskartenblätter im Massstab 1:25'000 abgebildet. Für alle diese Karten wurden derselbe Massstab und dieselbe Bildgrösse gewählt, um einen unmittelbaren Grössenvergleich zu ermöglichen. Dies hat zur Folge, dass die gering dimensionierten Projekte nur einen relativ kleinen Bildausschnitt belegen.

### **Zusammenfassung und Fazit Kapitel 3:**

Bei den verwendeten Quellen handelt es sich im wesentlichen um Artikel aus der Tageszeitung „Der Bund“, um die archivierten Luftverkehrsdossiers der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft des Kantons Bern sowie um die Schriften der verschiedenen Befürworter- und Gegnerorganisationen. Zur Untersuchung der jüngsten Ereignisse wurde ausserdem eine Internet-Recherche durchgeführt. Die aus den Quellen hervorgehenden Stellungnahmen der Akteure wurden zunächst mit deduktiven und induktiven Methoden auf das Auftreten von Bewertungskriterien untersucht und anschliessend quantitativ ausgewertet, um das Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten sowie die relative Auftretenshäufigkeit der einzelnen Bewertungskriterien zu verschiedenen Zeitpunkten zu bestimmen. Zur Illustration wurden mit der Software ArcView GIS Übersichtskarten der projektierten Anlagen erstellt.

## 4. Ergebnisse

Das Ziel dieses Kapitels besteht zunächst darin, die sechs Flughafenprojekte, ihre Entstehungsgeschichte und ihr weiteres Schicksal zu beschreiben. Anschliessend werden die Akteure vorgestellt und ihre Argumentationsweisen dargelegt und analysiert. Jedem Flughafenprojekt ist ein Unterkapitel zugeordnet. Die ersten drei Abschnitte widmen sich der Projektgeschichte, die zwei nachfolgenden den Akteuren, eingeteilt in Befürworter und Gegner. Die Resultate der quantitativen Auswertung ihrer Stellungnahmen folgen im Anschluss an den beschreibenden Text in Form von Tabellen und Diagrammen.

### 4.1. Das Neubauprojekt Utzenstorf, 1942-1950

#### 4.1.1. Die Berner Flugplatzfrage von der Pionierzeit bis zum Zweiten Weltkrieg

Das erste behelfsmässige Flugfeld der Region befand sich auf der Berner Allmend, die seit 1910 Schauplatz gelegentlicher Flugsportveranstaltungen und im Ersten Weltkrieg Stützpunkt der neu aufgestellten Fliegertruppe war. Seit 1919 bestand bei Oberlindach ein weiteres Flugfeld, das im selben Jahr als Zwischenstation der ersten gewerbsmässigen Luftverkehrsverbindung der Schweiz diente. Diese Linie, die von Zürich über Bern und Lausanne nach Genf führte, erwies sich als kommerzieller Fehlschlag und wurde nach einer Sommersaison wieder eingestellt. Mangels eines genügend grossen und vollwertig ausgerüsteten Flugplatzes vergingen in der Folge zehn Jahre bis zur erneuten Anbindung der Region Bern an den Linienflugverkehr.

Nach einem rund dreijährigen Prozess der politischen Entscheidungsfindung und des Landerwerbs liess die Stadt Bern in den Jahren 1928 und 1929 am heutigen Standort im Belpmoos einen Flugplatz errichten, der am 14. Juli 1929 offiziell eingeweiht wurde. Die Flugbetriebsfläche bestand aus einer planierten Grasfläche von rund  $700 \times 500$  m – befestigte Pisten existierten damals noch nicht. Zum Zeitpunkt der Eröffnung waren zwei Flugzeughallen vorhanden. Zwei ehemalige Wohnbaracken aus dem Ersten Weltkrieg beherbergten die Einrichtungen zur Abfertigung von Passagieren und Gepäck, die Flugplatzverwaltung sowie ein Restaurant. Dieses Provisorium sollte nach ein paar Jahren durch ein neues Terminalgebäude ersetzt werden; die Bauarbeiten dazu begannen schliesslich im Sommer 2002. In den 1930er Jahren blieb der Ausbaustand nahezu unverändert. Bis zur Einstellung des zivilen Luftverkehrs bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bedienten wechselnde Fluggesellschaften vorwiegend Binnenverkehrs- und Anschlussstrecken nach den übrigen schweizerischen Flugplätzen; das Belpmoos war aber zeitweise auch Endpunkt einer internationalen Linie aus Berlin mit Zwischenlandungen in Halle/Leipzig, Stuttgart und Zürich. Der planmässige Verkehr wurde jeweils nur in den Sommerhalbjahren durchgeführt. (ELLWANGER 1999: 7-14; ZAHND 1979: 3-11; BELPMOOS AKTUELL 6.1983: 7)

Auf grossen internationalen Flughäfen führte die Installation von Navigationshilfen für den Schlechtwetterverkehr schon vor dem Zweiten Weltkrieg zu einer erheblich gesteigerten Betriebsregelmässigkeit. Es war absehbar, dass die Verkehrsflughäfen der Nachkriegszeit nicht nur über befestigte Pisten verfügen würden, sondern auch mit Instrumentenlandesystemen für den wetterunabhängigen Verkehr ausgerüstet sein sollten. Das Belpmoos schien aus topographischen Gründen als Standort eines solchen Flughafens nicht in Frage zu kommen. In der bundesrätlichen Botschaft über den Ausbau der Zivilflugplätze vom 13. Februar 1945 hiess es: „Der Flugplatz Bern-Belpmoos kann infolge der umliegenden Hügel nicht an die Anforde-

*rungen des modernen Allwetterfluges angepasst werden.*“ (SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT 13.2.1945: 173) In den folgenden Jahrzehnten wurde dieser Satz jeweils gebetsmühlenartig zitiert, wenn wieder einmal die Standortfrage aufgeworfen wurde. Die Geländeerhebungen in der Umgebung des Belpmooses waren im übrigen nicht nur gefährliche Flughindernisse bei schlechten Sichtverhältnissen; sie beeinträchtigten auch die Funksignale der damals noch wenig ausgereiften Navigationshilfen.

In den Jahren 1938 und 1939 errichtete die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit der Belper Flugplatzgenossenschaft noch eine Peilstation zur Verbesserung der Anflugverhältnisse aufs Belpmoos. Gleichzeitig wurde aber schon nach einem neuen Standort Ausschau gehalten; als ideal erwies sich schliesslich die grosszügige, nach allen Richtungen hindernisfreie Ebene zwischen Utzenstorf, Kirchberg und Koppigen. (FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN 1945: 5) Bei Kriegsausbruch wurden die Untersuchungen zunächst eingestellt. Im Frühjahr 1942 beschloss aber der Bund, im Rahmen von Notstandsmassnahmen zur Arbeitsbeschaffung ein Ausbauprogramm für die schweizerischen Zivilflugplätze ausarbeiten zu lassen. Seine Grundzüge wurden im April desselben Jahres an einer Konferenz aus Vertretern von Bund, Standortkantonen, Städten und Flugplatzhaltern vorgestellt. Das Programm sah vor, dass zwei bis vier der bestehenden Flugplätze mit finanzieller Unterstützung des Bundes zu modernen Flughäfen für den internationalen Linienverkehr ausgebaut oder durch entsprechende Neuanlagen ersetzt werden sollten. Daneben bestand die Option, einen dieser Flughäfen zu einer Grossanlage für den Interkontinentalverkehr auszubauen, falls sich die Nachfrage nach direkten Überseeverbindungen als genügend gross erweisen sollte. Die interessierten Behörden und Flugplatzhalter wurden aufgefordert, beim Eidgenössischen Luftamt (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt) entsprechende Ausbauvorlagen einzureichen. (EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT 24.4.1942) Der bernische Regierungsrat zögerte nicht lange: Am 12. Mai 1942 beschloss er, ein Projekt für einen neuen Flughafen ausarbeiten zu lassen, der die bisherige Anlage im Belpmoos ersetzen und gleichzeitig als schweizerischer „Zentralflugplatz“ für den Interkontinentalverkehr dienen sollte. (REGIERUNGSRAT 12.5.1942) In Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat der Stadt Bern und der Flugplatzgenossenschaft beauftragte die kantonale Eisenbahndirektion das Ingenieurbüro Werner Siegfried in Bern mit der Durchführung der Projektierungsarbeiten; für den Entwurf der Hochbauten wurde der renommierte Berner Architekt Hans Brechbühler beigezogen. Das fertige Projekt wurde im August 1943 dem Regierungsrat überreicht, der es im November an die zuständigen Bundesbehörden weiterleitete. (DER BUND 27.11.1943; FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN 1945: 6-8; ZBINDEN et al. 1991: 99)

#### 4.1.2. Ein ausgereiftes Interkontinentalflughafenprojekt an zentralem Standort

Aufgrund der Studien aus den letzten Vorkriegsjahren wurde die Ebene bei Utzenstorf als Standort gewählt. Das Gelände erfüllte oder übertraf alle flugtechnischen Anforderungen und zeichnete sich aufgrund der Lage im Zentrum des schweizerischen Mittellandes und in unmittelbarer Nähe der Ost-West-Hauptverkehrsachsen durch eine gute Erreichbarkeit aus. Die Hauptpiste 05/23 (vgl. Anhang I) mit einer Länge von 2800 m und einer Breite von 75 m sollte parallel zur häufigsten Windrichtung angelegt und mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet werden. Für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bei Querwindlagen waren drei Nebenspisten (09/27, 13/31 und 17/35) von je 1700 × 75 m vorgesehen, die allerdings nur für den Sichtanflug ausgerüstet werden sollten. Eine reduzierte, auf den Europaverkehr ausgerichtete Projektvariante sah einen Ausbau der Pisten auf lediglich 1150 × 75 m (Hauptpiste) bzw. 800 × 37.5 m (Nebenspisten) vor.

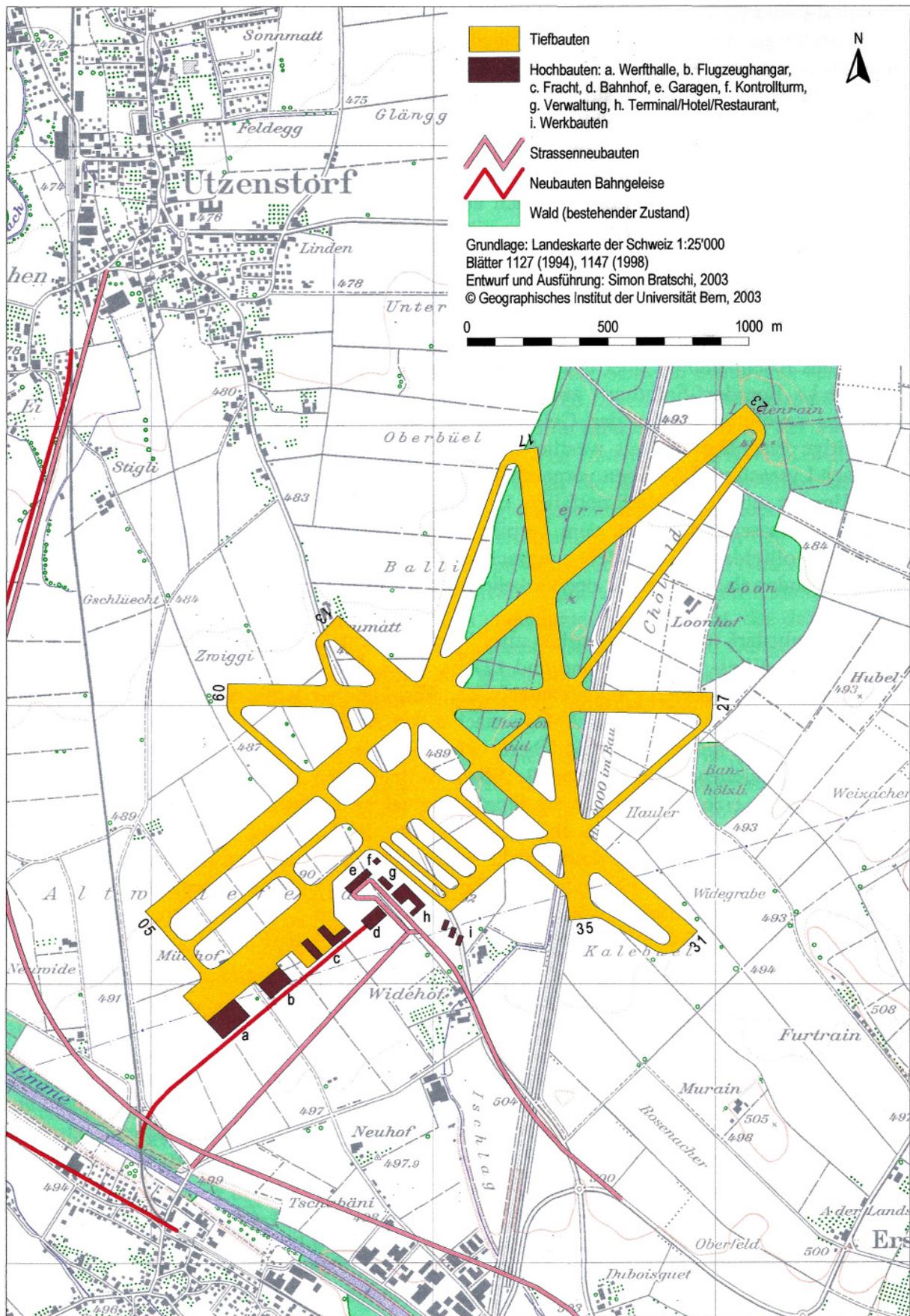


Abbildung 6: Projekt Utzenstorf – Situation (Quelle: FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN 1945: 7, 13)

Südlich dieses Pistensystems – und mit diesem durch ein ausgedehntes Rollwegnetz verbunden – sollte ein L-förmiger Vorfeldbereich zu liegen kommen, dessen Äste parallel zur Hauptpiste bzw. zur Piste 13/31 verliefen. Die Bebauungsachsen der anschliessenden Hochbauten folgten dieser L-Form. Im Mittelpunkt befand sich der Kontrollturm, von dort folgten in südöstlicher Richtung ein Verwaltungsgebäude, ein Passagierterminal mit unterirdischen Verbindungsgängen zu den Flugzeugstandplätzen, daran angebaut ein Hotel- und Restauranttrakt und in einiger Entfernung schliesslich drei diagonal angeordnete Werkbauten. Parallel zur Hauptpiste waren vom Zentrum nach aussen ein Garagentrakt, ein Frachtterminal, ein Flugzeughangar und eine Werfthalle aufgereiht.

Die strassenseitige Erschliessung des Flughafens sollte über einen Anschluss an die Hauptverkehrsachse Bern-Zürich nördlich von Kirchberg sowie über eine weitere Verbindungsstrasse von Aefligen erfolgen. Bemerkenswert, weil in dieser Zeit unüblich, war der Anschluss ans Eisenbahnnetz über eine Gleisverbindung von der Emmequerung bei Aefligen an der Strecke Burgdorf-Solothurn zum geplanten Kopfbahnhof vor dem Aufnahmegebäude. Geradezu revolutionär war der Geleiseanschluss des Frachtterminals.<sup>8</sup> Für eine bessere bahnseitige Erschliessung aus westlicher Richtung war der Bau eines Verbindungsgeleises zwischen Lyssach und Aefligen vorgesehen, so dass der mit einem Richtungswechsel verbundene Umweg über Burgdorf entfallen konnte. Das rechtwinklige Aufeinandertreffen von Bahn und Strassenvorfahrt vor dem Terminal unterstrich die von den Pisten vorgegebene L-Form des Rollfeldes und der Bebauungsachsen und veranschaulichte die Bedeutung des Aufnahmegebäudes als Mittelpunkt der Verkehrsströme.

Der Flächenbedarf für den Vollausbau zum Interkontinentalflughafen belief sich auf 309 ha, davon 132 ha Wies- und Ackerland und 177 ha Wald. Die Hartbelagflächen umfassten rund ein Drittel des gesamten Flughafenareals, der Rest hätte weiterhin extensiv genutzt werden können. Die Verwirklichung der Anlage machte den Abbruch eines Bauernhofs, die Aufhebung zahlreicher Flurwege und die Überdeckung eines kleinen Fliessgewässers erforderlich. Anstelle der bestehenden, quer über die Ebene verlaufenden Verbindungsstrasse Kirchberg-Utzenstorf sollte eine neue Strasse das Flughafenareal westlich umfahren. Zur Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit war auch eine Verlegung der Bahnlinie zwischen Aefligen und Utzenstorf notwendig; die Eisenbahnbrücke bei Aefligen sollte aber bestehen bleiben und das Anschlussgeleise nach dem Flughafen aufnehmen. Gestützt auf die Preisansätze vom Frühjahr 1943 wurden die Gesamtkosten für Landerwerb und Bau auf 88.5 Millionen Franken veranschlagt. (FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN 1945: 9-16; ZBINDEN et al. 1991: 99)

#### 4.1.3. Konkurrenz aus Zürich und ungebrochener Widerstand in der Region

Dem Projekt Utzenstorf erwuchs in der Folge nicht nur Widerstand seitens der betroffenen Grundbesitzer und Anrainer (vgl. Abschnitt 4.1.5.), sondern auch Konkurrenz von einem anderen Standort. Der Flugplatz Dübendorf bei Zürich verzeichnete schon in der Zwischenkriegszeit mit Abstand die höchsten Passagierfrequenzen aller schweizerischen Flugplätze. Weil diese Anlage gleichzeitig militärisch genutzt wurde, drohte sie in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenze zu gelangen. So entstand die Idee, im Raum Zürich einen zusätzlichen Flughafen für den zivilen Verkehr zu errichten. An der oben erwähnten Konferenz über das Ausbauprogramm der Flugplätze hatte der Vertreter der Zürcher Kantonsregierung die Idee eines schweizerischen Interkontinentalflughafens noch als „*Gebilde der Phantasie*“ bezeich-

---

<sup>8</sup> Zum Vergleich: Der anstelle des Projekts Utzenstorf verwirklichte Flughafen Zürich-Kloten erhielt erst 1980 einen Personenbahnhof; der Gütertransport vom und zum Flughafen erfolgt bis heute ausschliesslich auf der Strasse.

net. (EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT 24.4.1942: 7) Aufgeschreckt durch die weit fortgeschrittenen Planungsarbeiten am Projekt Utzenstorf änderten die Behörden des Kantons Zürich ihre Haltung und beanspruchten den Standort des Interkontinentalflughafens nunmehr für ihre eigene Region. Im April 1943 leitete der Zürcher Regierungsrat die Vorarbeiten für ein Konkurrenzprojekt ein. Gestützt auf die Empfehlungen einer Expertenkommission wurde das Gelände eines Waffenplatzes bei Kloten als Standort ausgewählt. (ALTORFER 1949: 286-288)

In der nun einsetzenden lebhaften Debatte über Vor- und Nachteile der Standorte Utzenstorf und Kloten gewannen die Befürworter des Zürcher Projekts die Oberhand. Im Hinblick auf die Parlamentsabstimmung zum Ausbauprogramm der Flugplätze empfahl der Bundesrat die Errichtung von Kontinentalflughäfen für die Städte Basel, Bern, Genf und Zürich. Bezüglich der Anlage für den Interkontinentalverkehr hiess es in der bundesrätlichen Botschaft: *„Zürich, als wichtigstes Industrie- und Handelszentrum der Schweiz, wies im bisherigen schweizerischen Luftverkehr die weitaus grössten Leistungen auf. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass dies in Zukunft anders sein sollte. [...] Wir sind daher der Ansicht, der interkontinentale Flughafen für die Schweiz sei in Zürich-Kloten zu erstellen.“* (SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT 13.2.1945: 175) Am 22. Juni 1945 wurde die Abstimmungsvorlage des Bundesrates von der vereinigten Bundesversammlung angenommen. Die Landerwerbssituation war zweifellos mit ausschlaggebend für diese Entscheidung zuungunsten des Projekts Utzenstorf. Während hier die Inanspruchnahme von privatem Kulturland und Nutzwald den einhelligen Widerstand der Grundeigentümer hervorrief, handelte es sich beim Klotener Flughafengelände um ein land- und forstwirtschaftlich ungenutztes Feuchtgebiet, das dazu noch im Besitz des Bundes war. In einer Zeit, da die „Anbauschlacht“ in vollem Gange war und der Abwehrkampf der einheimischen Bevölkerung gegen ein Stauseeprojekt im Rheinwald landesweit für Schlagzeilen sorgte, war dieser Umstand von zentraler Bedeutung.

Das Projekt Utzenstorf war damit allerdings noch nicht vom Tisch. Die Absicht, an diesem Standort wenigstens einen Kontinentalflughafen für die Region Bern zu errichten, blieb weiterhin bestehen. Angesichts der feindseligen Stimmung in der lokalen Bevölkerung war aber dessen Verwirklichung auf Jahre hinaus undenkbar. Um den Anschluss Berns bei der Wiederaufnahme des zivilen Luftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg zu gewährleisten, konzentrierten sich die Behörden von Stadt und Kanton deshalb zunächst einmal auf einen provisorischen Ausbau des Flugplatzes Belpmoos (vgl. Abschnitt 4.5.1.). Die Ablehnung dieses Vorhabens in der städtischen Volksabstimmung vom 5. Oktober 1947 war wohl nicht zuletzt auf die fehlende Bereitschaft zurückzuführen, bedeutende Summen in ein Provisorium zu investieren. Somit rückte eine Neuanlage – und damit der Standort Utzenstorf – wieder in den Vordergrund. An der Haltung der betroffenen Grundbesitzer hatte sich in der Zwischenzeit allerdings nichts geändert. Damit setzte die Suche nach einem anderen geeigneten Gelände ein. In einer Studie vom September 1949 wurde Utzenstorf nochmals als möglicher Standort bezeichnet – nun allerdings unter dem politisch unverfänglicheren Namen „Kirchberg“. Gleichzeitig wurde erwogen, das Flughafengelände jenseits der Emme ins Dreieck Hindelbank-Jegenstorf-Zauggenried zu verlegen. (FLUGPLATZDIREKTION BERN 3.1949; o. Vf. 22.9.1949) Weil auch dieses Vorhaben unverzüglich auf Widerstand stiess und sich das Gelände bei genauerer Überprüfung als ungeeignet für einen allfälligen Weiterausbau erwies, wurde die Idee eines Flughafens im Gebiet der unteren Emme seit 1950 nicht mehr weiterverfolgt.

#### 4.1.4. Kantonsregierung, Stadtregierung und Wirtschaftsverbände: Die Befürworter des Projekts Utzenstorf

Bei der Diskussion um das Projekt Utzenstorf handelt es sich insofern um einen Spezialfall, als sich die Initianten – die Exekutiven von Stadt und Kanton Bern sowie die Flugplatzgenossenschaft<sup>9</sup> – bis 1945 kaum je zur Notwendigkeit eines Flughafens an sich äusserten, sondern vielmehr die Vorteile gegenüber dem Konkurrenzprojekt Kloten hervorhoben. Die Stellungnahmen des bernischen Regierungsrates waren aber auch danach von einer bemerkenswert geringen Aussagekraft, so dass der Eindruck entsteht, der Anschluss an den Luftverkehr sei als eine selbstverständliche Notwendigkeit betrachtet worden, die keiner weiteren Rechtfertigung bedurfte. Einzig in einem Regierungsratsprotokoll vom Juli 1949 ist die Bemerkung zu finden, ein Anschluss an den Luftverkehr diene dem Wohlergehen von Handel und Industrie. (REGIERUNGSRAT 15.7.1949) Obwohl der Regierungsrat von der Notwendigkeit eines Flughafens grundsätzlich überzeugt war, sprach er sich Anfang 1947 offiziell gegen die Verwirklichung des Projekts Utzenstorf aus. In einem Protokoll des Berner Stadtrats wird der Bau- und Eisenbahndirektor Reinhard wie folgt zitiert: *„Nun wissen wir, dass gegen Utzenstorf [...] aus den Kreisen des Amtes Fraubrunnen erbitterter Widerstand angemeldet wurde. Wir haben dort fast eine verschworene Bruderschaft, die erklärt, sie wolle unter keinen Umständen den Boden für einen Flugplatz abtreten. [...] Man müsste den Widerstand der betreffenden Bauern direkt mit Gewalt brechen. Soviel ist dem Regierungsrat nun der Flugplatz Utzenstorf nicht wert.“* (STADTRAT BERN 4.6.1948) Wie im vorangehenden Abschnitt ersichtlich ist, wurde der Standort in Tat und Wahrheit erst drei Jahre später endgültig aufgegeben.

Aussagekräftiger waren die Stellungnahmen der Berner Stadtregierung. Eine zusammenfassende Begründung ihres Engagements ist in einer Eingabe an den Regierungsrat vom Oktober 1946 zu finden, in der sie angesichts der blockierten Situation ihre Sorge um einen rechtzeitigen Anschluss an den nachkriegszeitlichen Linienverkehr zum Ausdruck brachte. Darin hiess es: *„Bern als Bundesstadt, die Interessen seines Fremdenverkehrs, seiner Exportindustrie (Biel, Jura usw.) stehen in Gefahr, ernsthafte Einbusse zu erleiden, wenn nicht zweckmässige Lösungen erreicht werden.“* (GEMEINDERAT BERN 23.10.1946) Dieselbe Argumentation ist in einem Bericht zu finden, den die Belper Flugplatzdirektion als dritte Projektträgerin im Frühjahr 1949 als Grundlage für weitere Standortabklärungen verfasste. (FLUGPLATZDIREKTION BERN 3.1949)

Vertreter dieser drei am Projekt beteiligten Körperschaften sowie der Berner Fluggesellschaft Alpar schlossen sich Ende 1943 zum „Aktionskomitee für die Förderung des schweizerischen Grossflugplatzes Utzenstorf“ zusammen. (DER BUND 26.11.1943; 27.11.1943) In den vorhandenen Quellen bestehen keine Hinweise auf einen späteren Beitritt weiterer Interessenvertreter. Mit dem Bundesbeschluss zugunsten des Projekts Kloten wurde das Engagement dieses Komitees hinfällig. Die Zusammensetzung eines zweiten, im März 1949 ins Leben gerufenen Aktionskomitees war hinsichtlich der Frage nach weiteren interessierten Kreisen aufschlussreicher: Neben den Projektträgern waren darin der Handels- und Industrieverein (HIV), der Hotelierverein der Stadt Bern, der Industriellenverband der Stadt Bern, der Presseverein sowie der Stadtberner Wirteverein vertreten. (AKTIONSKOMITEE FLUGPLATZ BERN

---

<sup>9</sup> Die Flugplatzbetreiberin änderte im Laufe ihrer Geschichte mehrmals den Namen und die Rechtsform. 1929 als Genossenschaft mit dem Namen „Alpar“ gegründet, verfügte sie in den ersten Jahren gleichzeitig über einen eigenen Flugbetrieb. 1936 wurde sie aufgeteilt in die Flugplatzgenossenschaft und die Fluggesellschaft Alpar AG. 1947 wurde letztere liquidiert und die Flugplatzgenossenschaft – wiederum unter Angliederung eines eigenen Flugbetriebs – in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. 1950 wurde diese in „Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft“ umbenannt. (ZAHND 1979: 6, 13)

31.3.1949) Der Hotelierverein sei kurz herausgegriffen – er hatte 1945 in einem Schreiben an den Regierungsrat einen bislang noch nicht erwähnten Aspekt zur Sprache gebracht, indem er in bezug auf die bäuerlichen Opponenten bemerkte: „*Auch die Landwirtschaft ist an einer prosperierenden Wirtschaft und damit an einem raschen und bequemen Verkehr mit dem Ausland interessiert.*“ (BERNER HOTELIER-VEREIN 20.4.1945)

Daneben war eine Vielzahl weiterer Verbände an der Verwirklichung eines Flughafens interessiert. Das oben zitierte Schreiben des Berner Gemeinderates vom Oktober 1946 wurde von den Präsidenten und Sekretären von nicht weniger als 11 Organisationen mitunterzeichnet. Drei davon – HIV, Industriellenverband und Wirteverein – waren später im obengenannten Aktionskomitee wiederzufinden. Bei den übrigen handelte es sich um die Sektion Bern des Automobilclubs der Schweiz, den Berner Aero-Club, den Geschäftsinhaberverband der Stadt Bern, das Gewerkschaftskartell Bern, den Handwerker- und Gewerbeverband der Stadt Bern, die Sektion Bern des Touring-Clubs der Schweiz, den Verband der Quartier- und Gassenleiste der Stadt Bern sowie den Stadtberner Verkehrsverein. (GEMEINDERAT BERN 23.10.1946) Letzterer versuchte mit wiederholten Eingaben, die Behörden zu einer schnelleren Gangart zu veranlassen. In seinem Jahresbericht 1944 wurde die Ansicht vertreten, dass „*für den Export und besonders für den Fremdenverkehr, der ja eine [...] ausserordentliche Rolle für unsere Zahlungsbilanz spielt, der Anschluss an den internationalen und interkontinentalen Luftverkehr sozusagen zur Lebensfrage wird.*“ (VERKEHRSVEREIN DER STADT BERN 1945: 15) Mit dem Gewerbeverein Kirchberg äusserte sich auch eine Organisation aus der näheren Umgebung des Projektstandortes positiv. (FLUGPLATZKOMMISSION 23.2.1950) Schliesslich sei hier noch eine Resolution des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins erwähnt, der ein arbeitsbeschaffungspolitisch motiviertes Interesse an der Verwirklichung des Projekts Utzenstorf zeigte. (SIA 28.1.1944)

Die Flughafenfrage war wiederholt Gegenstand von Diskussionen in den Parlamenten von Kanton und Stadt Bern. Es handelte sich dabei jeweils um Standortbestimmungen aufgrund entsprechender Vorstösse von Parlamentariern, bei denen zu keiner Zeit richtungsweisende Entscheide getroffen wurden. Begründete Stellungnahmen sind kaum überliefert. Laut Zeitzeugenberichten sollen die Befürworter zu einem grossen Teil in sozialdemokratischen Kreisen zu finden gewesen sein, die sich die Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen erhofften. (DER BUND 24.8.1998)

Weitere befürwortende Stimmen waren von Seiten Privater zu vernehmen. Zeitungsberichten zufolge versprachen sich Unternehmer aus der Umgebung von Utzenstorf, aber auch aus dem restlichen Kantonsgebiet, zusätzliche Verdienstmöglichkeiten und einen wirtschaftlichen Aufschwung für die ganze Gegend. In der Presse waren auch befürwortende Stimmen von redaktioneller Seite zu vernehmen. Besonders engagiert zeigte sich der Berner Hotelier J. Gauer, der 1949 als einziger Vertreter der Privatwirtschaft in einer Kommission Einsitz nahm, welche die Möglichkeiten des Landerwerbs für die Projektvarianten Utzenstorf und Hindelbank eingehend untersuchen sollte. (FLUGPLATZKOMMISSION 23.2.1950) Gauer gab sich mit der Idee eines Berner Flughafens für den Europaverkehr nicht zufrieden: In einem Zeitungsartikel von 1946 wurde er dahingehend zitiert, dass sämtliche Verkehrsflughäfen der Schweiz für den Interkontinentalverkehr auszubauen seien, um zahlungskräftigen US-amerikanischen Touristen die direkte Anreise zu ermöglichen. (BERNER TAGBLATT 11.5.1946)

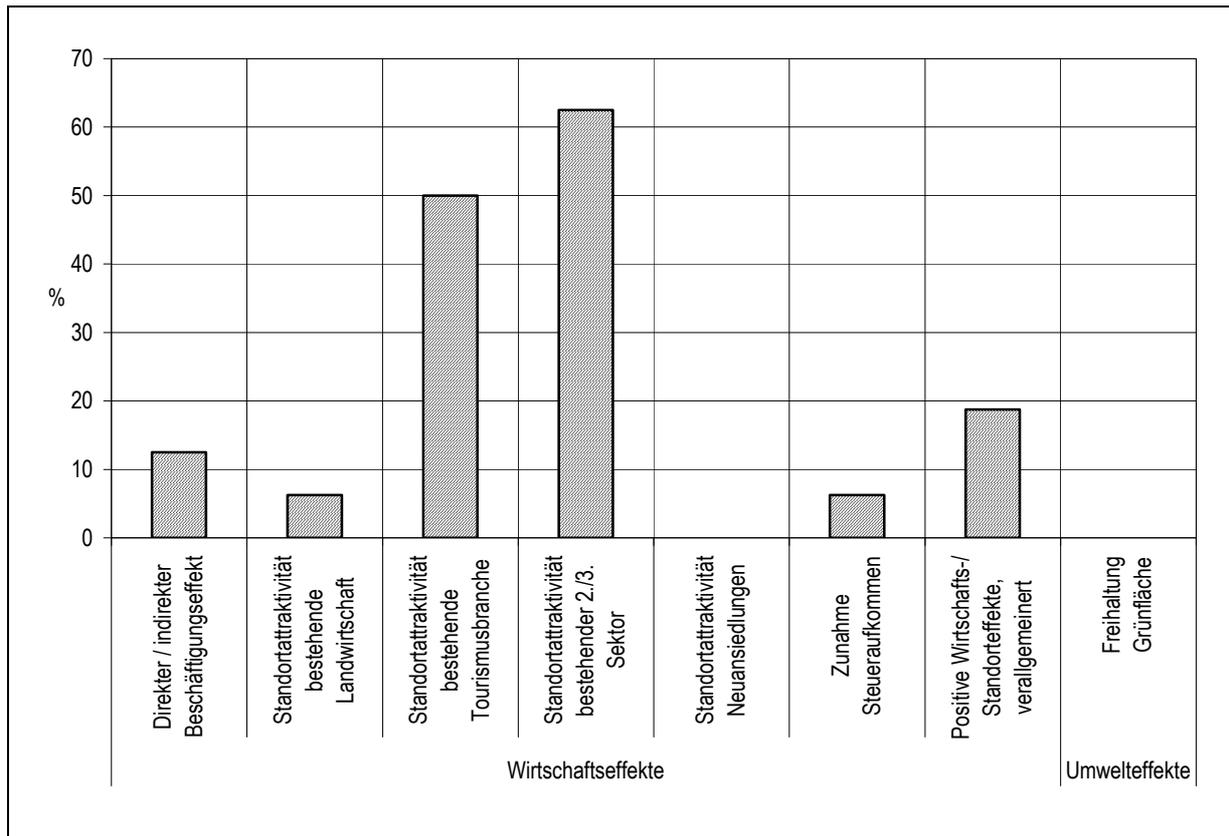
Tabelle 1 zeigt eine zusammenfassende Übersicht über die Stellungnahmen der Akteure und die darin auftretenden Argumente. In Abbildung 7 wird die Auftretenshäufigkeit der Bewertungskriterien in der Gesamtheit der befürwortenden Stellungnahmen graphisch verdeutlicht.

Akteure	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen											Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
		Wirtschaftseffekte								Umwelt- effekte		Total Wirtschafts- / Umwelteffekte		
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte			
Regierungsrat / kt. Verwaltung	1				1				1		0	1	100	0
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern	2			2	2				4		0	4	100	0
Flugplatzgenossenschaft / Alpar	1			1	1				2		0	2	100	0
Organisationen / Versammlungen Befürworter	1							1	1		0	1	100	0
Verbandsvertreter Tourismus	4 (+1) <sup>a</sup>		1	4	2 (+1)			2	9		0	9	100	0
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	1 (+1) <sup>a</sup>	1			(1)				1		0	1	100	0
Parteivertreter „Mitte / links“	1 <sup>b</sup>				1				1		0	1	100	0
Übrige	5	1		1	3		1		6		0	6	100	0
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>13</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>19</b>		<b>0</b>				

**Legende:**  
 Projektträgerschaft

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Stellungnahme des Gemeinderates der Stadt Bern, unterzeichnet von 11 Verbandsvertretern (nur einmal gezählt)  
<sup>b</sup> Grossratsmitglied SP

**Tabelle 1:** Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 7:** Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass – wie oben angesprochen – von den Projektträgern verhältnismässig wenige begründete Stellungnahmen vorhanden sind. Den grössten Anteil machen die Stellungnahmen von Tourismusorganisationen aus, die in allen Fällen das Argument der erhöhten Standortattraktivität für die eigene Branche enthalten. Dennoch wird in der Gesamtheit der Stellungnahmen der Standortnutzen für den übrigen Dienstleistungssektor sowie für Industrie und Gewerbe häufiger genannt. Die übrigen Bewertungskriterien kommen in weniger als einem Fünftel der Stellungnahmen vor; gar nie erwähnt werden die indirekte Standortattraktivität sowie der „Grünhalteeffekt“ als einzige positive Umweltauswirkung. Tatsächlich war der „Druck auf die Fläche“ durch landwirtschaftsfremde Nutzung in dieser Zeit und an den betroffenen Standorten vermutlich vernachlässigbar gering.

#### 4.1.5. Grundeigentümer und Landwirtschaftskreise: Die Gegner des Projekts Utzenstorf

Anfänglich wahrten die Initianten des Projekts Utzenstorf Stillschweigen über die auszuführenden Planungsarbeiten. Auf inoffizielle Weise in Kenntnis gesetzt wurde die betroffene Bevölkerung im Laufe des Jahres 1942, als in der Gegend Gelände vermessen wurden. Ursache der sogleich einsetzenden Opposition war mithin nicht nur der drohende Verlust von Landwirtschaftsfläche, sondern ebenso die zu Beginn inexistente Informationspolitik der verantwortlichen Behörden. Noch im selben Jahr schlossen sich Projektgegner aus Utzenstorf und Umgebung zu einem Aktionskomitee zusammen. Mit von der Partie waren nicht nur betroffene Grundeigentümer: Die leitenden Funktionen teilten sich Grossrat Fritz Hauert (Bauern-, Gewerbe und Bürgerpartei BGB, Ersigen), alt Grossrat Karl Fischer (Utzenstorf) und der Landwirtschaftslehrer A. Kientsch (Zollikofen). (AKTIONSKOMITEE GEGEN DEN GROSSFLUGPLATZ UTZENSTORF UND UMGEBUNG 19.1.1943) Am

14. Februar 1943 veranstaltete das Aktionskomitee eine erste Protestkundgebung, an der zwischen 300 und 350 Personen teilnahmen. An dieser Versammlung genehmigten die Anwesenden mit grosser Mehrheit eine vom Aktionskomitee entworfene Resolution mit folgenden Kernaussagen: *„Die [...] Protestversammlung stellt fest: 1. Dass sich der Grundbesitzer in unserer Gegend eine sehr starke Unruhe bemächtigt hat, indem befürchtet wird, dass ihnen ihr Land und Wald für den Flugplatz teilweise oder ganz weggenommen werden könnte. 2. Dass auch die Bewirtschaftung der in der Nähe liegenden Landkomplexe sehr nachteilig beeinflusst würde durch den grossen Lärm, Scheuwerden der Pferde, Benzingestank und so weiter. 3. Dass infolge der vorgesehenen Verminderung der Waldfläche eine Verschlechterung des Klimas und eine Erhöhung der Hagelgefahr befürchtet werden müssen. [...] 8. Dass die Landwirtschaft eine weitere gefährliche Konkurrenzierung ihrer Produkte nach dem Kriege durch die Zufuhr namentlich leicht verderblicher Waren [...] befürchtet. [...] Die versammelten Grundbesitzer verlangen deshalb von den massgebenden Behörden, dass sie von der Erstellung eines Grossflugplatzes in unserer Gegend Umgang nehmen [...].“* (DER BUND 16.2.1943) Im März 1944 wurde eine zweite und binnen einer weiteren Jahresfrist eine dritte Kundgebung abgehalten, wobei die unverrückbare Haltung der Teilnehmenden jeweils aufs neue bekräftigt wurde. An der Versammlung von 1944 wurde der zusätzliche Kritikpunkt geäussert, dass der Investitionsaufwand für den Flughafenbau unverhältnismässig hoch sei und eine erhebliche Belastung für die Steuerzahler bedeute. (NEUE BERNER ZEITUNG 29.3.1944)

Die Betroffenen erhielten politische Unterstützung auf allen Administrativebenen. Auf Gemeindeebene waren die Behörden Utzenstorf mit ihrer zumindest skeptischen Einstellung nicht allein: An der Protestversammlung vom Februar 1943 brachten auch Vertreter der umliegenden Gemeinden Aeßlingen, Ersigen, Kirchberg, Koppigen, Lyssach, Niederösch, Oberösch, und Rüttligen-Alchenflüh schwerste Bedenken zum Ausdruck. Am selben Anlass schlossen sich ihnen mehrere Grossräte aus den Amtsbezirken Burgdorf und Fraubrunnen an; im Kantonsparlament kämpfte allen voran Fritz Hauert, Mitglied des Aktionskomitees, gegen die Verwirklichung des Vorhabens. Der Berner Ständerat Rudolf Weber schliesslich begrüsst zwar die behördliche Initiative in der Flughafenfrage, meldete aber gegen das vorliegende Projekt moralische Bedenken an. (DER BUND 16.2.1943) Presseberichten zufolge sprach sich im Frühjahr 1944 eine Mehrheit der kantonalen BGB-Delegierten gegen die Verwirklichung des Projekts Utzenstorf aus. (DER BUND 27.2.1945; 14.2.1947)

Wie bereits dieses Beispiel der „Bauernpartei“ zeigt, waren es vor allem Landwirtschaftskreise, die sich mit den betroffenen Grundeigentümern solidarisch erklärten. In einem Zeitungsartikel hiess es, der *„bernische Bauernstand“* wehre sich *„einmütig gegen den Flugplatz.“* Nachdem zunächst die Argumentation der Befürworter in Zweifel gezogen wurde, lautete die Fortsetzung: *„Auf der anderen Seite haben wir eine grosse Anzahl Bauernfamilien, denen für immer ihre Heimatscholle ganz oder teilweise entrissen wird, und es muss als ein Frevel bezeichnet werden, Hunderte von Hektaren fruchtbarsten Ackerlandes seinem Urzweck zu entziehen. Ausserdem werden in weitem Umkreis die aus- und einfliegenden Grossflugzeuge die Arbeit der Bauern wesentlich stören.“* (Unbekannte Zeitung o. J.: Zum Grossflugplatz in Utzenstorf) Unter dem Eindruck des bäuerlichen Abwehrkampfes gegen das Flughafenprojekt verfasste der Autor H. Spreng aus Oeschberg eine Broschüre mit dem Titel *„Bauernland zwischen Emme und Oesch“*. Darin wurde die Diskussion um den geplanten Flughafen mit keinem Wort erwähnt; stattdessen wurde dem Betrachter in zahlreichen Abbildungen das Bild einer intakten, von rechtschaffenen und arbeitsamen Bauern bewirtschafteten Kulturlandschaft suggeriert. Das Geleitwort wurde von Arnold Bikle, dem Sekretär der Oekonomischen und Gemeinnützigen Gesellschaft des Kantons Bern, verfasst. Es endete mit den unzweifelhaften Sätzen: *„Beschützen wir diese geweihte Heimaterde vor dem Untergang!“*

*Kinder und Kindes Kinder werden uns Dank wissen für die Erhaltung ihrer Heimat und eines gesunden, lebenskräftigen Bauernstandes.“ (SPRENG o. J.) Nach der oben zitierten Verzichtserklärung des Regierungsrates erhielt der Utzenstorfer Gemeinderat Post von höchster Stelle: Ernst Laur, „erster Bauernsekretär, Begründer und Präsident des Schweizerischen Bauernverbandes (SBV) und bis heute wichtigster Agrar-Ideologe der Schweiz“ (DIE WELTWOCHEN 6/2003: 32), äusserte sich in einem Telegramm wie folgt: „Hochofrennt, dass die Gefahr, die Eurer Landschaft drohte, abgewendet ist, beglückwünsche ich Euch zum Beschlusse der Regierung. [...] So werden auch in Zukunft die Äcker von Utzenstorf bestellt werden, den Bauern zum Nutzen, dem Volke zur Freude.“<sup>10</sup> (LAUR 26.2.1947)*

Gegen die in den Jahren 1949 und 1950 diskutierte Standortvariante Hindelbank erhob sich ähnlicher Widerstand. An einer Versammlung vom 12. Februar 1950 opponierten Grundeigentümer gegen den drohenden Verlust von Kulturland, aber auch gegen unverhältnismässige finanzielle Aufwendungen zulasten der Steuerzahler. Der Direktionspräsident des Bezirksspitals Jegenstorf warnte vor Fluglärm, der für die Patienten unerträglich wäre. Wiederum waren Kantonsparlamentarier zugegen, die den Anliegen der Betroffenen Gehör schenkten; über den ebenfalls anwesenden Fritz Hauert wurden Beziehungen zu den Gegnern des Projekts Utzenstorf geknüpft. Im Laufe der Veranstaltung wurde auch gegen dieses Vorhaben ein Aktionskomitee gebildet. Die Versammlung endete mit der einstimmigen Annahme einer Resolution, deren zentrale Aussagen wie folgt lauteten: „Die [...] Grundeigentümergeversammlung [...] stellt fest, 1. Dass die im Dreieck Jegenstorf-Holzmühle-Zauggenried Land und Wald besitzenden Grundeigentümer mit der Errichtung eines Flugplatzes in diesem Gebiete nicht einverstanden sind. [...] 5. dass durch die vorgesehenen Waldrodungen das ohnehin schon sehr offene Gebiet den Winden noch zugänglicher gemacht würde und damit eine Klimaverschlechterung zu befürchten wäre. [...] Die [...] Versammlung erhofft vom Berner Volk und seinen massgebenden Behörden die Einsicht, dass ein neuer Flugplatz nicht mitten in die von altersher gerühmte ‚bernische Kornkammer‘ gehört, wo er fruchtbarste, seit Jahrhunderten zäh und intensiv bebaute Ackererde zerstören und dazu eine der schönsten Bauerngegenden des Landes verunstalten würde.“ (NEUE BERNER ZEITUNG 17.2.1950)

Analog zur Befürworterseite werden im folgenden die gegnerischen Stellungnahmen sowie die Gewichtung der darin auftretenden Bewertungskriterien in tabellarischer und graphischer Form dargestellt.

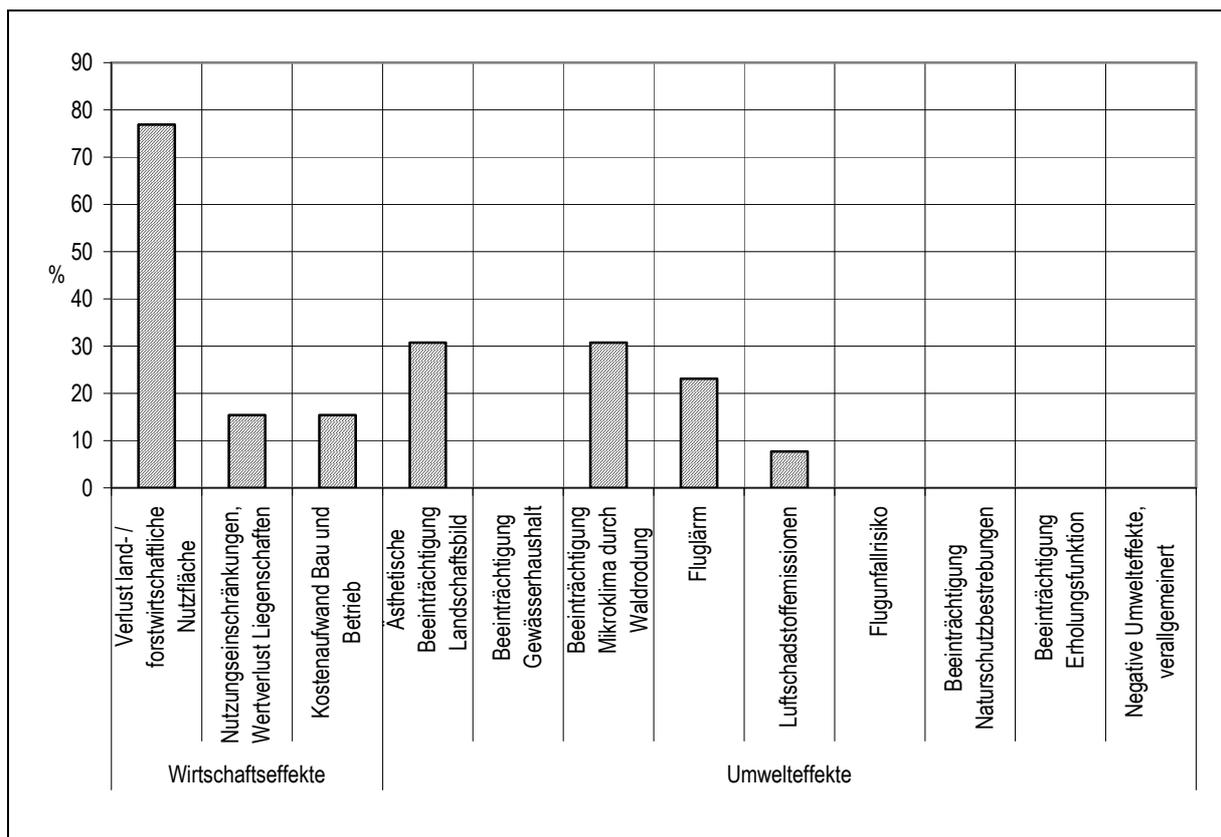
Aus Tabelle 2 geht hervor, dass mehr als die Hälfte der Nennungen auf Wirtschaftseffekte entfällt. Mit grossem Abstand am stärksten gewichtet wird das Argument des land- und forstwirtschaftlichen Flächenverlustes, das in 10 von 13 Stellungnahmen auftritt und auch massgebend für das Engagement von Landwirtschaftsorganisationen verantwortlich ist. Das häufige Auftreten dieses Bewertungsfaktors ist denn auch Hauptursache für das leichte Übergewicht der Wirtschaftseffekte. An zweiter Stelle stehen mit der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und den mikroklimatischen Folgen des Waldschlags zwei Umweltauswirkungen. Letzteres Argument tritt in der Regel nicht losgelöst von den anderen, sondern im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Nutzung auf; letztlich ist die Furcht vor Ertragsausfällen aufgrund verstärkter Witterungseinflüsse massgebend. Bei den übrigen genannten Umwelteffekten handelt es sich um solche, die unmittelbar wahrgenommen werden. Dies gilt auch für das in einem einzigen Fall erwähnte Argument der Luftverunreinigung, bei dem die Geruchsbelästigung im Vordergrund steht („Benzingestank“, s. o.).

---

<sup>10</sup> Der besseren Lesbarkeit halber wurde der Originaltext um Interpunktion und Gross-/Kleinschreibung ergänzt.

	Negative Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen														Total Wirtschafts- / Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
	Wirtschaftseffekte					Umwelteffekte												
	Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungseinschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Total Wirtschaftseffekte	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko	Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion	Negative Umwelteffekte, verallgemeinert	Total Umwelteffekte				
Akteure	<i>Keine begründeten Stellungnahmen vorhanden. Mehrheitliche Gegnerschaft überliefert.</i>																	
Gemeindebehörden																		
Projektstandort / Umgebung																		
Organisationen / Versammlungen Gegner	6	5		1	6	1 <sup>c</sup>		3+1 <sup>c</sup>	1	1					7	13	46	54
Verbandsvertreter Landwirtschaft	3	3			3	2									2	5	60	40
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	1 <sup>a</sup>	1			1										0	1	100	0
Grundeigentümer / Anrainer	(1) <sup>b</sup>	(1)			(1)										(0)	(1)	(100)	(0)
Übrige	3	1+1 <sup>c</sup>	2	1 <sup>c</sup>	4	1			1+1 <sup>c</sup>						3	7	57	43
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>26</b>	<b>54</b>	<b>46</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>77</b>	<b>15</b>	<b>15</b>		<b>31</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				
<b>Anmerkungen:</b>																		
<sup>a</sup> Grossratsmitglied BGB																		
<sup>b</sup> Identisch mit a																		
<sup>c</sup> Standortvariante Hindelbank-Jegenstorf-Zauggenried																		

*Tabelle 2: Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)*



**Abbildung 8:** Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen

#### **Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.1:**

Das Projekt Utzenstorf entstand im Auftrag der Regierungen von Stadt und Kanton Bern sowie der Berner Flugplatzgenossenschaft als Reaktion auf das Programm des Bundes zum Ausbau der Zivillugplätze von 1942. Es handelte sich dabei um ein funktional durchdachtes, zukunftsweisendes Projekt für einen schweizerischen Interkontinentalflughafen an zentraler Lage. 1945 gab die Bundesversammlung dem Konkurrenzprojekt Zürich-Kloten den Vorzug. Die Verwirklichung einer redimensionierten Projektvariante für den Europaverkehr scheiterte in erster Linie am Widerstand der betroffenen Grundeigentümer. Das befürwortende Lager setzte sich nebst den Regierungen von Stadt und Kanton im wesentlichen aus Vertretern von Tourismus- und übrigen Wirtschaftsverbänden zusammen. Die Befürworter argumentierten überwiegend mit der erhöhten Standortattraktivität für den sekundären und tertiären Sektor, wobei das gesondert aufgeführte Tourismusgewerbe leicht hinter den übrigen Branchen zurückblieb. Bei den Gegnern handelte es sich in erster Linie um Grundeigentümer aus der Umgebung des Projektstandorts, die von verschiedenen Landwirtschaftsorganisationen unterstützt wurden. Mit grossem Abstand meistgenannter Ablehnungsgrund war denn auch der land- und forstwirtschaftliche Nutzflächenverlust.



## 4.2. Das Neubauprojekt „Bern-Nord“ (Herrenschwanden), 1952-1963

### 4.2.1. Neue Standortsuche im Auftrag des Parlaments

Mit der einstimmigen Annahme der Motion Amstutz im Jahre 1950 erteilte der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag, die Flughafenfrage auch nach dem Verzicht aufs Projekt Utzenstorf weiterzuverfolgen. Der Text dieser Motion lautete: *„Nachdem das Flugplatzprojekt Utzenstorf nicht zustandegekommen ist und da sich offenbar der Flugplatz Belpmoos für die Bedienung des internationalen Flugverkehrs nicht eignet, besteht für den Kanton und die Stadt Bern Gefahr, den Anschluss an den Luftverkehr überhaupt zu verlieren. Der Regierungsrat wird deshalb eingeladen, die Frage der Schaffung eines geeigneten Flugplatzes im Kanton Bern erneut zu prüfen und dem Grossen Rat entsprechende Vorlagen zu unterbreiten.“* (ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 1982: 3) Die Standortevaluation war zu diesem Zeitpunkt längst im Gange. Neben der im Abschnitt 4.1.3. erwähnten Studie im Raum Hindelbank-Jegenstorf-Zauggenried waren die Standortnamen Witzwil, Uetendorf, Limpachtal und Forst im Gespräch. Die ersten drei erwiesen sich sehr rasch als topographisch ungeeignet und wurden nicht weiter verfolgt. Bemerkenswert angesichts der späteren Ereignisse (vgl. Kapitel 4.3.) fiel das Urteil über den Standort Forst aus: Die erforderlichen Waldrodungen für das Flughafenareal, die Ein- bzw. Ausflugschneisen und die seitlichen Sicherheitszonen wurden als unverhältnismässig bezeichnet, ausserdem schien die Höhenlage *„praktisch am unteren Plafond der Wolkenzüge“* (MEYER 1957: 11) den Schlechtwetterbetrieb massiv zu erschweren.

Als vielversprechend wurde dagegen das Gebiet zwischen Uetligen-Kirchlindach und der Aare beurteilt. Im November 1950 beschloss der Verwaltungsrat der Belper Flugplatzbetreiberin Alpar, beim Eidgenössischen Luftamt ein Gutachten über die flugtechnische Eignung des Gebietes einzuholen; im Frühjahr 1952 wurde der Entscheid gefällt, eine von Stadt und Kanton Bern mitfinanzierte Expertise über ein Bauprojekt in Auftrag zu geben. (ALPAR 28.11.1950, 31.3.1952) Dabei stand zunächst das bautechnisch vorteilhafte flache Gelände unmittelbar südlich von Uetligen im Vordergrund, das im Gutachten des Luftamts bezüglich Flugsicherheit, Verkehrslage und Lärmbelastung als günstig bezeichnet wurde. Aufgrund der in Utzenstorf und Hindelbank gemachten Erfahrungen wurde aber der Bau eines Flughafens in landwirtschaftlich intensiv genutztem Gebiet als politisch undurchführbar erachtet. Es bot sich aber die Möglichkeit, das Flughafenareal in östliche Richtung auf den bewaldeten Hügelzug nördlich Herrenschwandens zu verschieben. Der Vorteil der geringeren Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzfläche wurde dabei stärker gewichtet als die an diesem Ort erforderlichen Waldrodungen und massiven Erdbewegungen.

Im Jahre 1954 begann das Ingenieurbüro Kissling & Zbinden in Bern mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts an diesem Standort. Zur Abklärung der Bedürfnisfrage beauftragte die Alpar – wiederum mit finanzieller Unterstützung von Stadt und Kanton – den Professor für Verkehrslehre und Verkehrspolitik Hans Reinhard Meyer mit der Erstellung eines volkswirtschaftlichen Gutachtens. Dieses wurde 1957 in der Reihe *„Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft“* publiziert. MEYER (1957) bezeichnete das potentielle Verkehrsaufkommen der Region Bern zum gegebenen Zeitpunkt als eingeschränkt; die Frage der Rentabilität eines Kontinentalflughafens bewertete er als Grenzfall mit voraussichtlichen Fehlbeträgen über längere Zeit. Meyers Schätzungen, die auf der damaligen Entwicklung des Luftverkehrs beruhten, waren vorsichtig, er hielt aber eine Zunahme des Wachstums für möglich. So schrieb er: *„Was heute noch als Grenzfall erscheint, mag so auf die Dauer – z. B. in 10 oder 15 Jahren – in ein günstigeres Licht der Beurteilung rücken.“* (MEYER 1957: 76f.) Meyer

betonte, dass sein Gutachten Entscheidungsgrundlagen für eine politische Ausmarchung und keine Empfehlungen für oder gegen das Vorhaben liefern sollte. Sein persönliches Urteil aber lautete wie folgt: *„Unsere Überzeugung ist die, dass in 10 oder 20 Jahren ein Kontinentalflugplatz für eine Stadt von der Grösse und der Bedeutung Berns sowie für das hier betrachtete Einzugsgebiet zum verkehrstechnischen Standard gehören wird. Zum mindesten schiene es uns deshalb richtig, dass sich die bernischen Behörden das erforderliche Land am vorgesehenen Standort sichern.“* (MEYER 1957: 80) Das Vorprojekt wurde im Dezember 1956 der Alpar und den Behörden vorgelegt und im Frühjahr 1957 der Öffentlichkeit vorgestellt.

#### 4.2.2. Ein stadtnaher Kontinentalflughafen mit geringer Nutzflächenbeanspruchung

Im Gegensatz zum Projekt Utzenstorf handelt es sich hier um einen „Single Runway Airport“ mit einer Piste 05/23 (vgl. Anhang I) von 2500 m Länge und 45 (alternativ 60) m Breite, die sich vom Westrand des Lörwaldes zum Ostrand des Riedererwaldes erstrecken sollte. Südlich davon war in der Nähe der heutigen Siedlung Hostalen ein Rollfeld von 250 × 250 m vorgesehen, von dem aus ein Rollweg an beide Pistenenden führen sollte. Es bestand die Möglichkeit, die Anlage etappenweise zu bauen, wobei die Piste zunächst auf nur 2000 m Länge ausgebaut, das Rollfeld nicht in seiner vollen Grösse erstellt und der pistenparallele Rollweg ganz weggelassen worden wäre. Die Etappierung hätte allerdings höhere Endausbaukosten mit sich gebracht. Hochbauten wurden noch keine projektiert, sie wären in die hellrot markierte Fläche südlich des Rollfeldes (Abbildung 9) zu liegen gekommen. Die Piste sollte mit einem Instrumentenlandesystem für den Allwetterbetrieb ausgerüstet werden.

Der Landbedarf für das Flughafenareal wurde mit 106 ha angegeben, davon entfielen 44 ha auf landwirtschaftliche Nutzfläche und 62 ha auf Wald, der als zweitklassig bezeichnet wurde. Im Lörwald westlich der Kantonsstrasse wäre dem Bau des Flughafens ein kleines Hochmoor zum Opfer gefallen, das heute unter Naturschutz steht. Weitere 31 ha Wald waren in der An- und Abflugschneise zu roden, um die Hindernisfreiheit zu gewährleisten. Diese Fläche hätte der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden können, ebenso ein Teil des Flughafengeländes sowie das Areal des Flugplatzes Belpmoos, sofern dieser nicht als Sportflugplatz weiterbetrieben worden wäre. Dem Verlust von 44 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche standen demnach neu nutzbare Flächen von 80-90 ha gegenüber, die allerdings teilweise minderwertig waren und nur extensiv bewirtschaftet werden konnten. Die Gehöfte Lör, Burrisus und Waldegg sollten abgebrochen werden. Neben mehreren Flur- und Waldwegen war die Kantonsstrasse Bern-Meikirch-Aarberg zu verlegen, wobei die Alternativen bestanden, das Flughafenareal entweder westlich zu umfahren oder unterirdisch zu queren. Die Zufahrt zum Terminalbereich sollte von der Kantonsstrasse her über die bestehende Strasse erfolgen, die heute den Ortsteil Hostalen erschliesst. Die Verkehrslage des Flughafens kann mit einer Distanz von 5.4 km zum Berner Hauptbahnhof als sehr vorteilhaft bezeichnet werden. Die geschätzten Kosten für Landerwerb und Bau der Anlage wurden 1957 auf 31.3 Millionen Franken beziffert. (EISENBAHNDIREKTION 11.1.1957; MEYER 1957: 59f.).

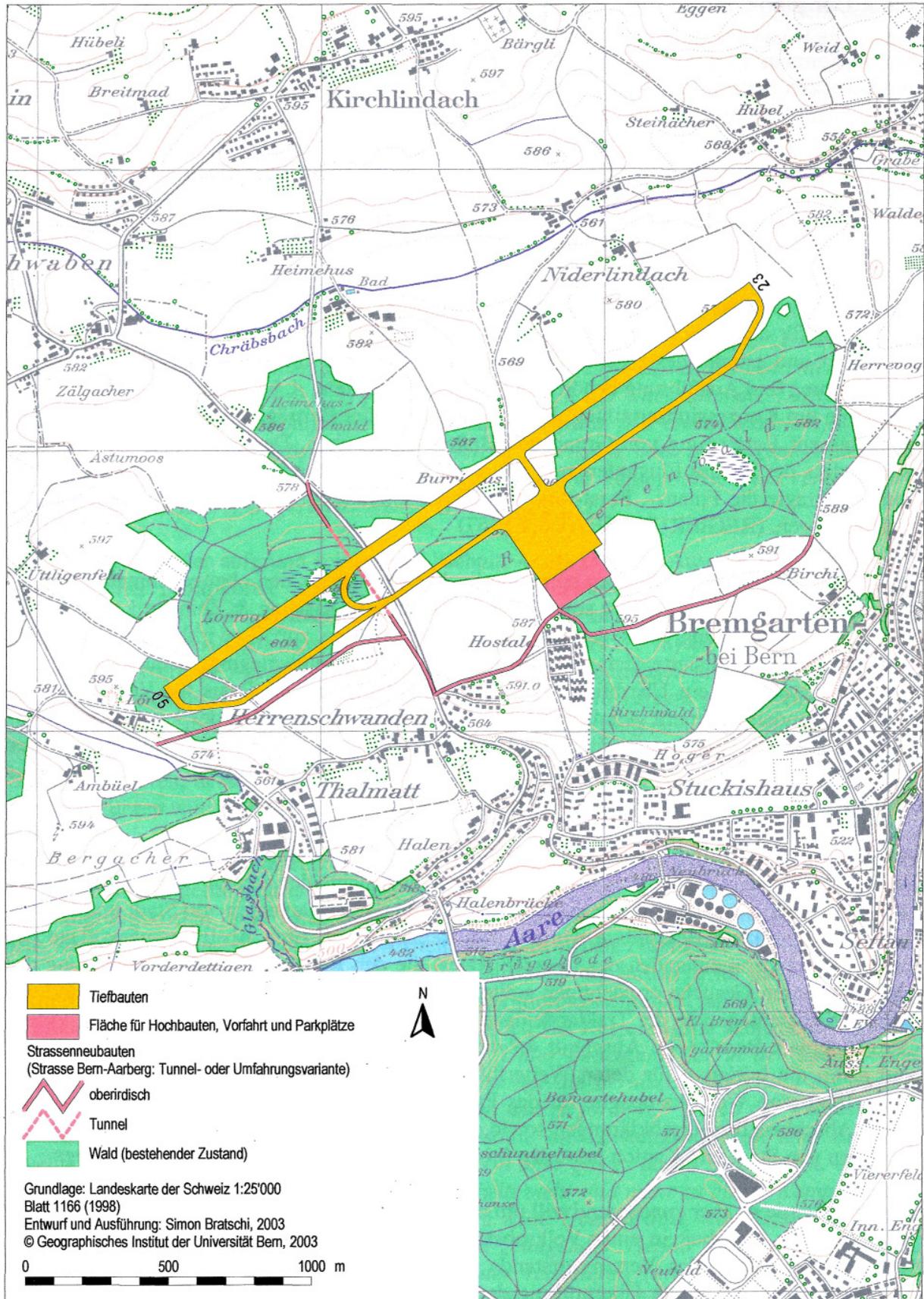


Abbildung 9: Projekt „Bern-Nord“ – Situation (Quelle: ALPAR / KISSLING & ZBINDEN 12. 1956)

### 4.2.3. Der Siedlungsbau überholt die schleppende Planung

Als im Sommer 1954 in der Öffentlichkeit erste Informationen zu den bevorstehenden Planungsarbeiten bekannt wurden, machte sich unter den Grundeigentümern Widerstand gegen das Vorhaben bemerkbar, der in der Folge zunehmend koordiniert wurde (vgl. Abschnitt 4.2.5.). Die Grundbesitzer traten als geschlossene Gemeinschaft auf und liessen nicht einzeln mit sich verhandeln; sie weigerten sich, ihren Boden zu verkaufen oder sich mit Realersatz abfinden zu lassen. Diese Haltung wurde nach der Präsentation des Vorprojekts im Frühjahr 1957 bekräftigt. Damit wurde der Prozess des Landerwerbs stark erschwert, wenn nicht verunmöglicht.

Mit einem Beschluss vom Februar 1957 übernahm der Regierungsrat von der Alpar die Federführung für das weitere Vorgehen. Er bestätigte seine befürwortende Haltung zum Flughafenprojekt und erteilte der Eisenbahndirektion den Auftrag, alle weiteren Fragen bezüglich Projektierung und Ausführung behördlich weiter zu behandeln, d. h. bei den zuständigen Bundesstellen um Konzessionserteilung, Erlangung finanzieller Beiträge und Erwirkung des Bundesrechts zur Enteignung von Grund und Boden zu ersuchen. Der Regierungsrat beschloss weiter, dass der für das Flughafenareal erforderliche Boden durch den Staat zu erwerben sei, und beauftragte die Finanz-, Forst- und Landwirtschaftsdirektion mit dem Führen von Kaufverhandlungen. (REGIERUNGSRAT 8.2.1957)

Die mit den weiteren Vorarbeiten betrauten Sachbearbeiter aus den obengenannten Direktionen, dem Tiefbauamt, der Alpar sowie dem Ingenieurbüro Kissling & Zbinden kamen schon früh zu der Auffassung, dass das Projekt geringe Chancen zur Verwirklichung hatte. Als Kernproblem kristallisierte sich die Frage einer Güterzusammenlegung heraus. Ohne eine solche konnte kaum ein Überblick über möglichen Realersatz als Basis für Verhandlungen mit den Grundeigentümern geliefert werden. Gemäss einem Schreiben des kantonalen Eisenbahndirektors Henri Huber arbeitete ein Geometerbüro ab 1959 oder 1960 am Projekt einer Güterzusammenlegung. (EISENBAHNDIREKTION 18.10.1962) Das Flughafenprojekt wurde fallengelassen, bevor diesbezüglich konkrete Ergebnisse vorlagen.

Auch die übrigen Vorarbeiten kamen nur zögerlich voran. Einerseits lag dies an den offenen Fragen, andererseits schien sich der Regierungsrat angesichts der breiten Opposition nicht zu sehr exponieren zu wollen. Diese machte sich auch in den Parlamenten von Stadt und Kanton bemerkbar; konkrete Beschlüsse wurden aber keine gefasst. Eine Abstimmungsvorlage der Eisenbahndirektion zuhanden des Grossen Rates, die den Regierungsrat zur Einreichung der oben erwähnten Gesuche ermächtigen sollte, wurde in der Herbstsession 1958 aufgrund der dürftigen Faktenlage von der Traktandenliste abgesetzt. Der im selben Jahr gegründete Verein „Pro Flugplatz Bern“ (vgl. Abschnitt 4.2.4.) sorgte sich über die schleppenden Vorarbeiten und nahm die Initiative für deren Weiterführung zunehmend an sich. Der Verein nahm im Jahre 1959 eine Werbekampagne für das Projekt auf und forderte mit Nachdruck einen raschen Abschluss der Vorabklärungen sowie die Erarbeitung von Kreditvorlagen, die den Parlamenten von Stadt und Kanton bzw. den Stimmberechtigten unterbreitet werden konnten.

Ab 1960 wurde es aber zunehmend still um das Projekt „Bern-Nord“. Die Aussichten auf eine befürwortende Mehrheit in einer Volksabstimmung schienen sich zusehends zu verschlechtern. In einer Schrift des Vereinsvorstands von „Pro Flugplatz Bern“ vom Dezember 1961 wurde erstmals wieder die Überprüfung der Standortfrage erwähnt. (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 19.12.1961) Im Juni 1962 berichtete der „Bund“, „*dass die zunehmende Überbauung eines Gebietes der Gemeinde Zollikofen möglicherweise [nach] einer neuen Planung rufen wird.*“ (DER BUND 19.6.1962) Dies wurde ein Jahr später definitiv bestätigt. An

der Generalversammlung 1963 des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ teilte der Präsident den Anwesenden mit, *„dass infolge der äusserst raschen Überbauung von Zollikofen-Landgarben eine Aufrechterhaltung des Projektes aus Sicherheitsgründen kaum mehr zu verantworten wäre. Dazu zeigte es sich, dass die dortigen topographischen Verhältnisse in einer fernen Zukunft eine allfällige Verlängerung der Piste [...] nicht erlauben würde.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 29.8.1963) Damit war das Projekt „Bern-Nord“ endgültig gescheitert.

#### 4.2.4. Ein Verein koordiniert die Aktivitäten: Die Befürworter des Projekts „Bern-Nord“

In einem Zeitungsartikel begründete Hermann Aeschbacher, Direktor der Projektinitiantin Alpar, die Bestrebungen zur Errichtung eines neuen Flughafens wie folgt: *„Der recht ansehnliche Strom von Reisenden aus allen Ländern bringt selbstredend den bedienten Zentren erhebliche Vorteile; so wurde [...] festgestellt, dass sich der internationale Luftverkehr zu einem massgeblichen wirtschaftlichen Faktor entwickelt hat. Mit etwas Weitblick lässt sich unschwer erkennen, dass grössere Zentren, welche über keine oder nur ungenügende internationale Flugverbindungen verfügen, in wenigen Jahren verkehrspolitisch und verkehrswirtschaftlich ins Hintertreffen geraten.“* (DER BUND 10.3.1957)

MEYER (1957), der aufgrund seiner im Abschnitt 4.2.1. zitierten Aussagen als vorsichtiger und kritischer Befürworter bezeichnet werden kann, erwartete nach der Realisierung des Flughafenprojekts *„transporttechnische Vorzüge [...], die sich auf verschiedenen Wegen in Produktivitätssteigerungen auswirken können.“* (MEYER 1957: 78) Er bezeichnete den potentiellen Luftverkehr von und nach Bern als überwiegend touristisch und ortete den grössten Nutzen folgerichtig in der Fremdenverkehrsbranche. Positive Effekte geringeren Ausmasses versprach er sich aber auch für Handel und Industrie. Meyer ging davon aus, dass ein Flughafen für ein Gebiet von der Grösse der Region Bern in naher Zukunft zum verkehrstechnischen Standard gehören, dessen Fehlen dagegen zu einer Herabsetzung der regionalen Standortaktivität führen würde.

Durch die Motion Amstutz zur Weiterverfolgung der Flughafenfrage aufgefordert, arbeitete der bernische Regierungsrat eng mit der Alpar zusammen. Der Kanton beteiligte sich an den Projektierungskosten; eine Mitfinanzierung der Baumassnahmen war ebenfalls vorgesehen. Die Kantonsregierung betrachtete die Errichtung eines neuen Flughafens als Angelegenheit von öffentlichem Interesse, so dass sie im Frühjahr 1957 die Initiative für die weiteren Projektierungsarbeiten an sich nahm. In einem Orientierungsschreiben an die Behörden der Standort- und der umliegenden Gemeinden begründete der Regierungsrat seine befürwortende Haltung ausführlich. Einleitend hiess es darin: *„Unter Beachtung der in der bundes- und kantonalen Gesetzgebung enthaltenen Grundsätze hat die bernische Regierung als oberste Pflicht die Wohlfahrt des Volksganzen zu wahren und zu fördern.“* Durch die Verbesserung der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollte die Leistungsfähigkeit aller Erwerbszweige erhalten und gefördert werden. *„Vor allem aber gilt es daran zu erinnern, dass der moderne Kampf um den wirtschaftlichen Fortschritt mehr und mehr zu einem Kampf um den Ausbau und die Verbesserung der Verkehrswege wird. Überall dort, wo leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel in genügender Zahl und genügender Vielfalt zur Verfügung stehen, lässt sich der wirtschaftliche Fortschritt leichter realisieren [...]“* (REGIERUNGSRAT 5.4.1957: 12) Dieser Standpunkt wurde im Laufe der Jahre wiederholt bekräftigt. Namentlich wurde der Standortnutzen für Handel, Industrie und Tourismusgewerbe betont; als weitere Aspekte kamen die Interessen von Bundesbehörden und diplomatischem Korps dazu. Als Reaktion auf die Opposition aus Landwirtschaftskreisen wurde mehrfach betont, dass ein

neuer Flughafen letztlich auch für die Landwirtschaft von Nutzen sein konnte, indem die Nachfrage der mit dem Flugzeug anreisenden ausländischen Feriengäste ebenso zur Steigerung des Absatzes landwirtschaftlicher Produkte beitragen würde wie eine gesteigerte Kaufkraft der Einheimischen. (DER BUND 2.2.1957, 24.4.1959; EISENBAHNDIREKTION 11.1.1957, 27.2.1957)

Auch der Gemeinderat der Stadt Bern vertrat eine befürwortende Haltung. Die Stadt beteiligte sich an den Projektkosten und kaufte selber auch Land in der Umgebung des Projektstandorts, das später als Realersatz dienen sollte. Die Federführung überliess der Gemeinderat allerdings dem Kanton. Mitte 1960 wurde im Stadtrat eine Interpellation behandelt, die den Gemeinderat aufforderte, Stellung zu beziehen. Finanzdirektor Grütter berief sich in seiner ausführlichen Antwort im Namen des Gesamtgemeinderates auf die Erfahrungen im Betrieb anderer Flughäfen: *„Es stimmt, dass der Anschluss der Stadt Bern und ihres Einzugsgebietes an das Flugverkehrsnetz wichtig ist. Wer Gelegenheit hatte, auf dem Flugplatz Kloten den Betrieb zu beobachten und auf ausländischen Flugplätzen zu landen und zu starten, kann ermessen, welchen ungeheuren Umschlag an Menschen und Waren der Flugverkehr bewältigt und welche Bedeutung ihm zukommt. Er befruchtet nicht nur das Hotel- und Gastwirtschaftsgewerbe, sondern auch Handel und Industrie.“* (STADTRAT BERN 30.6.1960)

Um die Aktivitäten der Befürworter zu koordinieren, wurde am 26. Februar 1958 der Verein „Pro Flugplatz Bern“ gegründet. Bei den Initianten handelte es sich um die Alpar, den stadtbernischen Handels- und Industrieverein, den Geschäftsinhaberverband der Stadt Bern, den Kantonalbernischen Baumeisterverband, die Präsidenten des Handwerker- und Gewerbeverbandes der Stadt Bern sowie der Berner Sektion des Schweizerischen Zentralverbandes der Hotel- und Restaurantangestellten „Union Helvetia“, den Verband bernischer Reisebüros, die Verkehrsvereine der Stadt Bern und des Berner Oberlandes, dazu mehrere Hoteliers, Vertreter von Handels- Industrie- und Gewerbeunternehmen, einen Werbefachmann, einen Ingenieur sowie den Tourismusprofessor Kurt Krapf. (DER BUND 9.1.1958) Im Verein vertreten war 1959 auch die öffentliche Hand: der Kanton mit Regierungsrat W. Siegenthaler und einem Grossratsmitglied, die Stadt Bern mit drei Stadtratsmitgliedern sowie die Einwohnergemeinde Thun. (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1960) Im Laufe der Zeit stiessen weitere, nicht genannte Verbände, Vereine, Firmen und Einzelmitglieder hinzu. Laut Statuten bestand der Vereinszweck darin, *„die Erstellung eines dem kontinentalen Verkehr dienenden Flughafens für Bern und Umgebung mit allen geeigneten Mitteln zu fördern, sowie die zuständigen Behörden und andere Institutionen, die dieses Ziel verfolgen, zu unterstützen.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1958) In der 1959 publizierte Broschüre „Bern und das Bernerland brauchen einen Flughafen“ legte der Verein seinen Standpunkt ausführlich dar: Von der Inbetriebnahme eines modernen Flughafens erhoffte er sich Impulse für die gesamte Volkswirtschaft, namentlich für die Industrie, für welche *„der Anschluss an einen nahe gelegenen Flughafen künftig geradezu zur Existenzfrage werden“* sollte (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1/1959: 9), sowie für das Tourismusgewerbe, dessen Kunden mehr und mehr das Flugzeug benutzten und die rasch erreichbaren Ferienorte bevorzugten. Von den Feriengästen sollte neben Hotellerie und Dienstleistungsbetrieben auch die Landwirtschaft profitieren, die das Gastgewerbe mit Nahrungsmitteln versorgte. Ausserdem wurde auf die Nachfrage der in Bern ansässigen diplomatischen Vertretungen nach Luftverkehrsverbindungen hingewiesen. Grundaussage der Broschüre war der Appell, mit dem wirtschaftlichen und technischen Fortschritt mitzuhalten, um nicht gegenüber anderen Regionen für immer ins Hintertreffen zu geraten. Die Schrift endete mit den Worten: *„Berner, denkt daran: Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflogen! Ein Volk, das lebt, baut an seiner Zukunft!“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1/1959: 19)

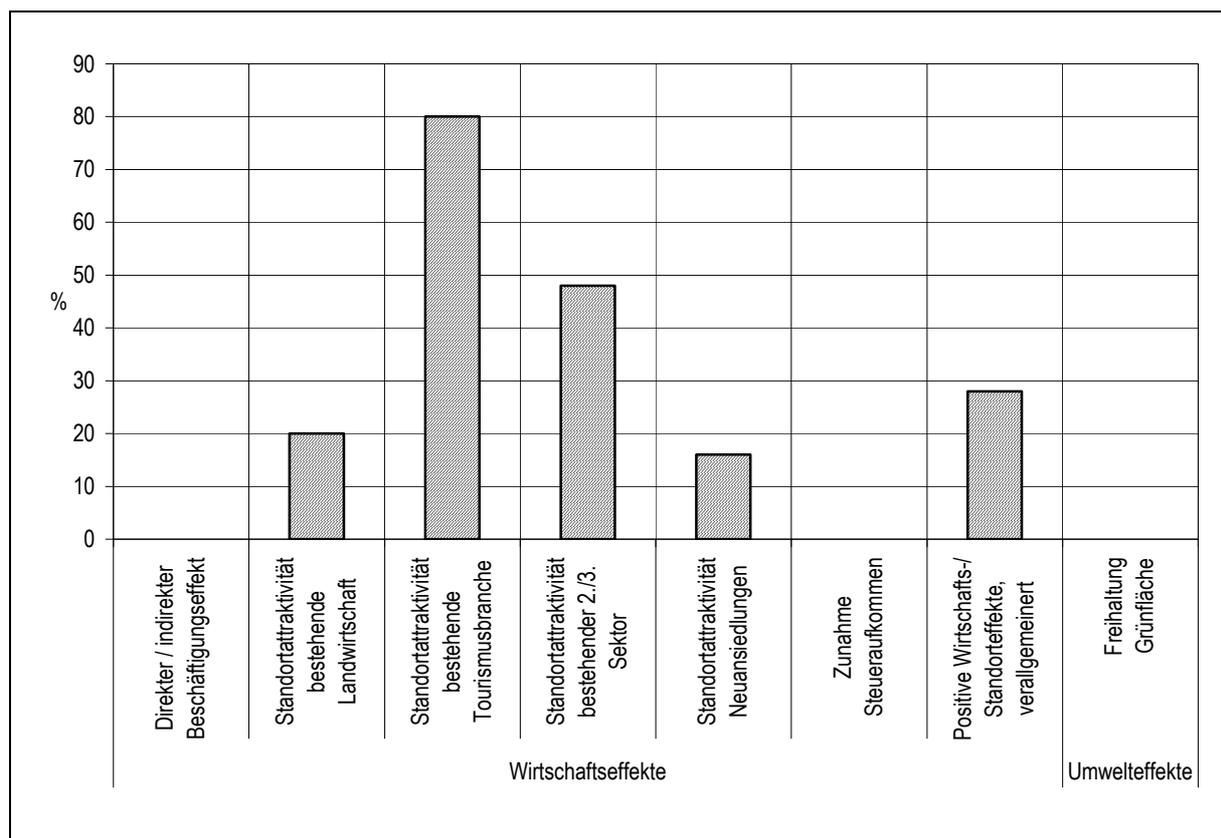
Neben den im Verein „Pro Flugplatz Bern“ zusammengeschlossenen Personen und Organisationen äusserten sich verschiedene private Unternehmen und Einzelpersonen positiv zum Projekt und machten ihre eigene oder eine gesamtwirtschaftliche Nachfrage nach Flugverbindungen geltend. Eine von den Verkehrs- und Hotelierorganisationen des Berner Oberlandes einberufene Versammlung traf am 23. April 1959 eine Resolution, die besagte, *„dass für die gesunde Weiterentwicklung der gesamten bernischen Wirtschaft der rasche Bau eines den internationalen Vorschriften entsprechenden Flughafens für Kontinentalverkehr bei Bern dringend erforderlich ist.“* (DER BUND 24./25.4.1959) Eine Resolution des Kur- und Verkehrsvereins Adelboden aus dem gleichen Jahr hob die Bedeutung für das Tourismusgewerbe hervor: *„Durch die gewaltige Entwicklung des Flugverkehrs dürften in Zukunft Fremdenverkehrsgebiete, die eine beträchtliche Distanz zum nächsten Flughafen aufweisen, benachteiligt werden. In Berücksichtigung der Bedeutung des Tourismus für die oberländische Volkswirtschaft betrachten wir den Flugplatz Bern als eine unaufschiebbare Notwendigkeit.“* (DER BUND 8.9.1963)

Mit vergleichbarer Begründung nahmen auch einige Journalisten sowie Verfasser von Leserbriefen in der Tagespresse positiv Stellung. Als vehementer Befürworter gab sich der Berner Stadtrat A. Luginbühl in einem selbst verfassten Zeitungsartikel zu erkennen. Er bezeichnete den Verzicht auf einen modernen Luftverkehrsanschluss als unverantwortbar gegenüber den Nachkommen und übte scharfe Kritik an einer selbstgefälligen Lethargie gewisser Kreise, die glaubten, *„dass wir in Gemächlichkeit unser Eigenleben ewig so weiterführen können. Werden ihnen aber kommende Generationen dafür Dank wissen? [...] Jeder Geschäftsmann weiss [...], dass sich verlorene Verbindungen und Beziehungen nicht mehr oder nur schwer aufholen lassen.“* (DER BUND 26.7.1955)

Tabelle 3 und Abbildung 10 zeigen im Vergleich zum Projekt Utzenstorf eine Verlagerung innerhalb der direkten Standorteffekte hin zu einer verstärkten Gewichtung der Tourismusbranche, so dass das Argument der erhöhten touristischen Standortattraktivität mit Abstand zum meistgenannten positiven Bewertungsfaktor wird. Die Ursache für diese Gewichtsverschiebung ist im Aufkeimen des Massentourismus in den 1950er Jahren und der zunehmenden Verwendung des Flugzeuges auch für touristische Transportzwecke zu suchen. Nicht erwähnt werden Beschäftigungseffekt und zunehmendes Steueraufkommen; diese Aspekte schienen in der Hochkonjunktur der 1950er Jahre kein Thema gewesen zu sein.

Akteure	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen											Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
		Wirtschaftseffekte								Umwelt- effekte		Total Wirtschafts- / Umwelteffekte		
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte			
Regierungsrat / kt. Verwaltung	5		3	2	1			4	10		0	10	100	0
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern	2		1	2	1				4		0	4	100	0
Alpar / beauftragte Gutachter	2			2	2	1			5		0	5	100	0
Organisationen / Versammlungen Befürworter	4		1	4	2	1		1	9		0	9	100	0
Verbandsvertreter Tourismus	4			3	1			1	5		0	5	100	0
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	1			1	1				2		0	2	100	0
Parteivertreter „Mitte / links“	1 <sup>a</sup>			1	1				2		0	2	100	0
Übrige	6			5	3	2		1	11		0	11	100	0
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>0</b>	<b>20</b>	<b>80</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>28</b>		<b>0</b>				
<b>Legende:</b> Projektträgerschaft														
<b>Anmerkungen:</b> <sup>a</sup> Stadtratsmitglied Bern LdU														

**Tabelle 3:** Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen  
(Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 10:** Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

#### 4.2.5. Breite Unterstützung für Grundeigentümer und Gemeindebehörden: Die Gegner des Projekts „Bern-Nord“

Die Nachricht von den bevorstehenden Projektierungsarbeiten löste im Sommer 1954 in der Standortgemeinde Kirchlindach und in den angrenzenden Gemeinden Bestürzung aus. Am 16. Juli 1954 berief der Gemeinderat von Kirchlindach eine Grundeigentümerversammlung ein, an der ein Aktionskomitee gegen den Bau des neuen Flughafens ins Leben gerufen wurde. In einem Brief an den Regierungsrat schrieb das Komitee: „Durch eine solche Anlage würde die idyllische Ruhe der Gegend gestört, die Liegenschaften entwertet und das Gemeindegebiet von Kirchlindach in zwei Teile geteilt. [...] Die Waldrodung hätte wohl einen nachteiligen Einfluss auf die klimatischen Verhältnisse und der Flughafen würde uns weder wirtschaftliche noch materielle Vorteile irgend einer Art bringen. [...] Sie [die Grundeigentümer] wollen ihren schöngelegenen und fruchtbaren Besitz, auf dem zum Teil schon Generationen vom gleichen Geschlecht ihre Heimat und ihr Auskommen hatten, weder in Geld noch in Realersatz ausweisen lassen.“ Ausserdem hiess es: „Im Falle von Kriegshandlungen könnte sich die hies. Gegend und namentlich die Bundesstadt Bern nur glücklich schätzen, recht weit von einem Flughafen abseits zu sein.“ (AKTIONSKOMITEE GEGEN DEN FLUGHAFEN „BERN-NORD“ 21.7.1954) Weiter kritisierte das Aktionskomitee den Kostenaufwand zu lasten der Steuerzahlenden: Als das Vorhaben nach der Präsentation des Vorprojekts erneut in den Blickpunkt der Öffentlichkeit geriet, liess das Komitee verlauten, „dass ein Berner Städtflughafplatz nie wirtschaftlich sein wird, sondern ein Finanzabenteuer bedeuten würde, das durch die Finanzierung mit Steuergeldern der öffentlichen Hand nicht weniger bedenklich würde.“ (BERNER TAGBLATT 8.2.1957) Das Aktionskomitee sprach sich weiter gegen einen kritiklosen Fortschrittsglauben aus und bekräftigte seinen Standpunkt wiederholt in

Pressemitteilungen. Im Laufe der Zeit stiessen neben den Direktbetroffenen Gegner aus weiteren Kreisen der Bevölkerung dazu, wie folgende Mitteilung besagt: „*Das Aktionskomitee gegen den Flugplatz Kirchlindach/Herrenschwanden wird nicht nur aus Bürgern der direkt interessierten Gemeinden gebildet, sondern es umfasst angesehenen Männer verschiedensten Standes und aller politischen Richtungen aus dem ganzen Kanton.*“ (DER BUND 14.3.1958) Dazu gehörte auch der Schriftsteller Erwin Heimann, der im Auftrag des Aktionskomitees sowie der betroffenen Gemeinden Presstexte redigierte. (GEMEINDERAT KIRCHLINDACH 28.7.1960)

Gemeindebehörden, Kantonsparlamentarier sowie eine Mehrheit der Einwohner aus der Standortgemeinde Kirchlindach und den umliegenden Gemeinden teilten die ablehnende Haltung des Aktionskomitees. In einer Pressemitteilung vom Juli 1954 kritisierte der Gemeinderat von Zollikofen den Verlust von Wald wie auch landwirtschaftlicher Nutzfläche und warnte vor der Zerstörung eines attraktiven Landschaftsbilds sowie vor Lärmemissionen, welche die Gemeinde beeinträchtigen könnten. (DER BUND 29.7.1954) Eine ausserordentliche Gemeindeversammlung in Kirchlindach erklärte sich am 7. August 1954 einstimmig und ohne Enthaltungen solidarisch mit den Grundeigentümern. Gemäss einem Schreiben des Gemeinderats waren inzwischen auch die Behörden von Bremgarten, Meikirch, Münchenbuchsee und Wohlen übereingekommen, Gegenmassnahmen zu koordinieren und gegen aussen als geschlossene Einheit aufzutreten. (GEMEINDERAT KIRCHLINDACH 7.9.1954) An einer Konferenz mit dem Regierungsrat vom Februar 1957 warnten die Präsidenten dieser Gemeinden zusätzlich zu den genannten Argumenten vor Wertverlust des Baulandes und vor einem zu grossen finanziellen Risiko. (EISENBAHNDIREKTION 27.2.1957) An der Wohleiner Gemeindeversammlung vom 29. Juni 1957 stiess das Vorhaben ebenfalls auf einmütige Ablehnung. In einer Resolution wurde festgehalten: „*Die schöne und sonnige Gegend am Fusse des Frenisberges würde durch den Bau eines [...] Flugplatzes völlig entwertet. Lärm, Klimaverschlechterung, Störung des Wasserhaushaltes, Verunmöglichung einer weitem baulichen Entwicklung müssten die Gegend zum Hinterhof der Stadt Bern absinken lassen.*“ (GEMEINDEVERWALTUNG WOHLLEN 8.7.1957) Diametral unterschiedliche Beweggründe konnten zur gleichen Schlussfolgerung führen: Während sich die Einwohner Wohlens um den baulichen Aufschwung sorgten, war die Gemeinde Zollikofen „*ihren ländlichen Charakter unter allen Umständen zu wahren gewillt.*“ (DER BUND 29.7.1954)

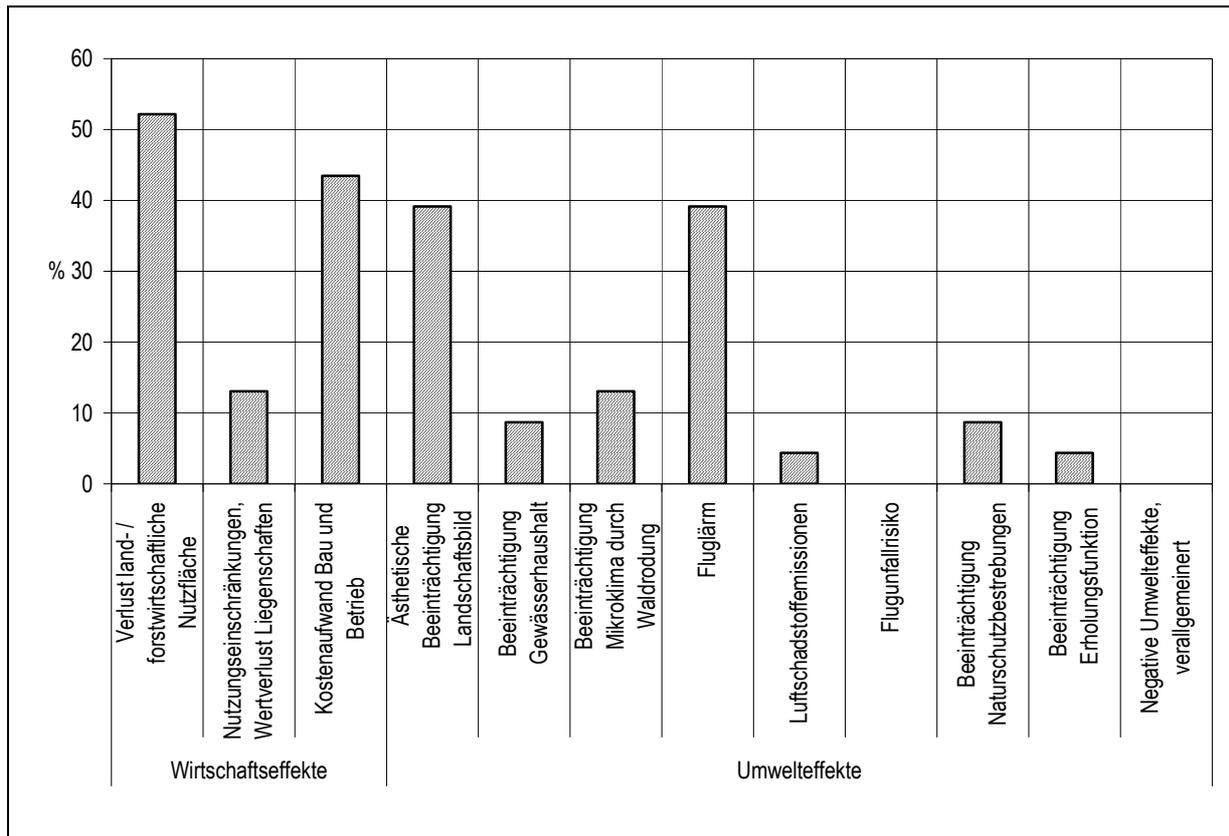
Wie bereits der Zustrom zum Aktionskomitee zeigt, erhielten die Gegner aus der unmittelbaren Nähe zum Projektstandort Unterstützung aus breiten Kreisen der Bevölkerung. Bauern aus dem ganzen Kantonsgebiet, die in der Oekonomischen und Gemeinnützigen Gesellschaft des Kantons Bern zusammengeschlossen waren, solidarisierten sich mit den Grundeigentümern und kritisierten die untragbare Beanspruchung wertvoller landwirtschaftlicher Nutzfläche. Gestützt auf Erfahrungen aus der Umgebung des Flughafens Zürich warnte Manfred Kuhn, Zürcher Kantonsrat und Pressechef der Liga gegen den Lärm, vor gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Fluglärms. Aus zweiter Hand ist überliefert, dass der Vorstand des Berner Heimatschutzes sowie nicht näher bezeichnete Naturschutzorganisationen ebenfalls Bedenken äusserten; ihre Stellungnahmen sind aber in den berücksichtigten Quellen nicht vorhanden. (NEUE BERNER ZEITUNG 15.2.1957; VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1960, 1/1961; EISENBAHNDIREKTION 18.10.1962). Neben den Vertretern dieser Körperschaften meldeten sich Einzelpersonen aus dem ganzen Kantonsgebiet mit dem einen oder anderen der erwähnten Argumente zu Wort. Neben vereinzelt Kantonsparlamentariern und Journalisten handelte es sich dabei mehrheitlich um Privatpersonen, die sich mit Leserbriefen in der Tagespresse an die Öffentlichkeit wandten. Darin kritisierten sie überwiegend den Verlust von Kulturland und die ästhetische Entwertung des Landschaftsbildes. Ein Leserbriefschreiber beklagte sich über die Zerstörung des naturbelassenen Moores im Lörwald, ein anderer be-

zeichnete den (Nutz-)Wald selbst als schützenswerte „Natur“. (DER BUND 18.2.1957, 1.8.1954)

Tabelle 4 zeigt, dass die Umwelteffekte in ihrer Auftretenshäufigkeit leicht überwiegen; dennoch handelt es sich bei den beiden meistgenannten Bewertungsfaktoren um wirtschaftliche Auswirkungen. Dominant ist wie beim Projekt Utzenstorf das Problem des Flächenverlustes auf Kosten von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung; es tritt allerdings nur mehr in gut der Hälfte der Stellungnahmen auf, und der Abstand zum zweithäufigsten Argument ist gering. Dieses – es handelt sich dabei um die Kostenfrage – hat anteilmässig sehr stark an Bedeutung gewonnen. Von grossem Gewicht ist nach wie vor der Landschaftsschutzaspekt. Gleich häufig tritt die Fluglärmfrage auf, auch sie hat stark an Bedeutung zugelegt. Diese stärkere Berücksichtigung dürfte angesichts der im Vergleich zu Utzenstorf dichteren Besiedlung der Umgebung auch standortbedingt sein. Die übrigen Bewertungsfaktoren treten vergleichsweise selten auf, allerdings lassen die drei neu hinzukommenden Argumente (Beeinträchtigung des Gewässerhaushalts, Beeinträchtigung von Naturschutzbestrebungen, Verlust der Erholungsfunktion des betroffenen Gebietes) auf eine differenziertere Betrachtungsweise schliessen. Erstaunlich ist, dass das Flugunfallrisiko in den Argumenten der Projektgegner nicht auftritt, obwohl der Sicherheitsaspekt massgeblich zum Scheitern des Projekts „Bern-Nord“ beitrug. In bezug auf die Zusammensetzung der Akteure ist erwähnenswert, dass sich Organisationen mit umweltschützerischer Zielsetzung in die Diskussion einschalteten, was im Falle des Projekts Utzenstorf nicht belegt ist. Wie gesagt ist aber in dieser Beziehung die Quellenlage unbefriedigend.

Akteure	Negative Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen														Total Wirtschafts- / Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
	Wirtschaftseffekte					Umwelteffekte							Total Wirtschafts- / Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)				Anteil Umwelteffekte (%)
	Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungseinschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Total Wirtschaftseffekte	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko	Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion						
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung	6	3	2	2	7	3	1	1	5			1		11	18	39	61	
Organisationen / Versammlungen Gegner	6	3	1	6	10	3	1	1	1					6	16	63	38	
Verbandsvertreter Landwirtschaft	1	1		1	2									0	2	100	0	
Verbandsvertreter Umweltschutz	1				0				1					1	1	0	100	
Grundeigentümer / Anrainer	Keine begründeten Stellungnahmen vorhanden. Im Aktionskomitee vertreten.																	
Übrige	9	5		1	6	3		1	2	1		2		9	15	40	60	
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>52</b>	<b>48</b>	<b>52</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>52</b>	<b>13</b>	<b>43</b>		<b>39</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>0</b>				

**Tabelle 4:** Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 11:** Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen

#### Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.2:

Gestützt auf einen Grossratsbeschluss von 1950 liess die Belpflughafenbetreiberin Alpar in enger Zusammenarbeit mit dem Regierungsrat das Flughafenprojekt „Bern-Nord“ am Standort Herrenschwanden ausarbeiten. Die geplante Anlage war für den Europaverkehr ausgelegt und kam zu einem grossen Teil in bewaldetes Gelände zu liegen, um den Verlust von Landwirtschaftsfläche möglichst gering zu halten. Wegen der blockierten Landerwerbssituation waren die Aussichten auf Verwirklichung von Anfang an ungünstig. Wegen zunehmender Wohnbautätigkeit im nordöstlichen Anflugsektor musste das Vorhaben zu Beginn der 1960er Jahre aus Sicherheitsgründen aufgegeben werden. Bei den Befürwortern – sie schlossen sich 1958 zum Verein „Pro Flugplatz Bern“ zusammen – handelte es sich im wesentlichen um die Regierungen von Stadt und Kanton sowie um Vertreter von Wirtschafts- und Tourismusverbänden. In ihrer Argumentation überwog der Standortnutzen für die bestehenden Unternehmen, wobei die Tourismusbranche deutlich öfter genannt wurde als die übrigen Wirtschaftszweige. Opposition machte sich zunächst bei den betroffenen Grundeigentümern bemerkbar, die in der Folge vor allem von den Behörden der Umgebungsgemeinden, zunehmend aber auch aus der Bevölkerung des ganzen Kantonsgebiets Unterstützung erhielten. Vier Ablehnungsgründe traten deutlich hervor: an erster Stelle der Nutzflächenverlust, an zweiter Stelle der Kostenaufwand und auf dem dritten Platz gleichauf die ästhetische Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie das Fluglärmargument.

### 4.3. Das Neubauprojekt „Bern-West“ (Rosshäusern), 1961-1970

#### 4.3.1. Neue Planungen in aller Stille

Als im Jahre 1960 das Projekt „Bern-Nord“ wegen der neuen Überbauungen im nordöstlichen Anflugsektor abgeschrieben werden musste, liess der Vorstand des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ (vgl. Abschnitt 4.2.4.) von einer technischen Kommission in aller Stille eine neue Standortevaluation ausarbeiten, die im darauffolgenden Jahr vorlag. Die Standorte Grossafoltern, Herrenschwanden, Jegenstorf, Kernenried, Limpach, Murzelen, Rosshäusern, Uettligen und Utzenstorf wurden hinsichtlich ihrer flugtechnischen Eignung, ihrer Distanz zum Berner Stadtzentrum, der zu entfernenden Bauten (Hochbauten, Strassen, Hochspannungsleitungen) sowie des Lärm- und Gefahreinflusses auf überflogene Siedlungen überprüft und nach einem Punktesystem bewertet, wobei die Berücksichtigung Herrenschwandens wohl die Untauglichkeit dieses Standorts untermauern sollte. Das beste Resultat erzielte ein Gelände am Westrand des Forstes bei Rosshäusern, das gut 10 Jahre zuvor noch als ungeeignet beurteilt worden war (vgl. Abschnitt 4.2.1.). (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1/o. J.)

Im Einverständnis mit den Behörden von Stadt und Kanton Bern erteilte der Vereinsvorstand Ende 1961 dem Eidgenössischen Luftamt sowie einem Ingenieurbüro den Auftrag, für diesen Standort ein Vorprojekt zu erarbeiten. Solange die technische Durchführbarkeit noch fraglich war, sollten keine fruchtlosen Diskussionen provoziert werden; die Unterrichtung der Vereinsmitglieder bzw. einer breiteren Öffentlichkeit wurde deshalb nach wie vor unterlassen. Im Frühjahr 1963 war das Vorprojekt soweit gediehen, dass es den Behörden von Stadt und Kanton präsentiert werden konnte. An der Generalversammlung des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ vom 29. August 1963 wurde es der Öffentlichkeit vorgestellt. (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 29.8.1963)

#### 4.3.2. Ein weiteres Kontinentalflughafenprojekt in walddreichem Gebiet

Die Dimensionen der einzigen Hartbelagpiste 07/25 (vgl. Anhang I) waren identisch mit dem Projekt „Bern-Nord“, d.h. 2500 m Länge und 45 m Breite. Das Flughafenareal sollte sich vom westlichen Rand des Hochplateaus bis auf die Höhe des Bahnhofs Rosshäusern erstrecken und teilweise in bewaldetem Gelände liegen, um den Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche möglichst gering zu halten. Nördlich der Piste, zwischen der Siedlung Rosshäusern und dem Bahnhof, sollte ein Rollfeld von 150 m Tiefe und 230 m Breite zu liegen kommen, wobei im Vorprojekt dessen Endausbau auf eine Breite von 440 m bereits berücksichtigt war. Von dort aus sollte ein Rollweg an beide Pistenenden führen. Im Gegensatz zum Projekt „Bern-Nord“ waren hier bereits im Vorprojektstadium Hochbauten aufgeführt. Am Flughafenkopf war ein seitlich erweiterbares Abfertigungsgebäude vorgesehen, dem in einer späteren Ausbauphase Fingerdocks oder unterirdisch erschlossene Satellitengebäude zum Andocken der Flugzeuge vorgelagert werden konnten. Östlich des Rollfeldes – in gebührendem Abstand, um dessen Erweiterbarkeit sicherzustellen – sollte ein Gebäude für die technischen Dienste zu liegen kommen. Zumindest in diesem Projektstadium waren keine Hallen zur Unterbringung und Wartung von Flugzeugen vorgesehen. Auch bei diesem Projekt sollte ein Instrumentenlandesystem den Schlechtwetterbetrieb sicherstellen.

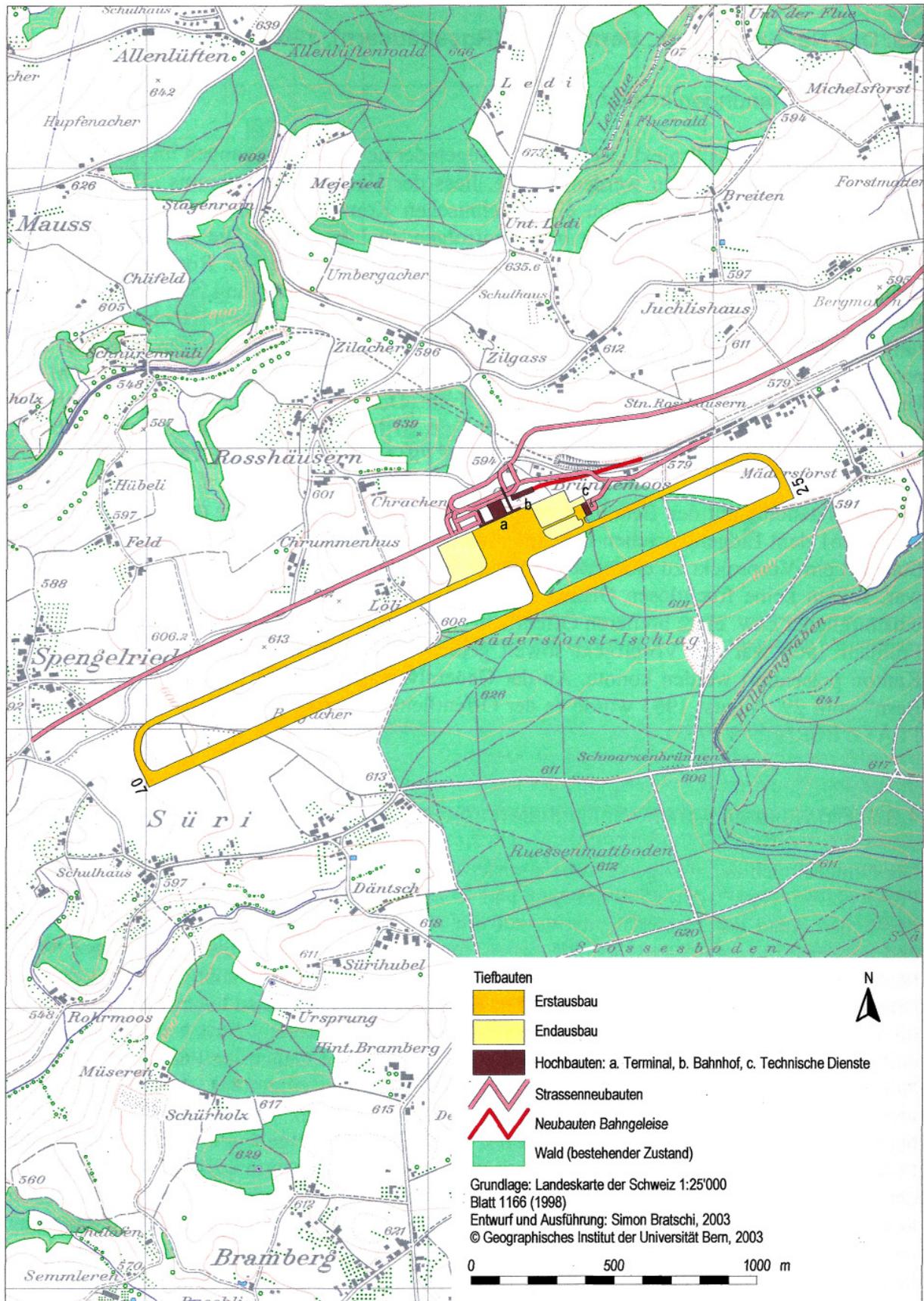


Abbildung 12: Projekt „Bern-West“ – Situation (Quelle: VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 4.1963)

Den Landbedarf für das Flughafenareal bezifferte die Eisenbahndirektion mit 126.25 ha, davon 34.2 ha Wald und 92.05 ha Kulturland. In den An- und Abflugschneisen sowie der seitlichen Sicherheitszone waren zusätzlich rund 150 ha Wald zu roden. Davon hätten etwa 100 ha unter Wuchshöhenbeschränkung wieder aufgeforstet und 43.6 ha landwirtschaftlich genutzt werden können. (EISENBAHNDIREKTION 31.8.1963; DER BUND 8.8.1963, 25.8.1963) Das nicht ganz ebene Terrain hätte in der Mitte und gegen Süden hin abgetragen, an den Pistenenden dagegen erhöht werden müssen, die erforderlichen Erdbewegungen waren aber wesentlich geringer als am Standort Herrenschwanden. Nebst der Aufhebung oder Verlegung von Strassen, Wald- und Flurwegen war der Weiler Mädersforst als Flughindernis abzubauen.

Die Erschliessung aus Richtung Bern sollte über eine komplett neue Strasse erfolgen, die von Brünnen ausgehend die Siedlungen Buech und Riedbach sowie den Nordrand des Forstes umfahren und am Bahnhof Rosshäusern vorbei zum Terminalbereich führen sollte. Von dort aus verlief die weitere Linienführung parallel zur Piste bis zur bestehenden Kreuzung südlich von Spengelried, von wo der Verkehr über die bestehende Strasse nach Laupen gelangen konnte. Daneben bestand die Möglichkeit, den Flughafen mit geringem Aufwand ans Eisenbahnnetz anzuschliessen, was zu dieser Zeit nach wie vor Seltenheitswert hatte. Eine Gleisverbindung vom 700 m entfernten Bahnhof Rosshäusern zu einem kleinen Kopfbahnhof vor dem Terminalbereich war integraler Bestandteil des Vorprojekts. 1966 bezifferte die kantonale Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft (vormals Eisenbahndirektion) die Gesamtkosten für Landerwerb und Bau auf 94 Millionen Franken. (DVEW 9.12.1966)

#### 4.3.3. Das Vorhaben gefährdet die Stadterweiterung

An obengenannter Generalversammlung beauftragte der Verein „Pro Flugplatz Bern“ seinen Vorstand, die Gründung einer Aktiengesellschaft als Konzessionsträgerin und Flugplatzhalterin in die Wege zu leiten. Der Regierungsrat erklärte seine Zustimmung zu diesem Vorhaben und erarbeitete seinerseits eine Abstimmungsvorlage zuhanden des Grossen Rates, die in der Herbstsession 1963 zur Behandlung kommen sollte. Darin wurde folgender Grossratsbeschluss beantragt: *„Der Regierungsrat wird zur Fortsetzung der Projektierungsarbeiten für den Flughafen Bern-West sowie a) zur Mitunterzeichnung eines Konzessionsgesuches an die zuständigen Bundesbehörden [...], b) zur Mitunterzeichnung eines Beitragsgesuches an die Bundesbehörden [...] ermächtigt. [...] Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat nach Erteilung der Konzession und Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten des Flughafens eine Vorlage zu einem Volksbeschluss für die Finanzierung dieses Bauvorhabens zu unterbreiten.“* (DER BUND 25.8.1963) Wie schon 1958 im Falle des Projekts „Bern-Nord“ wurde aber auch diese Vorlage wieder von der Geschäftsliste abgesetzt: Das Vorhaben wurde als nicht spruchreif erachtet, solange nicht eine Reihe offener Fragen geklärt war. Namentlich forderten die Gegner einen Bedürfnisnachweis, ausserdem musste abgeklärt werden, ob sich die Fluglärmissionen nachteilig auf eine Erweiterung der Stadt Bern nach Westen auswirken würde. Die Behandlung der hängigen Fragen zog sich in die Länge. Erneut war es der Verein „Pro Flugplatz Bern“, der versuchte, die Behörden zu einer schnelleren Gangart zu veranlassen: Die Mitglieder erteilten dem Vorstand an der Vereinsversammlung vom 23. Juni 1965 den Auftrag, bei den zuständigen Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch einzureichen. (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 23.6.1965)

Die Reaktion der Kantonsregierung war zurückhaltend: *„Für den Fall, dass die Voraussetzungen für den Bau eines neuen Flughafens in Rosshäusern günstig sind, wird der Regierungsrat das Konzessionsgesuch des Vereins Pro Flugplatz Bern unterstützen.“* (REGIE-

RUNGSRAT 6.9.1965) Tatsächlich schienen die Voraussetzungen zunehmend ungünstig. Dieser Ansicht war auch der Gemeinderat der Stadt Bern. Angesichts des Widerstandes gegenischer Kreise und in Erwägung der Tatsache, dass sich die letzten Landreserven zur Erweiterung der Stadt ausgerechnet „im Bereich der ausgesprochenen Lärmzonen des künftigen Flughafens“ befanden, äusserte Gemeinderat Gerhart Schürch Ende 1966, dass sich die Stadtregierung – bei einer grundsätzlich befürwortenden Haltung – nicht zu sehr exponieren wolle: „Nach den Erfahrungen der letzten Zeit empfiehlt sich indessen eine gewisse Temperierung der Tätigkeit für den neuen Flughafen. Der offene Kampf würde heute mehr schaden als nützen.“ (DVEW 9.12.1966) Als Stadtpräsident Reynold Tschäppät kurze Zeit später das gemeinderätliche Flugplatzkonzept in der Presse vorstellte, ging er noch einen Schritt weiter mit der Äusserung: „Rosshäusern ist ein möglicher, aber keineswegs der einzig mögliche Standort.“ (DER BUND 23.1.1967)

Neben dem Verein „Pro Flugplatz Bern“ gab es noch weitere Stimmen, die auf eine rasche Lösung des Problems drängten. MEYER (1966) untersuchte in seiner Dissertation das potentielle Verkehrsaufkommen eines Berner „Städteflughafens“ und kam zum Schluss, dass dieses zwar zum gegebenen Zeitpunkt noch beschränkt sei, dass ein Flughafen aber im Jahre 1975 einen beträchtlichen Betriebsgewinn erzielen und einen ansehnlichen volkswirtschaftlichen Selbsterhaltungsgrad aufweisen könnte. „Daher darf unseres Erachtens der Bau eines Städteflughafens Bern ins Auge gefasst werden. [...] Wir möchten somit empfehlen, die Berner Flughafenfrage in den kommenden Jahren entschlossener an die Hand zu nehmen, als das in der Vergangenheit der Fall war.“ (MEYER 1966: 103) Grossrat Hans Rudolf Abbühl (Junges Bern JB, Rubigen) forderte den Regierungsrat im November 1966 mit einer Motion auf, im Planungsgebiet vorsorglich Land zu erwerben. Sein Amtskollege Walter Augsburg (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB, Bern-Bümpliz) verlangte zur gleichen Zeit eine baldige Volksabstimmung, wobei er aber auf ein negatives Ergebnis hoffte (vgl. Abschnitt 4.3.5.).

In einer Vorlage zuhanden des Grossen Rates vom Januar 1967 empfahl der Regierungsrat beide Motionen zur Annahme und sprach noch einmal seine Unterstützung für das Projekt „Bern-West“ aus. (DVEW 1.1967) Die einen Monat später einberufene grossrätliche Spezialkommission für Flugplatzfragen wollte davon aber nichts wissen. Sie beschloss, darauf erst einzutreten, nachdem weitere Abklärungen erfolgt seien. Konkret bedeutete dies – neben der Untersuchung volkswirtschaftlicher Aspekte – eine neuerliche Standortevaluation. Anfang 1968 bestellte der Regierungsrat auf Antrag der Spezialkommission beim Ingenieurbüro Locher & Cie in Zürich eine Standortstudie, die Ende April 1969 vorlag (vgl. Abschnitt 4.4.1.). Darin wurden dem Grossen Moos im Berner Seeland die günstigsten Standorteigenschaften bescheinigt. Im Frühjahr 1970 empfahl die Spezialkommission dem Regierungsrat, für diesen Standort ein Vorprojekt ausarbeiten zu lassen. Damit war das Schicksal des Projekts „Bern-West“ besiegelt. Hauptursache für sein Scheitern war gemäss einem Dokument der grossrätlichen Verkehrskommission von Ende 1970 die Unvereinbarkeit mit den Berner Stadterweiterungsplänen. (GROSSER RAT 9.12.1970)

#### 4.3.4. Der Verein „Pro Flugplatz Bern“ übernimmt die Federführung: Die Befürworter des Projekts „Bern-West“

Als der Vereinsvorstand von „Pro Flugplatz Bern“ das Projekt vorstellte, begründete Präsident A. Raaflaub das Engagement des Vereins wie folgt: *„Wir sind mehr denn je überzeugt, dass ein Kontinentalflughafen Bern [...] das ganze Gebiet wirtschaftlich fördern würde, das bekanntlich gerade deshalb, weil bisher ein solcher Anschluss fehlt, entwicklungs­mässig [...] ins Hintertreffen geriet. Es geht dabei keineswegs nur um die Hotellerie und den Fremdenverkehr. Die gesamte Wirtschaft – und dazu gehört z.B. auch die Landwirtschaft – ist an einer solchen Entwicklung interessiert.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 29.8.1963) Im Laufe der Jahre kam eine Vielzahl ähnlich lautender Äusserungen dazu. Bezüglich der Standortaktivität wurde eine Parallele zum Eisenbahnbau aufgezeigt, der in etlichen Regionen massgeblich zum Wachstum der Wirtschaft beigetragen hatte. In einem Presseartikel sprach Raaflaub von einer *„nachweisbare[n] [...] Abwanderung von Firmen aus flugplatzfernen Regionen, nicht zuletzt auch der Region Bern.“* (DER BUND 25.10.1966) Für den Verein „Pro Flugplatz Bern“ lautete das Fazit wie folgt: *„Wenn wir sehen, dass überall, wo ausgebaute Flugplätze liegen, die Wirtschaft eine günstige Entwicklung nimmt, dann liegt es an uns, unsere Anstrengungen fortzusetzen.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 23.6.1965)

Der bernische Regierungsrat nahm in mehreren Schriften ausführlich Stellung zur Flughafenfrage. In einer „Standortbestimmung“ vom September 1965 hielt er fest: *„Die heutige Finanzlage des Staates zeigt eindeutig prekäre Tendenz. Es müssen zur Ankurbelung der Wirtschaft gewisse Anstrengungen unternommen werden, wenn der Staat seinen Verpflichtungen [...] nachkommen will. [...] Die Erfahrung zeigt, dass ein Flughafen das wirtschaftliche Potential einer Stadt und einer Region ausserordentlich günstig zu beeinflussen vermag. [...] Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass Geld, das in einen neuen Flughafen investiert würde [...] volkswirtschaftlich auf weite Sicht gesehen, sehr einträglich angelegt wäre.“* (REGIERUNGSRAT 6.9.1965) In einer Abstimmungsvorlage der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft zuhanden des Grossen Rates wurde diese Aussage präzisiert: *„Die Industrien, die Handels-, Bank- und Exporthäuser sind bestrebt, sich in der Nähe niederzulassen. Internationale Kongresse werden vorzugsweise in Städten abgehalten, die auf dem Luftwege zu erreichen sind. Mit einem Wort: Flugplätze für den gewerbsmässigen Luftverkehr sind [...] zu einem nationalen Arbeitsinstrument geworden [...]. Bern als Bundesstadt muss sich um den Luftverkehr interessieren, und zwar nicht aus Standes- oder Prestige­gründen, sondern um seiner Selbstbehauptung und um seiner Zukunft willen.“* (DVEW 1.1967: 5)

Wie Stadtpräsident Eduard Freimüller in der Presse bekanntgab, unterstützte der Gemeinderat der Stadt Bern bei Bekanntwerden des Vorhabens die *„Bemühungen [...], Bern auch auf dem Gebiet des Luftverkehrs den gebührenden Anschluss zu ermöglichen.“* (DER BUND 16.7.1963) Ausgerechnet auf Berner Gemeindegebiet – namentlich in den westlichen Stadtteilen – wurden aber gehäuft gegnerische Stimmen laut, gleichzeitig sorgte sich der Gemeinderat selbst um die Lärmimmissionen auf das westliche Stadterweiterungsgebiet. Demzufolge wurden die Stellungnahmen der Berner Stadtregierung im Laufe der Zeit immer zurückhaltender. Gerhart Schürch, Gemeinderatsmitglied und freisinniger Grossrat, gab sich in vertraulichem Rahmen als besonders prononcierter Befürworter des Projekts zu erkennen, das namentlich als Wachstumsmotor für die Tourismusbranche dienen sollte. Er sparte nicht mit scharfer Kritik an den Projektgegnern, welche er der Demagogie bezichtigte. (DVEW 9.12.1966) Dennoch belegen seine im letzten Abschnitt zitierten Äusserungen, dass er ein öffentlich ausgesprochenes Beharren auf der befürwortenden Haltung als kontraproduktiv erachtete. Das bereits erwähnte Flugplatzkonzept des Gemeinderates von Anfang 1967 bestätigte den befürwortenden Standpunkt im Interesse des Wohlergehens künftiger Generationen,

brachte aber gleichzeitig zum Ausdruck, dass der Gemeinderat einen anderen Standort bevorzugen würde. (DER BUND 23.1.1967) Die Kritik des Berner Stadtplaners (vgl. Abschnitt 4.3.5.) bewog den Gemeinderat schliesslich dazu, das Projekt „Bern-West“ abzulehnen. Dennoch hiess es in der gemeinderätlichen Antwort auf einen Vorstoss im Stadtrat von Anfang 1969: *„Der Gemeinderat ist grundsätzlich der Meinung, dass die Frage eines Allwetter-Kontinentalflughafens für das Gebiet des Kantons Bern und der Nachbarkantone weiter zu verfolgen ist.“* (DER BUND 27.2.1969)

Das Projekt „Bern-West“ gelangte nie in ein Stadium, in dem ein richtungsweisender Entscheid getroffen werden konnte; demzufolge waren Beschlussfassungen politischer Parteien die Ausnahme. Gewisse Rückschlüsse auf deren Standpunkt lassen sich aus der Haltung von Mitgliedern der grossrätlichen Spezialkommission für Flugplatzfragen ziehen. Demnach waren in jeder darin vertretenen Partei sowohl Befürworter als auch Gegner vorhanden; die Haltung der einzelnen Personen schien überwiegend von deren Herkunft abhängig zu sein. Eine Mehrzahl der Kommissionsmitglieder aus dem Tourismusgebiet des Berner Oberlandes und der Industrieregion am Jurasüdfuss befürworteten das Projekt offen, während sich grundsätzliche Befürworter aus der näheren Umgebung des Projektstandortes verhalten zeigten. Mehrheitlich positiv eingestellt waren die sozialdemokratischen und freisinnigen Kommissionsmitglieder, während sich unter denjenigen der BGB Befürworter und Gegner die Waage hielten. (DVEW 3.3.1967) Nur ein Kommissionsmitglied – den erwähnten Motionär Hans Rudolf Abbühl – stellte das Junge Bern. Diese Partei gab 1964 ihre befürwortende Haltung in einer Pressemitteilung bekannt. Darin hiess es: *„Es geht dabei keineswegs nur um wirtschaftliche Interessen, sondern ganz eigentlich um ideelle. Kann eine Gesellschaft richtig wachsen, wenn die Kommunikationsmöglichkeiten mit der Umwelt eingeschränkt sind? Wir sind überzeugt, dass es ohne Bau eines neuen Flughafens nicht geht [...].“* (DER BUND 21.7.1964) Im Zusammenhang mit den Grossratswahlen vom Dezember 1963 bemerkte der Verein „Pro Flugplatz Bern“: *„Interessant war festzustellen, dass jede politische Partei die Verbesserung der Verkehrsprobleme, nicht zuletzt des Luftverkehrs, für Bern allgemein befürwortete.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 1964) Ein gewisses Wunschdenken ausser acht gelassen, sollte dies wohl heissen, dass eine grundsätzlich befürwortende Haltung in jeder Partei teilweise vertreten war.

Mit der Flughafenfrage beschäftigte sich auch eine ausserparlamentarische Kommission, die Subkommission Luftfahrt der Bernischen Verkehrskommission, die im September 1963 ins Leben gerufen wurde und den Behörden als Konsultativorgan diente. Anfang 1966 setzte sie sich zusammen aus dem für die Luftfahrt zuständigen Abteilungschef der Eisenbahndirektion, dem Stadtberner Gemeinderat Gerhart Schürch, dem Präsidenten des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ A. Raaflaub, dem Direktor des Verkehrsvereins des Berner Oberlandes, dem Präsidenten und dem Generaldirektor der Kantonalbank, zwei Unternehmern und einem Grossratsmitglied. Da sie sich vom Bau des Flughafens Wachstumsimpulse für die gesamte Volkswirtschaft versprach, vertrat eine Mehrheit der Subkommission gegenüber dem Projekt „Bern-West“ eine befürwortende Haltung. (BERNISCHE VERKEHRSKOMMISSION 17.2.1966)

Ein mehrdeutig interpretierbares Ergebnis erzielte eine Umfrage des kantonalbernerischen Handels- und Industrievereins im Jahre 1967. Von den eingegangenen Antworten fielen 43% befürwortend und 14% ablehnend aus. Da aber die restlichen 43% den damals bestehenden Zubringerdienst von Belp nach Zürich und Genf als genügend erachteten und den Bau eines neuen Flughafens für den internationalen Verkehr *„im heutigen Zeitpunkt“* für nicht vordringlich hielten, titelte der „Bund“: *„Der bernische Handels- und Industrieverein mehrheitlich gegen heutigen Anschluss an die europäischen Flughäfen.“* (DER BUND 16.4.1967)

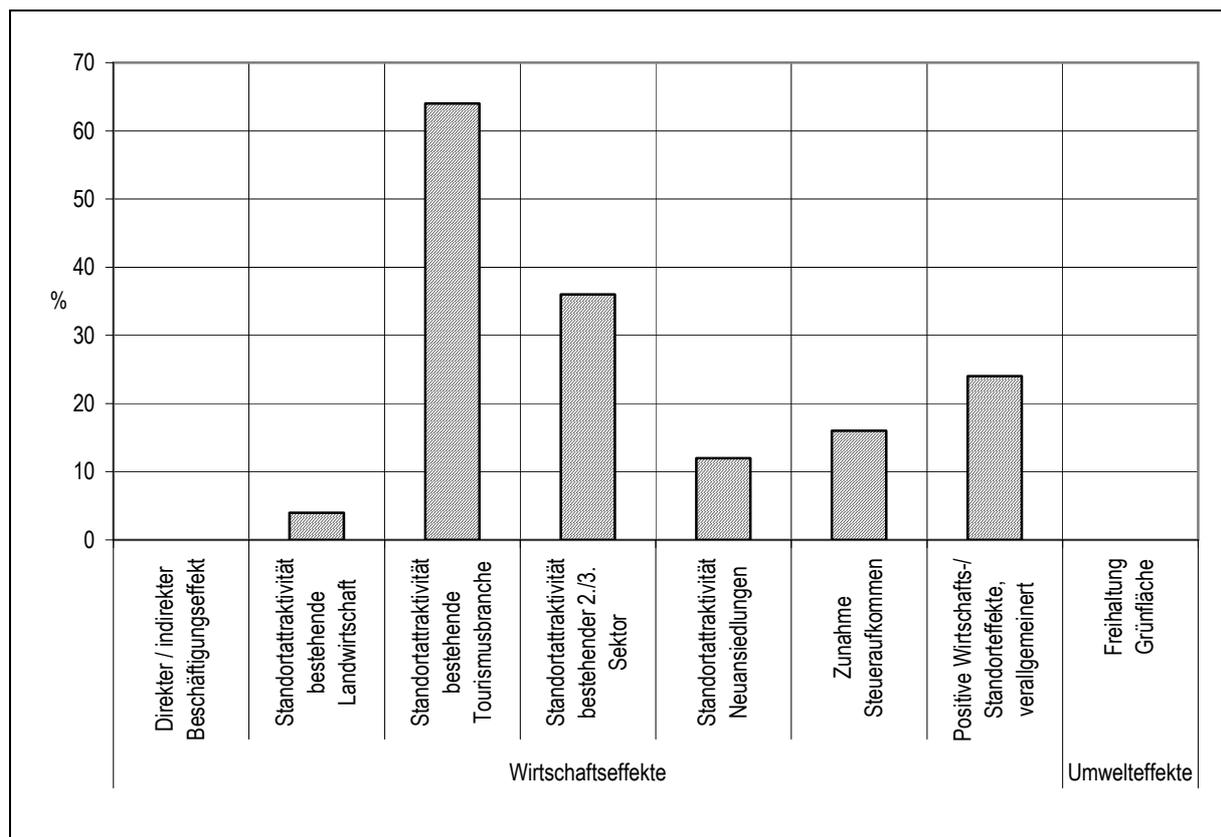
In Tourismuskreisen stiess das Vorhaben aus naheliegenden Gründen auf ein positives Echo – mehrere Tourismusverbände der Region waren denn auch im Verein „Pro Flugplatz Bern“ vertreten (vgl. Abschnitt 4.2.4.). In einer Schrift des Vereins aus dem Jahr 1968 wurde ein Artikel aus der „Schweizer Hotel-Revue“ zitiert, in dem auf den immer deutlicher sichtbaren Standortvorteil von rasch erreichbaren Ferienorten hingewiesen wurde. Die Argumentation erstreckte sich aber über das Eigeninteresse der Tourismusbranche hinaus: *„Angesichts der vorteilhaften Lage würden sich bald mehrere Unternehmen in Bern niederlassen, die konkurrenzfähig sind, eine hohe Rentabilität aufweisen und durch ihre Gewinne dem Staat grössere Steuerbeiträge leisten könnten.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 8.1968, ohne genaue Quellenangabe) A. Michel, Direktor des Verkehrsvereins des Berner Oberlandes, befürchtete zusätzlich, *„dass Bern auch noch seinen Rang als Diplomatenstadt verliert. Die Delegationschefs können sich anderwärts (Zürich oder Genf) ansiedeln und in Bern nur noch eine ‚zweite Garnitur‘ [...] zurücklassen.“* (DVEW 9.12.1966)

Als das Vorprojekt fertiggestellt war, orientierte der Verein „Pro Flugplatz Bern“ auch die Regierungen der Kantone Freiburg und Neuenburg. Gemäss MEYER (1966: 14) zeigten diese *„ein erhebliches Interesse an diesem Projekt“*, vermieden es aber, sich mit weitergehenden Stellungnahmen in die inneren Angelegenheiten des Kantons Bern einzumischen. Die Alpar, Betriebsgesellschaft des Flughafens Bern-Belp, spielte im Gegensatz zum Projekt „Bern-Nord“ keine federführende Rolle; es war vorgesehen, zum Betrieb des neuen Flughafens eine eigene Gesellschaft zu gründen (vgl. Abschnitt 4.3.3.). Dennoch war ihre Haltung gegenüber dem Projekt „Bern-West“ wohlwollend. Schliesslich sind noch vereinzelte befürwortende Äusserungen von Journalisten und Leserbriefschreibern in der Tagespresse zu erwähnen. Ein Flughafen, so der Verfasser eines Artikels im „Bund“, sei unerlässlich für eine *„normale Aufwärtsentwicklung von Handel, Industrie und Gewerbe“* und damit *„für eine Stadt oder eine Region lebenswichtig.“* (DER BUND 8.9.1963)

Tabelle 5 und Abbildung 13 zeigen ein Bild, das sich nicht wesentlich von der Situation im Falle des Projekts „Bern-Nord“ unterscheidet. Die in der Graphik ersichtlichen tieferen Prozentwerte sind weitgehend auf die geringere Anzahl Argumentnennungen pro Stellungnahme zurückzuführen; die Gewichtung der Kriterien untereinander ist ungefähr gleich. Am stärksten fällt nach wie vor die erhöhte Standortattraktivität für bestehende Betriebe ins Gewicht, wobei die Tourismusbranche deutlich dominiert. Zurückgegangen ist der Anteil der Landwirtschaft. Das Argument des Steueraufkommens tritt neu wieder auf: Wie in der oben zitierten „Standortbestimmung“ des Regierungsrats von 1965 angedeutet wird, vermochte der Konjunkturaufschwung der 1950er und 1960er Jahre die Finanzlage der öffentlichen Hand auf keine solide Basis zu stellen. Sie war aber zweifellos dafür verantwortlich, dass dem Beschäftigungseffekt keine Bedeutung beigemessen wurde. Auch der „Grünhalteeffekt“ tritt nicht auf. Wie aus den gegnerischen Stellungnahmen ersichtlich sein wird, war das Gegenteil erwünscht: Fast jeder dritte Gegner kritisierte, dass durch die Verwirklichung des Projekts „Bern-West“ die Stadterweiterung in westliche Richtung beeinträchtigt würde.

	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen											Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
		Wirtschaftseffekte								Umwelt- effekte		Total Wirtschafts- / Umwelteffekte			
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte				
Akteure															
Regierungsrat / kt. Verwaltung	6			3	3	1	2	3	12	0	0	12	100	0	
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern + ⇒ -	1 (+1) <sup>a</sup>			1				(1)	1	0	0	1	100	0	
Alpar	1				1				1	0	0	1	100	0	
Organisationen / Versammlungen Befürworter	8		1	4	2	1	1	3	12	0	0	12	100	0	
Verbandsvertreter Tourismus	5			5		1	1		7	0	0	7	100	0	
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	1			1					1	0	0	1	100	0	
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	(1) <sup>b</sup>			(1)					(1)	(0)	(0)	(1)	(100)	(0)	
Parteivertreter „Mitte / links / grün“	1 <sup>c</sup>			1	1				2	0	0	2	100	0	
Übrige	2			1	2				3	0	0	3	100	0	
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>39</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>0</b>	<b>4</b>	<b>64</b>	<b>36</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>24</b>		<b>0</b>					
<b>Legende:</b>															
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; margin-right: 5px;"></div> Projektträgerschaft (Verein „Pro Flugplatz Bern“)															
+ ⇒ - Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (befürwortend ⇒ ablehnend)															
<b>Anmerkungen:</b>															
a Gemeinsame Stellungnahme Regierungsrat / Gemeinderat Stadt Bern (nur einmal gezählt, unter Regierungsrat aufgeführt)															
b Grossratsmitglied FDP, gleichzeitig Gemeinderatsmitglied Stadt Bern (dort aufgeführt)															
c Parteimehrheit JB Kanton															

**Tabelle 5:** Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen  
(Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 13:** Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

#### 4.3.5. Vom Aktionskomitee zum breit abgestützten Verein: Die Gegner des Projekts „Bern-West“

Im Sommer 1963 gelangten erste Informationen über das Projekt „Bern-West“ an die Öffentlichkeit. Unverzüglich formierte sich auch hier ein gegnerisches Aktionskomitee unter dem Präsidium von Nationalrat Otto Bienz (Neuenegg). Dieses wurde im Oktober 1966 in den „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“ umgewandelt. Gemäss Statuten war dessen Zweck, „alles zu unternehmen, um zu erreichen, dass im Raume Bern neben dem bestehenden Flugplatz Belpmoos kein weiterer Flughafen errichtet wird.“ (VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN 1/1967) Ende 1967 hatte der Verein bereits 1650 Mitglieder, so dass in der Folge eine Versammlung von 80 Delegierten die Funktion der Mitgliederversammlung übernahm. (DER BUND 27.11.1967) Darunter befanden sich im Jahre 1972 als Kollektivmitglieder der Kantonale Naturschutz, die Vereinigten Leiste Bümpliz, der Ortsverein Frauenkappelen sowie eine Bümplizer Druckerei. Von den 76 delegierten Einzelmitgliedern stammten 61 aus den Standortgemeinden, den übrigen Gemeinden des Laupenamts sowie aus den in der Anflugschneise gelegenen Gemeinden Bern, Bremgarten, Frauenkappelen und Wohlen. Während es sich bei den Delegierten aus den Standortgemeinden mehrheitlich um Landwirte handelte, verteilten sich die übrigen auf alle Bevölkerungsschichten und Berufsgattungen. Eine vergleichbare Zusammensetzung zeigte auch der Vereinsvorstand, dem wiederum der Schriftsteller Erwin Heimann und als weiterer prominenter Vertreter der Journalist Hermann Böschenstein angehörten. Einer Vereinsmitteilung zufolge befanden sich unter den Mitgliedern auch Heimatschutzvertreter sowie Unternehmer aus Industrie und Gewerbe (VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN 20.4.1967, 1972) 1968 gab der Verein eine Broschüre heraus mit dem Titel „Ist ein Kontinental-Flughafen Bern

sinnvoll?“ Darin wurden zunächst einmal verschiedene Argumente der Befürworter in Zweifel gezogen, danach folgten die eigentlichen Gegenargumente. Bereits der Bau des Flughafens wurde als „*finanzielle[s] Abenteuer*“ bezeichnet, bei ausbleibendem Betriebsgewinn sollte die Anlage zum „*Fass ohne Boden für die öffentlichen Finanzen*“ werden. (VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN 4.1968: 4f.) Weiter folgten Bauverbote und Baubeschränkungen in den Sicherheits- und Lärmzonen, das Lärmproblem an sich, der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie der Verlust der Erholungsfunktion des Gebietes. Das Fazit lautete: „*Diese Überlegungen erfordern gebieterisch, dass die Pläne für einen Kontinental-Flughafen Bern in nächster Zeit endgültig abgeschlossen werden.*“ (VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN 4.1968: 8) Einer Pressemitteilung zufolge befürwortete das damalige Aktionskomitee übrigens einen bescheidenen Zubringerverkehr ab Belp nach den Landesflughäfen. (DER BUND 11.8.1965) Ein solcher Verkehr verursachte – wenn auch in geringerem Mass – genau dieselben unerwünschten Effekte. Sie wirkten sich allerdings auf eine andere Umgebung aus.

Als die Gemeinderäte der Standortgemeinden Mühleberg und Neuenegg im Juli 1963 durch Vertreter des Regierungsrates über das Projekt orientiert wurden, fiel ihre Reaktion ablehnend aus. Sie kritisierten die Entwertung des Landschaftsbildes, den für mehrere Bauernbetriebe existenzgefährdenden Verlust von Kulturland, die Zerstörung einer grossen Waldfläche und die Gefährdung des Naturreservats im Tal des Gäbelbachs. Die „*idyllische Gegend*“ sollte nicht „*der florierenden Wirtschaft und dem technischen Fortschritt als weiterer Tribut*“ geopfert werden. (DER BUND 18.7.1963) Breite Bevölkerungskreise aus der Umgebung teilten diese Ansicht. Am 6. August 1963 fand eine von den Gemeinderäten organisierte Orientierungsversammlung statt, die von rund 300 Personen besucht wurde. Mit 229 zu 8 Stimmen wurde eine Resolution gutgeheissen, in der festgehalten wurde, „*dass das Projekt für die betroffene Gegend eine unannehmbare Zumutung darstelle. [...] Wohl und Gedeihen des Standes Bern hingen nicht von einem weitem Flughafen ab, der für den Kanton und seine Bürger eine grosse finanzielle Belastung und ein Wagnis bedeute. Die Vorteile [...] stünden in keinem Verhältnis zu den Nachteilen, welche die betroffenen Gemeinden, ihre Grundbesitzer und Anwohner sowie die dem gesundheitsschädigenden Düsenlärm ausgesetzte Bevölkerung im weiten Umkreis in Kauf nehmen müsste. Eine schöne Gegend, ein idyllisches Erholungsgebiet für Stadt und Land würde verschandelt, die lebenswichtigen Wasserreserven des Forstwaldes gestört, die topographischen und klimatischen Verhältnisse vergewaltigt und schöne Höfe als landwirtschaftliche Existenzen und eine grosse Fläche schützenden Hochwaldes entwertet und ausradiert. Aus diesen Gründen lehnten die Behörden, die betroffene Bevölkerung und weitere Kreise den Flughafen entschieden ab.*“ (DER BUND 8.8.1963)

Ein beträchtlicher Teil des Forstwaldes war und ist noch heute im Besitz der Burgergemeinde Bern. Es erstaunt nicht weiter, dass deren Feld- und Forstkommission das Flughafenprojekt einstimmig ablehnte. Eine Aussprache im Kleinen Burgerrat brachte auch dort eine mehrheitlich ablehnende Haltung an den Tag. (DER BUND 28.8.1963) In einem Presseartikel legte Forstmeister Hans Ris seine Sichtweise dar: Er kritisierte zunächst den Verlust von drei Bauerngehöften mit 100 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche und widmete sich dann ausführlich dem Problem des schwerwiegenden Eingriffs in „*ausgesprochen produktive, qualitativ hochwertige Waldbestände mit sehr guten Zuwachsleistungen.*“ Ris befürchtete, dass sich die anfallenden „*70'000 Kubikmeter hochwertigen Holzkapitals*“ negativ auf die Holzpreise auswirken würden. Weiter kam er auf die Frage der Windschutzwirkung des Waldes bzw. dessen Bedeutung für den Grundwasserhaushalt zu sprechen. Als viel gravierender bezeichnete er aber die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion: „*Der Wald bildet die idealste und vollkommenste Form eines Erholungsraumes!*“ Auch er kritisierte die erwarteten Lärmimmissionen und die damit einhergehenden Baubeschränkungen. Ris schloss mit der Bemerkung, dass

Fortschritt und Wirtschaftswachstum „*nicht immer identisch [...] mit dem menschlichen Wohlergehen und Glück*“ seien. (DER BUND 21.8.1963)

Was die grossrätliche Spezialkommission für Flugplatzfragen betrifft, lehnte die Mehrheit der in der Umgebung von Rosshäusern wohnhaften Mitglieder das Projekt ab. Während unter den sozialdemokratischen und freisinnigen Vertretern die Gegner in der Minderzahl waren, teilte sich die BGB-Delegation hälftig in Gegner und Befürworter. Vehemente Gegner waren die BGB-Grossräte Emil Freiburghaus (Laupen) und Walter Augsburg (Bern-Bümpliz), die gleichzeitig dem „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“ angehörten. (DVEW 3.3.1967; VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN 1972) Augsburg zielte in seiner erwähnten Motion vom November 1966 darauf ab, das Projekt „Bern-West“ möglichst rasch zu begraben. Es hiess darin: „*Es ist festzuhalten, dass 1. der geplante Flughafen in weiten Bevölkerungskreisen auf entschiedene Ablehnung stösst, 2. Lärmimmissionen in Kauf zu nehmen wären, die höchst unerwünscht sind, 3. das wirtschaftliche Bedürfnis für einen Kontinentalflughafen Bern bis heute nicht nachgewiesen werden konnte.*“ Aus diesen Gründen forderte Augsburg den Regierungsrat auf, „*die Meinung des Grossen Rates einzuholen und innert nützlicher Frist eine Volksabstimmung anzuordnen*“, von deren negativem Ergebnis Augsburg überzeugt war. (AUGSBURGER 21.11.1966)

Als einzige Partei gab die Ortsgruppe Bern des Landesrings der Unabhängigen (LdU) eine Parole heraus. In dem mit grosser Mehrheit gefassten Beschluss hiess es unter Punkt 1: „*Der Landesring der Unabhängigen lehnt einen Grossflugplatz Bern-West endgültig ab*“, unter Punkt 2 dagegen: „*Der Landesring der Unabhängigen ist der Auffassung, dass auf den Flugplatz Belpmoos nicht verzichtet werden kann. Er verlangt, dass ein Projekt für eine Sanierung auf lange Sicht ausgearbeitet wird.*“ (DER BUND 7.11.1966) Der LdU wandte sich also nicht grundsätzlich gegen einen Luftverkehrsanschluss Berns, war aber der Auffassung, der Flughafen „Bern-West“ sei überdimensioniert, „*wirtschaftlich unrentabel und brauche grosse Zuschüsse der öffentlichen Hand.*“ (DER BUND 2.4.1967)

Ins gegnerische Lager reihten sich weitere Organisationen und Personen ein: 1969 formierte sich die „Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp“, die auch den Bau eines Flughafens an einem neuen Standort bekämpfte (vgl. Abschnitt 4.6.5.). Berns Stadtplaner Hans Aregger meinte in einem Referat: „*Nachdem sich die Stadt bemühe [...], im Westen eine Satellitenstadt mit neuen Arbeits- und Wohnstätten zu schaffen, wäre es ein Schildbürgerstreich ohnegleichen, in Rosshäusern einen Flugplatz zu bauen.*“ (DER BUND 8.11.1968) Hausfrauen aus der Umgebung des Projektstandorts sammelten Unterschriften für ein Bittschreiben zuhanden der Behörden. Die Petition, die beim Berner Stadtpräsidenten eingereicht wurde, enthielt folgende Aussagen: „*Luftverpestung und Fluglärm werden unerträglich. [...] Eine weitere Expansion der Wirtschaft sei nicht wünschbar, aus der Schweiz sei eine Insel der Ruhe zu machen, die in einer ferneren Zukunft ihre Anziehungskraft auf die Fremden nicht verfehlen werde [...].*“ Und im Wortlaut: „*Wir haben allen Grund, annehmen zu müssen, dass die vermehrte Einwirkung durch Lärm, ganz besonders die dauernde Störung der Nachtruhe, auch in der Erziehung neue, erhebliche Schwierigkeiten hervorrufen [...] würde.*“ (DER BUND 23.1.1967)

Zum Schluss seien auch hier noch die Stimmen von Privatpersonen in der Presse erwähnt. Der Verfasser eines Artikels im „Anzeiger für den Amtsbezirk Laupen“ ging mit dem Regierungsrat hart ins Gericht: „*Verdient die friedfertige, arbeitsame und bodenständige Bevölkerung des Amtes Laupen eine bernische Obrigkeit, die bereit ist, unsere Gegend durch den Bau eines Grossflughafens zu verwüsten und unser Leben unerträglich werden zu lassen? Ich rufe Euch auf: Demonstriert [...] mit dem Stimmzettel gegen diese Regierung, die uns kalt verrät*

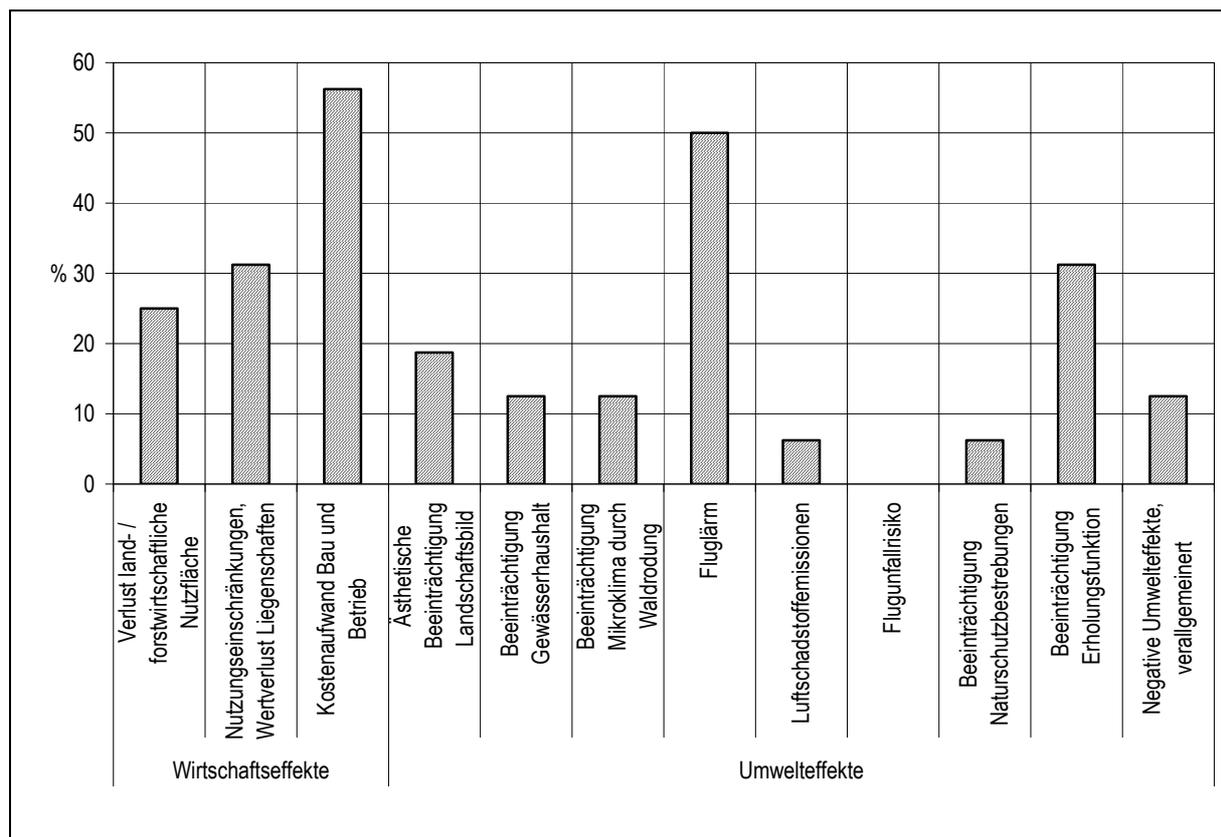
und die à priori bereit ist, in ein äusserst fragwürdiges Unternehmen Millionen zu pfeffern.“ (DVEW 13.4.1967, ohne genaue Quellenangabe) Ein anderer meinte schlicht, mit der teilweisen Rodung des Forstwaldes werde ein „Heiligtum“ zerstört. (DER BUND 27.8.1963)

Akteure	Negative Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen														Total Wirtschafts- / Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
	Wirtschaftseffekte					Umwelteffekte												
	Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungsbeschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Total Wirtschaftseffekte	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko	Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion	Negative Umwelteffekte, verallgemeinert	Total Umwelteffekte				
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern + ⇒ -	1	1		1										0	1	100	0	
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung	1	1		1	1						1			2	3	33	67	
Organisationen / Versammlungen Gegner	5	2	2	5	9	1	1	1	3			4		10	19	47	53	
Verbandsvertreter Umweltschutz	Keine begründeten Stellungnahmen vorhanden. Kantonaler Naturschutz und einzelne Heimatschützer im „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“ vertreten.																	
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	4 <sup>a</sup>		1	2	3				2				2	4	7	43	57	
Parteivertreter „Mitte / links“	1 <sup>b</sup>			1	1									0	1	100	0	
Grundeigentümer / Anrainer	1	1	1		2		1	1	1			1		4	6	33	67	
Übrige	3			1	1	1			2	1				4	5	20	80	
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>57</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>25</b>	<b>31</b>	<b>56</b>		<b>19</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>50</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>31</b>	<b>13</b>				

**Legende:**  
+ ⇒ - Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (befürwortend ⇒ ablehnend)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Grossratsmitglieder BGB  
<sup>b</sup> Parteimehrheit LdU Ortsgruppe Bern

**Tabelle 6:** Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 14:** Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen

Wie Tabelle 6 und Abbildung 14 zeigen, hat sich im Vergleich zum Projekt „Bern-Nord“ die Gewichtung der gegnerischen Bewertungskriterien deutlich gewandelt. An erster Stelle steht nun die Kostenfrage, als zweites folgt mit bloss einer Nennung weniger das Fluglärmproblem. Anteilsmässig markant zugenommen haben die Argumente Nutzungseinschränkungen/Wertverlust und Verlust der Erholungsfunktion, die gleichauf an dritter Stelle stehen. Die Zunahme des ersteren erklärt sich durch die Lage in unmittelbarer Nähe des bedeutendsten Stadterweiterungsgebiets und ist somit weitgehend standortbedingt. Hinsichtlich ihrer Bedeutung als stadtnahe Erholungsgebiete sind aber die Projektstandorte „Bern-Nord“ und „Bern-West“ etwa gleichwertig, so dass im Falle der Erholungsfunktion eine Bewertungsveränderung angenommen werden kann. Anteilsmässig stark zurückgegangen sind die Argumente des Nutzflächenverlustes und der ästhetischen Entwertung des Landschaftsbildes. Die Auftretenshäufigkeit der übrigen Kriterien bleibt auf tiefem Niveau. Neu hinzugekommen sind unspezifizierte Umwelteffekte. Obwohl sich der Begriff „Umwelt“ in seiner heutigen Bedeutung noch nicht etabliert hatte, existierten mit Ausdrücken wie „Immissionen“ oder nicht spezifizierten „Katastrophen“ bereits Sammelbegriffe für schädigende Umweltauswirkungen, die mithin nicht mehr als isolierte Erscheinungen wahrgenommen wurden. Was die Akteure betrifft, sind in den verwendeten Quellen entsprechend der geringeren Gewichtung des Nutzflächenverlustes keine Stellungnahmen von Landwirtschaftsverbänden überliefert. Auch von Organisationen mit umweltschützerischer Zielsetzung sind keine Stellungnahmen vorhanden; belegt ist durch die Mitgliedschaft im „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“ einzig das Engagement des Kantonalen Naturschutzes sowie einzelner Heimatschutzvertreter.

**Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.3:**

Das Projekt „Bern-West“ am Standort Rosshäusern wurde im Auftrag des Vereinsvorstands von „Pro Flugplatz Bern“ zwischen 1961 und 1963 als Ersatz für das nicht realisierbare Projekt „Bern-Nord“ ausgearbeitet; es war wie dieses als Anlage für den Kontinentalverkehr konzipiert und kam ebenfalls in teilweise bewaldetes Gelände zu liegen. Die weiteren Planungsarbeiten gestalteten sich ebenso schleppend wie beim Vorgängerprojekt; insbesondere vermochte die Lage des Projektstandortes in der Nähe der bedeutendsten Baulandreserven auf Berner Gemeindegebiet nicht zu befriedigen. Nach einer erneuten Standortevaluation Ende der 1960er Jahre wurde das Projekt „Bern-West“ nicht mehr weiterverfolgt. Unterstützung erhielt das Vorhaben vom Regierungsrat, von Wirtschafts- und Tourismusverbänden sowie zu Beginn auch von der Berner Stadtregierung; in der Spezialkommission für Flugplatzfragen des Grossen Rates wurde es von einer Mehrheit der Vertreter aus Industrie- und Tourismusregionen gutgeheissen. Die Argumentation der Befürworter unterschied sich kaum von der Situation beim Projekt „Bern-Nord“; auch hier dominierte der Standortnutzen für die Tourismusbranche, gefolgt von den direkten Standortwirkungen auf den sekundären und den übrigen tertiären Sektor. Der Widerstand nahm seinen Anfang bei Grundeigentümern und Landwirten aus der Umgebung, die im Vergleich zum Vorgängerprojekt in noch verstärktem Masse Unterstützung aus den übrigen Bevölkerungsschichten erhielten. Erwähnenswert ist ein Meinungsumschwung im Stadtberner Gemeinderat aufgrund der Unvereinbarkeit des Vorhabens mit den Stadterweiterungsplänen. 1966 schlossen sich die Projektgegner zum breit abgestützten „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“ zusammen. In ihrer Argumentation traten die Kostenfrage und das Fluglärmproblem deutlich hervor.

#### 4.4. Das Neubauprojekt „Grosses Moos“ (Kallnach), 1969-1972

##### 4.4.1. Die Lärmfrage wird ausschlaggebend für die Standortwahl

Nachdem der Standort „Bern-West“ auch bei vielen grundsätzlichen Befürwortern eines Flughafenneubaus in Ungnade gefallen war, beauftragte die Spezialkommission des Grossen Rates für Flugplatzfragen den Regierungsrat mit der Bestellung einer weiteren Standortstudie. Im Januar 1968 erteilte dieser dem Ingenieurbüro Locher & Cie in Zürich den Auftrag, „auf bernischem Gebiet zwischen Jura und Voralpen die [...] Standorte zu nennen und zu bewerten“, die sich für einen „Städte- und Charterflughafen (nicht aber eine Grossanlage für den interkontinentalen Verkehr)“ eigneten. (DVEW 17.1.1968) Die Standortstudie Locher wurde dem Regierungsrat im Juni 1969 vorgelegt. Darin wurden die Standorte Belpmoos, Grossaffoltern, Grosses Moos, Limpach, Rosshäusern, Uetligen (Bern-Nord), Utzenstorf, Walperswil, Zauggenried und Zuzwil hinsichtlich folgender Kriterien untersucht: Flugsicherheit (Hindernisfreiheit), Wetterverhältnisse (Wind- und Nebelverhältnisse), verkehrstechnische Lage, Lärm- und Gefahreinfluss, Zerstörung bestehender Werte (Wald, Hoch- und Tiefbauten, Gewässer, Hochspannungsleitungen), Tiefbau (Baugrund, Erdbewegungen), Beeinträchtigung der Militäraviatik sowie Ausbaumöglichkeiten. (DVEW/LOCHER 30.4.1969; DVEW 23.2.1972: 57) Aus dieser Evaluation ging hervor, dass der Standort im Grossen Moos bei Kallnach die meisten Vorteile bot. Nebst einer fast vollständigen Hindernisfreiheit, günstigen Windverhältnissen und einem völlig flachen Baugelände mit praktisch unbegrenzten Ausbaumöglichkeiten fiel besonders der Umstand ins Gewicht, dass der Standort in einem grossen Abstand zu den nächsten Siedlungen gelegen war, so dass kein Wohngebiet in die 90 dB-Zone zu liegen kam und keine bewohnten Gebäude abgebrochen werden mussten. Ungünstig waren lediglich die Nebelverhältnisse sowie die Beschaffenheit des Baugrunds – beides keine unüberwindbaren Hindernisse.

Bereits im Dezember 1968 bat Verkehrsdirektor Henri Huber die Ingenieure der Firma Locher darum, „der Variante Kallnach/Finsterhennen Ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken.“ (DVEW 27.12.1968) Die grossrätliche Spezialkommission für Flugplatzfragen beschloss im August 1969, dass nur noch die Standortvariante „Grosses Moos“ weiter zu verfolgen sei, und beantragte in der Folge beim Regierungsrat die Ausarbeitung eines Vorprojekts für diesen Standort. Den entsprechenden regierungsrätlichen Auftrag erhielt im April 1970 wiederum das Ingenieurbüro Locher; dessen fertiges Vorprojekt datiert vom Juli 1971. (GROSSER RAT 4.6.1970; REGIERUNGSRAT 17.4.1970; DVEW 23.2.1972: 109-118)

##### 4.4.2. Ein Kontinentalflughafen in dünn besiedeltem Gebiet

Das Konzessionsprojekt enthielt eine Hartbelagpiste 04/22 (vgl. Anhang I) von 2500 m Länge und 45 m Breite, die ungefähr in die Mitte der Ebene des Grossen Mooses zwischen Siselen-Finsterhennen und Kallnach-Fräschels zu liegen kam. In einer ersten Etappe sollte diese Piste allerdings nur auf 2000 m Länge ausgebaut werden, was für einen Kurzstreckenbetrieb mit vollbesetzten, aber nicht vollgetankten Flugzeugen ausreichte. Zwischen dem südwestlichen Pistenende und dem Dorf Fräschels war ein Rollfeld von 200 m Tiefe und 160 m Breite vorgesehen, das gleichzeitig sechs mittelgrosse Verkehrsflugzeuge mit 100 bis 130 Plätzen aufnehmen konnte. Ein pistenparalleler Rollweg vom Terminalbereich zum nordöstlichen Pistenende war Bestandteil des Konzessionsprojekts, sollte aber in der ersten Ausbauphase noch nicht verwirklicht werden.

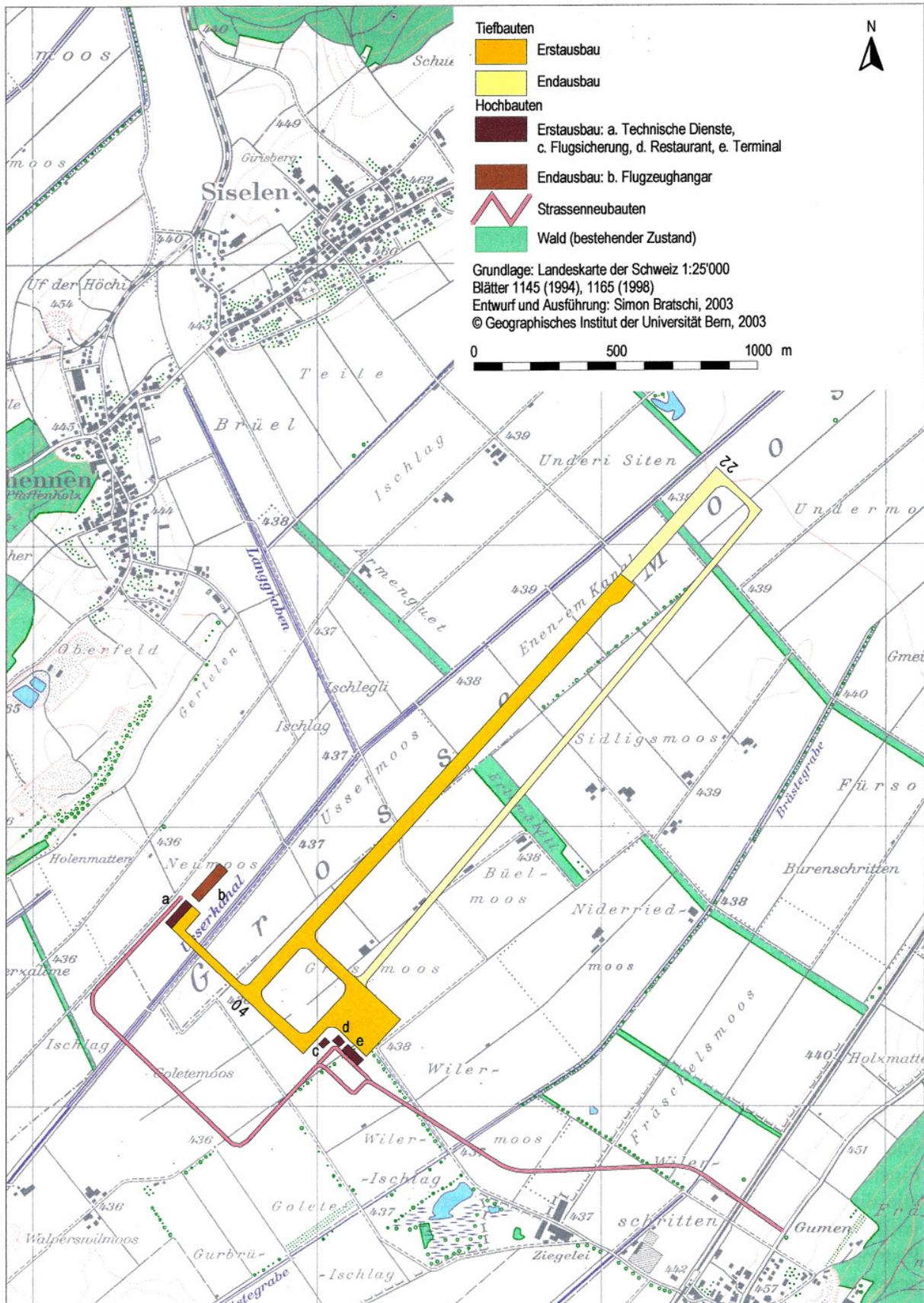


Abbildung 15: Projekt „Grosses Moos“ – Situation (Quelle: DVEW 23.2.1972: 113)

Auch die Hochbauten waren auf das Notwendigste beschränkt. Sie sollten seitlich des Rollfeldes zu liegen kommen, damit dessen Erweiterbarkeit auch in die Tiefe gewährleistet war. Die Hochbauten umfassten in West-Ost-Richtung ein Flugsicherungsgebäude mit Kontrollturm, ein Restaurantgebäude von 600 m<sup>2</sup> sowie einen Terminal von 1500 m<sup>2</sup> Grundfläche. Die beiden letzteren Bauten wurden aus Kostengründen als provisorische Baracken konzipiert. Auf der gegenüberliegenden Seite der Piste war ein Gebäude für den technischen Dienst vorgesehen. Auf dieser Seite sollten in einem späteren Ausbauschnitt ein Hangar, ein Abstellplatz sowie parallel zur Hauptpiste eine 800 m lange Rasenpiste für Kleinflugzeuge hinzukommen. Dass auf ein Instrumentenlandesystem nicht verzichtet werden konnte, versteht sich angesichts der Nebelhäufigkeit im Grossen Moos von selbst.

Der Landbedarf für das Konzessionsprojekt wurde mit 180 ha beziffert, dazu kamen 5 ha für die landseitigen Tiefbauten. Bei einem Pistenausbau auf 2000 m waren davon 125 ha weiterhin landwirtschaftlich nutzbar, beim Vollausbau noch 95 ha. Der Waldverlust betrug 2 ha, es handelte sich dabei um die teilweise Entfernung eines kleinen Windschutzstreifens. Im Vorprojekt nicht erwähnt wurde der Abbruch von neun landwirtschaftlichen Ökonomiegebäuden, der in der Standortstudie als erforderlich bezeichnet wurde. Bedeutende Strassenverlegungen waren nicht notwendig, es waren aber einige Flurwege aufzuheben. Gemäss Standortstudie mussten ausserdem Drainagekanäle über eine Länge von 7 km verlegt oder überdeckt werden. Erschlossen werden sollte der Flughafen über eine neue Strasse, die am Dorfausgang von Fräschels von der Hauptstrasse Kerzers-Lyss abzweigen, von dort zur Terminalvorfahrt und anschliessend um das südwestliche Pistenende herum zum Gebäude des technischen Dienstes führen sollte. Vor dem Abfertigungsgebäude war ein Parkplatz für 400 Fahrzeuge vorgesehen. Der Standort war mit 22 Strassenkilometern etwas weit von Bern entfernt, befand sich aber praktisch in der Mitte des Vierecks Bern-Biel-Neuenburg-Freiburg, wobei die Strassenverbindung nach Freiburg nicht optimal war. Die reinen Baukosten für das Erstausbauprojekt wurden von der Firma Locher auf 48.8 Millionen Franken geschätzt. (DVEW/LOCHER 7.1971: 17) Die Kosten für den Landerwerb wurden nicht berechnet; der Regierungsrat beabsichtigte, soweit als möglich Realersatz zu leisten, unter anderem aus den staatlichen Domänen Witzwil und St. Johannsen.

#### 4.4.3. Der endgültige Verzicht auf einen Berner Flughafenneubau

Bevor eine politische Entscheidung getroffen werden konnte, wollte der Regierungsrat eine Reihe von weiteren Gutachten ausarbeiten lassen und deren Ergebnisse als Diskussionsgrundlage vorlegen. Wenige Tage nach der Bestellung der Standortstudie gab er bei den Professoren Hermann Bieri und Paul Risch ein volkswirtschaftliches Gutachten in Auftrag, das die Auswirkungen eines Flughafens auf Handel, Industrie und Fremdenverkehr untersuchen und bewerten sollte. Bei dem Text, den Risch im Frühjahr 1970 ablieferte – der Name Bieri wurde nicht mehr erwähnt –, handelte es sich aber nicht um ein wissenschaftliches Gutachten, sondern um ein subjektiv gefärbtes Plädoyer für einen neuen Flughafen. Darauf wird im Abschnitt 4.4.4. näher eingegangen. Weil dieser Text nicht befriedigen konnte, bestellte die Regierung beim Genfer Institut Battelle, Centre de Recherche, ein weiteres volkswirtschaftliches Gutachten. Diese Expertise verwies auf die im gesamtschweizerischen Vergleich unterdurchschnittliche Entwicklung der bernischen Wirtschaft und bezeichnete sowohl die Sektoralstruktur als auch die Branchenstruktur als ungünstig. (HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD 17.3.1971: 59-77) Einerseits war damit das Luftverkehrspotential beschränkt, andererseits konnten aber gerade durch den Bau und Betrieb eines Flughafens Wachstumsimpulse ausgelöst werden (vgl. Abschnitt 4.4.4.). Das Fazit lautete: *„Im Hinblick auf die Entwicklung der kantonalen Wirtschaft, die ohne ‚Einspritzung‘ weiter an Gewicht verlieren wird, sollte dem*

*gegenwärtig zur Diskussion stehenden Projekt zur Verwirklichung verholfen werden.“ (HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD 17.3.1971: 10)*

Zusätzlich sollte ein im Sommer 1970 beim Berner Stadtplaner Hans Aregger in Auftrag gegebenes Gutachten die Betriebswirtschaftlichkeit eines neuen Flughafens untersuchen. AREGGER (9.1971) beschrieb zunächst ebenfalls den Zustand der bernischen Volkswirtschaft und kam zu denselben Ergebnissen wie oben beschrieben. Im speziellen untersuchte Aregger die Tourismuswirtschaft des Berner Oberlandes sowie des Juras und stellte gravierende Mängel fest, zu deren Behebung strukturelle Sanierungen unumgänglich seien. (AREGGER 9.1971: 38-50) Die Errichtung eines Flughafens befand er als geeignete Strukturmassnahme (vgl. Abschnitt 4.4.4.), wobei er im Touristencharterverkehr auch das grösste Luftverkehrspotential ortete. Die Schlussfolgerung lautete, *„dass ein Berner Flughafen in zwei seiner wirtschaftlichen Wirkungsbereiche ein günstiges Bild bietet. Es darf mit seiner Eigenwirtschaftlichkeit gerechnet werden. Im Verhältnis zu seinen Anlagekosten [...] erzeugt er ein ausgesprochen abträgliches Produkt, das sonst nur mit einem wesentlich höhern Kapitaleinsatz zu erzielen wäre.“* (AREGGER 9.1971: 64)

In den Jahren 1970 und 1971 gab der Regierungsrat vier weitere Expertisen in Auftrag: Ein hydrogeologisches Gutachten bewertete den Baugrund, untersuchte den Grundwasserhaushalt und bezeichnete die notwendigen Gewässerschutzmassnahmen. (KELLERHALS 3.1971) Eine meteorologische Studie gab Aufschluss über die Nebelhäufigkeit und die Windverteilung, konnte jedoch nicht wie erwünscht die zu erwartenden Auswirkungen auf die Luftqualität abschätzen. (MZA 3.1971) Ein Gutachten der eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) untersuchte das Problem des Fluglärms, wobei mit der Verwendung eines „Noise and Number Index“ dem Umstand Rechnung getragen wurde, dass nicht nur die Intensität, sondern auch die Häufigkeit der Lärmimmissionen störend wirken. Es wurde zwischen Gebieten mit geringer, mittlerer und starker Lärmbelastung unterschieden. Selbst bei der als unrealistisch hoch bezeichneten Zahl von 100 Flugbewegungen pro Tag befand sich keine bewohnte Siedlung in der Zone mit starker Lärmbelastung. Ein Vergleich mit den Flughäfen Genf und Zürich verdeutlichte die in dieser Beziehung vorteilhafte räumliche Lage des Standorts „Grosses Moos“. (DVEW 23.2.1972: 77-89) Schliesslich wurde vom Rechtsprofessor F. Gygi ein Gutachten verfasst, in dem untersucht wurde, wie den Gemeinden in der Umgebung bei einem allfälligen Ausbau des Flughafens ein Mitspracherecht eingeräumt bzw. *„eine wirksame Sicherung eingebaut werden könnte, dass ein Ausbau von diesen Gemeinden verhindert werden könnte.“* (GYGI 16.11.1970: 1)

Gestützt auf diese umfangreiche Dokumentation gab die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft im Februar 1972 einen Bericht heraus, der umfassend über die Berner Flughafenfrage informierte und als Grundlage für einen Entscheid des Grossen Rates bzw. für eine allfällige Volksabstimmung dienen sollte. (DVEW 23.2.1972) In der Zwischenzeit hatte sich aber die früh einsetzende Opposition zu einer geschlossenen Abwehrfront des gesamten Seelandes gegen das Flughafenprojekt entwickelt (vgl. Abschnitt 4.4.5.). Der Widerstand ging so weit, dass grundsätzliche Befürworter ihren Standpunkt nicht mehr öffentlich auszusprechen wagten. Vereinzelt Stimmen aus dem Seeland drohten gar mit separatistischen Bestrebungen, sollte der Flughafen gegen den Willen der lokalen Bevölkerung verwirklicht werden. Unter diesen Voraussetzungen war eine Realisierung des Projekts undenkbar, wenn nicht staatspolitisch unverantwortbar. Nach einer zweitägigen Sitzung kam die Verkehrskommission des Grossen Rates deshalb am 4. Juli 1972 zum Schluss, dass das Projekt nicht weiter verfolgt werden sollte, dass aber die Errichtung eines Berner Kontinentalflughafens als Option für eine fernere Zukunft offengelassen werden sollte. Die Kommission unterbreitete dem Grossen Rat folgenden Antrag: *„1. Auf die Ausarbeitung eines Detailprojekts für einen Ber-*

ner Flugplatz ist zu verzichten. 2. Für den Fall, dass die Entwicklung der schweizerischen Luftfahrt einen weiteren Flugplatz erfordert, hat der Kanton dieser Tatsache Rechnung zu tragen und ein geeignetes Gelände frei zu halten. 3. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine befriedigende Lösung zu suchen, damit die im Gebiet des Grossen Mooses geplanten landwirtschaftlichen Siedlungen ausgeführt werden können. 4. Die im Jahr 1950 überwiesene Motion Amstutz [vgl. Abschnitt 4.2.1.] [...] wird abgeschrieben. 5. Der Regierungsrat wird eingeladen, die Verbesserung der Zubringerdienste zu den bestehenden Flughäfen auf Schiene und Strasse mit allen Mitteln zu fördern.“ (GROSSER RAT 4.7.1972) Nachdem sich der Regierungsrat diesem Antrag angeschlossen hatte, wurde dieser dem Grossen Rat unterbreitet und an der Sitzung vom 20. September 1972 angenommen. Damit waren die 30 Jahre andauernden Bestrebungen, in der Region Bern an einem neuen Standort einen Flughafen zu bauen, endgültig gescheitert.

#### 4.4.4. Kaum mehr Unterstützung für den Regierungsrat: Die Befürworter des Projekts „Grosses Moos“

Im Gegensatz zum Vorgängerprojekt oblag die Federführung beim Projekt „Grosses Moos“ wieder dem bernischen Regierungsrat. Den Auftrag dazu hatte er mit den Motionen Abbühl und Augsburg erhalten (vgl. Kapitel 4.3.), ausserdem war die Motion Amstutz von 1950 nach wie vor hängig (vgl. Abschnitt 4.2.1.). Nachdem der Kantonsregierung in früheren Jahren immer wieder vorgeworfen worden war, keinen Bedürfnisnachweis erbracht zu haben und eine ungenügende Informationspraxis zu betreiben, liess sie die oben erwähnte Reihe von Gutachten anfertigen und führte zahlreiche Orientierungsveranstaltungen durch. Wenn sich der Regierungsrat in der öffentlichen Diskussion zu Wort meldete, liess er in der Regel die Expertisen für sich sprechen, um die wissenschaftliche Fundierung seines Standpunkts zu unterstreichen.

Die erwähnte Studie RISCH (4.1970) war in bezug auf wissenschaftliche Objektivität missraten, was der Verfasser auch zugab. Sein einseitig befürwortender Standpunkt macht sie aber hier erst recht interessant. Risch war der Ansicht, dass bereits der Status Berns als Hauptstadt und Sitz internationaler Organisationen und diplomatischer Vertretungen das Vorhandensein eines Flughafens rechtfertigte. Weiter stellte er fest: *„Eine Region ohne leistungsfähigen Flughafen ist heute für die Ansiedlung von neuen Industrien mit internationalen Beziehungen wenig attraktiv, weshalb das Fehlen des Flughafens als Standortsnachteil bezeichnet werden muss. [...] Damit wird die Frage eines Flughafens auch in den Bereich der Begehren um Wirtschaftsförderung gerückt. [...] Vom Standpunkt des [...] Fremdenverkehrs muss für einen Flughafen plädiert werden, da sicher damit zu rechnen ist, dass in Zukunft immer mehr Touristen ihr Ferienzziel möglichst auf dem Flugweg zu erreichen wünschen.“* (RISCH 4.1970: 12) Risch führte auch auf, welche Argumente gegen die Errichtung eines Flughafens sprachen; so erwähnte er neben einer Reihe von regionalspezifischen Gründen, auf die hier nicht näher eingegangen wird, das Lärmproblem. Sämtliche Gegenargumente wurden aber sogleich entkräftet.

Die befürwortende Haltung von HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD (17.3.1971) war das Ergebnis seriöserer Abklärungen. An positiven Effekten eines Flugplatzbaus nannten sie zunächst die kurzfristige Umsatzsteigerung bei in den Bau involvierten Unternehmen, sodann die längerfristigen Effekte einer Transportkostensenkung für Personen und Güter bzw. einer Umsatzsteigerung bei den luftverkehrsnahen Branchen. Weitaus bedeutender aber waren die Sekundäreffekte eines verstärkten Wachstums bestehender bzw. der Schaffung neuer wirtschaftlicher Aktivitäten in allen Sektoren, wobei das Gewicht in erster Linie auf Industrie und

Tourismusbranche gelegt wurde. (HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD 17.3.1971: 89-140) Zusammenfassend meinten die Autoren: *„Ein Flugplatz auf Kantonsgebiet würde dazu führen, die Lage Berns aufzuwerten und der kantonalen Wirtschaftsentwicklung einen gewissen Eigendynamismus zu verleihen.“* (HATTEMER/PAQUET/REICHHOLD 17.3.1971: 114)

Berns Stadtplaner Hans Aregger hatte sich zum Standort „Bern-West“ ablehnend geäußert (vgl. Abschnitt 4.3.5.), gab sich aber in seinem erwähnten Gutachten als grundsätzlicher Befürworter zu erkennen. Er nannte *„drei Bezugspunkte, von denen fördernde Einflüsse ausgehen könnten, nämlich die Sanierung und Förderung der Fremdenverkehrsgebiete, die Stärkung der Stellung von Bern als zentrale Stadt im Sinne eines Entwicklungsträgers und Erweiterung und Vertiefung der Industrialisierung.“* (AREGGER 9.1971: 65) Aregger schenkte auch Nachteilen des Kulturlandverlustes und der Lärmemissionen Beachtung, verwies aber auf den verschwindend kleinen Anteil eines Flughafens an der gesamten Landwirtschaftsfläche des Kantons sowie auf die vergleichsweise geringen Flugbewegungszahlen eines Berner Flughafens, der überdies in einer dünn besiedelten Gegend gebaut werden sollte. (AREGGER 9.1971: 72)

Aus der Diskussion um das Projekt „Bern-West“ ist bekannt, dass die Berner Stadtregierung der Errichtung eines neuen Flughafens grundsätzlich positiv gegenüberstand. Einmal mehr war es Gemeinderat Gerhart Schürch, der an einer öffentlichen Veranstaltung im Februar 1971 folgendes äusserte: *„Die Stagnation der Bevölkerungszahl, die nivellierten Einkommensverhältnisse rufen nach der Erschliessung neuer Steuereingänge. Die Belebung der Wirtschaft und des Tourismus würde wohl eher gelingen, wenn Bern über einen Flugplatz verfügte.“* (DER BUND 8.2.1971) Später setzte allerdings im Berner Gemeinderat ein Stimmungsumschwung ein, vielleicht mitbeeinflusst von der gewaltigen Oppositionswelle, die dem Projekt „Grosses Moos“ erwuchs. Jedenfalls meinte Gemeinderat Kurt Schweizer – gleichzeitig sozialdemokratischer Grossrat – an der richtungsweisenden Sitzung der grossräthlichen Verkehrskommission vom 3./4. Juli 1972: *„Die Behörden sind nicht gewillt, bei der heutigen Finanzlage der Stadt weiterhin Geld für aussichtslose Dinge auszugeben, die auch in Zukunft nichts einbringen. [...] Mit Umweltschutz-Fanatismus hat das alles nichts zu tun. [...] Bern hat sein Geld für wichtigere Dinge zu brauchen als für einen Flugplatz.“* (GROSSER RAT 4.7.1972)

Im Grossen Rat war die Einteilung in Befürworter und Gegner nicht abhängig von der Parteizugehörigkeit, sondern vielmehr von der geographischen Herkunft. Praktisch einstimmige Ablehnung erfuhr das Projekt von den Volksvertretern aus dem Seeland (vgl. Abschnitt 4.4.5.). Als der Lysser Grossrat Walter Häberli (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB) den Bau des Flughafens als geeignetes Instrument zur Wirtschaftsförderung bezeichnete, zog er sich nicht nur den öffentlich verlautbarten Zorn der Kallnacher Ortspartei zu, sondern wurde bei den Grossratswahlen vom Mai 1970 abgewählt. (GEMEINDEVERWALTUNG KALLNACH 2/1999: 3-5) In der Folge war aus den Reihen der Seeländer Kantonsparlamentarier keine befürwortende Äusserung mehr zu vernehmen. Vermutlich vertrat die Mehrheit der Befürworter eine ähnliche Haltung wie der freisinnige Grossrat und Präsident der Verkehrskommission Urs Kunz (Thun), der anlässlich der entscheidenden Ratssitzung vom 20. September 1972 festhielt, dass im Kanton Bern versucht werde *„die Wirtschaft [...] zu aktivieren, den Rückstand aufzuholen, die Abwanderung der Wirtschaft zu verhindern. [...] Und hier beim Flugplatz haben wir ein Objekt, das mit relativ wenig Investitionen viel wirtschaftlichen Nutzen brächte. [...] In diese Lage hinein kommt die vehemente Opposition des Seelandes [...]. Der Flugplatz müsste einer Region von anderen Regionen des Kantons Bern regelrecht aufgezwungen werden. Das hätte derart negative staatspolitische Auswirkungen, dass*

*dadurch die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen in den Schatten gestellt würden.“* (GROSSER RAT 20.9.1972)

Ziemlich wortkarg gaben sich die Organisationen, die sich massgeblich um die Verwirklichung der Projekte „Bern-Nord“ und „Bern-West“ bemüht hatten. Nicht weiter erstaunlich war der Standpunkt der Alpar-Geschäftsleitung, die sich überzeugt zeigte, *„dass ein leistungsfähiger Flugplatz an einem geeigneten Standort der Touristik, dem Fremdenverkehr, dem Geschäftswesen und der Industrie und somit schlussendlich dem ganzen Kanton Bern zugute käme.“* (DER BUND 1.6.1970) Die Mitglieder des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ (vgl. Abschnitt 4.2.4.), Trägerorganisation des Projekts „Bern-West“, vertraten gegenüber dem Bau eines neuen Flughafens selbstverständlich ebenfalls eine befürwortende Haltung. Nachdem aber die Behörden von Stadt und Kanton das Projekt „Bern-West“ fallengelassen hatten, war in den Jahresberichten und Sitzungsprotokollen des Vereins ein Grundton der Enttäuschung nicht zu überhören. Angesichts des umfassenden Widerstandes gegen das Projekt „Grosses Moos“ wandelte sich diese Enttäuschung am Ende in Resignation. Wenig war auch von den Wirtschafts- und Tourismusverbänden zu hören. Walter Hirt, Präsident des Kantonalbernerischen Handels- und Industrievereins (HIV), war der Ansicht, dass *„Tourismus, Handel und Industrie“* die Schaffung eines neuen Flughafens *„eher bejahen“* würden. (DER BUND 2.3.1970). Die Sektion Biel-Seeland des HIV aber lehnte das Vorhaben mit grosser Mehrheit ab (vgl. Abschnitt 4.4.5.).

Bemerkenswert war, dass sich selbst die schweizerische Landesregierung in die Diskussion einschaltete. Der Bundesrat bekräftigte sein Festhalten am schweizerischen Flugplatzprogramm von 1945, das vier Verkehrsflughäfen in den Regionen Basel, Bern, Genf und Zürich vorsah (vgl. Abschnitt 4.1.3.). Begründet wurde diese Haltung mit der Befürchtung vor einer baldigen Ausschöpfung der Kapazitätsreserven auf den übrigen Flughäfen, weshalb die bundesrätliche Empfehlung lautete, mindestens ein geeignetes Gelände freizuhalten. (EVED 6.4.1970; SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT 9.2.1972)

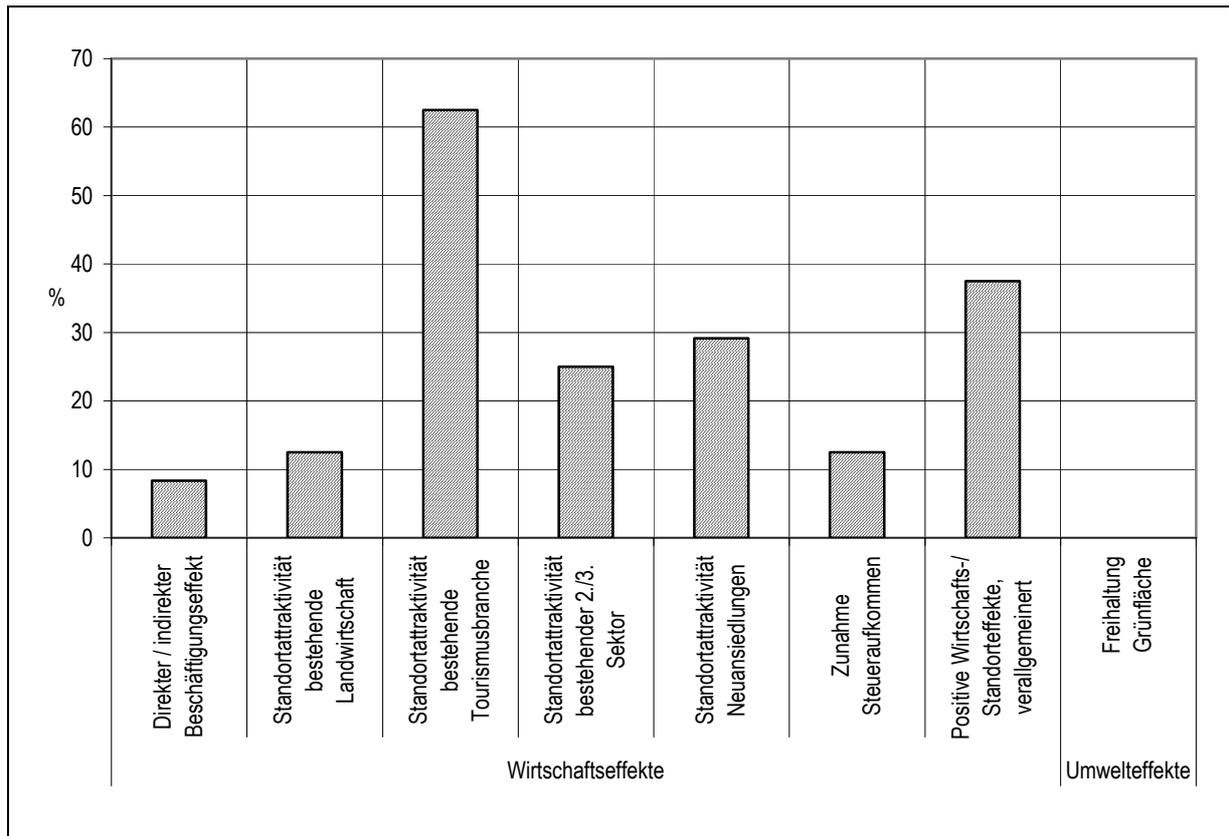
Daneben sind in der Presse und in archivierten Briefen einige befürwortende Äusserungen von Privatpersonen vorhanden. Nach einer Pressekonferenz des Regierungsrates vom Juni 1970 liessen die Redaktionen mehrerer Westschweizer Zeitungen verlauten, dass der Flughafen im Grossen Moos dem Kanton Neuenburg mit seiner Uhrenindustrie zugute käme. (COURRIER DU VIGNOLE; FEUILLE D'AVIS DE NEUCHÂTEL; L'IMPARTIAL; LA SENTINELLE; TRIBUNE DE LAUSANNE 9.6.1970) Im Vergleich zur Gegenseite waren aber nur wenige befürwortende Stimmen zu hören. Das muss nicht heissen, dass es sie nicht gab. Ein Tätigkeitsbericht des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ besagte dazu: *„Jede Regung, die sich dieser Opposition nicht anzuschliessen gewillt war, wurde richtiggehend eingeschüchtert. [...] Wohl wurde uns von vielen Seiten Sympathie und Unterstützung unter der Hand zugesagt. Gleichzeitig wurde uns aber oft auch erklärt, dass man nicht wage, offen in Erscheinung zu treten, da sonst Nachteile beruflicher, politischer oder anderer Art zu befürchten wären.“* (VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN 2/o. J.).

Akteure	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen											Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
		Wirtschaftseffekte								Umwelt- effekte		Total Wirtschafts- / Umwelteffekte		
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte			
Regierungsrat / kt. Verwaltung / beauftragte Gutachter	11	2	1	6	3	4	1	5	22		0	22	100	0
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern + ⇒ -	1			1			1	1	3		0	3	100	0
Alpar	1			1	1				2		0	2	100	0
Organisationen / Versammlungen Befürworter	1			1	1				2		0	2	100	0
Verbandsvertreter Tourismus	Keine begründeten Stellungnahmen einzelner Verbände vorhanden. Im Verein „Pro Flugplatz Bern“ vertreten.													
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	Keine begründeten Stellungnahmen einzelner Verbände vorhanden. Im Verein „Pro Flugplatz Bern“ vertreten.													
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	3 <sup>a</sup>			1			1	2	4		0	4	100	0
Parteivertreter „Mitte / links“	1 <sup>b</sup>					1			1		0	1	100	0
Übrige	6		2	5	1	2		1	11		0	11	100	0
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>8</b>	<b>13</b>	<b>63</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>38</b>		<b>0</b>				

**Legende:**  
 Projektträgerschaft  
+ ⇒ - Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (befürwortend ⇒ ablehnend)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> 2 Grossratsmitglieder FDP, 1 BGB  
<sup>b</sup> Grossratsmitglied SP

**Tabelle 7:** Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 16:** Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

Tabelle 7 und Abbildung 16 zeigen, dass sich im Vergleich zur Diskussion ums Projekt „Bern-West“ in der herausragenden Gewichtung der touristischen Standortattraktivität nichts geändert hat. Der grosse Anteil der unspezifizierten Wirtschaftseffekte zeigt eine zunehmende Argumentation mit einfachen Schlagworten („Nutzen für die Wirtschaft“) anstelle von präzisierteren Begründungen. Anteilsmässig deutlich zugenommen hat das Argument der Standortattraktivität von Neuansiedlungen; abgenommen hat dagegen die Gewichtung der direkten Standorteffekte für den Industrie- bzw. Dienstleistungssektor. Begründen lässt sich diese Gewichtsverschiebung mit dem Wunsch nach verstärkter Industrialisierung respektive Tertiärisierung in der stark landwirtschaftlich geprägten Umgebung des Projektstandorts. In diesem Zusammenhang tritt auch das Argument der Beschäftigungswirkung wieder in Erscheinung. Die oben angesprochene Zurückhaltung der Befürworter zeigt sich in der geringen Anzahl Stellungnahmen im Vergleich mit den Gegnern. Von den Wirtschafts- und Tourismusverbänden sind keine begründeten Positionsbezüge überliefert, vom Verein „Pro Flugplatz Bern“ – dem eine Anzahl solcher Organisationen angehörte – nur ein einziger. Fast die Hälfte aller Stellungnahmen entfällt auf die projektverantwortliche Kantonsregierung, die kantonale Verwaltung und auf beauftragte externe Gutachten.

#### 4.4.5. Geschlossener Widerstand der Seeländer Bevölkerung: Die Gegner des Projekts „Grosses Moos“

Als Ende 1969 der Kallnacher Gemeinderat über die bevorstehende Projektierung orientiert wurde, nahm der Widerstand gegen das Vorhaben seinen Anfang. In einem Brief an den kantonalen Verkehrsdirektor schrieb die Gemeindeverwaltung: „Das in Frage kommende Gebiet ist vor Jahren mit dem Einsatz sehr grosser finanzieller Mittel urbar gemacht worden;



*Schädigung der Kulturen im An- und Abfluggebiet durch Abgase und Niederschlag der Verbrennungsabfälle aus den Motoren und Düsenaggregaten. [...] Der Erholungsraum im Grossen Moos wäre für immer verloren. Desgleichen viel wertvolles Kulturland, das vor Jahren mit dem Einsatz grosser finanzieller Opfer nutzbar gemacht wurde [...].“ (EINWOHNERGEMEINDE KALLNACH 6.3.1970) Unterstützt wurde der Schutzverband von zwei Organisationen mit gleicher Zielsetzung – dem „Verein gegen den Kontinentalflughafen Bern“, der als Sammelbecken für die Gegner des Projekts „Bern-West“ diente (vgl. Abschnitt 4.3.5.), sowie der 1969 gegründeten „Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp“ (vgl. Abschnitt 4.5.5.).*

Dass sich die direkt betroffenen Grundbesitzer am Widerstand des Schutzverbandes beteiligten, braucht nur der Vollständigkeit halber erwähnt zu werden. An einer Versammlung der Flurgenossenschaft Kallnach-Niederried-Bargen vom Januar 1970 wurde eine Resolution gefasst, die sich gegen die Zerstörung landwirtschaftlicher Nutzfläche und für die im Rahmen der laufenden Gesamtmelioration vorgesehene Errichtung von Aussiedlerhöfen in der Umgebung des Flughafenareals aussprach. Der Verband der Liegenschafts- und Grundstücksbesitzer des Amtes Aarberg solidarisierte sich mit den Direktbetroffenen und warnte vor grossen finanziellen Aufwendungen für Bauverbotsentschädigungen und Expropriationen. (GEMEINDEVERWALTUNG KALLNACH 1/1999: 124; DER BUND 6.5.1970)

Die praktisch einhellige ablehnende Haltung des Seelandes wurde nicht nur an den Versammlungen und in den Parlamenten der Gemeinden deutlich, sondern trat über die Grenzen der politischen Parteien hinweg auch auf kantonaler Ebene zutage. Nach der Abwahl des erwähnten BGB-Grossrates Walter Häberli waren von den Seeländer Grossräten nur noch ablehnende Äusserungen zu hören. An vorderster Front kämpfte Hans Herrmann, freisinniger Grossrat und seit Anfang 1972 Präsident des Schutzverbandes, für die Anliegen der Projektgegner. Die BGB-Grossräte des Seelandes und des Amtsbezirks Laupen erklärten öffentlich ihre einmütige Ablehnung und sprachen von einer unhaltbaren Situation für die betroffenen Grundbesitzer. (BIELER TAGBLATT 30.1.1971) Unterstützung erhielten die Seeländer Parlamentarier auch von solchen aus dem restlichen Kantonsgebiet. Das „Bieler Tagblatt“ schrieb dazu: *„Diese Gegnerschaft zeigt eine heterogene Struktur: Die einen fürchten beim Bau eines Flughafens die Immissionen, andere sind rein emotionell dagegen, und wiederum andere schrecken von den aufwendigen Baukosten zurück. Die Liste wäre zu erweitern. Aber gerade die letztgenannte Gruppe erachtet den Flughafenbau als eine übermässige Belastung der Staatsausgaben eines Kantons, der finanziell wahrlich nicht mehr auf Rosen gebettet ist.“* (BIELER TAGBLATT 19.11.1970)

Wie schon die Mitgliedschaft einer Waadtländer und mehrerer Freiburger Gemeinden im Schutzverband zeigt, beschäftigten sich mit dem Flughafenprojekt „Grosses Moos“ aber auch Politiker und politische Gremien ausserhalb des Kantons Bern. Wie seine Berner Amtskollegen setzte sich auch der Freiburger BGB-Grossrat H. Bächler für einen Projektierungsstopp ein. Die Regierungen der Kantone Solothurn und Neuenburg sprachen sich gegen das Projekt aus, erstere wegen der Lärmbelastung, letztere, weil sie keine wirtschaftliche Notwendigkeit erkennen konnte. (DER BUND 21.9.1970, 18.5.1972; REGIONALFLUGPLATZ JURAGRENCHEN AG 26.5.1972) Im Neuenburger Stadtparlament wurde Antrag auf eine Resolution gestellt, die folgenden Text beinhaltete: *„Le projet d’aéroport du Grand-Marais constitue pour la région neuchâteloise la menace d’une intolérable nuisance, le lac de Neuchâtel devant être inévitablement situé dans la zone d’approche de cet aéroport.“* (VILLE DE NEUCHÂTEL 30.8.1972) Ein Entscheid darüber wurde nach dem Berner Grossratsbeschluss vom 20. September 1972 hinfällig.

Nachdem sich der Bundesrat in die Diskussion eingeschaltet hatte, wurde die Berner Flughafenfrage sogar im Nationalrat behandelt. Der Seeländer BGB-Nationalrat Fritz Marthaler ersuchte den Bundesrat in einer Motion, keinen Entscheid gegen den Willen einer Bevölkerungsmehrheit zu treffen. (BIELER TAGBLATT 27.3.1972) Sein Ratskollege Villard äusserte in einem Postulat: *„Est-ce que, pour une question de prestige [...], nous allons accepter le saccage d'une région paisible? [...] Le jour viendra peut-être plus vite que l'on pense où la population aura davantage besoin de zones de calme et de détente que de pistes d'aéroports [...]“* (NATIONALRAT 20.3.1973)

Eine ablehnende Position bezogen auch verschiedene Verbände mit natur- bzw. umweltschützerischer Gesinnung. Die „Organisation naturiste Suisse/Schweizer Lichtbund“ beschloss an ihrer Jahresversammlung 1970 einstimmige Ablehnung und hielt fest: *„Das bernische Seeland soll als Landwirtschaftszone und als Erholungsgebiet erhalten bleiben.“* (O.N.S. 27.5.1970). Die „Interessengemeinschaft Bielersee“ (IGB) war Gründungsmitglied des Schutzverbandes und kritisierte in ihrem Jahresbericht 1970 die durch den Flugbetrieb verursachte Verunreinigung von Luft und Gewässern sowie den Fluglärm. Mit der IGB nicht zu verwechseln ist der „Verein Bielerseeschutz“, der seinerseits aus Gründen des Landschaftschutzes opponierte. (IGB 1971; DER BUND 14.4.1971) *„Aus begründeter Sorge um die Erhaltung unserer Trinkwasservorkommen“* und wegen der Lärm- und Luftschadstoffemissionen wandte sich der Vorstand des bernischen Fischereiverbandes gegen das Projekt. (DER BUND 17.4.1972) Schliesslich äusserte sich auch der Berner Kantonalverband des „Schweizerischen Touristenvereins Naturfreunde“ in ablehnendem Sinne, ohne dass in der entsprechenden Pressemitteilung eine Begründung aufgeführt wäre. (DER BUND 2.5.1972)

Wirtschafts- und Tourismusverbände hatten bei der Planung der Vorgängerprojekte als treibende Kräfte mitgewirkt. In der Diskussion um das Projekt „Grosses Moos“ machte sich – besonders in der Umgebung des Projektstandorts – auch in diesen Kreisen Opposition bemerkbar. Gemäss Presseberichten fielen in einer Umfrage unter den Sektionsmitgliedern des Handels- und Industrievereins Biel-Seeland 90 Prozent der Stellungnahmen ablehnend aus. (DER BUND 28.4.1971; BERNER TAGWACHT 26.7.1971) Eine einstimmige Resolution traf der Handwerker- und Gewerbeverein Murten, der festhielt: *„Durch den Bau eines Flughafens [...] würde unsere Gegend den Charakter eines Erholungs- und Landwirtschaftsgebietes ganz verlieren, und zu einem Lärm- und Luftverseuchten Landstrich werden [...]“* (HANDWERKER- UND GEWERBEVEREIN MURTEN 19.5.1972) Der Verkehrsverein Murten und Umgebung widersprach sich in einem Schreiben an den Berner Regierungsrat selbst, als er das Grosse Moos erst als eine von Menschenhand geschaffene *„blühende und fruchtbare Landschaft“*, kurz darauf aber als *„eine der wenigen in ihrem natürlichen Charakter erhaltenen Landschaften“* bezeichnete. Der Protestbrief endete mit der Forderung: *„Wir verlangen, dass dieses Gebiet seiner natürlichen Bestimmung als Erholungs- und Landwirtschaftsgebiet erhalten bleibe und nicht in Lärm und Schmutz eines Kontinentalflughafenbetriebes untergehe.“* (VERKEHRSVEREIN MURTEN UND UMGEBUNG 1.4.1972)

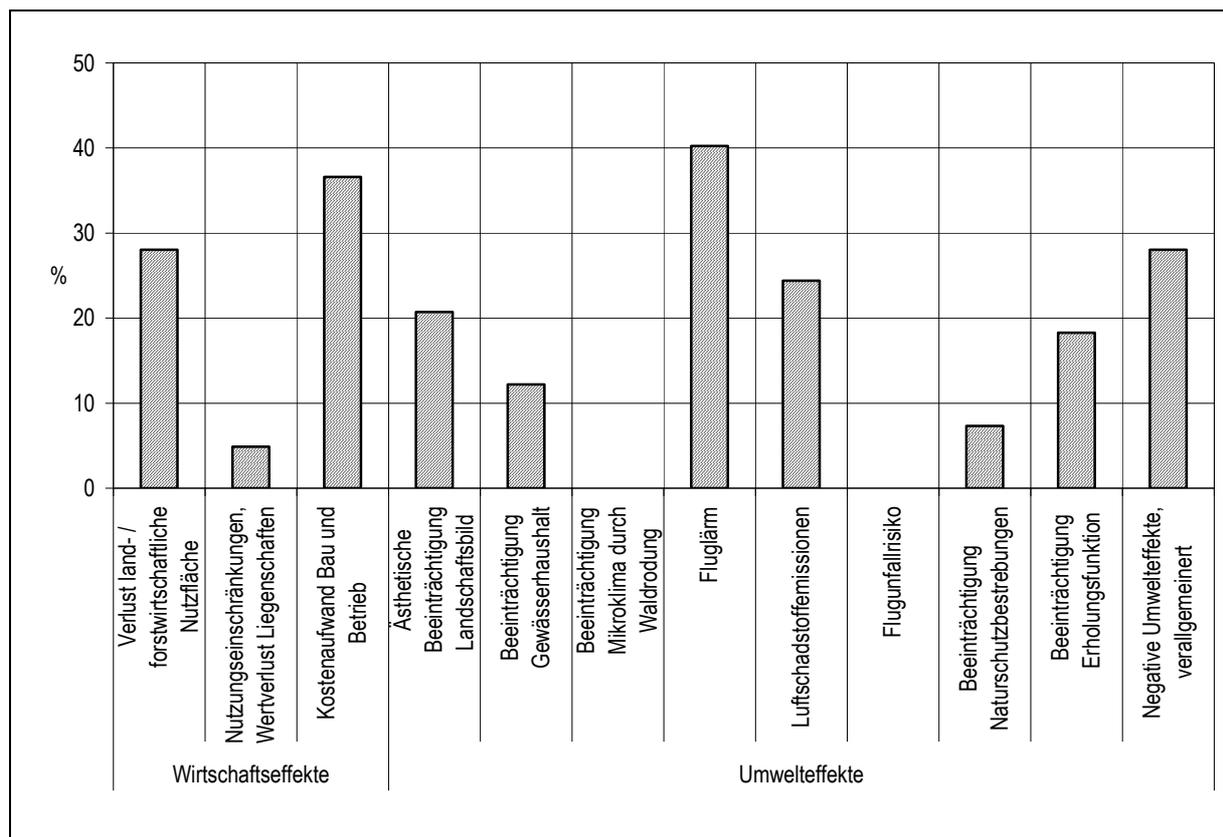
Darüber hinaus finden sich zahlreiche ablehnende Äusserungen von weiteren Körperschaften und Einzelpersonen. Die Kirchliche Bezirkssynode des Amtes Aarberg wandte sich in einer Resolution gegen die Lärm- und Schadstoffemissionen des Luftverkehrs sowie gegen die Zerstörung eines Landwirtschafts- und Erholungsgebiets. In einem Brief der Evangelisch-theologischen Fakultät der Universität Bern an den Regierungsrat, unterschrieben von rund 80 Angehörigen aller Fakultäten, sprachen sich die Verfasser gegen einen rücksichtslosen Fortschrittsglauben aus und appellierten daran, den Willen einer ablehnenden Bevölkerungsmehrheit nicht zu missachten. (KIRCHLICHE BEZIRKSSYNODE AARBERG 25.4.1972; EVANGELISCH-THEOLOGISCHE FAKULTÄT 17.5.1972) Juristen warnten vor millio-

nenschweren finanziellen Aufwendungen für Enteignungen, Bauverbotsentschädigungen und Lärmschutzmassnahmen, Ärzte vor den gesundheitsschädigenden Auswirkungen von Fluglärm und Luftverschmutzung. In weiteren Stellungnahmen von Mitarbeitern und Lesern der Tagespresse wurden in erster Linie die Emissionen des Luftverkehrs, die Bau- und Folgekosten sowie die Zerstörung des Landschaftsbildes kritisiert.

Der Widerstand gegen das Projekt nahm in zunehmendem Masse den Charakter einer breit abgestützten Protestbewegung an. Gegnerische Organisationen, angeführt vom Schutzverband, organisierten zwei Grosskundgebungen, die am 18. September 1970 in Aarberg sowie am 6. März 1972 in Biel durchgeführt und jeweils von mehreren tausend Personen besucht wurden. Während die erste Veranstaltung ruhig verlief, wurde an der zweiten mit polemischen Äusserungen nicht gespart. (GEMEINDEVERWALTUNG KALLNACH 2/1999: 25-31) Laut NAEF (o. J.: 26) drohte dort ein „Spassvogel“ mit separatistischen Bestrebungen. Keinen Spass machte vermutlich Ernst Hirt, Vizepräsident des Schutzverbandes, als er in einem Zeitungsinterview äusserte: *„Et le moment venu, nous partirons en guerre. [...] Si le gouvernement persiste à implanter cet aéroport, les Seelandais rejoindront le camp des séparatistes jurassiens...“* (LA SUISSE 10.1.1971)

Aus Tabelle 8 geht hervor, dass die Umwelteffekte gemessen an der Gesamtzahl der Argumentennennungen mit einem Anteil von rund 2/3 deutlich dominieren. Erstmals tritt mit dem Fluglärmproblem ein Umwelteffekt als meistgenanntes Argument auf. Mit der Kostenfrage belegt ein Wirtschaftseffekt mit geringem Abstand den zweiten Platz. Angesichts der fast hundertprozentigen Beanspruchung von landwirtschaftlicher Anbaufläche in der Gunstlage des Grossen Mooses hat die Gewichtung des Nutzflächenverlustes wieder etwas zugenommen. Gleichauf mit diesem Argument liegen die unspezifizierten Umwelteffekte, was die Thematisierung der Umweltproblematik in diesen Jahren deutlich vor Augen führt. Dieser Sachverhalt manifestiert sich auch in der stark gestiegenen Berücksichtigung des Luftschadstoffproblems; er dürfte auch zu der leicht erhöhten Gewichtung der Landschaftsbildproblematik beigetragen haben. Im Vergleich zum Projekt „Bern-West“ anteilmässig zurückgefallen ist dagegen die Frage der Erholungsfunktion; die Bedeutung des Grossen Mooses als Erholungsgebiet ist zweifellos geringer als im Falle der stadtnahen Gegend um den Forst. Angesichts des vernachlässigbar geringen Waldanteils auf dem vorgesehenen Flughafenareal werden die mikroklimatischen Folgen des Waldschlags nicht mehr erwähnt. Standortbedingt hat auch das Argument der Nutzungseinschränkungen gegenüber dem stadtnahen Projekt „Bern-West“ deutlich an Gewicht verloren.





**Abbildung 18:** Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungen

#### Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.4:

Das Projekt „Grosses Moos“ wurde in den Jahren 1970 und 1971 im Auftrag des bernischen Regierungsrates ausgearbeitet, nachdem eine Studie den Standort insbesondere im Hinblick auf die Fluglärmsituation als günstig bezeichnet hatte. Das Kontinentalflughafenprojekt sollte in mehreren Etappen verwirklicht werden; in der ersten Ausbauphase waren die Einrichtungen aufs unmittelbar Notwendige beschränkt. Weil sich der früh einsetzende Widerstand der Seeländer Bevölkerung zu einer regelrechten Protestbewegung entwickelte, beschloss der Grosse Rat im Herbst 1972, auf eine Weiterverfolgung des Projekts zu verzichten. Angesichts dieser Oppositionswelle erhielt der projektverantwortliche Regierungsrat kaum noch öffentlich ausgesprochene Unterstützung. Die wenigen Befürworter begründeten ihre Haltung mehrheitlich mit dem Standortnutzen für die Tourismusbranche; am zweithäufigsten genannt wurde das schlagwortartige Argument eines nicht genauer bezeichneten wirtschaftlichen Nutzens. Die Projektgegner verteilten sich auf alle Bevölkerungsschichten und Interessengruppen des Seelandes. In ihren Stellungen waren die verschiedenen Argumente im Vergleich zu den älteren Projekten ziemlich gleichmässig verteilt. Erstmals stand das Fluglärmproblem an erster Stelle, gefolgt vom Kostenaufwand; Nutzflächenverlust und schlagwortartig verallgemeinerte Umweltbelastungen teilten sich den dritten Platz. Vergleichsweise stark gewichtet wurden auch die Luftschadstoffemissionen.



## 4.5. Flughafen Bern-Belp: Das „Projekt 80“, 1975-1983

### 4.5.1. Das Provisorium wird zur einzig verbleibenden Lösung

Die im Jahre 1929 eröffnete Anlage im Belpmoos war während der jahrzehntelangen erfolglosen Suche nach einem neuen Standort als Übergangslösung beibehalten worden. Die Mutation vom „Flugplatz Bern-Belpmoos“ zum „Flughafen Bern-Belp“ war vorwiegend begrifflicher Natur und lässt zu Unrecht auf einen weitreichenden Infrastrukturausbau schliessen. Zwar mussten wiederholt bauliche Massnahmen getroffen werden, um die Anlage einigermassen dem jeweils aktuellen Stand der Technik und der Sicherheitsvorschriften anzupassen. Um aber die Kosten so niedrig wie möglich zu halten und den Bau einer Neuanlage nicht zu präjudizieren, wurden diese Ausbaumassnahmen – mit Ausnahme des nächstbeschriebenen Vorhabens – auf das absolut notwendige Minimum reduziert.

Die Flugbetriebsfläche bestand in den ersten 30 Jahren lediglich aus einer planierten Grasfläche. Dies entsprach in den 1930er Jahren dem Standard; in der Nachkriegszeit machten aber neue Flugzeugtypen und verschärfte Sicherheitsbestimmungen in zunehmendem Masse befestigte Pisten und Rollflächen erforderlich. Als sich die Aussichten auf eine rasche Verwirklichung des Projekts Utzenstorf zunehmend verschlechterten, liess die Flugplatzgenossenschaft in den Jahren 1945 bis 1947 ein Projekt ausarbeiten, das eine entsprechende Modernisierung des Flugplatzes Belp vorsah. Die definitive Projektversion vom Januar 1947 (Abbildung 19) umfasste an Neuerungen eine Asphaltpiste 14/32 (vgl. Anhang I) von 980 m Länge und 40 m Breite, ein befestigtes Vorfeld mit zwei Rollwegverbindungen zur Piste, einen Passagierterminal mit anschliessendem Bürotrakt und Kontrollturm, ein Gebäude für den Frachtumschlag und die Unterbringung von Fahrzeugen, eine „Grossflugzeughalle“ sowie eine kleinere Halle zur Aufnahme von Segelflugzeugen. Ausserdem war eine teilweise Verlegung der beidseitigen Zubringerstrassen vorgesehen. Das Projekt beinhaltete keine besonderen Navigationshilfen für den Schlechtwetterverkehr. Die Baukosten, die von Bund, Kanton und Stadt Bern gemeinsam getragen werden sollten, wurden Ende August 1947 auf knapp 5.5 Millionen Franken veranschlagt. (GEMEINDERAT BERN 20.8.1947: 12)

Die Pistenlänge war auch für damalige Verhältnisse eher knapp bemessen. Sie wurde ausdrücklich für einen Kurzstreckenverkehr mit Douglas DC-3 (Anhang II, Abbildung 33) ausgelegt. Bei diesem kolbengetriebenen Modell ohne Druckbelüftung handelte es sich in der Tat um den meistverwendeten Flugzeugtyp für kurze Distanzen, der aber mit seiner Technologie aus den frühen 1930er Jahren schon nicht mehr auf der Höhe der Zeit war. Die modernen Nachfolgemuster, die sich damals im Stadium der Entwicklung oder Erprobung befanden, benötigten bereits um 50% längere Start- und Landebahnen.<sup>11</sup> Im Gegensatz zur Piste wirkten allerdings die Hochbauten für ein Provisorium luxuriös. Dies gilt nicht nur für die „Grossflugzeughalle“, deren Notwendigkeit nicht ersichtlich ist, sondern auch für die massive Bauweise des Terminals, der auch dann seine Zweckbestimmung verloren hätte, wenn das „Belpmoos“ nach der Errichtung eines neuen Kontinentalflughafens als Sportflugplatz weiterbetrieben worden wäre. Dieser Umstand mag dazu beigetragen haben, dass die Stadtberner Stimmbürger am 5. Oktober 1947 die Finanzierung des städtischen Anteils an den Baukosten verweigerten.

---

<sup>11</sup> Eine Studie des Eidgenössischen Luftamtes von 1951, in der angesichts der topographischen Unzulänglichkeiten erneut von der Errichtung eines modernen Kontinentalflughafens am Standort Belp abgeraten wurde, bezifferte die minimale Pistenlänge für den Verkehr mit zeitgemässen Modellen auf 1550 m. Im Ausführungsprojekt für den Flughafen Zürich wurden die Abmessungen der kürzesten Nebenpiste auf 1535 × 45 m festgelegt. (EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT 10.1951; ALTORFER 1949: 294)

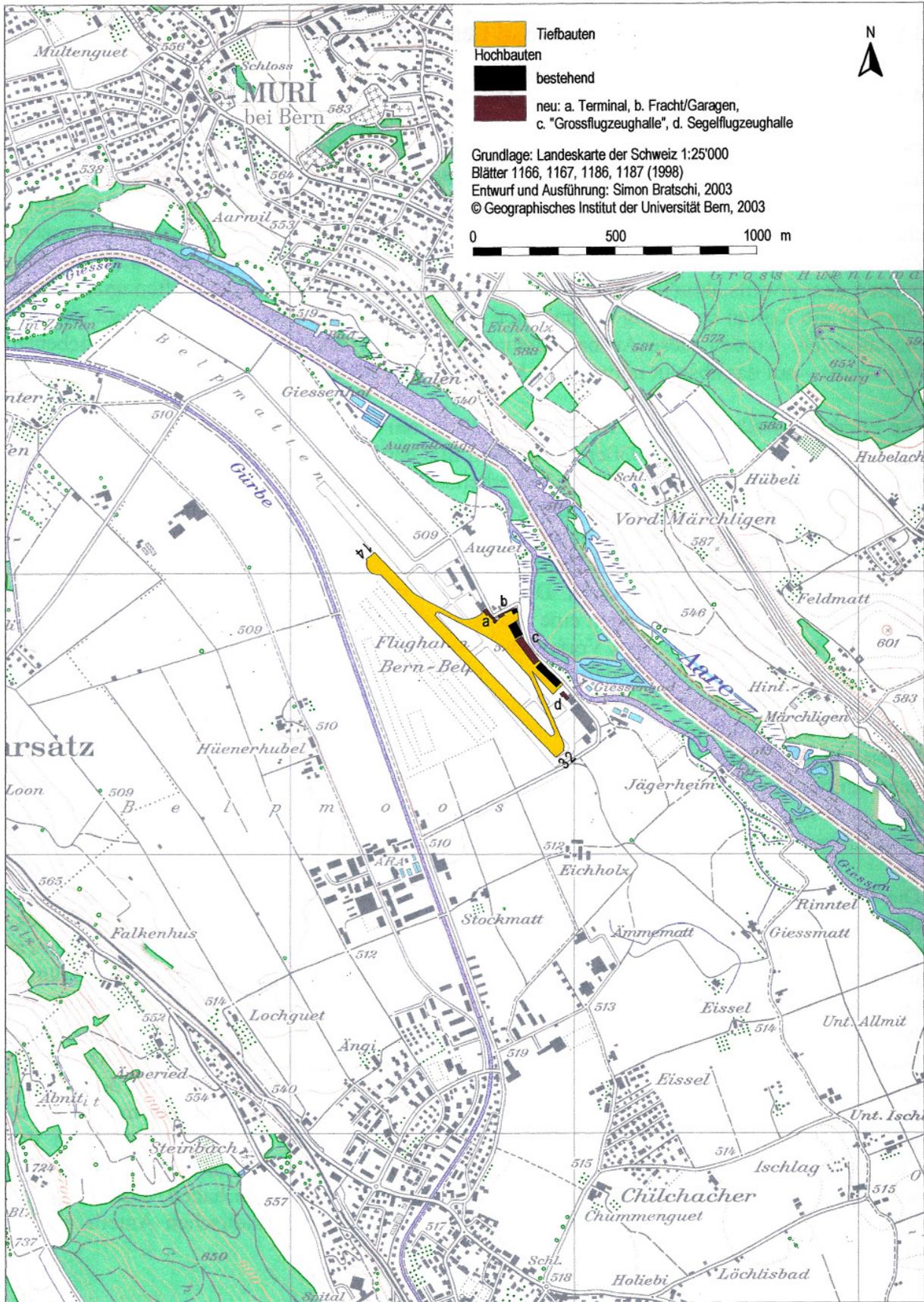


Abbildung 19: Flughafen Bern-Belp, Ausbauprojekt von 1947 (Quelle: GEMEINDERAT BERN 3.2.1947: 12)

Obwohl die Anlage damit nach wie vor über keine befestigte Piste verfügte, wurde ab 1948 jeweils im Sommerhalbjahr ein bescheidener Linienverkehr durchgeführt. Die belgische Sabena eröffnete eine Linienverbindung nach Brüssel, musste sie aber wegen mangelnder Nachfrage nach zwei Saisons wieder einstellen. Erfolgreich entwickelte sich dagegen die Linie Bern-London, durchgeführt von Swissair. Die verwendeten DC-3 – modernere Typen konnten auf einem Grasflugplatz nicht operieren – waren aber wegen ihrer geringen Geschwindigkeit und Reiseflughöhe im damals schon überlasteten Luftraum über London und Paris bald einmal unerwünscht, so dass diese Verbindung im Herbst 1957 eingestellt und im darauffolgenden Jahr durch Zubringerflüge nach Zürich ersetzt wurde. Angesichts der ungenügenden Flugplatzinfrastruktur war aber eine längerfristige Aufrechterhaltung selbst dieser Verbindung in Frage gestellt. Weil sich auch das damals aktuelle Projekt „Bern-Nord“ nicht innert nützlicher Frist realisieren liess, musste einmal mehr der Versuch unternommen werden, das „Belpmoos“ den aktuellen Anforderungen anzupassen, um den Anschluss Berns an den Luftverkehr weiterhin zu gewährleisten. (EISENBAHNDIREKTION 1. 1966: 2-4; ELLWANGER 1999: 30-34)

Im Laufe des Jahres 1958 erstellte das Tiefbauamt der Stadt Bern deshalb ein neuerliches Modernisierungsprojekt (Abbildung 20). Dieses umfasste eine Asphaltpiste 14/32 von  $1200 \times 30$  m und einen befestigten Flugzeugabstellplatz von  $1950 \text{ m}^2$ , verbunden durch einen kurzen Rollweg. Auf Schlechtwetter-Navigationshilfen wurde ebenso verzichtet wie auf eine Pistenbeleuchtung oder auf zusätzliche Hochbauten – als wesentliche Neuerung diesbezüglich war bereits im Jahre 1954 ein Kontrollturm erstellt worden. Die Baukosten beliefen sich auf 990'000 Franken, der Landerwerb auf zusätzliche 210'000 Franken. Nachdem der Grosse Rat im September 1958 der Finanzierung des Kantonsanteils zugestimmt hatte, bewilligten am 26. Oktober desselben Jahres auch die Stimmberechtigten der Stadt Bern den entsprechenden Kredit; der Bund war an der Finanzierung dieses Provisoriums nicht beteiligt. Nach fünf Monaten Bauzeit wurden die neuen Tiefbauten am 5. Juni 1959 in Betrieb genommen. (GROSSER RAT 15.9.1958; DER BUND 7.6.1959)

Dass es sich dabei um einen Minimalausbau handelte, wird aus der Tatsache ersichtlich, dass die neue Piste explizit für den bestehenden Zubringerverkehr Bern-Zürich mit den mittlerweile völlig veralteten DC-3 dimensioniert wurde. Während der Zuwachs an Pistenlänge gegenüber dem Projekt von 1947 verschärfte Sicherheitsvorschriften widerspiegelte, machte die geringe Pistenbreite den Minimalstandard umso deutlicher ersichtlich. Die Anlage ermöglichte keinen zeitgemässen internationalen Kurzstreckenverkehr mit moderneren Propellerflugzeugen, geschweige denn mit Jets, die sich zur selben Zeit im Linienverkehr durchzusetzen begannen. Ausbaumöglichkeiten erhielten ebenso wenig Beachtung wie eine spätere Ausrüstung mit einem Instrumentenlandesystem; die bezüglich der Hindernisfreiheit suboptimale Richtung der Pistenachse ergab sich aus einem Kompromiss zwischen flugbetriebstechnischen Erfordernissen und einem möglichst einfachen und kostengünstigen Landerwerbsverfahren. (ALPAR 10.8.1961) Wie der Standard in der Pistendimensionierung aussah, zeigt das Projekt „Bern-Nord“ ( $2500 \times 45$  m). Dieses macht auch deutlich, was damals zur Lösung des Berner Flughafenproblems nach wie vor angestrebt wurde: eine komplette Neuanlage in günstigerem Gelände.

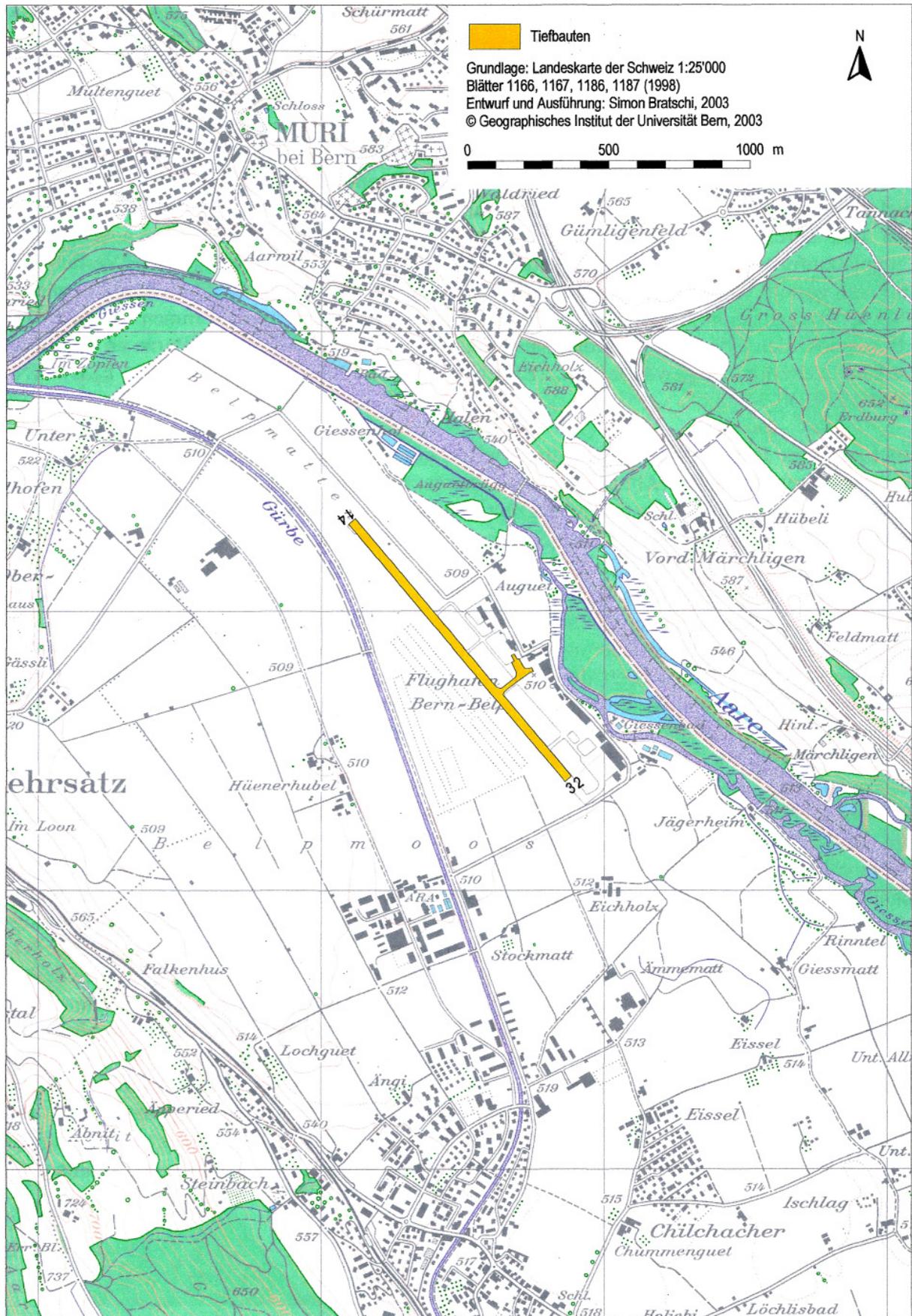


Abbildung 20: Flughafen Bern-Belp, Pistenneubau von 1959 (Quelle: Landeskarte 1: 25'000, Blatt 1167, Ausgabe 1963)

Nach dem Scheitern des Projekts „Bern-Nord“ folgte das Projekt „Bern-West“. Dieses war noch weit von seiner Verwirklichung entfernt, als Swissair auf Anfang 1964 ihre DC-3 ausser Dienst stellte und Bern damit in diesem Jahr vom Linienverkehr abgeschnitten war. Mit der Bestellung von einigen Turboprop-Zubringerflugzeugen des Typs Fokker F-27 (Anhang II, Abbildung 34) beschlossen zwar die Verantwortlichen der Swissair, ein Modell anzuschaffen, das auf kurzen Pisten mit weniger drastischen Gewichtsbeschränkungen operieren konnte als die übrigen Muster in der Flotte. Dennoch machte der Einsatz dieses Flugzeugtyps, den Swissair durch ihre Tochtergesellschaft Balair betreiben liess, erneute Anpassungen an der Infrastruktur des Flughafens Bern-Belp unumgänglich.

Nachdem Abklärungen gezeigt hatten, dass eine weitergehende Pistenverlängerung mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden gewesen wäre, genehmigten die Parlamente von Kanton und Stadt Ende 1964 respektive Anfang 1965 Kredite über insgesamt 1.09 Millionen Franken zur Verwirklichung eines Vorhabens, das eine Verlängerung der Piste in Richtung Südosten um 110 m auf total 1310 m, eine Erweiterung der Rollwege und Flugzeugabstellplätze sowie die Errichtung von Wendebuchten an beiden Pistenenden vorsah (Abbildung 21). (GEMEINDERAT BERN 30.12.1964) Zu Beginn des Sommerflugplanes 1965 wurden diese Erweiterungen in Betrieb genommen. Sie ermöglichten den Einsatz der Fokker F-27 auf den Kurzstreckenverbindungen nach Zürich und Genf, später auch nach Basel und Paris, mit wirtschaftlich vertretbaren Gewichtsbeschränkungen. Seit 1965 wurden die Linienflüge nach Bern auch während des Winterhalbjahres durchgeführt; die nachträgliche Installation einer Pistenbefehuerung noch im gleichen Jahr ermöglichte zudem einen Flugbetrieb in den Tagesrandstunden. Den Zubringerflügen von Swissair/Balair war aber kein kommerzieller Erfolg beschieden, so dass sie im Jahre 1971 eingestellt und durch eine Busverbindung zum Flughafen Zürich ersetzt wurden. Mit ihrer Verbindung nach London, die im darauffolgenden Jahr aufgenommen wurde, sorgte die britische Dan-Air dafür, dass Bern weiterhin über einen Linienanschluss verfügte. (ELLWANGER 1999: 40)

Nachdem der vehemente Widerstand gegen das Projekt „Grosses Moos“ die politische Undurchführbarkeit eines Flughafenneubaus eindrücklich sichtbar gemacht hatte und sich der Grosse Rat deshalb an der Sitzung vom 20. September 1972 gegen eine Weiterverfolgung des Vorhabens aussprach, stellte sich die Frage, was in Zukunft mit dem Flughafen Belp geschehen sollte. Mit dem technischen Fortschritt hatten die topographischen Unzulänglichkeiten, die ursprünglich zur Suche nach einem neuen Standort geführt hatten, unterdessen an Bedeutung verloren; gleichzeitig hatten aber die Zunahme des privaten Flugverkehrs und die fortschreitende Wohnbautätigkeit in den Einflugschneisen zu einer Verschärfung der Lärmsituation geführt, die wegen der Anflugrichtung mitten über die dicht besiedelte Agglomeration Bern seit jeher unbefriedigend gewesen war. Es war deshalb vorgesehen, die Anlage nach der Realisierung des Projekts „Grosses Moos“ zu schliessen. Nach dessen Scheitern verblieb aber das Belpmoos als einzig möglicher Standort für einen Flughafen in der Region Bern. Es war nun zu überprüfen, ob die bestehende Anlage unverändert beibehalten, ausgebaut oder aber geschlossen und die Luftverkehrsbedienung Berns damit aufgegeben werden sollte.

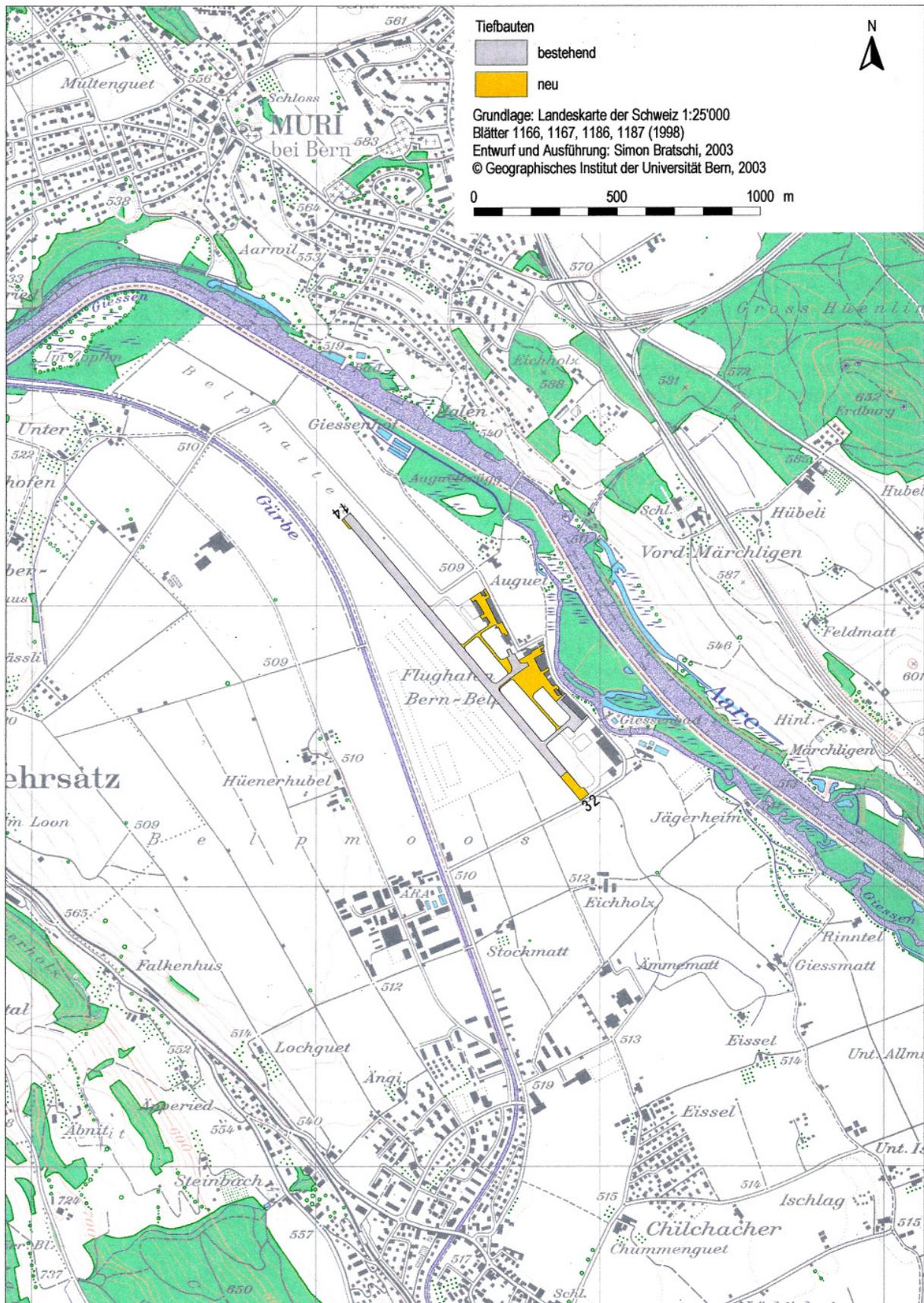


Abbildung 21: Flughafen Bern-Belp, Ausbau von 1965 (Quelle: Landeskarte 1: 25'000, Blatt 1167, Ausgabe 1969)

Eine von der Flughafenbetriebsgesellschaft Alpar eingesetzte Expertenkommission unter der Leitung von Urs Kunz, freisinniger Nationalrat und ehemaliger Präsident der grossrätlichen Verkehrskommission, kam im Frühjahr 1975 zum Schluss, „*dass der Flugplatz Belpmoos im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Bern und zur Deckung der Bedürfnisse des Bundes weiterbetrieben werden solle.*“ (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 2) Die Kommission hielt aber gleichzeitig fest, dass die bestehende Infrastruktur auf Dauer keinen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb ermöglichte. Gestützt auf die Arbeiten der Expertenkommission erstellte eine Projektgruppe der Alpar in der Folge ein Ausbauprojekt mit dem Namen „Konzept 81“, das im September 1978 abgeschlossen war. (PROJEKTGRUPPE ALPAR 9.1978)

Dieses sah vor, die bestehende Piste in südöstliche Richtung um 990 m auf insgesamt 2300 m zu verlängern, um den Einsatz gängiger Kurzstreckenjets mit 100 bis 130 Plätzen zu ermöglichen. Ob sich damit angesichts der bedeutenden Querwindkomponente die Beibehaltung der geringen Pistenbreite von 30 m vereinbaren liess, erscheint aber zumindest fraglich. Piste 14 sollte mit einem Instrumentenlandesystem für den Schlechtwetteranflug ausgerüstet werden; der Anflugwinkel von 3° erforderte in diesem Zusammenhang eine Verlegung der Landeschwelle um 600 m.<sup>12</sup> Abstellplätze und Rollwege sollten erweitert und letztere näher an die Pistenenden herangeführt werden. Weiter waren die Errichtung eines neuen Terminals mit einer Fläche von 2400 m<sup>2</sup> sowie eines Parkplatzes für 500 Personenwagen vorgesehen. Die Pistenverlängerung machte eine Aufhebung der bestehenden Zubringerstrasse von Belp notwendig, die durch einen Anschluss an die Kantonsstrasse Belp-Rubigen sowie durch einen Fussgänger- und Radfahrertunnel unter dem Pistenstreifen ersetzt werden sollte. Die Gesamtkosten für dieses Projekt wurden auf 16.7 Millionen Franken beziffert; darin nicht enthalten waren die Flugsicherungsanlagen, die vom Bund zu finanzieren waren. (PROJEKTGRUPPE ALPAR 9.1978: II-IV, Beilage 11; ZAHND 1979: 21-26)

Der Regierungsrat nahm Anfang 1979 Kenntnis vom „Konzept 81“ und beschloss, dieses einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen. Zu diesem Zweck setzte er eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe ein. Diese bestellte mehrere Gutachten, welche die Verkehrsnachfrage abschätzen und die positiven und negativen Effekte bezeichnen sollten. Ferner lud sie die umliegenden Gemeinden, die politischen Parteien sowie Wirtschafts-, Tourismus- und Umweltverbände zu einer provisorischen Vernehmlassung ein. Die Ergebnisse dieser und weiterer Abklärungen wurden dem Regierungsrat im August 1980 in Form eines Berichts vorgelegt. Darin lautete die Schlussfolgerung: „*Die Arbeitsgruppe misst dem Lärmgutachten eine entscheidende Bedeutung zu. 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 Flugplatz für Grossflugzeuge erzielt werden können.*“ (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 43)

In der Studie zur Abschätzung des Verkehrspotentials, erstellt vom Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich, wurde aber auf eine interessante Alternative hingewiesen (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 11f.): Ausgehend von den USA begann sich in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre eine subsidiäre Verkehrsart mit relativ kleinem, turbopropgetriebenem Fluggerät durchzusetzen, die heute in der Regel als Regionalverkehr bezeichnet wird (vgl. Kapitel 2.3.). Während frühere Versuche – dazu gehört auch der Einsatz der rund 50-plätzigigen Fokker F-27 durch Swissair/Balair oder, als erfolgreiches Gegenbeispiel, die mit den vergleichbar grossen Hawker Siddeley HS-748 (Anhang II, Abbildung 35) beflogene Linie Bern-London der Dan-Air – vielfach fehlgeschla-

---

<sup>12</sup> Piste 32 lässt sich nur für den Sichtanflug verwenden, weil die Distanz zwischen der verlängerten Pistenachse und dem Belpberg den für den Instrumentenanflug vorgeschriebenen Sicherheitsabstand unterschreitet.

gen hatten, etablierte sich diese Verkehrsart nun als fester Bestandteil des Passagierluftverkehrs. Zu den Pionieren des modernen europäischen Regionalverkehrs gehörte die schweizerische Crossair, die seit 1980 mit ihren 18-plätzig Fairchild Metro (Anhang II, Abbildung 36) auch die Linie Bern-Paris bediente.

Gestützt auf die Empfehlungen der Arbeitsgruppe lehnte der Regierungsrat die Verwirklichung des „Konzepts 81“ ab, sprach sich aber für eine Anpassung der Flughafenanlage an die Bedürfnisse des Regionalluftverkehrs aus. Das „Konzept 81“ wurde daraufhin redimensioniert und erhielt in verwirrender numerischer Reihenfolge den Namen „Projekt 80“. Die Projektierungsarbeiten waren im Oktober 1980 abgeschlossen.

#### 4.5.2. Eine Anlage für den modernen Regionalluftverkehr

Die geringe Pistenlänge und die fehlenden Schlechtwetter-Navigationshilfen waren auch für einen Betrieb mit Regionalverkehrsflugzeugen limitierende Faktoren. Wie beim „Konzept 81“ war deshalb die Installation eines Instrumentenlandesystems auf Piste 14 vorgesehen, was zur Einhaltung des Gleitwinkels von  $3^\circ$  eine Verlegung der Landeschwelle um 600 m notwendig machte. Zur Beibehaltung der bisherigen verfügbaren Landestrecke von 1310 m musste die Piste in südöstliche Richtung um 600 m verlängert werden. Während also die Landepiste 14 eine Längsverschiebung erfahren sollte, standen für Sichtlandungen aus der Gegenrichtung respektive für Starts in beide Richtungen 1910 m zur Verfügung, was für die gängigen Regionalflugzeuge mehr als ausreichend war. Obwohl davon nie mehr die Rede war, hätte die Anlage aller Wahrscheinlichkeit nach auch einen gewichtsreduzierten Betrieb mit grösseren Kurzstreckenjets erlaubt, wobei hierfür die Pistenbreite und die verfügbare Landestrecke aus Nordwesten einschränkend wirkten. Das „Projekt 80“ sah ebenfalls eine Erweiterung der Rollweganlagen vor. Auch dieses Vorhaben erforderte eine Verlegung der Zufahrtsstrasse von Belp, wobei diesmal lediglich ein kurzes Strassenstück zur Umfahrung der verlängerten Piste vorgesehen war. Auf weitere Neubauten – namentlich auf einen neuen Passagierterminal – wurde verzichtet. Die veranschlagten Ausbaurkosten beliefen sich auf 8.99 Millionen Franken. (ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 27.4.1982, DER BUND 15.2.1983)

#### 4.5.3. Keine Chance in der Volksabstimmung

Anfang 1981 erklärte der Regierungsrat seine Zustimmung zum „Projekt 80“ und berief wiederum eine Arbeitsgruppe ein, welche die Projektunterlagen nochmals überprüfen und alle Entscheidungsgrundlagen für ein entsprechendes Kreditbegehren an den Grossen Rat bereitstellen sollte. Am 14. Februar 1983 stimmte dieser dem Vorhaben mit 102:66 Stimmen zu. Damit war die kontroverse Diskussion keineswegs beendet. Verschiedene Organisationen (vgl. Abschnitt 4.5.5.) ergriffen wenige Tage später das Referendum gegen diesen Grossratsbeschluss und sammelten innerhalb von vier Monaten das Dreifache der notwendigen 5000 Unterschriften. Nach einem intensiven Abstimmungskampf wurde die Vorlage an der kantonalen Volksabstimmung vom 3./4. Dezember 1983 mit einem Stimmenverhältnis von 64.5% zu 35.5% abgelehnt. (DER BUND 15.2.1983, 15.6.1983, 5.12.1983)

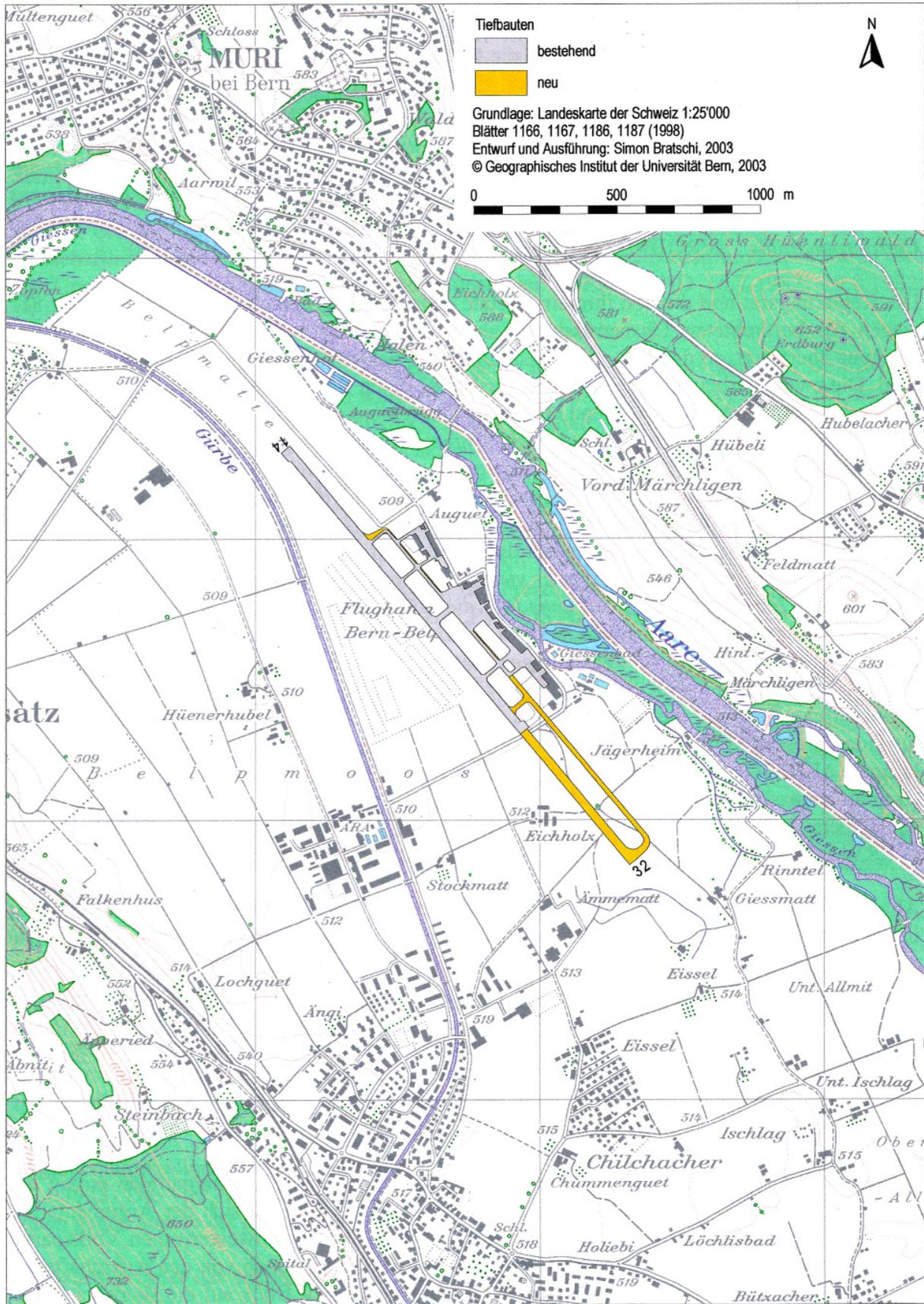


Abbildung 22: Flughafen Bern-Belp, „Projekt 80“ – Situation (Quellen: ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 27.4.1982: 26)

#### 4.5.4. „Pro Belpmoos“: Die Befürworter des „Projekts 80“

Im Rahmen des „Konzepts 81“ verfasste die Projektgruppe der Alpar einen Untersuchungsbericht, in welchem sie die positiven Effekte eines Ausbaus wie folgt auflistete: *„Weitgehende Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse; Sicherung der vorhandenen und Schaffung einer Grössenordnung von 1100 neuen Arbeitsplätzen; Stärkung der Agglomeration Bern als kantonales Hauptzentrum; deutliche Verbesserung der Standortgunst des Kantons für Neuansiedlungen und für bestehende Unternehmen; direkte Erschliessung eines für den Tourismus des Berner Oberlandes und die übrigen kantonalen Fremdenverkehrsgebiete erheblichen Charterpotentials.“* (PROJEKTGRUPPE ALPAR 9.1978: VI; ZAHND 1979: 26)

Der Regierungsrat und die von ihm eingesetzte erste Arbeitsgruppe lehnten das „Konzept 81“ wegen der befürchteten Lärmemissionen ab, waren aber grundsätzlich vom Nutzen eines Ausbaus überzeugt, so dass das redimensionierte „Projekt 80“ regierungsrätliche Zustimmung fand. Die zweite Arbeitsgruppe legte im April 1982 einen Bericht vor, der die Vorzüge dieses eingeschränkten Ausbaus eingehend erläuterte. Darin hiess es: *„Ein durch einen Flugplatz erschlossenes Gebiet wird zu einem Anziehungspunkt nicht bloss für Geschäftsreisende, sondern vor allem auch für Touristen. Vom Fremdenverkehr profitieren alle: das Hotelgewerbe, die Bahnen, die Autotransportunternehmungen, der Handel, das Gewerbe, die Landwirtschaft und folglich auch die in ihren Diensten stehenden Arbeitnehmer.“* (ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 27.4.1982: 7) In bezug auf die Standortwirkungen für den sekundären und tertiären Sektor hiess es: *„Erstens bringt er vielen bestehenden [...] Unternehmungen [...] externe Erträge oder Ersparnisse. [...] Zweitens fällt die Möglichkeit, ohne lange Zufahrtswege Luftverkehrsverbindungen in Anspruch nehmen zu können, bei Entscheidungen über unternehmerische Ansiedlungen und Neugründungen mitunter ausschlaggebend ins Gewicht.“* (ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 27.4.1982: 41) Unter anschliessender Würdigung des Beschäftigungseffekts gelangte die Arbeitsgruppe zum Fazit, dass das Vorhaben wie kaum ein anderes einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen bei einer relativ geringen Investition mit sich bringe. (ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 27.4.1982: 42) Diesmal wurde auch die Lärmsituation als vertretbar bezeichnet; die übrigen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt waren bereits bei der Untersuchung des „Konzepts 81“ als geringfügig eingestuft worden. (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 15-22)

Abgesehen von den früheren „Flickwerk“-Vorlagen zur Aufdatierung der Belper Flughafeninfrastruktur handelt es sich beim „Projekt 80“ um das einzige Vorhaben, welches in ausführungsfähigem Stadium Gegenstand einer Parlaments- und anschliessend einer Volksabstimmung war. Damit kam es zum ersten und einzigen Mal zu einer verbindlichen Beschlussfassung der politischen Parteien und Gremien. Die Verkehrskommission des Grossen Rates empfahl das Vorhaben wegen des direkten Beschäftigungseffektes und des Standortnutzens für Industrie und Tourismus mehrheitlich zur Annahme. In der Grossratsabstimmung vom 14. Februar 1983 überwand das Projekt dank der Unterstützung einer bürgerlichen Mehrheit die parlamentarische Hürde. (DER BUND 10.2.1983, 15.2.1983)

Im Hinblick auf die Volksabstimmung gab allerdings von den Kantonalparteien einzig die Freisinnig-Demokratische Partei (FDP) die Ja-Parole aus, indem sie sich der Argumentation der Verkehrskommission anschloss. Eine starke Minderheit der Schweizerischen Volkspartei (SVP, ehemals Bauern-, Gewerbe und Bürgerpartei BGB) war jedoch von den wirtschaftsfördernden Auswirkungen des Vorhabens ebenfalls überzeugt. Mit Blick auf die skeptische bäuerliche Anhängerschaft hielt Grossrat Hermann Weyeneth fest, dass sich mit einer steigenden Touristenfrequenz zusätzliche Absatzmöglichkeiten für landwirtschaftliche Produkte eröffneten. Sein Rats- und Parteikollege Ueli Augsburgener wies darauf hin, dass mit der Erhaltung

und Erweiterung der Bauverbotszonen eine Grünfläche erhalten werde. Die Stadtberner SVP gab die Ja-Parole aus. Aufgrund des erwarteten volkswirtschaftlichen Nutzens vertrat auch eine Minderheit der Christlichdemokratischen Volkspartei (CVP) eine befürwortende Haltung; auch hier wich die stadtbernerische Ortspartei von der Haltung der Kantonalpartei ab und sprach sich für die Vorlage aus. Nebst diesen Vertretern aus bürgerlichen Parteien fand sich auch in den Reihen der Sozialdemokratischen Partei (SP) eine Anzahl Befürworter, die ihren Standpunkt mit dem Argument der Beschäftigungswirkung begründeten. (DER BUND 9.5.1983, 11.11.1983, 19.11.1983, 23.11.1983, 24.11.1983, 25.11.1983) Zu erwähnen sind im Bereich der politischen Akteure ausserdem die Exekutiven dreier Gemeinden, die sich einen wirtschaftlichen Aufschwung versprachen und der Vorlage deshalb zustimmten; es waren dies die Gemeinderäte von Thun, Worb und Münsingen. (DER BUND 16.7.1982; 19.8.1982; 15.12.1982)

Es existierten verschiedene Organisationen, in deren Rahmen die Aktivitäten der Befürworter koordiniert wurden. Im Jahre 1975 wurde der Verein „Pro Belpmoos“ gegründet, der sich für die Erhaltung und angemessene Entwicklung des Flughafens einsetzte und dies auch heute noch tut. In seiner Zeitschrift „Belpmoos aktuell“ legte der Verein regelmässig seine Sicht der Dinge dar. In der Ausgabe vom Juni 1981 hiess es zum Beispiel: „*Wir brauchen zur Erhaltung und Stärkung unserer Stellung in Handel und Industrie, zur Förderung der Wirtschaft und des Tourismus einen direkten Luftverkehrsanschluss mit europäischen Zentren [...].*“ (BELPMOOS AKTUELL 6.1981: 1) In weiteren Verlautbarungen des Vereins wurden daneben die direkte Beschäftigungswirkung, der Freizeitwert des Flughafens sowie das Argument des „Grünhalteeffektes“ genannt. (BELPMOOS AKTUELL 8.1979: 2; 11.1983: 2)

Im Vorfeld der Abstimmung formierten sich gleich drei Unterstützungskomitees. Das „Patronatskomitee Belpmoos“ – unter dem Koprsidium der Grossräte Ueli Augsburgsberger (SVP, Bern), Alfred Kunz (Evangelische Volkspartei EVP, Steffisburg) und Heinz Thalmann (CVP, Bern), des Nationalrats Urs Kunz (FDP, Thun) sowie einer Privatperson – setzte sich in erster Linie aus bürgerlichen Politikern und aus Vertretern von Wirtschafts- bzw. Tourismusverbänden und privaten Unternehmen zusammen. (BELPMOOS AKTUELL 11.1983: 8; DER BUND 19.3.1983) Auf einen einfachen Nenner gebracht, lauteten die Grundsätze des Komitees schlagwortartig: „*Weniger Defizite, weniger Lärm, mehr volkswirtschaftlicher Nutzen.*“<sup>13</sup> (DER BUND 23.9.1983)

Die Befürchtung, dass die Ablehnung der Vorlage die Weiterexistenz des Flughafens gefährde, widerspiegelte sich in der Gründung des „Nationalen Komitees zur Erhaltung des Flughafens Bern-Belp“, das sich aus mehreren gesamtschweizerischen Luftfahrtverbänden zusammensetzte. Dem Engagement dieses Komitees lagen in erster Linie betriebswirtschaftliche Interessen der Aviatikbranche sowie luftverkehrspolitische Überlegungen zugrunde, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. (BELPMOOS AKTUELL 10.1983: 1f.) Schliesslich wurde unter dem Präsidium des FDP-Grossrates Hans-Ulrich Leibundgut (Kirchenthurnen) ein „Unterstützungskomitee Mittelland“ ins Leben gerufen, das sich in seiner Argumentation allerdings nicht vom „Patronatskomitee Belpmoos“ unterschied. (DER BUND 1.11.1983) Die vier Befürworterorganisationen waren personell miteinander verflochten und traten gegen aussen oft gemeinsam auf.

Verbandsvertreter des sekundären und tertiären Sektors gaben sich „*überzeugt, dass der Ausbau des Belpmooses der Wirtschaft des Kantons Vorteile bringen würde.*“ (VERWAL-

<sup>13</sup> Das Schlagwort „weniger Lärm“ erscheint zunächst paradox, die Pistenverlängerung ermöglichte aber ein späteres Aufsetzen bei Landungen auf Piste 14 bzw. ein früheres Abheben bei Starts auf Piste 32 und somit eine grössere Überflöhe über der Agglomeration Bern.

TUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 6). Folgende Personen und Körperschaften stimmten dem „Projekt 80“ zu: der Präsident des Stadtberner Gewerbeverbands, die Berner Handelskammer, der kantonalbernerische Gewerbeverband, die Oberländische Volkswirtschaftskammer sowie die Vereinigung Bernischer Angestelltenverbände, die sich allerdings für eine Reduktion des Privatflugverkehrs als Hauptverursacher von Lärmemissionen aussprach. Die Oberländische Volkswirtschaftskammer und der Verkehrsverband Berner Oberland (VBO) gingen so weit, der Alpar als Solidaritätsbekundung eine Geldspende zu entrichten. (BELPMOOS AKTUELL 8.1979: 8; DER BUND 30.6.1982, 12.7.1982, 14.8.1982, 17.11.1983) Aus naheliegenden Gründen hatten der VBO, der Verkehrsverband Berner Mittelland sowie der Verkehrsverein der Stadt Bern bereits das „Konzept 81“ begrüsst; später reihte sich mit dem Verkehrsverband Thunersee eine vierte Tourismusorganisation ins Lager der Befürworter ein. Die Tourismusverbände betonten mehrfach, dass neben dem Fremdenverkehr die gesamte übrige Volkswirtschaft aus der Verwirklichung des Vorhabens einen Nutzen ziehen könne. Zugunsten des Projekts engagierte sich ausserdem der Verein „Bernum“, eine Organisation, die sich für die Entwicklung der Region Bern und insbesondere für eine Verbesserung der Verkehrserschliessung einsetzte. (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 6f.; DER BUND 17.8.1982; BELPMOOS AKTUELL 11.1983: 3)

Entsprechend der grossen Beachtung, die das Projekt in der Öffentlichkeit fand, ist eine Vielzahl von weiteren Stellungnahmen überliefert. Private Unternehmen machten ihr Interesse an einer Erweiterung des Angebots an Linienflugverbindungen geltend. In der Presse äusserten sich einige Journalisten, vor allem aber eine grosse Anzahl Leser sowohl im positiven als auch im negativen Sinn. Auf der Seite der Befürworter überwog dabei deutlich das Beschäftigungsargument. Im Gegensatz zur Diskussion um die früheren Projekte wurde aber wiederholt auch das Argument der sicherheitszonenbedingten Freihaltung einer Grünfläche genannt. Ein prominenter Vertreter dieser Stellungnahme war Paul Risch, Wirtschaftsprofessor und mittlerweile Generaldirektor der Kantonalbank von Bern, der sich bereits in der Diskussion um das Projekt „Grosses Moos“ vehement für einen verbesserten Luftverkehrsanschluss eingesetzt hatte (vgl. Abschnitt 4.4.4.). Die Kernaussagen eines Artikels von Risch in „Pro Belpmoos“ lauteten wie folgt: *„Für unseren Tourismus ist von grösster Bedeutung, dass der Name ‚Bern‘ in den internationalen Flugplänen erscheint. [...] Im Rahmen der Wirtschaftsförderung bildet das Vorhandensein eines Flugplatzes eine wichtige Komponente der Standortbedingungen. [...] Speziell für [...] Neuansiedlungen, aber auch als Standortfaktor bestehender Betriebe ist unser Flugplatz ein wichtiges Element.“* (BELPMOOS AKTUELL 4.1983: 8)

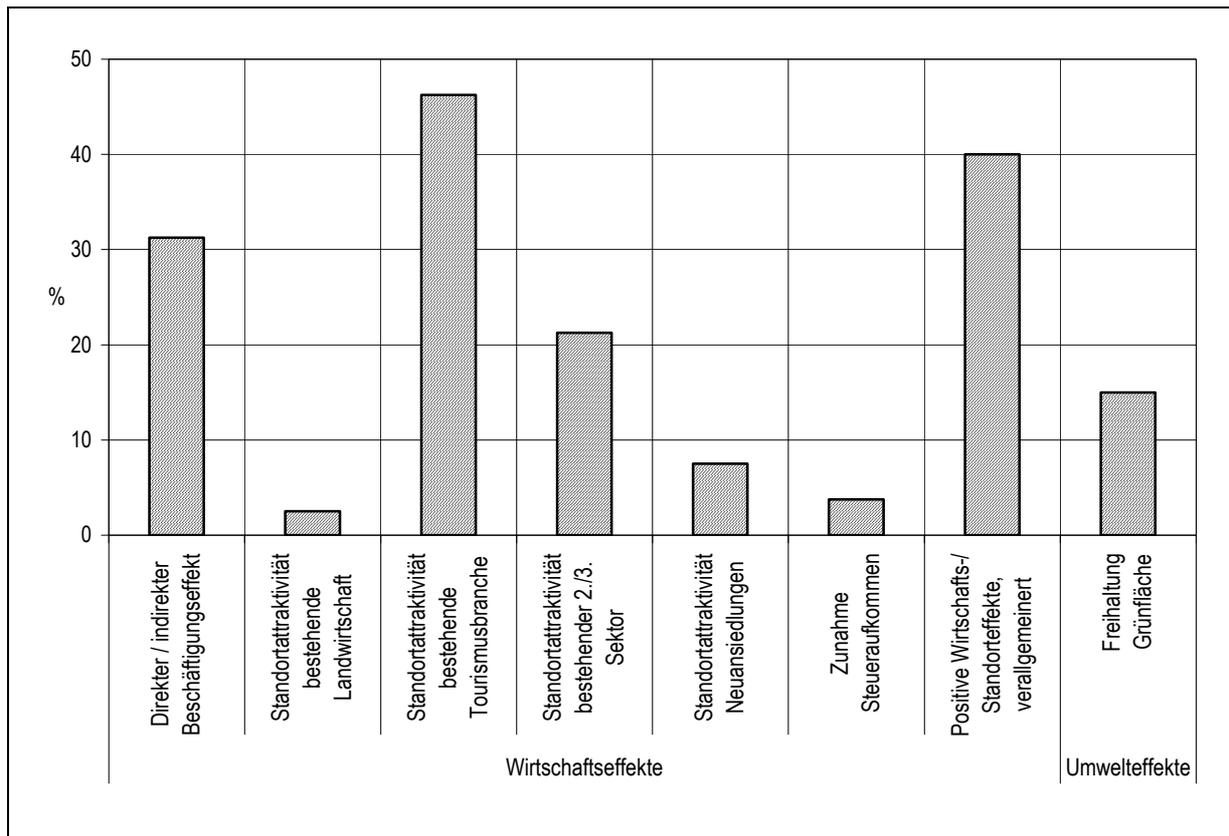
Folgende Sachverhalte fallen in Tabelle 9 und Abbildung 23 auf: Die wenig differenzierende Argumentation mit nicht näher bezeichneten positiven Wirtschaftseffekten kennzeichnet einen bedeutenden Anteil der Stellungnahmen; die touristische Standortattraktivität tritt aber gesondert davon immer noch am häufigsten auf. Nach dem Ende der mit Vollbeschäftigung einhergehenden wirtschaftlichen Boomphase in den frühen 1970er Jahren hat der Beschäftigungseffekt einen hohen Stellenwert erlangt. Verstärkt wird dieser zweifellos durch die Befürchtung vor einem Arbeitsplatzabbau bei einer möglichen Schliessung des Flughafens. Schliesslich wird zum ersten Mal der „Grünhalteeffekt“ erwähnt. Die diesbezüglichen Auswirkungen des Infrastrukturausbaus an sich sind gering; die Nennungen sind im Zusammenhang mit der befürchteten Schliessung des Flughafens und der anderweitigen Überbauung des Areals zu verstehen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die räumliche Ausdehnung des „Grünhalteeffekts“ durchaus mit den drei Vorgängerprojekten vergleichbar.

	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen											Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
		Wirtschaftseffekte								Umwelt- effekte		Total Wirtschafts- / Umwelteffekte			
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte				
Akteure															
Regierungsrat / kt. Verwaltung / beauftragte Gutachter – ⇒ +	4	1	1	2	1	2		1	8		0	8	100	0	
Gemeindebehörden	1							1	1		0	1	100	0	
Projektstandort / Umgebung															
Übrige Gebietskörperschaften	1 <sup>a</sup>							1	1		0	1	100	0	
Alpar / beauftragte Gutachter	3	2		3	2	1		2	10		0	10	100	0	
Organisationen / Versammlungen Befürworter	11	4		5	3			6	18	2	2	20	90	10	
Verbandsvertreter Tourismus	10	1		10	4			3	18		0	18	100	0	
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	4	1		2	1	1		3	8		0	8	100	0	
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	12 <sup>b</sup>	3	1	9	1		2	7	23	1	1	24	96	4	
Parteivertreter „Mitte / links / grün“	1 <sup>c</sup>	1							1		0	1	100	0	
Übrige	33	12		6	5	2	1	8	34	9	9	43	79	21	
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>80</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>122</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>134</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>31</b>	<b>3</b>	<b>46</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>40</b>		<b>15</b>					

**Legende:**  
 Projektträgerschaft  
 – ⇒ + Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (ablehnend ⇒ befürwortend)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Gemeinderat Thun  
<sup>b</sup> Parteimehrheit FDP Kanton; Parteimehrheit SVP Amt Trachselwald; Grossratsmitglieder SVP, FDP, CVP, EVP; Stadtratsmitglieder Bern FDP  
<sup>c</sup> Parteimitglied SP, politisches Mandat unbekannt

**Tabelle 9:** Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 23:** Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

#### 4.5.5. Gemeindebehörden, Umweltschützer und eine Mehrheit der politischen Parteien: Die Gegner des „Projekts 80“

Im Jahre 1969 – zu einem Zeitpunkt also, als sich die Bestrebungen der Flughafenbefürworter immer noch auf eine Verlegung der Anlage an einen günstigeren Standort konzentrierten – wurde unter dem Vorsitz des FDP-Grossrates Jean-Pierre Bonny (Muri) die „Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp“ ins Leben gerufen. (DER BUND 12.9.1969) An der ersten Hauptversammlung wurde einstimmig folgende Resolution gefasst: „*Unsere Vereinigung bekämpft in erster Linie den Ausbau des Flughafens Bern-Belp. Nach Statuten unterstützt sie aber auch ganz allgemein die Bemühungen zum Schutz der Bevölkerung vor der Belästigung durch Fluglärm*“, was konkret die Solidarisierung mit den Gegnern der Projekte „Bern-West“ und „Grosses Moos“ bedeutete. (DER BUND 30.11.1970) Als die Bestrebungen zum Ausbau des Flughafens Belp publik wurden, war die Vereinigung mit ihrem Widerstand gegen zunehmende Lärmimmissionen sofort zur Stelle. Als weitere Ablehnungsgründe kamen später das Flugunfallrisiko und die fehlende Rentabilität des Flughafenbetriebs hinzu. (DER BUND 22.6.1982, 19.8.1982) Der letztgenannte, von vielen Projektgegnern immer wieder vorgebrachte Einwand beruhte übrigens auf der Tatsache, dass die Fortführung der alljährlichen Subventionszahlungen des Kantons zur Deckung der Betriebsdefizite expliziter Bestandteil der Abstimmungsvorlage war. Die „Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp“ war Mitträgerin des Referendums gegen den Grossratsbeschluss vom 14. Februar 1983.

Im Vorfeld der Grossrats- und der Volksabstimmung schlossen sich Berner Bundes- und Kantonsparlamentarier über die Parteigrenzen hinweg zum „Kantonalen Komitee gegen den

Ausbau des Flughafens Bern-Belp“ zusammen, das sich im November 1983 zu einem Verein gleichen Namens konstituierte. Präsiert wurde dieser Verein von den Grossrätinnen Rosmarie Bär (FDP, Muri), Marion Kretz-Lenz (SVP, Gümligen) und ihrem Amtskollegen Linus Zimmermann (SP, Kehrsatz). Das Patronat hatten die Nationalräte Paul Günter (Landesring der Unabhängigen LdU, Goldswil), Alfred Neukomm (SP, Bern) und Heinrich Schnyder (SVP, Münsingen) inne. Von den Referendumsträgern, aus deren Kreisen bisweilen der Ruf nach einer ersatzlosen Schliessung des Flughafens laut wurde, grenzte sich der Verein ab, indem seine Mitglieder einen Weiterbetrieb mit unveränderter Infrastruktur befürworteten. Einen Ausbau lehnten sie indes ab, weil sie die Bau- und Betriebskosten als unverhältnismässig bezeichneten, eine Zunahme der Lärmbelastung befürchteten und – zumal mindestens ein betroffener Grundeigentümer im Verein vertreten war – den Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche kritisierten. (DER BUND 1.11.1983; 17.11.1983; 28.11.1983)

Wie erwähnt sprachen sich mit Ausnahme der FDP alle Kantonalparteien gegen das Projekt aus. SP, LdU, Progressive Organisationen der Schweiz (POCH), Junges Bern, Demokratische Alternative und Nationale Aktion beteiligten sich an der Ergreifung des Referendums. Vertreter dieser Parteien wandten sich in erster Linie gegen die zunehmenden Lärmimmissionen, kritisierten aber auch die Kostenfrage, den Verlust von Landwirtschaftsfläche und die Degradierung des an den Flughafen angrenzenden Erholungsgebiets. Im Hinblick auf die Volksabstimmung gaben auch SVP, CVP, EVP, die Jungfreisinnigen sowie in der Stadt Bern die Partei der Arbeit (PdA) und die eben im Entstehen begriffene Freie Liste die Nein-Parole aus. (DER BUND 14.8.1982, 10.2.1983, 13.4.1983, 15.6.1983, 9.7.1983, 14.11.1983, 17.11.1983, 23.11.1983, 29.11.1983, 1.12.1983; BELPMOOS AKTUELL 9.1983: 8) Während für eine knappe Mehrheit der SVP der Kulturlandverlust und das Problem der Kosten im Zentrum der Kritik standen, bezeichnete die CVP-Grossrätin Rosmarie Felber im Namen ihrer Partei das Ausbauprojekt als „unnötig, unwirtschaftlich und umweltfeindlich“. (DER BUND 14.11.1983)

In der provisorischen Vernehmlassung von 1979/80 stiess das „Konzept 81“ bei den Gemeindebehörden von Allmendingen, Belp, Kehrsatz, Kiesen, Kirchdorf, Münsingen, Muri, Niederwichtach, Rubigen und Worb wegen der befürchteten Zunahme des Fluglärms auf einhellige Ablehnung. Während die Gemeinderäte von Münsingen und Worb ihre Meinung nach der Redimensionierung des Vorhabens änderten (vgl. Abschnitt 4.5.4.), blieben die Behörden von Belp, Muri, Kehrsatz und Rubigen bei ihrer verneinenden Haltung; von den übrigen Gemeinden sind keine weiteren Stellungnahmen vorhanden. Dafür sprach sich im August 1982 auch der Gemeinderat der Stadt Bern gegen den Ausbau des Flughafens aus. Er begründete seine Haltung ebenfalls mit dem Problem der Lärmimmissionen, nannte aber zusätzlich auch das Sicherheitsrisiko und die Kostenfrage. Die Exekutive der Standortgemeinde Belp stellte einen ganzen Katalog von weiteren Ablehnungsgründen auf: Zunahme des Strassenverkehrs, Luftschadstoffemissionen, Entwertung eines Naherholungsgebiets, Verlust von Landwirtschaftsfläche, insgesamt eine Einschränkung der Lebensqualität. An der Gemeindeversammlung vom September 1982 schlossen sich die Belper Stimmbürger dem Gemeinderat an und sprachen sich mit einem Stimmenverhältnis von 88.7% zu 11.2% gegen einen Ausbau des Flughafens aus. Im Vorfeld der Volksabstimmung empfahlen alle Ortsparteien (SVP, SP, FDP und EVP), die Vorlage abzulehnen. (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 5f.; DER BUND 17.8.1982, 13.9.1982, 23.9.1982, 27.10.1982, 3.11.1983) Neben diesen Gemeindebehörden opponierten auch Quartierorganisationen gegen das Vorhaben. Überliefert sind Stellungnahmen der Quartierleiste von Schosshalde-Ostring-Murifeld (Bern), Halden (Muri) und Maygut-Kleinwabern (Köniz); letzterer war Mitträger des Referendums. Auch in ihrer Argumentation stand das Lärmproblem an erster Stelle. (DER BUND 30.7.1982, 28.2.1983, 29.4.1983)

Gegen das Ausbauprojekt formierte sich eine „geschlossene Front der Umweltschützer“ (DER BUND 24.11.1983), bestehend aus World Wildlife Fund (WWF), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, den Naturfreunden, der Naturschutzkommission der Naturforschenden Gesellschaft Bern, der Bernischen Gesellschaft zur Pflege des Stadt- und Landschaftsbildes, der Bernischen Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz, dem Naturschutzverband des Kantons Bern und der Stiftung Aaretal. Es ist naheliegend, dass im Vordergrund ihrer Argumentation die negativen Umwelteffekte standen: Verlust von Landwirtschaftsfläche, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, Entwertung der angrenzenden Naturschutz- und Erholungsgebiete, Luftverunreinigung waren die Schlagworte. Der VCS beteiligte sich an der Ergreifung des Referendums. (VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS 8.1980: 7; DER BUND 24.11.1983, 26.11.1983, 29.11.1983, 30.11.1983, 1.12.1983)

Mit dem Argument des Kulturlandverlustes opponierten auch zwei Landwirtschaftsorganisationen, nämlich der kantonale Bauernverband und der landwirtschaftliche Verein des Amtes Seftigen. Dem gegnerischen Lager gehörten ferner die Gewerkschaftsbünde von Stadt und Kanton sowie der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra an; ihre Argumentation ist hier allerdings nicht von Belang. Der Kantonalberner Kaufmännische Verband verfasste keine eindeutige Stellungnahme, zeigte sich aber wegen der zunehmenden Umweltbelastung zumindest skeptisch. (DER BUND 23.7.1982, 18.11.1983, 24.11.1983, 26.11.1983, 30.11.1983)

Wie erwähnt stiess das Ausbauvorhaben in weiten Kreisen der Öffentlichkeit auf grosse Beachtung; dementsprechend zahlreich waren die Äusserungen von Privatpersonen in der Presse. Bei den Gegnern weitaus am häufigsten genannt wurden dabei die Kostenfrage und das Fluglärmproblem. Zum Schluss ist hier noch festzuhalten, dass das Projekt auch in Luftverkehrskreisen nicht auf einhellige Zustimmung stiess. Die Abstimmungsvorlage beinhaltete nämlich einen Passus, der die Anzahl Bewegungen von Flugzeugen mit einem Gewicht von über 15 t auf je 4 Starts und Landungen pro Tag limitierte – und damit einen rentablen Einsatz von Verkehrsflugzeugen mit über 30 Passagierplätzen praktisch verunmöglichte. (RIESEN 17.10.2002)

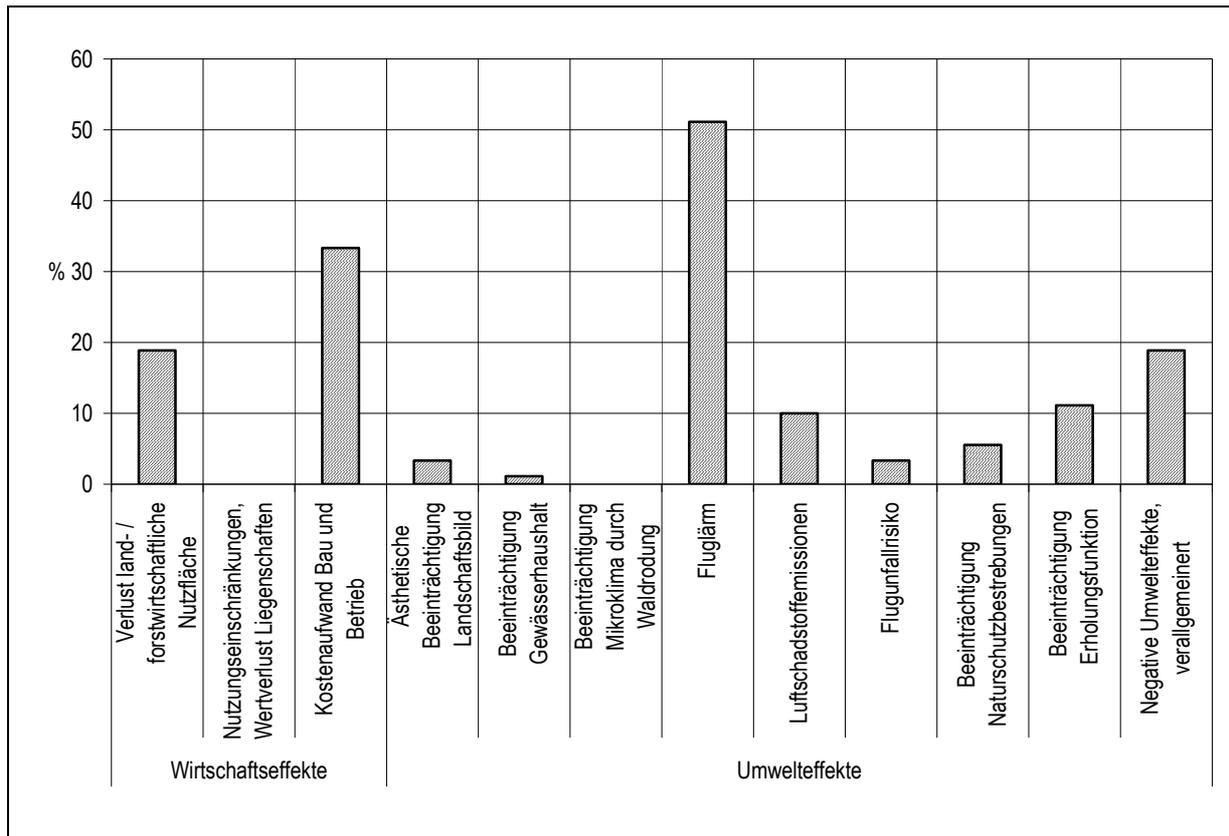
Wie in Tabelle 10 und Abbildung 24 ersichtlich ist, unterscheidet sich die Rangfolge der verschiedenen Bewertungsfaktoren nicht wesentlich von der Situation beim Projekt „Grosses Moos“, die Unterschiede in ihrer Auftretenshäufigkeit sind aber sehr viel grösser. Als meistgenanntes Argument sticht das Fluglärmproblem hervor, was zweifellos auch auf die Lage der An- und Abflugsektoren über dicht besiedeltem Gebiet zurückzuführen ist. Deutlich weniger oft genannt wird die Kostenfrage. Die beiden nächstplazierten Bewertungskriterien folgen wiederum mit einigem Abstand. Angesichts der Tatsache, dass der Ausbau einer bestehenden Anlage im Vergleich zu einem kompletten Neubau einen weniger drastischen Eingriff in die physische Umgebung bewirkt, ist die Gewichtung der Landschaftsbildproblematik merklich zurückgegangen; das Argument der Nutzungseinschränkungen wird überhaupt nicht genannt. Zum ersten Mal tritt hier das Flugunfallrisiko als Bewertungsfaktor auf, was aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls mit der dicht besiedelten Umgebung zusammenhängt.

Akteure	Negative Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen														Total Wirtschafts- / Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
	Anzahl gegnerische Stellungnahmen	Wirtschaftseffekte				Umwelteffekte						Total Umwelteffekte						
		Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungseinschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Total Wirtschaftseffekte	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko		Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion				Negative Umwelteffekte, verallgemeinert
Regierungsrat / kt. Verwaltung / beauftragte Gutachter – ⇒ +	1				0				1						1	1	0	100
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern	4			2	2				1		1			1	3	5	40	60
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung	14	2		3	5				14	1			2	1	18	23	22	78
Organisationen / Versammlungen Gegner	6	1		3	4				5		1				6	10	40	60
Verbandsvertreter Landwirtschaft	1 (+1) <sup>a</sup>	1 (+1)		(1)	1										0	1	100	0
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	1				0									1	1	0	100	
Verbandsvertreter Umweltschutz	7	1		1	2	1			1	1		3	3	1	10	12	17	83
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	8 <sup>b</sup> (+1) <sup>c</sup>	3 (+1)		4 (+1)	7	1			5 (+1)					4	10	17	41	59
Parteivertreter „Mitte / links / grün“	7 <sup>d</sup> (+1) <sup>e</sup>	2 (+1)		3 (+1)	5				3 (+1)				1	2	6	11	45	55
Grundeigentümer / Anrainer	1	1			1								1		1	2	50	50
Übrige	40	6		14	20	1	1		16	7	1	2	3	7	38	58	34	66
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>90</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>47</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>94</b>	<b>141</b>	<b>33</b>	<b>67</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>19</b>	<b>0</b>	<b>33</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>19</b>				

**Legende:**  
– ⇒ + Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (ablehnend ⇒ befürwortend)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Gemeinsame Stellungnahme kt. Bauernverband / Umweltverbände (nur einmal gezählt)  
<sup>b</sup> Parteimehrheiten SVP, FDP, EVP Belp (gemeinsame Stellungnahme); Nationalratsmitglied SVP; Stadtratsmitglied Bern SVP; Grossratsmitglied FDP; Grossratsmitglied CVP; Stadtratsmitglied Bern NA (3 Stellungnahmen)  
<sup>c</sup> Gemeinsame Stellungnahme Grossratsmitglieder NA / SP, DA, POCH (nur einmal gezählt, aufgeführt unter Parteivertreter „Mitte / links / grün“)  
<sup>d</sup> Parteimehrheit SP Kanton; Parteimehrheit LdU Kanton; Parteimehrheit JB Kanton; Parteimehrheit SP Stadt Bern; Grossratsmitglieder SP, DA, POCH (gemeinsame Stellungnahme); Stadtratsmitglied Bern SP; Stadtratsmitglied Bern LdU  
<sup>e</sup> Gemeinsame Stellungnahme SP Belp / SVP, FDP, EVP Belp (nur einmal gezählt, aufgeführt unter Parteivertreter „bürgerlich / rechts“)

**Tabelle 10:** Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 24:** Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen

#### Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.5:

Nach dem endgültigen Verzicht auf eine Neuanlage erstellte die Flughafenbetriebsgesellschaft Alpar in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre ein Ausbauprojekt für den seit 1929 bestehenden Flughafen Bern-Belp. Die definitive Projektvariante mit dem Namen „Projekt 80“ sah vor, die Belagspiste zu verlängern und mit einem Instrumentenlandesystem auszurüsten, um einen wirtschaftlichen und regelmässigen Betrieb mit Regionalverkehrsflugzeugen sicherzustellen. Eine entsprechende Kreditvorlage auf kantonaler Ebene wurde Ende 1983 von der Stimmbevölkerung verworfen. Zu den Befürwortern gehörten der Regierungsrat, Wirtschafts- und Tourismusverbände, die Freisinnig-Demokratische Partei (FDP) sowie starke Minderheiten der übrigen bürgerlichen Parteien. Die Befürworter schlossen sich zu verschiedenen Organisationen zusammen. In ihrer Argumentation überwogen die touristische Standortattraktivität, schlagwortartig verallgemeinerte Wirtschaftseffekte sowie der direkte und indirekte Beschäftigungseffekt. Erwähnenswert ist, dass in der Diskussion um das „Projekt 80“ – wenn auch mit vergleichsweise geringem Gewicht – erstmals der „Grünhalteeffekt“ als Befürwortungsgrund in Erscheinung trat. Das gegnerische Lager setzte sich im wesentlichen aus den Gemeindebehörden der Umgebung, aus Umweltschutzorganisationen sowie aus Mehrheiten aller Parteien mit Ausnahme der FDP zusammen; auch die Gegner formierten sich zu mehreren Organisationen. Meistgenannter Ablehnungsgrund war das Fluglärmproblem, mit einigem Abstand gefolgt von der Kostenfrage.

## 4.6. Flughafen Bern-Belp: Der „Masterplan 1998-2005“

### 4.6.1. Aufschwung auch ohne „Projekt 80“

Nachdem die Stimmbürger der Stadt Bern im April 1981 die Fortzahlung der jährlichen städtischen Defizitbeiträge an die Flughafenbetreiberin Alpar abgelehnt hatten (BELPMOOS AKTUELL 3.1981: 1f.; 6.1981: 1f.), wurde an der Volksabstimmung vom 3./4. Dezember 1983 nicht nur der Kredit zur Verwirklichung des „Projekts 80“, sondern auch eine Änderung im kantonalen Transportgesetz verworfen, die es dem Kanton erlaubt hätte, die Defizite aus dem Flughafenbetrieb künftig alleine zu decken. Dieser Entscheid bedeutete faktisch das Ende der Subventionierung durch die öffentliche Hand. Entgegen gewisser Hoffnungen oder Befürchtungen war dies aber nicht das Ende des Flughafens Bern-Belp. Im Jahre 1985 schlossen sich Vertreter der Privatwirtschaft zur „Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr“ (IGBL) zusammen. Diese Organisation setzte sich zum Ziel, Mittel zur Erhöhung des Aktienkapitals der Alpar zu beschaffen und so einen rein privatwirtschaftlichen Betrieb des Flughafens zu ermöglichen. (ELLWANGER 1999: 59; IGBL o. J.) Dieses Unterfangen gelang; die Alpar steht heute auf einer soliden Kapitalbasis und kann in der Regel Gewinne erwirtschaften.

Dank dem vermehrten Aufkommen von geeigneten, nicht zuletzt auf Kurzstart- und -landeeigenschaften hin konzipierten Regionalverkehrsflugzeugen konnte die Linienbedienung Berns trotz der betriebslimitierenden Infrastruktur weiterhin aufrechterhalten und schrittweise ausgebaut werden. Wechselnde in- und ausländische Fluggesellschaften bieten seither Linienverbindungen zu den wichtigsten europäischen Zentren und in zunehmendem Masse auch Feriencharterflüge an. 1987 wurde Piste 14 (vgl. Anhang I) auf Kosten des Bundes mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet. Die Festlegung eines Anflugwinkels von 4° statt der üblichen 3° machte eine Verlegung der Landeschwelle überflüssig, so dass bei der Landung die ganze Pistenlänge ausgenutzt werden konnte. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre wurden erstmals seit Jahrzehnten wieder grössere Neubauvorhaben verwirklicht: Anfang Juni 1998 wurde am südöstlichen Ende des Flughafenareals die neue „Bundesbasis“ – bestehend aus einem Bürotrakt sowie drei Hallen zur Unterbringung der bundeseigenen Luftfahrzeuge – eröffnet. Einen Monat später nahm das Flugsicherungsunternehmen Swisscontrol ein Betriebsgebäude einschliesslich eines neuen Kontrollturms in Betrieb. Nahezu unverändert blieben bis dahin aber die Einrichtungen zur Abwicklung des Passagierverkehrs; an den alten Terminalbaracken wurden lediglich einige notdürftige An- und Umbauten vorgenommen, um dem gestiegenen Passagieraufkommen Rechnung zu tragen. Die mit 1310 × 30 m knapp bemessene Piste verblieb nach dem deutlichen Volksverdikt von 1983 auf dem Ausbaustand von 1965. (ELLWANGER 1999: 36f., 39, 49-51)

Im Herbst 1997 traten in der schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung neue gesamteuropäische Bestimmungen für den gewerbsmässigen Luftverkehr, die sogenannten JAR-OPS (Joint Aviation Regulations: Operations), in Kraft. Diese schreiben unter anderem grössere Sicherheitszuschläge bei der Bestimmung der Start- und Landestrecken vor. Berechnungen der Alpar und der in Bern-Belp operierenden Fluggesellschaften ergaben in der Folge, dass unter diesen Voraussetzungen der Linienverkehr bei unveränderter Pistenlänge nur eingeschränkt aufrechterhalten werden konnte. Dies galt bereits für den bestehenden Verkehr mit Turbopropellerflugzeugen, erst recht aber für den absehbaren Einsatz modernerer Nachfolgemuster mit Strahlantrieb. (DER BUND 27.3.1998) Mittlerweile waren auch die Terminalbauten, deren Bausubstanz seit jeher unbefriedigend war, an ihre Kapazitätsgrenze gelangt, so dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt „Massnahmen bis hin zur Beschränkung der Passagierzahlen“

in Erwägung zog. (DER BUND 20.4.1998) Sollte der Weiterbetrieb im bisherigen Rahmen gewährleistet bleiben, drängten sich bauliche Anpassungen auf. Im Hinblick auf den in Erarbeitung befindlichen Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – einem Planungsinstrument des Bundes zur Optimierung der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur und zur Koordination der Verkehrspolitik (BAZL/ARE 10.2000) – erstellte die Alpar einen Masterplan, in dem die geplanten Ausbaumassnahmen für den Zeitraum bis 2005 zusammengefasst wurden. Dieser „Masterplan 1998-2005“ wurde im Herbst 1998 der Öffentlichkeit vorgestellt.

#### 4.6.2. Anpassungen an verschärfte Sicherheitsnormen und steigende Passagierzahlen

Tiefbauseitig sieht der Masterplan einen Ausbau der Hartbelagpiste auf eine Gesamtlänge von 1730 m vor. Im Gegensatz zum „Projekt 80“ erfolgt die Verlängerung in beide Richtungen, wobei das nordwestliche Teilstück 200 m, das südöstliche 220 m misst. Wendepplatten hinter den Pistenenden sollen beim Start eine vollständige Ausnutzung der Pistenlänge ermöglichen und bei einem Startabbruch für zusätzliche Sicherheitsfläche sorgen.<sup>14</sup> Zur Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit im Anflug bleibt die Landeschwelle 14 auf gleicher Höhe wie bisher; ebenso unverändert bleibt die Pistenbreite von 30 m.

Bei den Hochbauten sticht die Errichtung eines Terminalneubaus als zentrale Neuerung hervor. Geplant war ursprünglich ein schrittweiser Ersatz der Vorgängerbauten durch einen modularartig zu erweiternden Neubau. Das Hochwasserereignis vom Mai 1999, bei dem praktisch das ganze Flughafengelände überschwemmt wurde, durchkreuzte diese Pläne. Die ohnehin minderwertige Bausubstanz der Terminalbaracken wurde dermassen stark in Mitleidenschaft gezogen, dass eine Weiterverwendung unmöglich erschien. In der Folge beschloss deshalb die Alpar, den gesamten Neubau in einer einzigen Bauetappe erstellen zu lassen. In einem Architekturwettbewerb im Jahre 2000 belegte das Projekt des Architekturbüros Itten + Brechbühl den ersten Rang. Bei der definitiven Variante handelt es sich um einen zweigeschossigen Betonskelettbau mit einer Fassade aus Glas und Metall und einem weit ausladenden Flachdach. Die Aussenmasse betragen  $67 \times 23 \times 6$  m, die Geschossfläche  $2300 \text{ m}^2$ . Als weiteres zentrales Element soll unmittelbar neben dem Terminalgebäude ein Parkhaus für 200 Fahrzeuge errichtet werden. Der Kostenaufwand für Pistenverlängerung und Parkhaus wurde zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Masterplans auf 3.5 respektive 3.6 Millionen Franken beziffert; die Baukosten für den Terminal belaufen sich auf 7.9 Millionen Franken. Der Masterplan enthält daneben drei Betriebsgebäude für die Allgemeine (nichtgewerbsmässige) Luftfahrt, für die Flughafenfeuerwehr und für die Cateringbetriebe sowie einen zusätzlichen öffentlichen Parkplatz auf der gegenüberliegenden Strassenseite des Parkhauses. Ein weiteres Bürogebäude für die Fluggesellschaft Air Engiadina war ursprünglich ebenfalls enthalten; dieses Unternehmen, das heute nicht mehr existiert, bezog aber später Büroflächen an einem Standort ausserhalb des Flughafenareals. (ALPAR 1998, 2.10.2002; ITTEN + BRECHBÜHL 10.2002)

<sup>14</sup> Inklusiv dieser Wendepplatten ergibt sich faktisch eine Pistenlänge von 1830 m; die zusätzlichen 100 m dürfen aber nicht an die Start- und Landestrecken angerechnet werden. Sie verhindern allerdings einen Verlust von Startstrecke um die Länge des aufgestellten Flugzeuges und dienen bei einem Startabbruch als zusätzliche Ausrollfläche. (ALPAR o. J.)

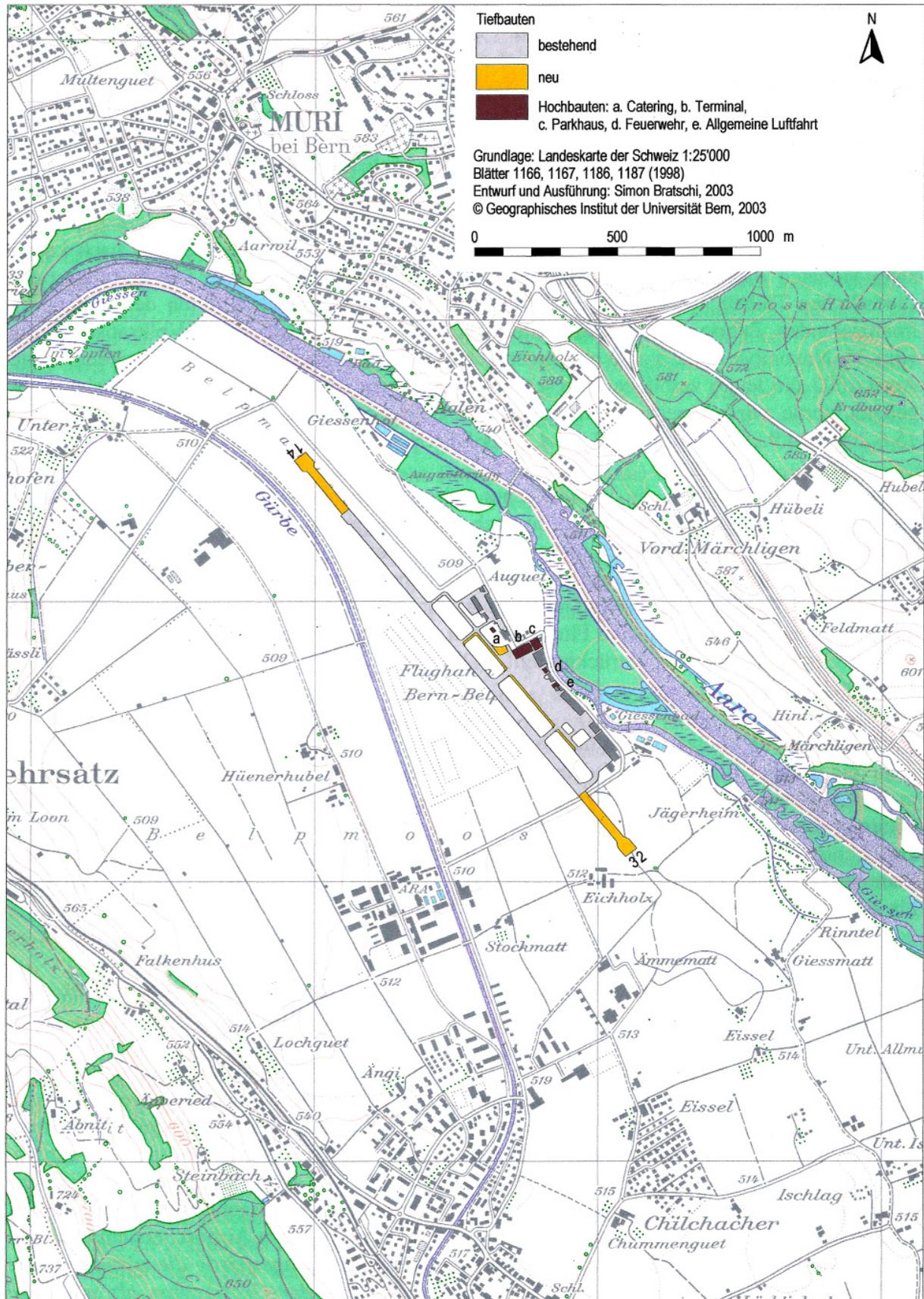


Abbildung 25: Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Situation (Quelle: ALPAR 1998)

#### 4.6.3. Der „modernste Regionalflughafen Europas“ entsteht<sup>15</sup>

Nach Abschluss der Planungsphase wurden im Winter 1999/2000 die Baugesuche für Pistenverlängerung und Parkhaus eingereicht. Nach dem positiven Ausgang einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurden sie im Juni 2000 öffentlich aufgelegt, worauf von verschiedenen Seiten Einsprache erhoben wurde (vgl. Abschnitt 4.6.5.). Am 14. September 2001 wurde bekannt, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die letzten Eingaben gegen das Pistenausbauvorhaben abgewiesen hatte; allfälligen Beschwerden gegen diesen Entscheid wurden die aufschiebende Wirkung entzogen. Nur sechs Tage später begannen die Bauarbeiten am nordwestlichen Teilstück, das nach knapp zwei Monaten Bau- und Erprobungszeit dem Betrieb übergeben wurde. Die Erstellung des südöstlichen Teilstücks soll mit dem Bau einer neuen, hauptsächlich durch den Kanton zu finanzierenden Zubringerstrasse koordiniert werden. An der kantonalen Volksabstimmung vom 24. November 2002 wurde eine entsprechende Kreditvorlage verworfen. Nachdem Mitte April 2003 die letzte verbliebene Beschwerde gegen die Bewilligung des Pistenausbaus abgelehnt wurde, wird derzeit ein redimensioniertes Strassenprojekt ausgearbeitet. (DER BUND 15.6.2000, 14.9.2001, 25.11.2002, 16.4.2003; BERN AIRPORT 4/2001: 23)

Schwieriger gestaltet sich die Verwirklichung des Parkhauses. An seinem Standort befindet sich heute der „Bider-Hangar“ (benannt nach dem Flugpionier Oskar Bider), ein architektonisch wertvolles Zeugnis aus den Gründerjahren des Flughafens, das im Herbst 2000 von der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege zum Baudenkmal von nationaler Bedeutung erklärt wurde. Ein Abbruch dieses Gebäudes ist nur unter der Auflage eines Wiederaufbaus an einem anderen Standort auf dem Flughafenareal möglich. Dieses Vorhaben wurde aus finanziellen Gründen vorläufig zurückgestellt. (DER BUND 27.9.2000; BERNER ZEITUNG 3.10.2002)

Unwiderrspochen blieb dagegen der Neubau des Terminals. Im Juni 2001 erteilte das UVEK dazu die Baubewilligung. Nachdem die Baupläne aufgrund veränderter Raumbedürfnisse mehrfachen Änderungen unterzogen werden mussten, wurde Ende Juli 2002 mit den Bauarbeiten begonnen; am 2. Oktober fand die offizielle Grundsteinlegung statt. Nach einer Bauzeit von weniger als 10 Monaten wurde der Terminal am 15. Mai 2003 in Betrieb genommen. Planmässig verlief auch die Verwirklichung der übrigen Baumassnahmen in den Jahren 2000 bis 2002. (DER BUND 29.6.2001; ALPAR 2.10.2002; BERN AIRPORT 2/2003: 26)

#### 4.6.4. Regierungsrat, Bürgerliche und Wirtschaftsverbände: Die Befürworter des „Masterplans 1998-2005“

Die Motivation der Projektträgerin Alpar besteht zunächst selbstverständlich in der Aufrechterhaltung – und entsprechend der Nachfrage allenfalls in einer gewissen Ausweitung – des bestehenden Flugbetriebs, um so die entsprechenden Einnahmen sicherzustellen. So kann letztlich auch das Arbeitsplatzangebot am Flughafen erhalten oder gar ausgebaut werden. Dass das Unternehmen seinen Infrastrukturinvestitionen eine Bedeutung beimisst, die weit über diesen direkten Einkommens- und Beschäftigungseffekt hinausgeht, wird aus folgenden Ausführungen des Direktors Charles Riesen in der Zeitschrift „Bern Airport“ ersichtlich: *„Investitionen in die privatisierte Luftfahrtinfrastruktur erhalten längerfristig die wirtschaftliche und touristische Motorwirkung des Flughafens. Sie dienen der Grossregion als wichtiger*

---

<sup>15</sup> Zitat aus COCKPIT (6/2003: 10)

*Standortfaktor und erlauben dem Luftverkehr einen nachhaltig-rentablen Betrieb durch förderliche Rahmenbedingungen.*“ (BERN AIRPORT 4/2001: 15)

Im kantonalen Leitbild Luftverkehr von 1997 bezeichnete der bernische Regierungsrat eine „*massvolle Entwicklung des Flughafens zur besseren Nutzung des volkswirtschaftlichen Potentials*“, aber auch die „*Einhaltung der Grenzwerte und Anstrengungen zur Reduktion der Umweltbelastungen*“ als wünschenswert. (BVE 6.1997: 7f.) Anlässlich der Behandlung des Baugesuchs für die Pistenverlängerung wurde der Regierungsrat um eine Stellungnahme ersucht. Die Kantonsregierung gab ihre Zustimmung bekannt. Volkswirtschaftsdirektorin Elisabeth Zölch und Verkehrsdirektorin Dori Schaer begründeten die Haltung des Regierungsrats folgendermassen: „*Bern-Belp ist nicht nur bedeutender Wirtschafts-, sondern auch wichtiger Standortfaktor. Hochwertige Verkehrsinfrastrukturen sind einerseits Zulieferer für den Tourismus und wichtiger Garant für die Konkurrenzfähigkeit der [...] Exportindustrien. Andererseits wird die Erschliessung und Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte auch im internationalen Standortwettbewerb immer wichtiger. [...] Deshalb fördert der Kanton Bern die Entwicklung von Bern-Belp, selbstverständlich im Einklang der Bedürfnisse von Wirtschaft, Mensch und Umwelt.*“ (BERN AIRPORT 2/2000: 3) Im Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ der Verkehrskonferenz des Kantons Bern – bestehend aus der Verkehrsdirektorin und Vertretern der massgeblichen kantonalen Amtsstellen – wurde ein „*massvoller Ausbau Belpmoos*“ als umzusetzende Massnahme zur verbesserten Anbindung des Kantons an den internationalen Personenverkehr bezeichnet. (VERKEHRSKONFERENZ 2000: 34) Die Region Espace Mittelland – welches konkrete Gremium, ist nicht ersichtlich – äusserte sich im Mitwirkungsverfahren zum SIL (vgl. Abschnitt 4.6.1.) ebenfalls positiv, allerdings ohne eine Begründung anzugeben. (UVEK 23.12.1999)

Anfang 1998, noch vor Fertigstellung des Masterplans, wurde der Gemeinderat der Stadt Bern in einem Vorstoss des sozialdemokratischen Stadtrates Andreas Hofmann aufgefordert, im Hinblick auf das „*rasante Wachstum des Flughafens Belpmoos*“ Stellung zu beziehen. Stadtpräsident Klaus Baumgartner antwortete im Namen des Gemeinderates, dass dieser zum Flughafen stehe, da der Flugbetrieb für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Bern und des Espace Mittelland wichtig sei. (DER BUND 13.2.1998) Im Tourismuskonzept der Stadt Bern wird ausserdem festgehalten, dass der Flughafen mit Blick auf seine touristische Bedeutung „*aufgewertet*“ werden soll. (BERN AIRPORT 4/2001: 17)

Der befürwortende Standpunkt wird von weiteren Gemeindeexekutiven geteilt. Die Behörden der Stadt Thun bekräftigten im Rahmen der SIL-Mitwirkung, dass sie mit Bezug auf die „*grosse wirtschaftliche Bedeutung*“ einen Infrastrukturausbau unterstützten. (UVEK 23.12.1999) Als Reaktion auf die Einsprachen gegen die Bauvorhaben (vgl. Abschnitt 4.6.5.) hielt der Gemeindepräsident von Rubigen, Werner Rüfenacht, im Mitteilungsblatt der Gemeinde fest, dass „*der Gemeinderat [...] dem Flughafen positiv gegenübersteht*“ und einen Ausbau befürworte, da es sich um einen „*wichtigen Arbeitgeber*“ für die Region handle. (EINWOHNERGEMEINDE RUBIGEN 8.9.2000: 1f.)

Im Bereich der politischen Akteure ist ausserdem die positive Stellungnahme der kantonalen Freisinnig-Demokratischen Partei (FDP) zu erwähnen. In einer Thesensammlung mit Positionsbezügen zu Fragen aus allen sektoralpolitischen Bereichen findet sich im Verkehrsbereich die Formulierung: „*Von leistungsfähigen Verkehrssystemen hängen Standortqualität und Wohlstand wesentlich ab.*“ Eine der Forderungen in diesem Zusammenhang lautet deshalb: „*Massvoller Ausbau des Flughafens Bern-Belp inkl. Pistenverlängerung*“. (FDP KANTON BERN 27.10.2001) Von den übrigen politischen Parteien sind keine offiziellen Stellungnahmen vorhanden. Aufschlussreich ist aber das Ergebnis einer Umfrage, die von der Alpar und

der IGBL (vgl. Abschnitt 4.6.1.) im Vorfeld der eidgenössischen Wahlen 1999 unter den Berner Kandidaten durchgeführt wurde. Unter anderem wurden diese aufgefordert, zum „Masterplan 1998-2005“ Stellung zu beziehen. Von 140 positiven Antworten stammten 138 von Mitgliedern bürgerlicher Parteien<sup>16</sup> und lediglich deren zwei aus dem Lager der Sozialdemokratischen Partei (SP). Ein ähnliches Bild zeigte sich anlässlich der Grossratsdebatte zum Leitbild Luftverkehr, das einem Pressebericht zufolge von der FDP, der Schweizerischen Volkspartei (SVP), der Freipartei der Schweiz (FPS), den Schweizer Demokraten (SD), aber auch vom gewerkschaftlichen Flügel der SP Unterstützung erhielt. (FLUGHAFEN-MAGAZIN 2/1999: 33; DER BUND 28.1.1998)

Die eben angesprochene IGBL bezweckt laut eigenen Angaben „die Förderung des Berner Luftverkehrs“ und „setzt sich für einen leistungsfähigen, benutzerfreundlichen Flughafen Bern-Belp im Interesse der Berner Volkswirtschaft ein.“ (IGBL o. J.) Somit versteht es sich von selbst, dass die Vereinigung die Infrastrukturmassnahmen der Alpar unterstützt. Im typischen Duktus der 1990er Jahre äusserte IGBL-Präsident Roland Joray im „Flughafen-Magazin“: „Die Region Bern muss doch als eine ‚Unternehmung‘ angesehen werden, die florieren soll. Nur eine florierende Unternehmung schafft neue Arbeitsplätze, soziale Sicherheit und zusätzliches Steueraufkommen. [...] Die ‚Unternehmung Bern‘ braucht optimale Verkehrsverbindungen [...].“ (FLUGHAFEN-MAGAZIN 4/1998: 16) Nach wie vor aktiv ist auch die zweite Förderorganisation des Flughafens, der Verein „Pro Belpmoos“ (vgl. Abschnitt 4.5.4.). Die befürwortende Haltung dieses Vereins gegenüber den Ausbauprojekten ist ebenfalls selbstverständlich und geht beispielsweise aus der Aussage des Vereinspräsidenten Ernst Hess hervor, wonach „die Modernisierungsbestrebungen [...] weiter unterstützt werden“ müssten. (DER BUND 22.8.2000) Erstaunlicherweise ist aber in den verwendeten Quellen keine einzige aussagekräftigere und begründete Stellungnahme des Vereins vorhanden.

Aus naheliegenden Gründen stiessen die Ausbaumassnahmen auch bei den Tourismusverbänden des Berner Oberlandes (FLUGHAFEN-MAGAZIN 2/1998: 12) und der Stadt Bern auf Zustimmung. Raymond Gertschen, Direktor von Bern Tourismus, argumentierte über das Stichwort Tourismusförderung hinaus: „Der Flughafen stellt ein wichtiges Ansiedlungskriterium für international tätige Firmen dar, die sich in der Schweiz an einem zentralen und gut erschlossenen Ort niederlassen wollen.“ (BERN AIRPORT 4/2001: 16) Die flughafenfreundliche Haltung der kantonalen Verbände Handels- und Industrieverein (HIV), Arbeitgeberverband, Gewerbeverband und Hauseigentümergeverband kam in ihrer Zustimmung zum kantonalen Leitbild Luftverkehr zum Ausdruck. (DER BUND 28.1.1998; UVEK 23.12.1999)

Als „überparteiliche Plattform von engagierten und kreativen Menschen“ bezeichnet sich der Verein „MachBär/RessOurs“, der sich unter anderem für das „Stärken des Standortes Kanton Bern als Lebens- und Wirtschaftsraum, Fördern von Selbstbewusstsein und Wahrnehmen von Chancen“ einsetzt. Dieser Verein bezeichnet den Flughafen als „Standortfaktor allererster Güte“, als bedeutendes Instrument zur Tourismusförderung, aber auch als wichtigen Arbeitgeber mit einer hohen Wertschöpfung. (VEREIN MACHBÄR 31.1.2001) Der Verein „MachBär“ war einer der Hauptpromotoren einer neuen Flughafenzufahrtsstrasse.

Die Resonanz in der Öffentlichkeit ist im Vergleich zu den früheren Projekten gering. Dies hat vermutlich zwei Ursachen: Einerseits sind die Bauvorhaben in ihrem Umfang vergleichsweise bescheiden; sie ermöglichen eine gewisse Kapazitätssteigerung, sind aber vorrangig als Ersatz- (Terminal) bzw. als sicherheitstechnisch motivierte Ergänzungsbauten (Pistenverlän-

---

<sup>16</sup> FDP (46), SVP (42), EDU (13), CVP (10), EVP (9), FPS (9), SD (8)

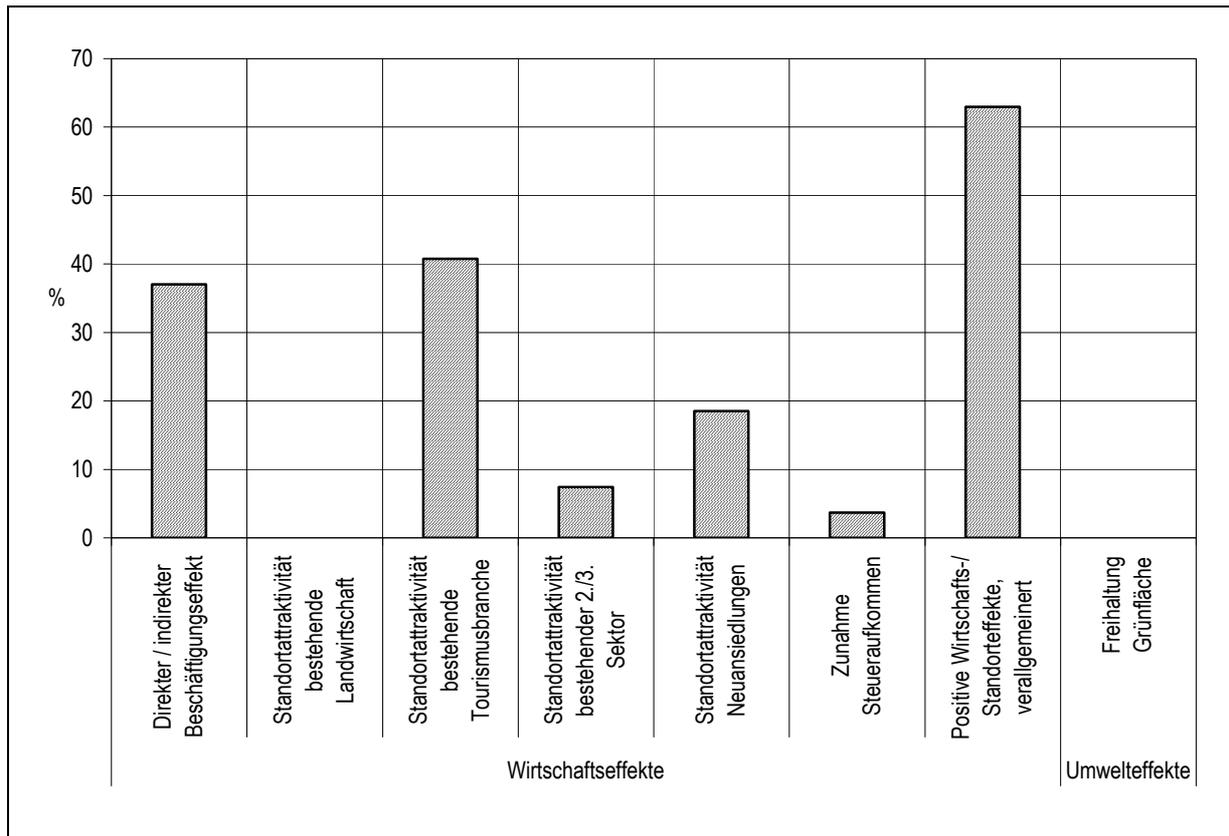
gerung) konzipiert. Andererseits handelt es sich um Investitionen einer privaten Bauherrschaft, die nicht Gegenstand eines politischen Entscheidungsprozesses sind.

Akteure	Anzahl befürwortende Stellungnahmen	Positive Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen										Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)	
		Wirtschaftseffekte								Umwelteffekte				
		Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen	Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert	Total Wirtschaftseffekte	Freihaltung Grünfläche	Total Umwelteffekte			Total Wirtschafts- / Umwelteffekte
Regierungsrat / kt. Verwaltung	5	3		3	1	3		2	12		0	12	100	0
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern	2			1				1	2		0	2	100	0
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung – ⇒ ∅	1	1							1		0	1	100	0
Übrige Gebietskörperschaften	1 <sup>a</sup>							1	1		0	1	100	0
Alpar	7	2		4				7	13		0	13	100	0
Organisationen / Versammlungen Befürworter	1	1			1		1		3		0	3	100	0
Verbandsvertreter Tourismus	2			2		1			3		0	3	100	0
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor	1							1	1		0	1	100	0
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	2 <sup>b</sup> (+1) <sup>c</sup>							2 (+1)	2		0	2	100	0
Übrige	5	3		1		1		3	8		0	8	100	0
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>27</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>46</b>		<b>0</b>	<b>46</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>37</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>4</b>	<b>63</b>		<b>0</b>				

**Legende:**  
 Projektträgerschaft  
 – ⇒ ∅ Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (ablehnend ⇒ befürwortend oder neutral)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Nicht genannte Behörde Stadt Thun  
<sup>b</sup> Parteimehrheit FDP Kanton; Stadtratsmitglied Bern SVP  
<sup>c</sup> Grossratsmitglied FDP, gleichzeitig Verbandsvertreter 2. / 3. Sektor (dort aufgeführt)

**Tabelle 11:** Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 26:** Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

Die tabellarische und graphische Übersicht zeigt, dass die Argumentation mit den unspezifizierten Schlagworten des „Nutzens für die Wirtschaft“ oder der „Standortattraktivität“ überhand genommen hat. Angesichts von Konjunkturschwankungen und unsicheren Zukunftsaussichten hat der Beschäftigungseffekt an Bedeutung zugenommen. Mehr Gewicht als 20 Jahre zuvor wird auch auf das Argument der Standortattraktivität für Neuansiedlungen gelegt. Dieser Umstand mag auf dem Wunsch nach vermehrter Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Betrieben mit internationaler Ausstrahlung beruhen. Ein allfälliger Nutzen für die Landwirtschaft ist dagegen keinem der Akteure mehr eine Erwähnung wert. Auch der „Grünhalteeffekt“ ist wieder von der Bildfläche verschwunden. Während dessen Auftreten im Falle des „Projekts 80“ mit der Befürchtung verbunden war, der Flughafen könnte aufgegeben und das Areal anderweitig überbaut werden, wird die Weiterexistenz der Anlage heute nicht mehr ernsthaft in Frage gestellt. Die räumliche Ausdehnung des bereits bestehenden „Grünhalteeffekts“ wird durch den Infrastrukturausbau kaum vergrössert.

#### 4.6.5. Anrainer, Umweltverbände und Linksparteien: Die Gegner des „Masterplans 1998-2005“

Die Gegnerorganisationen, die im zeitlichen Umfeld des „Projekts 80“ aktiv waren, existieren mittlerweile nicht mehr. An ihrer Stelle kämpft heute die „Vereinigung gegen Fluglärm“ (VgF) gegen die Zunahme des Flugverkehrs und seiner Emissionen. Zusammen mit weiteren regionalen Schutzverbänden gehört diese Vereinigung der Dachorganisation „Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen“ (SSF) an. Im Sommer 2000 reichte die VgF gegen das Pistenverlängerungsprojekt eine Sammeleinsprache ein, die von 3300 Personen aus den Gemeinden Belp, Bern, Kehrsatz, Köniz (Wabern), Muri und Rubigen unterzeichnet wurde.

Darin bezeichnete sie das Vorhaben als unzureichend begründet und forderte eine Interessenabwägung zwischen Umweltbelastung und Nutzen, eine gebührende Berücksichtigung der Lärmschutzinteressen inklusive Herabsetzung der Grenzwerte sowie eine Festlegung einer Höchstzahl an Flugbewegungen. In der Mitwirkung zum SIL (vgl. Abschnitt 4.6.1.) – als Verfasser der Eingabe trat hier der SSF auf – wurde ausserdem eine Begrenzung der Lärm- und Luftschadstoffemissionen auf den Stand von 1990 verlangt. (DER BUND 15.7.2000; 22.8.2000; ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 3) Mehreren Presseberichten zufolge beklagt die VgF die drohende Entwertung der Naturschutz- und Erholungsgebiete im Belpmoos und entlang der Aare. Die sinngemässe Umschreibung einer Aussage des VgF-Mitgliedes Kurt Häfliger in einem „Bund“-Artikel lautet: *„Mitten in einer national geschützten Landschaft, einem der wichtigsten Grundwassergebiete habe ein Flughafen einfach keinen Platz [...].“* Und wörtlich: *„Am liebsten möchten wir viel Gras übers Belpmoos wachsen lassen.“* (DER BUND 27.1.1998; dazu auch: DER BUND 1.6.1999; SSF 24.4.1999) Von den insgesamt 33 Einsprechern griffen nach der Ablehnung ihrer Eingaben nur zwei zum Rechtsmittel der Verwaltungsbeschwerde gegen diesen Entscheid: Beim einen handelte es sich um die VgF, beim anderen um eine Privatperson. (RIESEN 17.10.2002)

Von privaten Anrainern gingen 19 gesonderte Einsprachen ein. Diese wandten sich in erster Linie gegen zusätzlichen Fluglärm und gegen den Wertverlust ihrer Liegenschaften inklusive Baubeschränkungen, kritisierten aber auch die Zunahme der Luftschadstoffbelastung, das steigende Sicherheitsrisiko sowie die *„Zweckentfremdung“* von Nutzfläche. (ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 5) Die Exekutiven von fünf Gemeinden aus der Umgebung schlossen sich diesen Direktbetroffenen an und erhoben ihrerseits Einsprache. Die Gemeinderäte von Belp, Kehrsatz, Muri und Worb befürchteten eine Zunahme des Fluglärms und kritisierten, dass eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte die Neubautätigkeit in dafür vorgesehenen Gebieten verunmögliche. Der Gemeinderat von Köniz sorgte sich um die Reinhaltung der Grundwasservorkommen im Belpmoos, aus denen die Gemeinde einen Teil ihres Trinkwassers gewinnt. Die Opposition der Gemeinden war allerdings nicht grundsätzlicher Natur; sie konnten sich bei Einhaltung der von ihnen verlangten Auflagen mit den Bauvorhaben einverstanden erklären, da sie auch den Nutzen des Flughafens durchaus anerkennen. (ALPAR/BÄCHTOLD 2000; UVEK 23.12.1999; DER BUND 27.1.1998, 24.8.2000)

Im Gegensatz dazu wandte sich die SP Belp in ihrer Einsprache kategorisch gegen die Pistenverlängerung, weil auch sie eine *„wesentliche Erhöhung [der] Lärmbelastung“* befürchtete. (ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 3) Im Mitwirkungsverfahren zum SIL forderte sie die *„Berücksichtigung [der] eingeschränkte[n] Wachstumsmöglichkeit durch Naturschutzgebiet Aarelandschaft, Wohn- und Erholungsgebiete.“* (UVEK 23.12.1999) An gleicher Stelle wandte sich auch die Kantonalpartei gegen den Pistenausbau, den sie als Missachtung des Volksentscheids von 1983 bezeichnete. Mit dem Lärmargument bezog im SIL-Mitwirkungsverfahren auch die rechtsbürgerliche „Partei für gerechte Steuerpolitik“ Stellung. (UVEK 23.12.1999) Eine weitere Einsprache erhob die Belper Ortspartei der Grünen Freien Liste (GFL); sie brachte darin ihre Befürchtung vor einem Anstieg des Zufahrtsverkehrs zum Ausdruck (ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 2). Die GFL-Kantonalpartei war Mitträgerin des Referendums gegen eine neue Zubringerstrasse. In einer Pressemitteilung zu diesem Thema nahm sie auch zur Flughafeninfrastruktur selbst Stellung: *„Für GFL sprechen vorab ökologische Gründe gegen den Bau der Strasse und den Ausbau des Flugplatzes Belp. Mit der neuen Strasse, dem neuen Parkhaus und der geplanten Pistenverlängerung wird der Flugverkehr schrittweise attraktiviert, wodurch die Luft- und Lärmbelastung weiter zunimmt.“* (GFL KANTON BERN 19.4.2001)

Von den weiteren Organisationen, die gegen die Ausbauvorhaben Einsprache erhoben, sticht die Sektion Bern des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) als pointierteste Gegnerin hervor. Mit den Argumenten der Lärmemissionen und des Gewässerschutzes und unter Berücksichtigung des Abstimmungsergebnisses von 1983 wandte sie sich strikte gegen eine Pistenanpassung. (ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 3) In einer Pressemitteilung ergänzte der VCS: „*Der schleichende Ausbau des Flugverkehrs ab Belp trägt zudem zum Ansteigen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses bei.*“ (VCS 21.2.2002) Zu erwähnen sind noch zwei Eingaben der Verbände Pro Natura Bern Mittelland und Berner Heimatschutz, die ökologische Ausgleichsmassnahmen respektive die Berücksichtigung des damals noch ungeklärten Schutzstatus des Bider-Hangars und gewisse gestalterische Auflagen verlangten. (ALPAR/BÄCHTOLD 2000: 2f.) Drei weitere Einsprachen betreffen Detailfragen und brauchen hier nicht berücksichtigt zu werden.

Auf die Diskussion um das im November 2002 zur Abstimmung gelangte Projekt einer Zubringerstrasse wird hier nicht näher eingegangen; der Bezug zum Flughafen ist eng, es handelt sich aber weder um einen integralen und betriebsnotwendigen Bestandteil der Luftfahrtinfrastruktur, noch ist die Projektträgerschaft dieselbe. Das Komitee<sup>17</sup>, das gegen den entsprechenden Grossratsbeschluss erfolgreich das Referendum ergriff und sich auch in der Volksabstimmung durchsetzte, wandte sich in seinen Erläuterungen aber ausdrücklich auch gegen die Infrastrukturausbauten der Alpar. Es fielen die Stichworte Fluglärm, Luft- und Gewässerverunreinigung; das Komitee beklagte aber auch den Verlust von „*Flächen besten Kulturlandes*“ und eine Gefährdung des angrenzenden „*Auenschutzgebiet[es] von nationaler Bedeutung*“. (REFERENDUMSKOMITEE FLUGHAFENZUFAHRT 2002)

Stellvertretend für die Privatpersonen, die sich in der Presse in ablehnendem Sinne äusserten, soll hier als prominentester unter ihnen der Tourismusforscher Jost Krippendorf zu Wort kommen. Seine ausführliche Stellungnahme in der Online-Zeitung „Die Selezione“ basierte im Kern auf folgender Begründung: „*Der Flugverkehr auf dem Belpmoos liegt nicht im überwiegenden Interesse der Berner Bevölkerung als Ganzes, sondern im Interesse relativ weniger privater Nutzniesser. Die Bevölkerung hat die Nachteile, vor allem die zunehmenden Umweltbelastungen und den Lärm, zu ertragen. Diese stehen in keinem Verhältnis zum geringen Nutzen für die Bevölkerung.*“ (KRIPPENDORF o. J.)

Aus Tabelle 12 ist ersichtlich, dass der Anteil der Umwelteffekte gemessen an der gesamten Anzahl Argumentennennungen weiter gestiegen ist. Dies ist fast ausschliesslich auf die verstärkte Gewichtung des Fluglärmproblems zurückzuführen, das mit seinem Auftreten in vier von fünf Stellungnahmen die anderen Bewertungsfaktoren weit hinter sich lässt. Auf eine bisher nie erreichte Auftretenshäufigkeit bringt es die Problematik der Nutzungseinschränkungen bzw. des Wertverlustes von Grundstücken. Die Begründung dafür liegt in der Durchführung eines Einspracheverfahrens, in dessen Verlauf 14 Anrainer gegen die Beeinträchtigung ihrer Liegenschaften opponierten; die Stellungnahmen dieser Direktbetroffenen sind denn auch deutlich in der Mehrzahl. Keines der Vorgängerprojekte hatte dieses Stadium je erreicht. Ganz weggefallen sind das Kostenargument und die Landschaftsbildproblematik. Der Investitionsaufwand wird von einer privaten Bauherrschaft getragen und führt somit zu keiner Belastung der Steuerzahlenden; die Veränderung des Landschaftsbilds ist gering. Vergleichsweise selten genannt wird das beeinträchtigte Erholungspotential, allerdings ist mit dem Lärmproblem eine mögliche Ursache sehr stark vertreten. Wenig erstaunlich angesichts

---

<sup>17</sup> Das Komitee wurde nach eigenen Angaben von folgenden Parteien und Organisationen unterstützt: EVP Belp, GB Kanton, GFL Kanton/Belp, Grüne Partei Stadt Bern, JA Stadt Bern, LdU Köniz, SP Amtsverband Seftigen/Belp/Bern-Nord/Bern-Ost, Aktionskomitee Eissel [Quartierorganisation, Belp], Hausverein Kanton, IG Velo Kanton/Gürbetal, VCS Kanton/Region Bern, VgF, WWF. (REFERENDUMSKOMITEE FLUGHAFENZUFAHRT 2002)

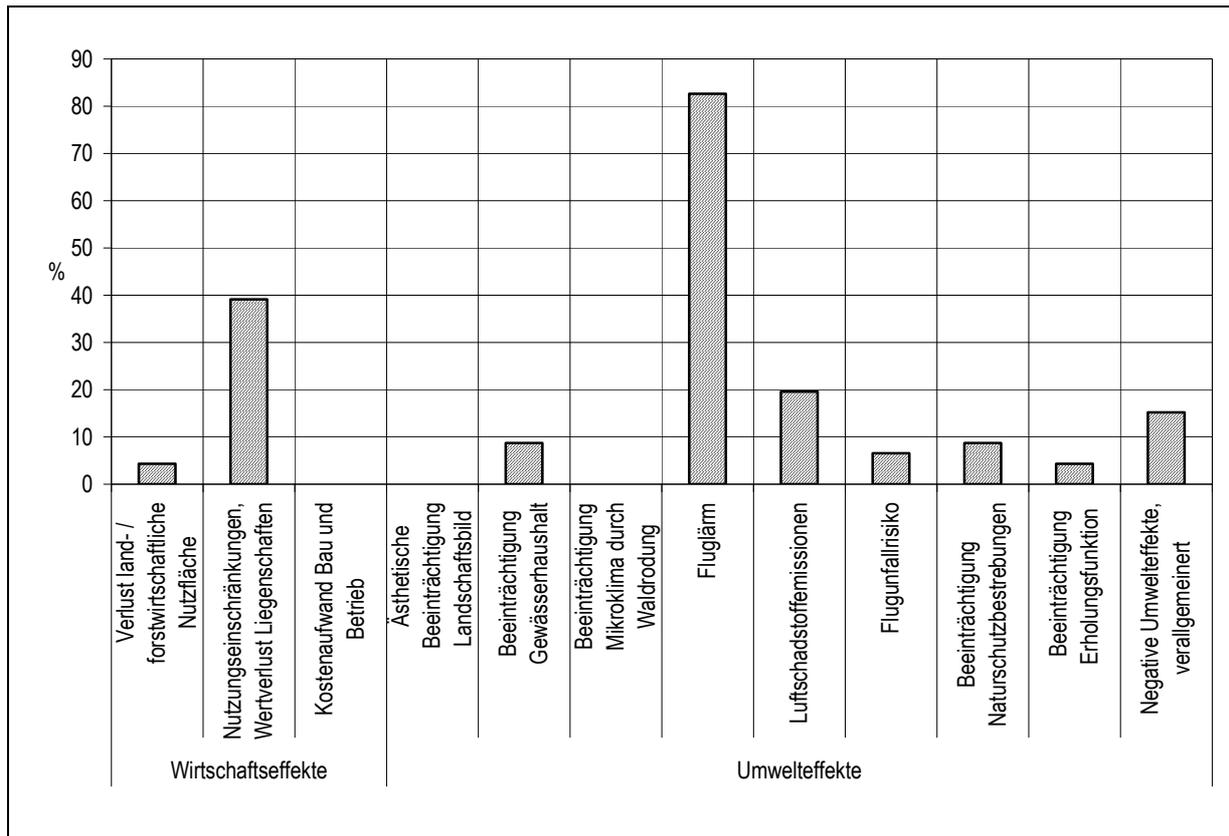
des Bedeutungsverlustes der Landwirtschaft ist das seltene Auftreten des Nutzflächenverlustes als Bewertungskriterium.

	Negative Bewertungskriterien: Anzahl Nennungen														Total Wirtschaftseffekte	Total Umwelteffekte	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
	Wirtschaftseffekte				Umwelteffekte													
	Anzahl gegnerische Stellungnahmen	Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungsbeschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko	Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion	Negative Umwelteffekte, verallgemeinert					
Akteure																		
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung – ⇒ ○	8		4		4	1		7							8	12	33	67
Organisationen / Versammlungen Gegner	6	1			1	2		5	2		3	1	3	16	17	6	94	
Verbandsvertreter Umweltschutz	2				0	1		2	2					5	5	0	100	
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“	1 <sup>a</sup>				0			1						1	1	0	100	
Parteivertreter „Mitte / links / grün“	5 <sup>b</sup>				0			5	2		1	1		9	9	0	100	
Grundeigentümer / Anrainer – ⇒ ○	19	1	14		15			13	1	2			3	19	34	44	56	
Übrige	5				0			5	2	1			1	9	9	0	100	
<b>Total Stellungnahmen / Nennungen</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>67</b>	<b>87</b>	<b>23</b>	<b>77</b>
<b>Auftreten der Bewertungskriterien in % der Stellungnahmen</b>		<b>4</b>	<b>39</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>83</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>15</b>				

**Legende:**  
– ⇒ ○ Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf (ablehnend ⇒ befürwortend oder neutral)

**Anmerkungen:**  
<sup>a</sup> Parteimehrheit PGSP Kanton  
<sup>b</sup> Parteimehrheit GFL Kanton; Parteimehrheit SP Belp (2 Stellungnahmen); Parteimehrheit GFL Belp; Stadtratsmitglied Bern GB/JA

**Tabelle 12:** Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen (Quellen: vgl. Quellenverzeichnis)



**Abbildung 27:** Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen

#### Zusammenfassung und Fazit Kapitel 4.6:

Aufgrund verschärfter Sicherheitsvorschriften und steigender Passagierzahlen sah sich die Flughafenbetreiberin Alpar Ende der 1990er Jahre veranlasst, im Rahmen eines Masterplans verschiedene bauliche Anpassungen an der Infrastruktur des Flughafens Bern-Belp vorzunehmen, die nach der Ablehnung des „Projekts 80“ weitgehend auf dem Ausbaustand von 1965 verblieben war. Hervorstechende Elemente dieses „Masterplans 1998-2005“ sind die Errichtung eines neuen Passagierterminals und eines Parkhauses sowie eine Verlängerung der Piste zur Einhaltung der Sicherheitsauflagen. Nach der Durchführung eines Einspracheverfahrens wurden sämtliche Baumassnahmen bewilligt; sie sind heute zu einem grossen Teil fertiggestellt. Aufgrund der ausschliesslich privaten Finanzierung und der moderaten Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand war und ist die Resonanz in der Öffentlichkeit relativ gering. Zu den Befürwortern zählen der Regierungsrat, die Berner Stadtregierung, Wirtschafts- und Tourismusverbände, die Freisinnig-Demokratische Partei (FDP) und zahlreiche prominente Vertreter der übrigen bürgerlichen Parteien. Es existieren zwei Förderorganisationen, die „Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr“ (IGBL) und der Verein „Pro Belpmoos“. In den Stellungnahmen der Befürworter hat das schlagwortartig verallgemeinerte Argument der positiven Wirtschaftseffekte deutlich überhand genommen; relativ stark gewichtet nach wie vor der touristische Standortnutzen und das Beschäftigungsargument. Bei den Gegnern handelt es sich vorwiegend um Anrainer, Gemeindebehörden aus der Umgebung, Umweltorganisationen (darunter die Vereinigung gegen Fluglärm VgF) sowie um die Sozialdemokratische Partei (SP) und die Grüne Freie Liste (GFL). Die Gegnerschaft war oft nicht grundsätzlicher Natur; die meisten Verfasser von Einsprachen reichten nach deren Ablehnung keine Beschwerden ein. In den gegnerischen Stellungnahmen lässt das Fluglärmargument die übrigen Ablehnungsgründe weit hinter sich.

## 5. Synthese

In diesem Kapitel werden Haltung und Argumentationsweisen der Akteure in den verschiedenen Zeiträumen miteinander verglichen. Zum Schluss werden die in der Einleitung aufgestellten Hypothesen überprüft.

### 5.1. Die Haltung der Akteure im zeitlichen Verlauf

Tabelle 13 zeigt die Haltung der wichtigsten, in Kategorien eingeteilten Akteure zu den verschiedenen Zeitpunkten. Dass die Belper Flughafenbetriebsgesellschaft und die verschiedenen Befürworter- bzw. Gegnerorganisationen stets dieselbe Haltung vertreten haben, versteht sich von selbst.

Die Ablehnung des „Konzepts 81“ durch den Regierungsrat aufgrund der befürchteten Lärmwirkungen auf die dicht besiedelte Umgebung war standortbedingt; ansonsten ist zu jeder Zeit eine grundsätzlich positive Haltung festzustellen. Dasselbe gilt für die Verbandsvertreter der Tourismusbranche und des übrigen sekundären und tertiären Sektors; allerdings vertraten Verbände aus dem Seeland in der Diskussion zum Projekt „Grosses Moos“ eine ablehnende Haltung, wie sie in weiten Kreisen der regionalen Bevölkerung festgestellt werden konnte.

An der ablehnenden Einstellung von direkt betroffenen Grundeigentümern bzw. Anstössern und an der zumindest skeptischen Haltung der Gemeindebehörden in der Umgebung der Projektstandorte hat sich grundsätzlich ebenfalls nichts geändert. Im Rahmen des Einspracheverfahrens zu den Infrastrukturmassnahmen des „Masterplans 1998-2002“ befand aber eine grosse Mehrheit dieser Betroffenen ihre Interessen für ausreichend berücksichtigt, so dass nach erfolgter Ablehnung aller Einsprachen nur zwei Parteien Beschwerde einreichten.

In einigen Fällen ist aber ein verändertes Engagement oder ein Gesinnungswandel festzustellen. Was die Stadtberner Exekutive betrifft, so war ihre schliesslich ablehnende Haltung gegenüber dem Projekt „Bern-West“ aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Stadterweiterung standortbedingt. Bei den Projekten „Grosses Moos“ und „80“ war es in erster Linie die mangelnde Bereitschaft zur Mitfinanzierung, die den Berner Gemeinderat zur Ablehnung bewog – wobei beim jüngeren Vorhaben auch Umwelteffekte mit eine Rolle spielten. Bei der Bewertung des „Masterplans“ – das Kostenargument ist wegen der privaten Finanzierung weggefallen – überwiegen erneut die positiven Effekte.

Entsprechend der grossen Gewichtung des Nutzflächenverlustes in der Diskussion um die Projekte Utzenstorf und „Bern-Nord“ reihten sich Landwirtschaftsverbände ins gegnerische Lager ein. Angesichts der abnehmenden Bedeutung dieses Aspekts war dies in späteren Jahren nicht mehr der Fall. Eine Ausnahme bildet das „Projekt 80“, bei dem die Bevölkerung – und mit ihr eine Vielzahl von politischen Interessengruppen – im Vorfeld der Volksabstimmung in grösserer Masse mobilisiert wurde als in den übrigen Fällen.

Organisationen mit umweltschützerischer Zielsetzung existierten – wenn auch gering an der Zahl und monothematisch ausgerichtet – bereits lange vor dem Durchbruch der Umweltdiskussion um 1970. Dass ihr Engagement im Falle des Projekts Utzenstorf nirgends ersichtlich ist, passt zum Bild der insgesamt relativ schwachen Gewichtung der Umwelteffekte. In allen anderen Fällen traten solche Organisationen als Projektgegner auf. Aussagen über ihr Gewicht im Vergleich zu den übrigen Akteuren aufgrund ihrer Anzahl oder der Anzahl ihrer Stellung-

nahmen sind allerdings nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 1.2.). Aufgrund der teilweise unbefriedigenden Quellenlage sind auch ihre veränderten Handlungsmotivationen – die grundsätzlich historisch verbürgt sind – nicht zweifelsfrei zu erkennen.

Bei den politischen Parteien sind die Mehrheitsverhältnisse aufgrund fehlender Beschlussfassungen in den wenigsten Fällen bekannt. Wenn man die Haltung der Schweizerischen Volkspartei (SVP, ehemals Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB) über die gesamte Zeitdauer betrachtet, deuten die Anzeichen auf einen Gesinnungswandel hin. Während sich die Partei – angesichts ihrer zu einem grossen Teil bäuerlichen Anhängerschaft – in den 1940er Jahren mehrheitlich gegen das Projekt Utzenstorf ausgesprochen hatte, stimmt heute eine grosse Anzahl prominenter Parteivertreter dem „Masterplan 1998-2005“ zu. Noch im Vorfeld der Abstimmung zum „Projekt 80“ hatte aber eine – wenn auch knappe – Parteimehrheit gegen dessen Verwirklichung votiert. Von der Freisinnig-Demokratischen Partei (FDP) als „Wirtschaftspartei“ ist grundsätzlich eine befürwortende Haltung zu erwarten; durch Mehrheitsbeschlüsse belegt ist dies allerdings nur beim „Projekt 80“ und beim „Masterplan“. Die breite regionale Mobilisierung gegen das Projekt „Grosses Moos“ machte aber auch vor der freisinnigen Bieler Stadtpartei nicht halt.

Am Beispiel des Jungen Bern (JB), das heute in der Grünen Freien Liste (GFL) aufgegangen ist, zeigt sich eindrücklich die schwerpunktmässige Übernahme der Umweltthematik durch die Mitte-/Linksparteien. Hatte sich die JB-Kantonalpartei Mitte der 1960er Jahre wegen des volkswirtschaftlichen Nutzens noch für die Verwirklichung des Projekts „Bern-West“ ausgesprochen, war sie in den 1980er Jahren Mitträgerin des Referendums gegen das „Projekt 80“; eine Mehrheit der GFL lehnt heute auch den „Masterplan“ aus umweltbezogenen Motiven ab. Demselben Gesinnungswandel unterliegt aller Wahrscheinlichkeit nach die Sozialdemokratische Partei (SP). Dass heute eine Parteimehrheit den „Masterplan“ wegen der befürchteten Umwelteffekte ebenso ablehnt wie vor 20 Jahren das „Projekt 80“, ist belegt. Gemäss Aussagen von Zeitzeugen hatten dagegen in den 1940er Jahren viele Sozialdemokraten aus arbeitsmarktpolitischen Überlegungen an der Verwirklichung des Projekts Utzenstorf Interesse gezeigt; in den 1960er Jahren hatte sich ausserdem eine Mehrheit der SP-Vertreter in der grossrätlichen Flugplatzkommission für das Projekt „Bern-West“ ausgesprochen. Verbindliche Beschlüsse der Gesamtpartei fehlen allerdings in diesen Fällen.

Akteure	Projekt	Utzenstorf (1942-1950)	Bern-Nord (1952-1963)	Bern-West (1961-1970)	Grosses Moos (1969-1972)	Belp, Projekt 80 (1975-1983)	Belp, Masterplan (seit 1998)
Regierungsrat / kt. Verwaltung / beauftragte Gutachter		+	+	+	+	- ⇒ +	+
Gemeinderat / Verwaltung Stadt Bern		+	+	+ ⇒ -	+ ⇒ -	-	+
Gemeindebehörden Projektstandort / Umgebung		-	-	-	-	-	- ⇒ ○
Alpar (Flugplatzgenossen- schaft) / beauftragte Gutachter		+	+	+	+	+	+
Organisationen / Versammlungen Befürworter		+	+	+	+	+	+
Organisationen / Versammlungen Gegner		-	-	-	-	-	-
Verbandsvertreter Landwirtschaft		-	-			-	
Verbandsvertreter Tourismus		+	+	+	±	+	+
Verbandsvertreter übriger 2. / 3. Sektor		+	+	+	±	+	+
Verbandsvertreter Umweltschutz			-	-	-	-	-
Parteivertreter „bürgerlich / rechts“		- <sup>a</sup>		+ <sup>b</sup>	- <sup>d</sup>	-	+ <sup>e</sup>
Parteivertreter „Mitte / links / grün“				+ <sup>c</sup>		-	- <sup>f</sup>
Grundeigentümer / Anrainer		-	-	-	-	-	- ⇒ ○

**Legende:**

Projektträgerschaft

+

 (Mehrheitlich) befürwortende Haltung

-

 (Mehrheitlich) ablehnende Haltung

±

 Geteilt

○

 Neutral

⇒

 Geänderte Haltung im zeitlichen Verlauf

+, -

 Politische Parteien: Haltung nur vereinzelt bekannt

**Anmerkungen:**

<sup>a</sup> Parteimehrheit BGB Kanton

<sup>b</sup> Mehrheit FDP und Hälfte BGB in grossrätlicher Flugplatzkommission

<sup>c</sup> Mehrheit SP in grossrätlicher Flugplatzkommission; Parteimehrheit JB Kanton

<sup>d</sup> Mehrheit BGB-Grossratsmitglieder Seeland; Parteimehrheit FDP Biel

<sup>e</sup> Parteimehrheit FDP Kanton; Mehrheiten SVP, FDP FPS, SD in Grossratsdebatte zum Leitbild Luftverkehr; grosse Zahl bürgerlicher National- / Ständeratskandidaten anlässlich Umfrage Alpar / IGBL

<sup>f</sup> Parteimehrheiten SP / GFL Kanton / Belp

Übrige Akteure mangels Vergleichbarkeit und Aussagekraft nicht aufgeführt

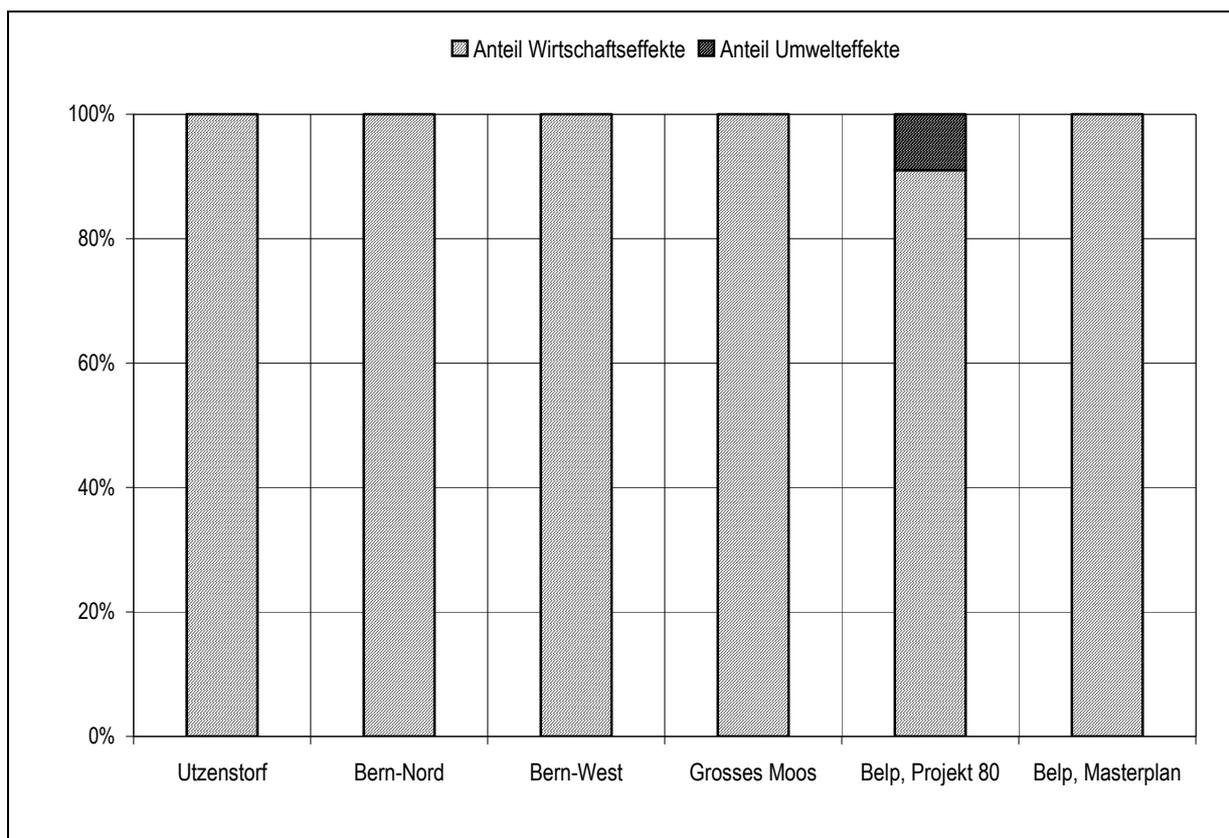
**Table 13:** Haltung der Akteure im zeitlichen Verlauf

## 5.2. Gewichtung der positiven Bewertungskriterien im zeitlichen Verlauf

Tabelle 14 und Abbildung 28 zeigen für alle sechs Projekte das Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in der Gesamtheit der befürwortenden Stellungnahmen, Tabelle 15 und Abbildung 29 das Auftreten der verschiedenen Bewertungskriterien gemessen an der Anzahl Stellungnahmen.

Projekt	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
Utzenstorf (1942-1950)	100	0
Bern-Nord (1952-1963)	100	0
Bern-West (1961-1970)	100	0
Grosses Moos (1969-1972)	100	0
Belp, Projekt 80 (1975-1983)	91	9
Belp, Masterplan (seit 1998)	100	0

**Tabelle 14:** Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den befürwortenden Stellungnahmen



**Abbildung 28:** Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den befürwortenden Stellungnahmen

Projekt	Wirtschaftseffekte						Umwelt- effekte	
	Direkter / indirekter Beschäftigungseffekt	Standortattraktivität bestehende Landwirtschaft	Standortattraktivität bestehende Tourismusbranche	Standortattraktivität bestehender 2./3. Sektor	Standortattraktivität Neuansiedlungen	Zunahme Steueraufkommen		Positive Wirtschafts- / Standorteffekte, verallgemeinert
Utzenstorf (1942-1950)	13	6	50	63	0	6	19	0
Bem-Nord (1952-1963)	0	20	80	48	16	0	28	0
Bem-West (1961-1970)	0	4	64	36	12	16	24	0
Grosses Moos (1969-1972)	8	13	63	25	29	13	38	0
Belp, Projekt 80 (1975-1983)	31	3	46	21	8	4	40	15
Belp, Masterplan (seit 1998)	37	0	41	7	19	4	63	0

Tabelle 15: Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

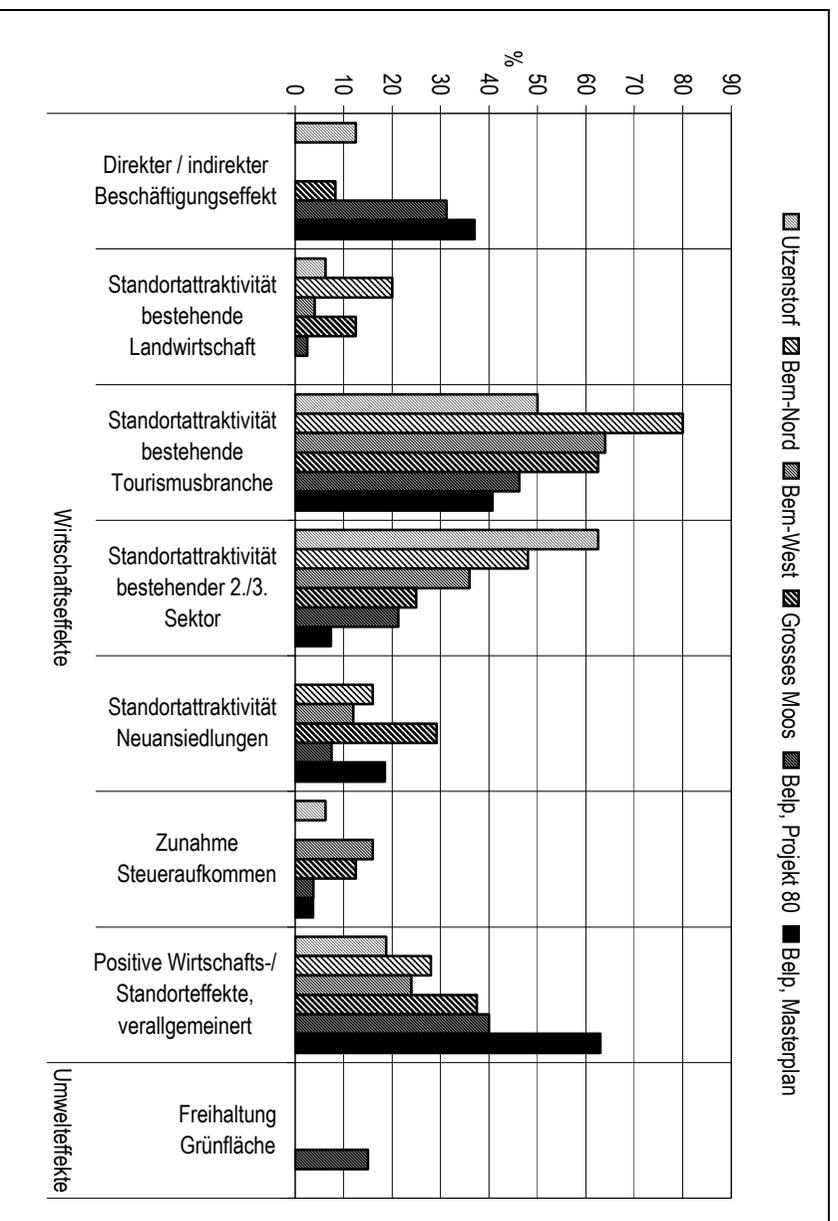


Abbildung 29: Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen

Auffallend ist zunächst, dass die Freihaltung einer Grünfläche als einziger positiver Umwelteffekt nur in der Diskussion um das „Projekt 80“ auftritt. In allen anderen Fällen argumentieren die Befürworter ausschliesslich mit ökonomischen Bewertungskriterien. Beim Projekt Utzenstorf dürfte dieser Umstand sowohl zeit- als auch standortbedingt sein. FLURY (2003: 70, 74, 81f.) hat am Beispiel des Berner Seelandes nachgewiesen, dass der entscheidende Wachstumsschub in der Siedlungsflächenentwicklung des 20. Jahrhunderts erst nach 1950 einsetzte. Eine gesteigerte Zunahme war zwar bereits in der ersten Jahrhunderthälfte festzustellen; das Flächenwachstum war aber im Jahresdurchschnitt nur halb so gross und beschränkte sich weitgehend auf städtisch geprägte Gebiete. Unter der Annahme, dass die Situation in der Umgebung des Emmelaufes unterhalb von Burgdorf mit derjenigen im nicht weit entfernten Seeland vergleichbar war, dürfte der Siedlungsdruck auf die vom Flughafen beanspruchte Fläche gering, der „Grünhalteeffekt“ daher nicht von Bedeutung gewesen sein. Dasselbe gilt – standortbedingt – für das Projekt „Grosses Moos“: Die landwirtschaftliche Nutzung dieses topographisch hervorragend dafür geeigneten Gebietes sollte explizit aufrechterhalten und intensiviert werden; eine Güterzusammenlegung, einhergehend mit dem Bau von Aussiedlerhöfen, war zum Zeitpunkt der Projektierung bereits beschlossen. Beim Belper „Masterplan 1998-2005“ ist der „Grünhalteeffekt“ im Vergleich zum Ausgangszustand vernachlässigbar gering. Anders sieht es bei den Projekten „Bern-Nord“, „Bern-West“ und „80“ aus. Die Standorte der beiden erstgenannten Projekte waren selbst nicht Baugebiete; es befanden sich aber solche in den An- und Abflugsektoren. Beide Vorhaben scheiterten letztlich an diesem Umstand: Während im Falle von „Bern-Nord“ die Bautätigkeit am Westrand von Zollikofen ein *fait accompli* schuf, war es beim Projekt „Bern-West“ die geplante – und seither nur zu einem geringen Teil verwirklichte – Erweiterung der Stadt Bern nach Westen, die schliesslich zum Verzicht auf den Bau der Anlage und zur Suche nach einem anderen Standort führte. Der „Grünhalteeffekt“ war also in diesen Fällen unerwünscht. Als positives Bewertungskriterium zum ersten und einzigen Mal aufgeworfen wird er im Falle des „Projekts 80“. Auf die Ausbaumassnahmen bezogen, war der Effekt gering. Seine Erwähnung beruhte auf der Befürchtung, dass der Flughafen Belp bei einer Ablehnung des Vorhabens geschlossen und das bestehende Areal überbaut werden könnte. Vergleicht man die Gewichtung dieses Bewertungsfaktors nur anhand der drei letztgenannten Projekte, ist die zeitliche Veränderung augenfällig.

Was ebenfalls auffällt, ist eine zunehmende Argumentation mit den nicht genauer umrissenen Schlagworten des „wirtschaftlichen Nutzens“ oder der „grösseren Standortattraktivität“. Ausgewirkt hat sich dies in erster Linie auf einen Rückgang der direkten Standorteffekte gemessen an der Anzahl Stellungnahmen.

Vergleicht man diese Effekte untereinander, lässt sich seit dem Aufkommen des Massentourismus in den 1950er Jahren eine Dominanz der Tourismusbranche feststellen; einzig in der Diskussion um das Projekt Utzenstorf wurde der Standortnutzen für den sekundären respektive für den Rest des tertiären Sektors häufiger genannt. Das Argument des landwirtschaftlichen Standortnutzens verharrt auf vergleichsweise tiefem Niveau und spielt in der Diskussion um das jüngste Projekt überhaupt keine Rolle mehr. Die relativ starke Gewichtung dieses Faktors im Falle der Projekts „Bern-Nord“ ist auf Bestrebungen seitens der Projektträger zurückzuführen, die Interessen der landwirtschaftlichen Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen, nachdem durch die unzulängliche Informationspolitik zum Projekt Utzenstorf der Eindruck aufgekommen war, die politisch Verantwortlichen würden ihre Pläne über die Köpfe der bäuerlichen Grundeigentümer hinweg durchzusetzen versuchen, was unweigerlich die Landwirtschaftsverbände auf den Plan rief und zu einer regionsübergreifenden Solidarisierung der bäuerlichen Bevölkerung führte. In der Diskussion um das Projekt „Grosses Moos“ erfuhr die Gewichtung dieses Faktors erneut eine Zunahme, was sich durch den grossen Stel-

lenwert der Landwirtschaft innerhalb der örtlichen Wirtschaftsstruktur erklären lässt. Das Übergewicht der Tourismusbranche gegenüber allen anderen Wirtschaftszweigen wird durch häufig auftretende unklare Formulierungen einerseits relativiert, andererseits aber auch verdeutlicht: Wenn die Akteure einen „Nutzen für Wirtschaft und Tourismus“ postulieren, wird einem unspezifizierten Wirtschaftseffekt ein ebenso grosses Gewicht eingeräumt. Der Stellenwert der Tourismusbranche wird aber durch die explizite Einteilung in den „Tourismus“ und den vagen Begriff einer übrigen „Wirtschaft“ umso deutlicher hervorgehoben.

Das Argument der erhöhten Standortattraktivität für Neuansiedlungen unterliegt keinem eindeutigen Trend. Dass es in der Diskussion um das Projekt Utzenstorf überhaupt nicht auftritt, mag daran liegen, dass das Überleben der bestehenden Betriebe während des Zweiten Weltkrieges und in den darauffolgenden Jahren des zögerlichen Aufschwungs erste Priorität hatte. Die verhältnismässig starke Gewichtung im Falle des Projekts „Grosses Moos“ erklärt sich durch die Bestrebung, in der stark agrarisch geprägten Umgebung des Projektstandorts vermehrt Industrie- und Dienstleistungsbetriebe anzusiedeln. Angesichts des vielbeschworenen Modebegriffs der Globalisierung dürfte es in der Diskussion um den „Masterplan 1998-2005“ der Wunsch nach einer verstärkten Einbindung in die Netzwerke der international tätigen Unternehmen sein, der zu einem erneuten Anstieg in der Gewichtung des indirekten Standortnutzens führte.

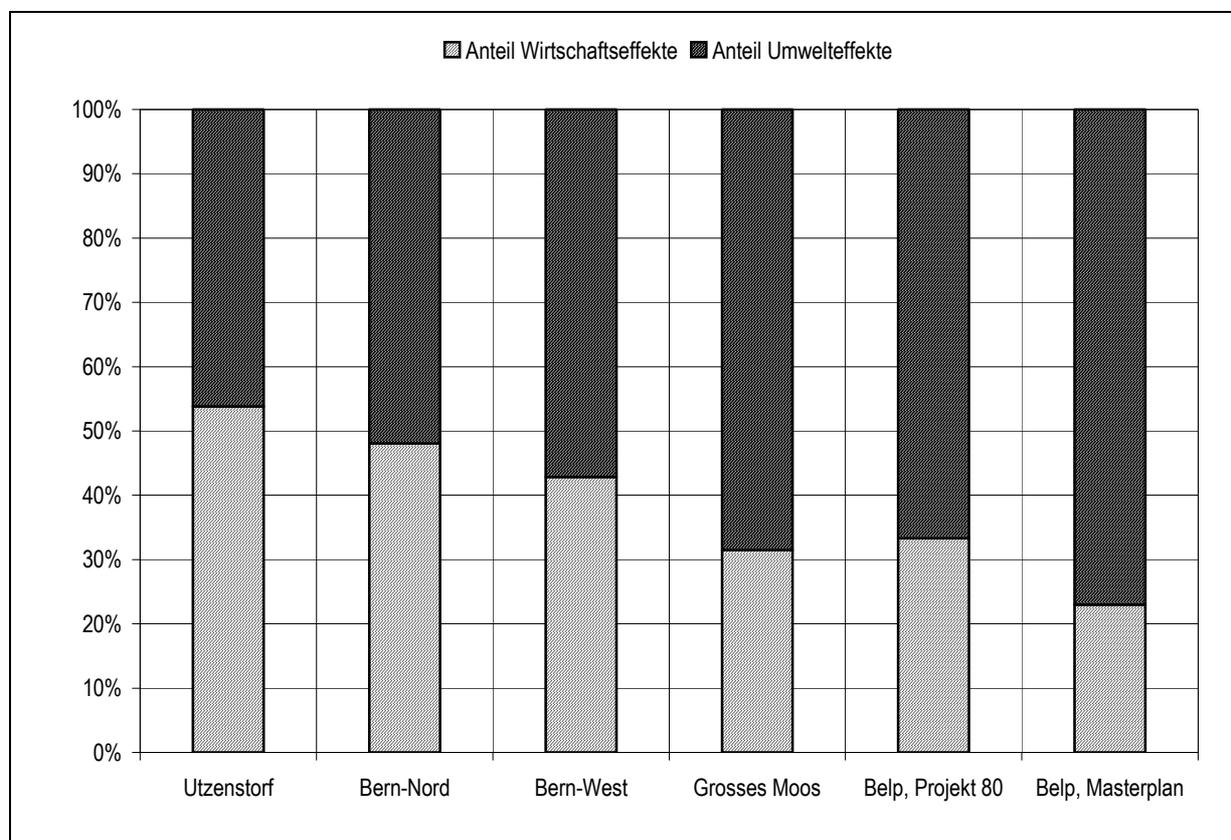
Kein eindeutiger Trend und eine durchwegs geringe Gewichtung ist beim Argument des zunehmenden Steueraufkommens festzustellen; dies ganz im Gegensatz zum Gewicht des finanziellen Risikos zulasten der öffentlichen Hand als gegnerisches Bewertungskriterium (vgl. Kapitel 5.3.). Die Nichtberücksichtigung dieses Effekts in der Diskussion zum Projekt „Bern-Nord“ dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Stabilisierung der finanziellen Lage der öffentlichen Hand angesichts des wirtschaftlichen Aufschwungs als Selbstverständlichkeit betrachtet wurde – was sich nicht bewahrheiten sollte.

Im Gegensatz zu diesen unklaren Trends widerspiegelt das Gewicht des Beschäftigungseffekts eindrücklich die jeweilige Arbeitsmarktsituation. Prekär war diese im Zweiten Weltkrieg: Das Ausbauprogramm des Bundes für die schweizerischen Zivilflugplätze war ausdrücklich arbeitsbeschaffungspolitisch begründet. Während des wirtschaftlichen Booms der 1950er und 1960er Jahre war der Beschäftigungseffekt dagegen nicht von Bedeutung; es herrschte annähernd Vollbeschäftigung. Dass er in der Diskussion um das Projekt „Grosses Moos“ wieder auftritt, dürfte ebenfalls mit der oben angesprochenen Wirtschaftsstruktur in der Gegend in Zusammenhang stehen; eine frühe Wahrnehmung des Konjunkturerinbruchs ist aber zumindest nicht auszuschliessen. Die Rezession der 1970er Jahre kam dann in einer markanten Bedeutungszunahme des Beschäftigungseffekts in der Diskussion um das „Projekt 80“ zum Ausdruck; eine weitere Zunahme ist im Falle des aktuellen „Masterplans“ zu beobachten. Die stärkere Gewichtung dieses Faktors in jüngster Zeit im Vergleich zur Situation des Zweiten Weltkrieges sollte nicht überbewertet werden. Im Falle der beiden Ausbauprojekte spielte nicht nur die Hoffnung auf ein zusätzliches Arbeitsplatzangebot, sondern auch die „werbewirksame“ Befürchtung eines Arbeitsplatzabbaus bei Nichtverwirklichung eine Rolle.

### 5.3. Gewichtung der negativen Bewertungskriterien im zeitlichen Verlauf

Projekt	Anteil Wirtschaftseffekte (%)	Anteil Umwelteffekte (%)
Utzenstorf (1942-1950)	54	46
Bern-Nord (1952-1963)	48	52
Bern-West (1961-1970)	43	57
Grosses Moos (1969-1972)	31	69
Belp, Projekt 80 (1975-1983)	33	67
Belp, Masterplan (seit 1998)	23	77

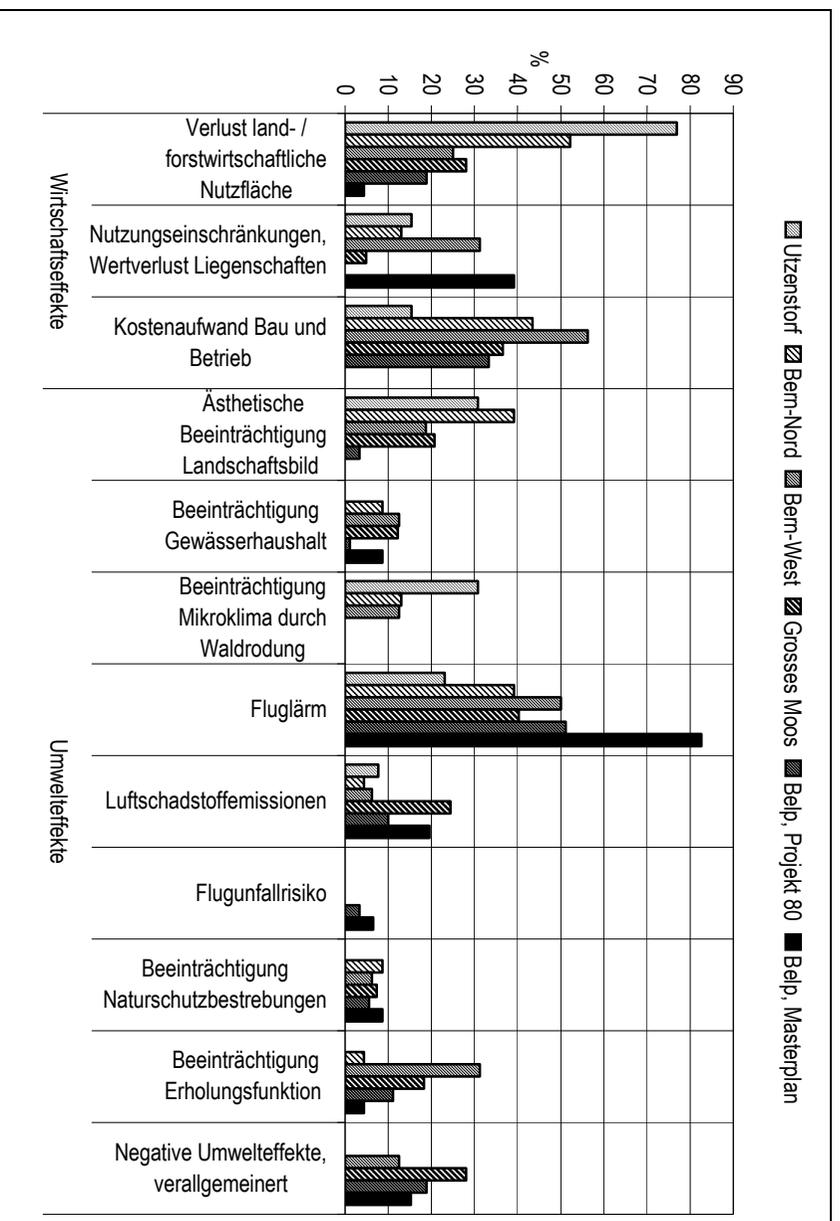
*Tabelle 16: Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den gegnerischen Stellungnahmen*



*Abbildung 30: Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten den gegnerischen Stellungnahmen*

Projekt	Wirtschaftseffekte			Umwelteffekte								
	Verlust land- / forstwirtschaftliche Nutzfläche	Nutzungseinschränkungen, Wertverlust Liegenschaften	Kostenaufwand Bau und Betrieb	Ästhetische Beeinträchtigung Landschaftsbild	Beeinträchtigung Gewässerhaushalt	Beeinträchtigung Mikroklima durch Waldrodung	Fluglärm	Luftschadstoffemissionen	Flugunfallrisiko	Beeinträchtigung Naturschutzbestrebungen	Beeinträchtigung Erholungsfunktion	Negative Umwelteffekte, verallgemeinert
Utzenstorf (1942-1950)	77	15	15	31	0	31	23	8	0	0	0	0
Bern-Nord (1952-1963)	52	13	43	39	9	13	39	4	0	9	4	0
Bern-West (1961-1970)	25	31	56	19	13	13	50	6	0	6	31	13
Grosses Moos (1969-1972)	28	5	37	21	12	0	40	24	0	7	18	28
Belp, Projekt 80 (1975-1983)	19	0	33	3	1	0	51	10	3	6	11	19
Belp, Masterplan (seit 1998)	4	39	0	0	9	0	83	20	7	9	4	15

*Tabelle 17: Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen*



*Abbildung 31: Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen*

Aus Abbildung 30 geht deutlich hervor, dass die umweltbezogenen Bewertungskriterien im Laufe der Zeit an Bedeutung zugenommen haben. Abbildung 31 zeigt aber ebenso deutlich, dass erstens erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Effekten bestehen, und dass zweitens die wirtschaftlichen Auswirkungen stets eine bedeutende Rolle gespielt haben.

Der Nutzflächenverlust bildete in der Diskussion zum Projekt Utzenstorf mit grossem Abstand den Hauptkritikpunkt. Beim Projekt „Bern-Nord“ war er nach wie vor meistgenannter Bewertungsfaktor, der Abstand zu den übrigen Argumenten war aber bereits wesentlich geringer – dies auch ein Resultat des bewusst minimierten Anteils von Landwirtschaftsfläche am gesamten Areal. Angesichts der im Rückgang begriffenen Landwirtschaft und der zunehmenden Gewichtung anderer Faktoren hat die Auftretenshäufigkeit dieses Effekts im Laufe der Zeit sehr deutlich abgenommen, gut erkennbar am Vergleich des Projekts „Bern-Nord“ mit „Bern-West“ bzw. des „Projekts 80“ mit dem „Masterplan“, die sich bezüglich des Flächenbedarfs jeweils nicht wesentlich unterscheiden. Einzig im Übergang vom Projekt „Bern-West“ zum Projekt „Grosses Moos“ ist noch einmal eine geringfügige Zunahme festzustellen, was darauf zurückzuführen ist, dass sich der Standort des jüngeren Projekts im Gegensatz zum älteren in einem sehr flachen, fruchtbaren, landwirtschaftlich intensiv genutzten Gelände befand.

Klammert man die Projekte „Bern-West“ und „Masterplan 1998-2005“ aus, ist auch beim Problem der Nutzungseinschränkungen und des Wertverlustes von Liegenschaften ein Bedeutungsrückgang festzustellen. Die beiden genannten Projekte bilden Spezialfälle. Der nordöstliche An- und Abflugsektor des geplanten Flughafens „Bern-West“ lag über einem Gebiet, in dem sich die grössten zusammenhängenden Baulandreserven auf Stadtberner Gemeindeboden befanden. Mit der damals in Betracht gezogenen grossräumigen Stadterweiterung war der Bau eines Flughafens an diesem Standort nicht vereinbar. Beim „Masterplan“ tritt dieses Argument in einem grossen Teil der Einsprachen anlässlich der öffentlichen Auflage in Erscheinung. Ein solches Verfahren wurde nur in diesem Fall durchgeführt; die älteren Projekte erreichten dieses Stadium nie. Das häufige Auftreten dieses Faktors kompensiert in der Diskussion zum „Masterplan“ das Wegfallen des Kostenarguments und verhindert somit ein zu grosses Übergewicht der Umwelteffekte im Vergleich mit den Vorgängerprojekten.

In bezug auf die Kostenfrage ist zu Beginn eine Bedeutungszunahme festzustellen; sie stellte in der Diskussion zum Projekt „Bern-Nord“ das zweithäufigste, in Falle des Projekts „Bern-West“ das meistgenannte gegnerische Bewertungskriterium dar. Ihr geringeres Gewicht im weiteren Verlauf soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie bis zum „Projekt 80“ zweitwichtigstes Kriterium blieb. Ihr Wegfallen in der Diskussion zum „Masterplan“ erklärt sich aus dem einfachen Grund der ausschliesslich privaten Finanzierung.

Von relativ grosser Bedeutung war anfänglich die Landschaftsbildproblematik. Die Rücksichtnahme auf einen möglichst geringen Nutzflächenverlust in der Planung des Projekts „Bern-Nord“ führte dazu, dass im Vergleich zum Projekt Utzenstorf die wirtschaftlichen Konsequenzen des Flächenverbrauchs weniger, die ästhetischen Folgen dagegen stärker hervorgehoben wurden – ohne dass aber an der Reihenfolge in der Auftretenshäufigkeit eine Änderung eintrat. Im weiteren Verlauf trat die Frage der Ästhetik gegenüber anderen Problemen in den Hintergrund. Im Übergang vom Projekt „Bern-West“ zum Projekt „Grosses Moos“ zeigt sich im Zuge der Entwicklung in der Umweltdiskussion nochmals eine geringfügige Zunahme, obwohl die optische Veränderung des Landschaftsbilds durch das Projekt „Grosses Moos“ wegen der sehr viel kleinflächigeren Waldrodungen bedeutend geringer war. Die Auswirkungen des „Projekts 80“ und des „Masterplans“ auf das Landschaftsbild sind gering,

das Gewicht des Arguments ist dementsprechend schwach. Seine abnehmende Bedeutung zeigt sich im Vergleich zwischen diesen beiden ähnlich dimensionierten Vorhaben nochmals.

Die Gewichtung der Gewässerproblematik ist durchwegs gering, was vermutlich damit zu begründen ist, dass sich die Auswirkungen des Flugbetriebs auf den Gewässerhaushalt weniger offenkundig manifestieren als beispielsweise die Lärmemissionen oder die Veränderung des Landschaftsbilds. Während die Erwähnung dieses Problems beim Projekt Utzenstorf noch ausblieb, erreichte es in der Diskussion zum Projekt „Bern-Nord“ im Gegensatz zu anderen Umwelteffekten bereits eine ähnliche Auftretenshäufigkeit wie in späteren Jahren, was sich mit der frühen Thematisierung des Gewässerschutzes erklären lässt. In der Folge lässt sich eine Stagnation auf tiefem Niveau feststellen. In der Diskussion zum „Projekt 80“ ist das Problem trotz ausgiebiger Grundwasservorkommen am Projektstandort vorübergehend etwas deutlicher in den Hintergrund getreten als in den übrigen Fällen.

Dass die Erwähnung der mikroklimatischen Veränderungen durch Waldrodung in erster Linie hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf landwirtschaftliche Kulturen zu verstehen ist, zeigt die Entwicklung ihrer Auftretenshäufigkeit, die analog zum Nutzflächenverlust abnimmt. Während das Argument in der Diskussion zum Projekt Utzenstorf zusammen mit der Landschaftsbildproblematik noch den zweiten Platz belegte, wurde es in der Folge von anderen Problemen überschattet. Angesichts der vernachlässigbar kleinen Waldanteils am Standort „Grosses Moos“ – die Standortwahl belegt den Bedeutungsverlust des Kulturflächenverbrauchs zusätzlich – und des völligen Fehlens im Belpmoos fällt das Argument in diesen Fällen weg.

Die Zunahme in der Gewichtung des Fluglärmproblems ist deutlich und bedarf kaum weiterer Erläuterungen. Auffallend ist lediglich eine Abnahme der Auftretenshäufigkeit im Übergang vom Projekt „Bern-West“ zum Projekt „Grosses Moos“. Dieser Umstand soll nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Argument in diesem Fall den meistgenannten Bewertungsfaktor darstellte – ganz im Gegensatz zu den älteren Vorhaben. Die Abnahme im Vergleich zum Vorgängerprojekt liegt einerseits an der stärkeren Bedeutungszunahme anderer Effekte, dürfte aber auch durch die dünne Besiedlung des Grossen Mooses begründet sein. Mit dem Auftreten in vier von fünf gegnerischen Stellungnahmen lässt die Fluglärmfrage in der Diskussion zum „Masterplan 1998-2005“ alle anderen Bewertungsfaktoren weit hinter sich. Angesichts der tendenziell abnehmenden Flugbewegungszahlen auf dem Flughafen Bern-Belp in den 1990er Jahren (vgl. Anhang III, Tabelle 19) kommt der Bedeutungszuwachs dieses Arguments umso deutlicher zum Ausdruck.

Den Luftschadstoffemissionen wurde in der Diskussion um die Projekte Utzenstorf, „Bern-Nord“ und „Bern-West“ mit jeweils einer einzigen Erwähnung eine geringe Bedeutung beigemessen. Der sprunghafte Anstieg der Auftretenshäufigkeit im Übergang zum Projekt „Grosses Moos“ widerspiegelt deutlich die in dieser Zeit einsetzende Umweltdiskussion; das Argument verlor aber anschliessend wieder an Aktualität. Im Zuge der Klimawandel-Diskussion hat das Gewicht dieses Faktors wieder zugenommen: Das Luftschadstoffproblem ist in der Diskussion zum „Masterplan“ dritthäufigstes gegnerisches Bewertungskriterium, bleibt aber weit hinter den beiden meistgenannten zurück.

Das Flugunfallrisiko tritt in den gegnerischen Stellungnahmen zu den ersten vier Projekten überhaupt nicht auf. Einigermassen erstaunlich ist dies im Falle des Projekts „Bern-Nord“, dem letztlich die unzureichenden Sicherheitsabstände zu den Neubauten am Westrand von Zollikofen zum Verhängnis wurden, aber auch im Falle des Projekts „Bern-West“, wo die An- und Abflugsektoren teilweise über relativ dicht besiedeltes Gebiet zu liegen kamen. Das grosse Gewicht der Nutzungseinschränkungen bezog sich also auf die lärm-, nicht aber auf

die sicherheitsbedingten Auswirkungen. In Erscheinung tritt das Argument erst in der Diskussion zu den beiden Ausbauprojekten für den Flughafen Belp, was sich mit der nordwestlichen An- und Abflugroute über bedeutende Teile der Stadt Bern erklären lässt. Die Gewichtung dieses Faktors ist jedoch auch hier sehr gering.

Bestrebungen zum Schutz der Natur existierten in der Schweiz bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts – zunächst ästhetisch oder ideologisch, seit den 1970er Jahren zunehmend ökologisch motiviert. Dementsprechend tritt das Argument des beeinträchtigten Naturschutzes immer mit ungefähr derselben anteilmässigen Häufigkeit auf. In der Diskussion zum Projekt Utzenstorf fehlte dieses Argument, allerdings war dort die in eine ähnliche Richtung zielende Landschaftsbildproblematik von grosser Bedeutung. Die Auftretenshäufigkeit ist durchwegs gering, was damit zusammenhängen mag, dass mit Ausnahme eines kleinen Hochmoores am Standort „Bern-Nord“ keine naturbelassenen oder naturnahen Lebensräume von physischer Zerstörung bedroht waren, dass die Beeinträchtigung von Lebensräumen und Organismen durch Emissionen des Luftverkehrs aber nur vereinzelt wahrgenommen oder als bedeutend beurteilt wird.

Beim Problem der eingeschränkten Erholungsfunktion wird in Abbildung 31 das Bild einer anfänglichen Bedeutungszunahme und eines anschliessenden Rückgangs suggeriert. Dieses Bild gilt es zu korrigieren. Hinsichtlich ihrer Bedeutung als Erholungsgebiete lassen sich die Standortumgebungen in zwei Gruppen einteilen: Die stadtfernen, landwirtschaftlich intensiv genutzten Gegenden bei Utzenstorf und im Grossen Moos haben eine vergleichsweise geringe Erholungsfunktion. Bei den Standortumgebungen von „Bern-Nord“, „Bern-West“ und Belpmoos handelt es sich dagegen um Naherholungsgebiete für die Stadt Bern mit einer vergleichbar grossen Bedeutung. Vergleicht man die Projekte „Grosses Moos“ mit Utzenstorf und „Bern-West“ mit „Bern-Nord“, ist die verstärkte Gewichtung augenfällig. Ein Vergleich der beiden letztgenannten Vorhaben mit dem „Projekt 80“ und dem „Masterplan 1998-2005“ ist nicht zulässig, da die beiden Ausbauprojekte verglichen mit den Neubauvorhaben eine geringfügige Veränderung des Ursprungszustands zur Folge haben. Die Abnahme im Übergang vom „Projekt 80“ zum „Masterplan“ muss insofern relativiert werden, als mit dem Fluglärm und der Luftschadstoffbelastung zwei Ursachen für ein sinkendes Erholungspotential an Bedeutung zugenommen haben. Zusammenfassend lässt sich für den Zeitraum von den 1940er bis zu den frühen 1970er Jahren zweifellos von einer zunehmenden Gewichtung sprechen, während sich der Trend für die darauffolgende Zeit nicht eindeutig bestimmen lässt.

Bei den nicht spezifizierten Umwelteffekten ist die Entwicklung der Umweltdiskussion bis zum Durchbruch um 1970 deutlich zu erkennen. In den 1940er und 1950er Jahren existierten die entsprechenden Begriffe gar nicht: Das interdependente System, das wir heute „Umwelt“ nennen, wurde als solches nicht wahrgenommen. Damit existierte auch kein Sammelbegriff für Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten auf dieses System; die als isolierte Phänomene wahrgenommenen Umwelteffekte mussten namentlich bezeichnet werden. Bevor ab etwa 1970 der Begriff „Umwelt“ in seiner heutigen Bedeutung verwendet wurde, kamen zunächst solche Sammelbegriffe (z.B. „Emissionen“ und als Folgewirkungen „Katastrophen“) auf; in den späten 1960er Jahren wurde bisweilen der Ausdruck „Lebensraum“ synonym für den heutigen Umweltbegriff verwendet. Entsprechend der Aktualität des Themas erreichte die Argumentation mit dem Schlagwort „Umwelt“ in der Diskussion zum Projekt „Grosses Moos“ gemessen an der Anzahl Stellungnahmen einen Höchststand. Der anschliessende Rückgang liesse sich als Folge einer erneut differenzierteren Ausdrucksweise interpretieren. Betrachtet man aber den Trend bei denjenigen Effekten, deren Gewichtung nicht massgeblich von unterschiedlichen Standortvoraussetzungen beeinflusst wird, lässt sich nur beim Fluglärm eine zunehmende Auftretenshäufigkeit feststellen. Bei den übrigen Umwelteffekten ist eine

Stagnation (Naturschutz) oder sogar ein Rückgang (Gewässerproblematik, Luftschadstoffemissionen) zu beobachten. Im Auftreten dieser beiden letztgenannten Kriterien ist im Übergang zum „Masterplan“ zwar wiederum eine Zunahme zu beobachten, die Häufigkeit im Falle des Projekts „Grosses Moos“ bleibt aber unerreicht.

#### 5.4. Fazit

Aufgrund der Ergebnisse werden im folgenden die eingangs formulierten Hypothesen überprüft.

**Hypothese 1:** Im Verlauf des Untersuchungszeitraums hat in der Bewertung der Infrastrukturanlage Flughafen die Gewichtung der Umweltfaktoren gegenüber den wirtschaftlichen Faktoren zugenommen.

Was die Befürworterseite betrifft, deuten die Anzeichen darauf hin, dass die Hypothese angenommen werden kann. Der „Grünhalteeffekt“ als einziger positiver Umweltfaktor ist allerdings bei den Projekten Utzenstorf, „Grosses Moos“ und „Masterplan 1998-2005“ von vernachlässigbarer Bedeutung. Vergleicht man seine Auftretenshäufigkeit in der Diskussion zu den verbleibenden drei Projekten, ist eine Entwicklung von null auf immerhin 15% der Stellungnahmen im Falle des „Projekts 80“ festzustellen. Es bleibt die unbefriedigende Tatsache der mangelhaften Vergleichbarkeit aller sechs Vorhaben, die eine Zeitreihenanalyse analog zu den übrigen positiven Bewertungskriterien verunmöglicht.

Was die Gegnerseite betrifft, trifft die Aussage der Hypothese bezogen auf die Gesamtheit der Umwelteffekte unbestritten zu (Abbildung 30). In bezug auf die einzelnen Effekte ergibt sich ein differenzierteres Bild (Abbildung 31). Abgesehen von der Entwicklung der Kostenfrage bis zum Projekt „Bern-West“ – das Problem ersetzte in der Diskussion gewissermassen die rückgängige Problematik des Nutzflächenverbrauchs – und von der situationsspezifisch verstärkten Gewichtung von Nutzungseinschränkungen/Wertverlust bei den Projekten „Bern-West“ und „Masterplan“ ist das Gewicht der Wirtschaftseffekte rückläufig.

Die Auftretenshäufigkeit der Argumente Landschaftsbildveränderung, Mikroklimaveränderung durch Waldrodung, Flugunfallrisiko und Beeinträchtigung des Erholungspotentials wird massgeblich von spezifischen Standort- bzw. Projekteigenschaften beeinflusst, so dass hier nicht alle Fälle miteinander vergleichbar sind. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Landschaftsbild lassen sich jeweils die drei ältesten und die beiden jüngsten Projekte miteinander vergleichen. In beiden Fällen ist ein tendenzieller Rückgang dieses „traditionellen“, ästhetisch motivierten Arguments festzustellen. Ebenfalls abgenommen hat das Auftreten des eng mit landwirtschaftlichen Fragen zusammenhängenden Problems der Mikroklimaveränderung. Das Gewicht des Flugunfallrisikos ist auch in den beiden jüngsten Fällen praktisch bedeutungslos. Was die Erholungsfunktion betrifft, ist im Vergleich der Projekte Utzenstorf und „Grosses Moos“ bzw. „Bern-Nord“ und „Bern-West“ eine Zunahme festzustellen, die weitere Entwicklung ist nicht klar erkennbar.

Bei der Gewässer- bzw. der Naturschutzproblematik ist zwar im Übergang zum Projekt „Bern-Nord“ ein Neuauftreten, anschliessend aber eine Stagnation auf tiefem Niveau zu beobachten. Tendenziell zugenommen hat dagegen das Gewicht der Luftschadstoffprobleme. An Deutlichkeit nicht zu wünschen übrig lässt die Entwicklung in der Gewichtung der Fluglärmfrage. Seit der Diskussion zum Projekt „Bern-West“ handelt es sich dabei um den meistgenannten Umweltfaktor; der Abstand zum nächsthäufigen wurde dabei tendenziell immer

grösser. Die Auftretenshäufigkeit unspezifizierter Umwelteffekte hat in der Diskussion zum Projekt „Grosses Moos“ einen Höhepunkt erreicht, anschliessend jedoch wieder abgenommen.

Zusammenfassend folgt daraus, dass die Hypothese angenommen werden kann, dass aber das Hauptgewicht innerhalb der Umweltfaktoren ziemlich einseitig der Fluglärmproblematik zugeschrieben ist.

**Hypothese 2:** Vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung in der Umweltdiskussion hat sich die Gewichtsverschiebung zugunsten der Umweltfaktoren in der Zeit um 1970 akzentuiert.

Mit der oben erwähnten Einschränkung erscheint die Annahme dieser Hypothese für die Befürworterseite plausibel, wenn man beim „Grünhalteeffekt“ den Zeitpunkt des erstmaligen Auftretens Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre betrachtet.

In bezug auf die Gegenseite kann die Hypothese angenommen werden. Eine akzentuierte Gewichtsverstärkung zeigt sich an der leicht zunehmenden Auftretenshäufigkeit der Landschaftsbildproblematik im Übergang vom Projekt „Bern-West“ zum Projekt „Grosses Moos“ trotz geringerer optischer Landschaftsveränderung, an der deutlich verstärkten Gewichtung des Luftschadstoffproblems bzw. der unspezifizierten Umwelteffekte und schliesslich an der Tatsache, dass in der Diskussion zum Projekt „Grosses Moos“ mit der Fluglärmfrage erstmals ein Umwelteffekt zum meistgenannten Ablehnungsgrund wurde. Untersucht man den weiteren Verlauf nach diesem Zeitpunkt anhand der standort- bzw. projektunabhängigen Kriterien, ist aber mit Ausnahme des Lärmproblems in allen Fällen eine stagnierende oder sogar rückläufige Auftretenshäufigkeit zu beobachten. Die Auswirkungen der Umweltthematizierung um 1970 auf die Diskussion sind offensichtlich; der Eindruck ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass es sich um eine Popularitätswelle handelte, die sich im weiteren Verlauf wieder abgeschwächt hat.

**Hypothese 3:** Das Gewicht des Umweltgesichtspunkts als Befürwortungsgrund ist gering, es hat aber im Verlauf des Untersuchungszeitraums zugenommen.

Abbildung 28 lässt am geringen Gewicht des Umweltgesichtspunkts als Befürwortungsgrund keinen Zweifel offen. Aus der Beurteilung von Hypothese 1 und 2 bezüglich der Befürworterseite folgt, dass auch die Annahme von Hypothese 3 zumindest plausibel erscheint.

**Hypothese 4:** Die negativen Umwelteffekte standen zu Beginn des Untersuchungszeitraums nicht im Zentrum der Kritik, sind aber im zeitlichen Verlauf zum wichtigsten Ablehnungsgrund geworden.

Diese Hypothese kann ebenfalls angenommen werden. Aus Abbildung 30 geht hervor, dass Umwelteffekte im Vergleich zu Wirtschaftseffekten mit Ausnahme der Diskussion zum Projekt Utzenstorf in allen Fällen häufiger als Ablehnungsgrund genannt wurden. Betrachtet man Abbildung 31 respektive die entsprechenden Abbildungen in den Kapiteln 4.1. bis 4.6., ergibt sich aber wiederum ein differenzierteres Bild. Bei den Projekten Utzenstorf bis „Bern-West“ handelte es sich bei den meistgenannten Bewertungsfaktoren jeweils um Wirtschaftseffekte. Bei den drei jüngeren Projekten belegt das Fluglärmargument jeweils mit zunehmendem Abstand den ersten Platz; in allen drei Fällen sind aber auch Wirtschaftseffekte relativ stark vertreten. In der Diskussion zum Projekt „Grosses Moos“ haben Luftschadstoffemissionen und unspezifizierte Umwelteffekte eine relativ grosse Auftretenshäufigkeit erreicht, was den Stand

der Umweltdiskussion widerspiegelt. In den beiden jüngeren Fällen ist das Auftreten dieser Effekte weitaus geringer; die Ablehnung der Vorhaben aus umweltbezogenen Gründen beschränkt sich weitgehend auf die Kritik an den Lärmemissionen.



## Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Evaluierte Standorte für einen neuen Flughafen in der Region Bern gemäss Studie DVEW/LOCHER 30.4.1969	13
Abbildung 2:	Berner Flughafenprojekte 1942-2003 – Lage der Pisten	16
Abbildung 3:	Systematisierung der raumwirksamen Effekte von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen	21
Abbildung 4:	Anzahl der politischen Aktivierungsereignisse 1945-1989, aufgeteilt nach umweltbezogenen und übrigen Ereignissen	29
Abbildung 5:	Anteil der umweltbezogenen Aktivierungsereignisse 1945-1989	29
Abbildung 6:	Projekt Utzenstorf – Situation	39
Abbildung 7:	Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	45
Abbildung 8:	Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	49
Abbildung 9:	Projekt „Bern-Nord“ – Situation	53
Abbildung 10:	Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	59
Abbildung 11:	Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	62
Abbildung 12:	Projekt „Bern-West“ – Situation	64
Abbildung 13:	Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	71
Abbildung 14:	Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	75
Abbildung 15:	Projekt „Grosses Moos“ – Situation	78
Abbildung 16:	Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	85
Abbildung 17:	Gemeinden im „Schutzverband Seeland gegen einen bernischen Flughafen“ im März 1972	86
Abbildung 18:	Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	91
Abbildung 19:	Flughafen Bern-Belp, Ausbauprojekt von 1947	94
Abbildung 20:	Flughafen Bern-Belp, Pistenneubau von 1959	96
Abbildung 21:	Flughafen Bern-Belp, Ausbau von 1965	98
Abbildung 22:	Flughafen Bern-Belp, „Projekt 80“ – Situation	101
Abbildung 23:	Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	106
Abbildung 24:	Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	110
Abbildung 25:	Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Situation	113
Abbildung 26:	Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	118
Abbildung 27:	Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	122
Abbildung 28:	Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den befürwortenden Stellungnahmen	126

Abbildung 29: Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	127
Abbildung 30: Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten den gegnerischen Stellungnahmen	130
Abbildung 31: Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	131
Abbildung 32: Pistenrichtungen	155
Abbildung 33: Douglas DC-3	155
Abbildung 34: Fokker F-27	155
Abbildung 35: Hawker Siddeley HS-748	156
Abbildung 36: Fairchild Metro	156

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen	44
Tabelle 2: Projekt Utzenstorf – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	48
Tabelle 3: Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen	58
Tabelle 4: Projekt „Bern-Nord“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	61
Tabelle 5: Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen	70
Tabelle 6: Projekt „Bern-West“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	
Tabelle 7: Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befür- wortenden Stellungnahmen	84
Tabelle 8: Projekt „Grosses Moos“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	90
Tabelle 9: Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen	105
Tabelle 10: Flughafen Bern-Belp, Projekt „80“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	109
Tabelle 11: Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den befürwortenden Stellungnahmen	117
Tabelle 12: Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“ – Auftreten der Bewertungskriterien in den gegnerischen Stellungnahmen	121
Tabelle 13: Haltung der Akteure im zeitlichen Verlauf	125
Tabelle 14: Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den befürwortenden Stellungnahmen	126
Tabelle 15: Auftreten der Bewertungskriterien in % der befürwortenden Stellungnahmen	127
Tabelle 16: Auftretensverhältnis von Wirtschafts- und Umwelteffekten in den gegnerischen Stellungnahmen	130
Tabelle 17: Auftreten der Bewertungskriterien in % der gegnerischen Stellungnahmen	131
Tabelle 18: Passagieraufkommen in Bern-Belp 1980-2001	156
Tabelle 19: Flugbewegungen in Bern-Belp 1980-2001	157

**Literaturverzeichnis**

- ALTORFER, Ernst, 1949: der Interkontinental-Flughafen Zürich. In: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 4/1949, S. 285-326.
- ATZKERN, Heinz-Dieter, 1992: Die regionalwirtschaftliche Bedeutung von Flugplätzen im ländlichen Raum der Bundesrepublik Deutschland unter besonderer Berücksichtigung des Regionalflugverkehrs. Eine Wirkungsanalyse raumbedeutsamer Effekte. (Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 113.) Bayreuth.
- DIEKMANN, Andreas, 1995: Sozialer Wandel, Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. In: PFISTER, Christian (Hrsg.), 1995: Das „1950er Syndrom“. Der Weg in die Konsumgesellschaft. (Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.) Bern, S. 251-264.
- ELEKTROWATT INGENIEURUNTERNEHMUNG AG/BUNDESAMT FÜR ZIVIL-LUFTFAHRT/BUNDESAMT FÜR MILITÄRFLUGPLÄTZE, 1993: Studienauftrag: Die Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt. Synthese. Zürich.
- ELLWANGER, Rolf, 1989: Flughafen Bern-Belp. Die Geschichte des „Mösli“. Gümligen.
- ELLWANGER, Rolf, 1999: Bern Airport gestern und heute. Die Geschichte des „Mösli“. Gümligen.
- FLURY, Philipp, 2003: Die Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsstrukturen im Berner Seeland seit 1870. Eine GIS-gestützte Kartenanalyse. (Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern.) Bern.
- KUPPER, Patrick, 1997: Abschied von Wachstum und Fortschritt. Die Umweltbewegung und die zivile Nutzung der Atomenergie in der Schweiz (1960-1975). (Lizentiatsarbeit an der Universität Zürich.) Zürich.
- MAIER, Jörg/ATZKERN, Heinz-Dieter, 1992: Verkehrsgeographie. Verkehrsstrukturen, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung. (Teubner Studienbücher Geographie.) Stuttgart.
- MAYRING, Philipp, 2000: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim.
- MEADOWS, Dennis et. al., 1972: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit. Stuttgart.
- MEYER SCHWEIZER, Ruth, 1995: Goldene fünfziger Jahre? In: PFISTER, Christian (Hrsg.), 1995: Das „1950er Syndrom“. Der Weg in die Konsumgesellschaft. (Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.) Bern, S. 239-250.
- NAEF, Herbert W., o. J.: Der Kontinentalflughafen „Grosses Moos“. In: BODENVERBESSERUNGSGENOSSENSCHAFT TREITEN/NAEF + BICHSEL VERMESSUNGSINGENIEURE (Hrsg.), o. J.: Gesamtmelioration Treiten 1970-1984. Schlussbericht. Lyss.
- PFISTER, Christian et al., 1995: Das „1950er Syndrom“: Zusammenfassung und Synthese. In: PFISTER, Christian (Hrsg.), 1995: Das „1950er Syndrom“. Der Weg in die Konsumgesellschaft. (Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.) Bern, S. 21-47.
- PFISTER, Christian, 1995: Das „1950er Syndrom“: Die umweltgeschichtliche Epochen-schwelle zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft. In: PFISTER, Christian (Hrsg.), 1995: Das „1950er Syndrom“. Der Weg in die Konsumgesellschaft. (Publikation der Akademischen Kommission der Universität Bern.) Bern, S. 51-95.
- RUCHTI, Manuel, 1988: Sonderdruck Flughafen Bern-Belp. Auszug aus der Lizentiatsarbeit „Die regionalwirtschaftliche Bedeutung dreier Flugplätze“. (Lizentiatsarbeit an der Universität Bern.) Bern.
- STEINER, Urs, 1982/83: Flughafenplanung im Kanton Bern. Standortwahl, Planung und Realisation. (Hausarbeit Sekundarlehrant am Geographischen Institut der Universität Bern.) Bern.

- THOENES, Herbert/KURTH, Hermann J., 1978: Die regionalen Effekte durch den Bundesfernstrassenbau. In: Raumforschung und Raumordnung, 3/1978, S. 115-124.
- VOPPEL, Götz, 1980: Verkehrsgeographie. (Erträge der Forschung, Band 135.) Darmstadt.
- WALKER, Andreas M., 1995: Chance Regio-Flughafen. Wechselwirkungen zwischen dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und der Regio, Analysen und Szenarien. (Schriften der Regio 14.) Basel.
- WALTER, François, 1996: Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800. Zürich.
- WINKLER, Gabriela, 1978: Leben im Banne des Flughafens. Untersuchung einiger räumlicher Auswirkungen des Flughafens Zürich-Kloten am Beispiel der westlichen Glattalgemeinden. Zürich.
- ZAHND, Roger, 1979: Berner Luftverkehr 1929-1979 und weiter. 50 Jahre Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG. Bern.
- ZBINDEN, Ueli et al., 1991: Hans Brechbühler 1907-1989. Zürich.
- ZWICKY, Heinrich, 1993: Umwelt als Aktivierungsgrund. Politische Aktivierungsereignisse zu Umwelt-, Verkehrs- und Wohnfragen in der Schweiz, 1945-1989. (Bericht 12 des NFP „Stadt und Verkehr“.) Zürich.

## Quellenverzeichnis

*Codierung der Quellen, die Stellungnahmen enthalten:*

*Buchstaben:*

- U (H)** = *Projekt Utzenstorf (Standortvariante Hindelbank-Jegenstorf-Zauggenried)*  
**BN** = *Projekt „Bern-Nord“*  
**BW** = *Projekt „Bern-West“*  
**GM** = *Projekt „Grosses Moos“*  
**BP** = *Flughafen Bern-Belp, „Projekt 80“*  
**BM** = *Flughafen Bern-Belp, „Masterplan 1998-2005“*

*Zahlen:*

*erste Stelle: 0=ablehnend, 1=befürwortend*

*Zweite/dritte Stelle: Nummer der Stellungnahme (überwiegend chronologisch, teilweise nach Quellenstandort geordnet)*

*Standorte: SLB = Schweizerische Landesbibliothek, StAB = Staatsarchiv des Kantons Bern, StUB = Stadt- und Universitätsbibliothek Bern*

## Karten und Pläne

ALPAR AG/KISSLING & ZBINDEN INGENIEURE, 12.1956: Flugplatz Bern. Vorprojekt 1956. ICAO-C. Übersichtskarte 1:25'000. Bern. *StAB BB 10.3.225 (1A 11/II.7)*.

BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE: Landeskarte der Schweiz, 1:25'000. Wabern.

<i>Blatt</i>	<i>Ausgabe</i>
1127	1994
1145	1994
1147	1998
1165	1998
1166	1998
1167	1963, 1969, 1998

1186 1998

1187 1998

BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE: Landeskarte der Schweiz, 1:500'000, Ausgabe 1999. Wabern.

VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 4.1963: Flughafen Bern-West, Vorprojekt. Situation 1:10'000. Bern. *StAB BB 10.3.226*.

## Periodika

### Ausschnitte aus unbekanntem Zeitungen

Amt Fraubrunnen – Zum Grossflugplatz in Utzenstorf. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. U **1.01**

Das Flugplatz-Projekt von Utzenstorf. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. U **1.02, 0.04**

Zum Grossflugplatz in Utzenstorf. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. U **0.02**

BELPMOOS AKTUELL 9.1978 **BP 1.03**, 11./12. 1978 **BP 0.07, 1.05**, 3.1979 **BP 1.06**, 6.1979 **BP 1.07, 1.08, 1.09**, 8.1979 **BP 1.10, 1.11**, 12.1979 **BP 1.12, 1.13**, 3.1981, 6.1981 **BP 1.18, 1.19**, 9.1982 **BP 1.27**, 11.1982, 4.1983 **BP 1.33**, 6.1983 **BP 1.36**, 9.1983, 10.1983 **BP 1.41, 1.42, 1.43**, 11.1983 **BP 1.46, 1.47**, 8.1989

BERN AIRPORT 2/2000 **BM 1.21**, 3/2000 **BM 1.22, 1.23**, 4/2001 **BM 1.24, 1.25, 1.26**, 1/2002 **BM 1.27**, 2/2003

BERNER TAGBLATT 11.5.1946 U **0.10**, 8.2.1957 **BN 0.10, 1.07**, 19/20.9.1970 **GM 0.37**

BERNER TAGWACHT 16.2.1971 **GM 0.45**, 1.3.1971 **GM 0.07**, 18.3.1971 **GM 0.46**, 26.7.1971

BERNER ZEITUNG 3.10.2002, 29.10.2002 **BM 1.16**

BIELER TAGBLATT o. J. **GM 0.16** *StAB BB 10.3.243*, 6.6.1970 **GM 0.05, 1.04**, 12.9.1970 **GM 0.33**, 19.9.1970 **GM 0.34, 0.35, 0.36**, 19.11.1970 **GM 0.12**, 16.1.1971, 30.1.1971, 24.2.1971 **GM 0.06**, 26.2.1971 **GM 0.07, 0.08, 1.05**, 27.2.1971 **GM 0.43**, 8.3.1972, 27.3.1972 **GM 0.01, 0.02, 0.03, 1.02**, 1.5.1972 **GM 0.69**

COCKPIT 6/2003

COURRIER DU VIGNOBLE 9.6.1970 **GM 1.24**

DER BUND *Bis Frühjahr 1967 zwei Ausgaben täglich. Wo eine entsprechende Angabe fehlt, ist nur eine erschienen (Wochenende, Feiertage)*

1943: 16.2. Morgen U **0.06, 1.03**, 26.11. Abend, 27.11.

1945: 27.2. Abend U **0.08**,

1947: 14.2. Abend U **0.09**, 26.2. Morgen

1954: 26.7. Morgen **BN 1.01**, 29.7. Abend **BN 0.02**, 1.8. **BN 0.03**, 4.8. Abend **BN 0.04**, 5.8. Morgen **BN 0.01**, 6.8. Abend **BN 0.05, 1.02**, 10.8. Morgen **BN 0.06**, 10.8. Abend, 15.8. **BN 0.07**, 20.8. Morgen **BN 1.03**, 29.11. Abend **BN 0.08, 1.04**

1955: 26.7. Morgen **BN 1.05**

1956: 21.4. **BN 0.09**

1957: 2.2. **BN 1.07**, 8.2. Abend **BN 0.10**, 18.2. Morgen **BN 0.12**, 10.3. **BN 1.09**, 21.7. **BN 0.18**

1958: 9.1. Abend, 14.3. Abend **BN 0.19**, 24./25.5. **BN 1.12**

1959: 24.4. Morgen **BN 1.13, 1.14**, 24.4. Abend **BN 1.13, 1.14**, 28.4. Morgen **BN 0.20**, 6.5. **BN 0.21, 1.15**, 7.6.

1962: 19.6. Abend

1963: 30.6. **BW 0.01**, 16.7. Abend **BW 1.01**, 18.7. Morgen **BW 0.02**, 29.7. Morgen, 8.8. Abend **BW 0.03**, 21.8. Abend **BW 0.04**, 25.8., 26.8. Abend **BW 1.02**, 27.8. Abend, 28.8. Abend **BW 0.05**, 30.8. Morgen, 8.9. **BN 1.24, BW 1.04, 1.05**

1964: 19.2. Morgen **BW 1.07**, 21.7. Abend **BW 1.08**, 28.9. Morgen **BW 1.09**

1965: 11.8. Abend **BW 0.06**, 5.9. **BW 1.11**

- 1966: 6.7. Abend, 25.10. Abend **BW 1.12, 1.13, 1.14**, 7.11. Morgen  
 1967: 3.1. Morgen, 23.1. Morgen **BW 0.09, 1.17**, 2.4. **BW 0.07**, 14.4., 16.4. **BW 1.20**,  
 27.11.  
 1968: 7.5. **BW 0.15, 1.23**, 8.11. **BW 0.16**  
 1969: 27.2., 12.9.  
 1970: 14.1., 2.3., 12.3. **GM 0.22**, 26.3. **GM 0.23**, 6.5. **GM 0.25**, 31.5. **GM 0.29**, 1.6. **GM**  
**1.18**, 24.6. **GM 0.30**, 26.6. **GM 0.31**, 21.9. **GM 0.38**, 24.9. **GM 1.22**, 30.11. **GM**  
**0.39**  
 1971: 4.2. **GM 0.42**, 8.2. **GM 1.14**, 16.2. **GM 1.01**, 14.4. **GM 0.47**, 28.4.  
 1972: 25.2. **GM 0.15**, 9.3. **GM 0.56, 0.57, 0.58, 0.59, 0.60**, 16.3. **GM 0.61**, 23.3. **GM**  
**0.62, 0.63**, 17.4. **GM 0.67**, 20.4. **GM 1.23**, 2.5., 4.5. **GM 0.70, 0.71, 0.72, 0.73**, 7.5.  
**GM 0.75**, 10.5. **GM 0.76, 0.77, 0.78**, 18.5., 5.9. **GM 0.82**  
 1975: 25.4. **BP 1.01**, 27.4. **BP 0.01**  
 1982: 22.6. **BP 0.23**, 30.6., 8.7. **BP 0.24**, 12.7. **BP 1.21**, 15.7. **BP 0.25**, 16.7. **BP 1.22**,  
 23.7. **BP 0.26**, 29.7. **BP 0.27**, 30.7. **BP 0.28**, 12.8., 14.8. **BP 0.29, 1.23**, 17.8. **BP**  
**0.30**, 19.8. **BP 0.31, 0.32, 1.24, 1.25, 1.26**, 3.9. **BP 0.33**, 9.9. **BP 0.34**, 13.9. **BP**  
**0.35**, 16.9. **BP 0.36**, 17.9., 23.9., 25.9. **BP 0.35, 1.28**, 30.9. **BP 0.37**, 15.10. **BP 0.38**,  
 27.10. **BP 0.39**, 28.10. **BP 0.40**, 15.12. **BP 1.29**  
 1983: 22.1., 5.2. **BP 1.30**, 10.2. **BP 0.41, 1.31, 1.32**, 15.2., 26.2., 28.2. **BP 0.42**, 19.3.,  
 13.4. **BP 0.43**, 29.4., 5.5. **BP 1.34**, 9.5. **BP 1.35**, 9.6. **BP 0.44**, 15.6., 30.6., 7.7. **BP**  
**0.45**, 9.7. **BP 0.46**, 8.9. **BP 0.47, 0.48, 0.49**, 15.9. **BP 0.50**, 19.9. **BP 1.37**, 22.9. **BP**  
**0.51, 0.52, 1.40**, 23.9. **BP 1.38**, 29.9. **BP 1.39**, 13.10. **BP 0.53, 1.44**, 22.10. **BP 1.45**,  
 27.10. **BP 0.54**, 1.11. **BP 0.55, 1.48**, 3.11. **BP 0.56**, 4.11. **BP 0.57, 1.49**, 7.11., 9.11.  
**BP 1.47**, 10.11. **BP 0.58**, 11.11. **BP 0.59, 1.50**, 14.11. **BP 0.60, 0.61, 1.51, 1.52,**  
**1.53**, 17.11. **BP 0.62, 1.54, 1.55, 1.56, 1.57**, 18.11., 19.11. **BP 1.58**, 21.11. **BP 0.63,**  
**1.59**, 23.11. **BP 0.64, 0.65, 1.60, 1.61**, 24.11. **BP 0.59, 0.66, 0.67, 0.68, 0.69, 0.70,**  
**0.71, 0.74, 0.75, 0.76, 0.77, 0.78, 0.79, 0.80, 0.81, 1.63, 1.64, 1.65, 1.66, 1.69, 1.70,**  
**1.71**, 25.11., 26.11. **BP 0.72, 1.67**, 28.11., 29.11. **BP 0.73, 1.68**, 30.11. **BP 0.82,**  
**0.83**, 1.12. **BP 0.84, 0.85, 0.86, 0.87, 0.88, 0.89, 0.90, 1.72, 1.73, 1.74, 1.75, 1.76,**  
**1.77, 1.78, 1.79, 1.80**, 5.12.  
 DIE WELTWOCHE 6/2003  
 FEUILLE D'AVIS DE NEUCHÂTEL 9.6.1970 **GM 1.19**  
 FLUGHAFEN-MAGAZIN 2/1998 **BM 1.17**, 4/1998 **BM 1.06, 1.18**, 2/1999, 3/1999 **BM**  
**1.19**, 4/1999 **BM 1.20**  
 JOURNAL DU JURA 25.2.1971 **GM 0.09**, 12.11.1971 **GM 0.11**  
 LA SENTINELLE 9.6.1970  
 LA SUISSE 10.1.1971 **GM 0.41**  
 L' IMPARTIAL 9.6.1970  
 NEUE BERNER ZEITUNG 29.3.1944 **U 0.07**, 17.2.1950 **U (H) 0.11, 0.12, 0.13, 1.16,**  
 15.2.1957 **BN 0.11**  
 TAGES-NACHRICHTEN 29.5.1970 **GM 0.27, 0.28**, 30.1.1971 **GM 0.14**, 3.6.1971 **GM**  
**0.44**, 28.6.1971 **GM 0.10, 1.06**, 19.7.1971 **GM 0.49**  
 TRIBUNE DE LAUSANNE 9.6.1970 **GM 1.20**

#### Gedruckte Quellen

- ALPAR AG, 1998: Fact Sheet 2/98. Masterplan 1998-2005. Informationen zu den baulichen  
 Vorhaben auf dem Flughafen Bern-Belp. (Beilage zu Flughafen-Magazin 4/1998.) Belp.  
 BAU-, VERKEHRS- UND ENERGIEDIREKTION DES KANTONS BERN, 6.1997: Kantona-  
 nales Leitbild Luftverkehr. Bern. **BM 1.01**

- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 1.1967: Vortrag der Direktion des Verkehrs, der Energie- und Wasserwirtschaft an den Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates betreffend bernische Flugverbindungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. (Abstimmungsvorlage.) Bern. **BW 1.17**
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 23.2.1972: Bericht über das Problem eines Berner Flugplatzes. (Dokumentation.) Bern.
- FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN, 1945: Der Schweizerische Grossflughafen Mittelland. (Projektbeschreibung.) Bern.
- GEMEINDERAT DER STADT BERN, 3.2.1947: Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat betreffend Ausbau des Flugplatzes Belpmoos. (Abstimmungsvorlage.) Bern.
- GEMEINDERAT DER STADT BERN, 20.8.1947: Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat betreffend Ausbau des Flugplatzes Belpmoos. (Abstimmungsvorlage.) Bern.
- GEMEINDERAT DER STADT BERN, 30.12.1964: Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat betreffend Ausbauarbeiten auf dem Flugplatz Belpmoos. (Abstimmungsvorlage.) Bern.
- GEMEINDERAT DER STADT BIEL, 4.5.1971: An den Stadtrat von Biel. 1674. Motion des Herrn Charles Gyger für die sozial-demokratische Stadtratsfraktion betr. Beitritt der Stadt Biel zum „Schutzverband gegen einen bernischen Flughafen“. (Abstimmungsvorlage.) Biel. **GM 0.48**
- GEMEINDEVERWALTUNG KALLNACH, 1999 (zit. 1/1999): Kallnach. (Ortsgeschichte mit historischen Textzitaten.) Kallnach. **GM 0.18, 0.20, 0.51, 0.52, 0.53, 0.54, 0.55**
- GEMEINDEVERWALTUNG KALLNACH, 1999 (zit. 2/1999): Airport Kallnach. Letzte Chance im Grossen Moos. Günstige Voraussetzungen für einen bernischen Regionalflughafen. (Dokumentation mit historischen Textzitaten.) Kallnach. **GM 0.04, 0.19, 0.24, 0.32, 1.08, 1.16, 1.17**
- GROSSER RAT DES KANTONS BERN, 15.9.1958: Flugplatz Belpmoos; Beitrag. (Protokoll.) In: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, 1958, S. 301.
- GROSSER RAT DES KANTONS BERN, 20.9.1972: Bericht und Antrag der Verkehrskommission betreffend die Berner Flugplatzfrage. (Protokoll.) In: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern, 1972, S. 780-796. **GM 1.07**
- INTERESSENGEMEINSCHAFT BERNER LUFTVERKEHR, o. J.: Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL. (Werbebroschüre.) o. O.
- MEYER, Arnold, 1966: Städteflughafen Bern. Kriterien zu seiner wirtschaftlichen Beurteilung. (Berner Beiträge zur Nationalökonomie, Band 3.) Bern.
- MEYER, Hans Reinhard, 1957: Volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Beurteilung eines Städteflughafens Bern. (Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 52.) Bern. **BN 1.25**
- NATIONALRAT, 20.3.1973: Postulat Villard (vom 30.6.1972): Flughafen Seeland. (Protokoll.) In: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, Frühjahrssession 1973, S. 353f. **GM 0.64**
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 12.5.1942: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 12.5.1942. Bern.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 15.7.1949: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 15.7.1949. Bern. **U 1.15**
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 8.2.1957: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 8.2.1957. Bern.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 23.1.1968: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 23. Januar 1968. RRB 553. Kredit (für Standortevaluation). Bern.

- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 9.2.1968: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 6. Februar 1968. RRB 1006. Kredit. Wirtschaftlichkeits-Expertise Städte- und Charter-Flughafen der Region Bern. Bern.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 13.1.1970: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 13. Januar 1970. RRB 195. Landkauf und Landabtausch für den projektierten Regionalflugplatz im „Grossen Moos“. Bern.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 17.4.1970: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 17. April 1970. RRB 2636. Kredit (für Vorprojekt). Bern.
- RISCH, Paul, 4.1970: Volkswirtschaftliche Erwägungen zum Projekt eines Flughafens Bern. (Gutachten im Auftrag des Regierungsrates.) Bern. **GM 1.11**
- SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 13.2.1945: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau der Zivilflugplätze. (Abstimmungsvorlage.) In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1945, Bd. I, S. 155-193.
- SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 9.2.1954: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer gegen Verunreinigung. (Abstimmungsvorlage.) In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1954, Bd. I, S. 333-349.
- SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 6.5.1970: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 24<sup>septies</sup> betreffend den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen. (Abstimmungsvorlage.) In: Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1970, Bd. I., S. 761.
- SPRENG, H., o. J.: Bauernland zwischen Emme und Oesch. (Denkschrift.) Bern. **U 0.01**
- STADTRAT BERN, 4.6.1948: Interpellation Dr. Grüter betreffend Förderung des Luftverkehrs. (Protokoll.) In: Protokolle der Sitzungen des Stadtrates sowie der Gemeindeabstimmungen und -wahlen, erstes Halbjahr 1948, S. 212-218.
- STADTRAT BERN, 30.6.1960: Interpellation Dr. Raaflaub betreffend den Flugplatz Belpmoos, den kontinentalen Flugverkehr für Bern und das neue Flugplatzprojekt. (Protokoll.) In: Protokolle der Sitzungen des Stadtrates und der Gemeindeabstimmungen, erstes Halbjahr 1960, S. 314-319. **BN 1.19, 1.20**
- STADTRAT BERN, 18.8.1977: Kleine Anfrage Ernst Stauffer (NA) betreffend den Flugplatz Belpmoos. (Protokoll.) In: Protokolle der Sitzungen des Stadtrates und der Gemeindeabstimmungen, 1977, S. 514-517. **BP 0.02**
- STADTRAT BERN, 22.6.1978: Postulat Ernst Stauffer (NA) betreffend Ausbau des Flugplatzes Belpmoos. (Protokoll.) In: Protokolle der Sitzungen des Stadtrates und der Gemeindeabstimmungen, 1978, S. 430-436. **BP 0.03, 0.04, 0.05, 0.06, 1.02**
- STADTRAT BERN, 17.4.1980: Motion der Fraktion des Landesrings der Unabhängigen (Irene Aegerter) betreffend Streichung des Beitrages der Stadt Bern an die Alpar AG. Motion der Fraktion des Landesrings der Unabhängigen (Irene Aegerter) betreffend Durchführung einer Volksabstimmung über die weitere Unterstützung des Flugbetriebes auf dem Belpmoos durch die Stadt. (Protokoll.) In: Protokolle der Sitzungen des Stadtrates und der Gemeindeabstimmungen, erstes Halbjahr 1980, S. 337-346. **BP 0.08**
- VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN, 4.1968: Ist ein Kontinental-Flughafen Bern sonnvoll? Unser Standpunkt zur Flughafenfrage. Memorandum zu Händen der Mitglieder des Grossen Rates des Kantons Bern. o. O. **BW 0.14**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1959 (zit. 1/1959): Bern und das Bernerland brauchen einen Flughafen! Tatsachen und Zahlen. (Informationsbroschüre.) o. O. **BN 1.23**
- VERKEHRSVEREIN DER STADT BERN, 1944: 54. Jahresbericht pro 1943. Bern. **U 1.04**
- VERKEHRSVEREIN DER STADT BERN, 1945: 55. Jahresbericht pro 1944. Bern. **U 1.08**
- WEBER, Ernst, 1972: Kritische Anmerkungen zum Flughafenbericht der Berner Regierung. (Separatdruck aus „Natur und Mensch“, 4/1972.) o. O. **GM 0.74**

## Ungedruckte Quellen

- ABBÜHL, Hans Rudolf, 9.11.1966: (Motion im Grossen Rat des Kantons Bern). o. O. *StAB BB 10.3.244*.
- AKTIONSKOMITEE FLUGPLATZ BERN 31.3.1949: Protokoll der Sitzung Aktionskomitee Flugplatz Bern vom 31.3.1949. Bern. *StAB BB 10.3.223 (IA 11/II.6)*. **U 1.13**
- AKTIONSKOMITEE GEGEN DEN FLUGHAFEN "BERN-NORD", 21.7.1954: (Brief an den Regierungsrat). Kirchlindach. *StAB BB 10.3.224 (IA 11/II.7)*. **BN 0.01**
- AKTIONSKOMITEE GEGEN DEN GROSSFLUGHAFEN VON UTZENSTORF UND UMGEBUNG, 19.1.1943: Protokoll der Sitzung der Vertreter der Grundeigentümer der interessierten Gemeinden, Samstag, den 15. Januar 1943. Bern. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. **U 0.05**
- ALPAR AG, 28.11.1950: Protokoll der 4. Sitzung des VRA der Alpar AG vom 28. November 1950. o. O. *StAB 10.3.211 (I.A.11g)*.
- ALPAR AG, 31.3.1952: (Brief an den Finanzdirektor der Stadt Bern.) Belp. *StAB BB 10.3.224 (IA 11/II.7)*.
- ALPAR AG, 10.1.1961: Protokoll der 37. Verwaltungsratssitzung von Dienstag, den 10. Januar 1961. Bern. *StAB BB 10.3.233*.
- ALPAR AG, 10.8.1961: Flugplatz Bern-Belpmoos. Ergänzungsgutachten des Eidg. Luftamtes vom März 1961. Feststellungen. Bern. *StAB BB 10.3.233*
- ALPAR AG, 31.5.1967: Exposé des Präsidenten des Verwaltungsrats anlässlich der Generalversammlung der ALPAR vom 31. Mai 1967. o. O. *StAB BB 10.3.234*. **BW 1.21**
- ALPAR AG, 25.1.2002: Flughafen Bern-Belp: Übersicht Flugpassagiere 1980-2001/Übersicht Flugbewegungen 1980-2001. (Tabellen.) Belp. *Privatbesitz Alpar AG*.
- ALPAR AG/BÄCHTOLD AG INGENIEURE, 11.10.2000: Pistenanpassung und Parkhaus/Parkplätze. Einigungsverhandlungen. Stellungnahme Projekt- und UVB-Verfasser. Bern. *Privatbesitz Alpar AG*. **BM 0.18, 0.19, 0.20, 0.21, 0.22, 0.23, 0.24, 0.25, 0.26, 0.27, 0.28, 0.29, 0.30, 0.31, 0.32, 0.33, 0.34, 0.35, 0.36, 0.37, 0.38, 0.39, 0.40, 0.41, 0.42, 0.43, 0.44**
- ARBEITSGRUPPE BELPMOOS, 27.4.1982: Bericht der Arbeitsgruppe Belpmoos betreffend die Erhaltung und Anpassung des Flughafens Bern-Belp. (Verwaltungsbericht.) Bern. *StAB BC 87*. **BP 1.20**
- AREGGER, Hans, 9.1971: Landesplanerische und wirtschaftliche Aspekte eines Berner Flughafens. (Gutachten im Auftrag des Regierungsrates.) Bern. *Privatbesitz Hans-Rudolf Egli*. **GM 1.13**
- AUGSBURGER, Walter, 21.11.1966: (Motion im Grossen Rat des Kantons Bern). o. O. *StAB BB 10.3.244*. **BW 0.08**
- BERNER HOTELIER-VEREIN, 20.4.1945: (Brief an den Regierungsrat.) Bern. *StAB BB 10.3.214 (I A 11/I. 4)*. **U 1.09**
- BERNISCHE VERKEHRSKOMMISSION, SUBKOMMISSION LUFTVERKEHR, 17.2.1966: Protokoll über die Sitzung vom 17. Februar 1966. Bern. *StAB BB 10.3.244*.
- CARDINAUX, E., Delegierter des Verwaltungsrats des Schweizerischen Serum- & Impfstutts Bern, 27.8.1969: (Brief an den Regierungsrat.) Bern. *StAB BB 10.3.242*. **GM 1.15**
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 3.3.1967: Verzeichnis der am 14. Februar 1967 bestellten grossrätlichen Spezialkommission betreffend Flugplatzfrage. Bern. *StAB BB 10.3.244*.
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 3.4.1967: Spezialkommission des Grossen Rates für Flugplatzfragen. 1. Sitzung von Montag, den 3. April 1967. (Protokoll.) Bern. *StAB BB 10.3.244*. **BW 0.10, 1.18, 1.19**

- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 13.4.1967: Spezialkommission des Grossen Rates für Flugplatzfragen. 2. Sitzung von Donnerstag, den 13. April 1967. (Protokoll.) Bern. *StAB BB 10.3.244*. **BW 0.11, 0.12**
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 17.1.1968: Vortrag an den Regierungsrat: Auftrag an die Firma Locher & Co. AG, Zürich. (Auftrag für Standortevaluation.) Bern. *StAB BB 10.3.236*.
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 27.12.1968: (Brief an das Ingenieurbüro Locher & Cie.) Bern. *StAB BB 10.3.236*.
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN, 13.2.1970: Bericht über den heutigen Stand der Abklärungen im Zusammenhang mit dem Regionalflugplatz „Grosses Moos“ mit Antrag an den Regierungsrat betreffend die weiteren Vorarbeiten. Bern. *StAB BB 10.3.240*. **GM 1.03**
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN/KANTONALE VERKEHRSKOMMISSION, 9.12.1966: Protokoll der Sitzung von Freitag, den 9. Dezember 1966. o. O. *StAB BB 10.3.244*. **BW 1.15, 1.16**
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN/LOCHER & CIE AG, 30.4.1969: Flughafen Bern. Standortstudie. Zürich. *StAB BB 10.3.236*.
- DIREKTION FÜR VERKEHR, ENERGIE- UND WASSERWIRTSCHAFT DES KANTONS BERN/LOCHER & CIE AG, 7.1971: Flugplatz „Grosses Moos“. Kostenschätzung für Instrumentenpiste ILS Kat. I von 2 km Länge. Preisbasis: Januar 1971. Zürich. *Privatbesitz Hans-Rudolf Egli*.
- EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT, 24.4.1942: Protokoll der Konferenz betr. das Ausbauprogramm der Flugplätze vom Freitag, den 24. April 1942. Bern. *StAB BB 10.3.214 (1 A 11/I. 4)*.
- EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT, 10.1951: Der Flughafen Bern-Belp. Gutachten des eidgenössischen Luftamtes zur Frage über den Ausbau des Flughafens im Belpmoos. Bern. *StAB BB BB 10.3.223 (1A 11/II.6)*.
- EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT, 6.4.1970: (Brief an die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft des Kantons Bern.) Bern. *StAB BB 10.3.240*.
- EINWOHNERGEMEINDE KALLNACH, 1.12.1969: (Brief an Regierungsrat Henri Huber, Vorsteher der Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft des Kantons Bern.) Kallnach. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.17**
- EINWOHNERGEMEINDE KALLNACH, 6.3.1970: Flugplatzprojekt „Grosses Moos“. Einladung zur Diskussionsversammlung, Donnerstag, 16. April 1970. (Rundschreiben.) Kallnach. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.21**
- EISENBAHNDIREKTION DES KANTONS BERN, 11.1.1957: Einpisten-Städteflugplatz Bern-Nord. Bericht der Eisenbahndirektion zum Stand der Angelegenheit und Anträge zum weiteren Vorgehen. Bern. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*. **BN 1.06**
- EISENBAHNDIREKTION DES KANTONS BERN, 27.2.1957: Protokoll einer Konferenz zwischen Gemeindedlegationen und einer Vertretung der bernischen Regierung betreffend den Bau eines Städteflugplatzes Bern-Nord in Herrenschwanden. Bern. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*. **BN 0.13, 0.14, 0.15, 0.16, 1.08**
- EISENBAHNDIREKTION DES KANTONS BERN, 18.10.1962: Interpellation Dr. Weisskopf und Mitunterzeichner vom 13. September 1962 betreffend Flugplatzfragen der Bundesstadt. Antwort-Entwurf. Bern. *StAB BB 10.3.233*.
- EISENBAHNDIREKTION DES KANTONS BERN, 31.8.1963: Beilagen zum Vortrag der Eisenbahndirektion betreffend Übernahme der Zubringerkurse Bern-Zürich durch die Alp-

- ar und Bau eines Europa-Flughafens Bern-West in Rosshäusern. (Berechnung des Landbedarfs und Kostenvoranschlag.) Bern. *StAB BB 10.3.233*.
- EISENBAHNDIREKTION DES KANTONS BERN, 1.1966: Bernische Luftverkehrsfragen. Die Bemühungen der Kantons- und Stadtbehörden zur Schaffung eines Europa-Flugplatzes und zur Sicherung des Linienanschlusses. (Verwaltungsbericht.) Bern. *StAB BB 1.3.234*.
- EVANGELISCH-THEOLOGISCHE FAKULTÄT DER UNIVERSITÄT BERN, 17.5.1972: (Brief an den Regierungsrat.) *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.79**
- FLUGPLATZDIREKTION BERN, 3.1949: Bericht über Flugplatz- und Luftverkehrsfragen. Erstattet zuhanden des Regierungsrates des Kantons Bern und des Gemeinderates der Stadt Bern. Belp. *StAB BB 10.3.232*. **U 1.14**
- FLUGPLATZKOMMISSION, 23.2.1950: Bericht des Präsidenten der Flugplatzkommission zuhanden des Verwaltungsrats der Flugplatzgesellschaft Bern. o. O. *StAB 10.3.211 (I.A.11g)*.
- FREISINNIG-DEMOKRATISCHE PARTEI BIEL, 29.2.1972: Nein zum Flughafen im Grossen Moos. (Resolution.) *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.50**
- GEMEINDERAT DER STADT BERN, 25.4.1945: (Brief an den Regierungsrat.) Bern. *StAB BB 10.3.214 (1 A 11/I. 4)*. **U 1.10**
- GEMEINDERAT DER STADT BERN 23.10.1946: (Eingabe an den Regierungsrat.) Bern. *StAB BB 10.3.214 (1 A 11/I. 4)*. **U 1.12**
- GEMEINDERAT KIRCHLINDACH, 7.9.1954: (Brief an den Regierungsrat.) Kirchlindach. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*.
- GEMEINDERAT KIRCHLINDACH, 28.7.1960: (Brief an die Gemeinderäte von Bremgarten, Meikirch, Münchenbuchsee Wohlen und Zollikofen, das Aktionskomitee gegen den Flugplatz Kirchlindach-Herrenschwanden, Herrn Grossrat Franz Reber, Herrn Erwin Heimmann.) Kirchlindach. *Gemeindearchiv Kirchlindach*.
- GEMEINDEVERWALTUNG KERZERS, 29.3.1972: (Brief an den Bundesrat, den Regierungsrat des Kantons Bern sowie den Staatsrat des Kantons Freiburg mit beigelegter Resolution.) Kerzers. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.65**
- GEMEINDEVERWALTUNG WOHLLEN, 8.7.1957: (Brief an den Regierungsrat.) Wohlen. *StAB BB 10.3.225 (1A 11/II.7)*. **BN 0.17**
- GROSSEN, Gottlieb, 22.1.1944: (Brief an die Gemeindeschreiberei Utzenstorf.) Frutigen. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. **U 1.05**
- GROSSER RAT DES KANTONS BERN, SPEZIALKOMMISSION FÜR FLUGPLATZFRAGEN, 4.6.1970: Tätigkeitsbericht. Bern. *StAB BB 10.3.240*.
- GROSSER RAT DES KANTONS BERN, VERKEHRSKOMMISSION, 9.12.1970: (Sitzungsprotokoll.) Bern. *StAB BB 10.3.244*.
- GROSSER RAT DES KANTONS BERN, VERKEHRSKOMMISSION, 4.7.1972: (Sitzungsprotokoll.) Bern. *StAB BB 10.3.236*. **GM 0.13, 1.09, 1.10**
- GYGI, F., 16.11.1970: Rechtsgutachten, erstattet dem Regierungsrat des Kantons Bern betreffend die Variante „Grosses Moos“ des Flugplatzprojektes hinsichtlich Sicherung der unmittelbar betroffenen Gemeinden gegen unerwünschten späteren Ausbau des Flugplatzes. o. O. *StAB BB 10.3.236*.
- HANDWERKER- UND GEWERBEVEREIN MURTEN, 19.5.1972: Resolution. An den Regierungsrat des Kantons Bern. Murten. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.80**
- HATTEMER, H. C./PAQUET, F./REICHHOLD, F., 17.3.1971: Die verkehrswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung eines Berner Flugplatzes für die kantonale Volkswirtschaft. (Gutachten im Auftrag des Regierungsrates.) Carouge. *Privatbesitz Hans-Rudolf Egli*. **GM 1.12**
- HEIMANN, Erwin, 29.7.1960: Zur Frage des Flugplatzes Kirchlindach-Herrenschwanden. (Pressecommuniqué im Auftrag der Gemeinderäte von Bremgarten, Kirchlindach, Mei-

- kirch, Münchenbuchsee, Wohlen und Zollikofen.) o. O. *Gemeindearchiv Kirchlindach*. **BN 0.22**
- INTERESSENGEMEINSCHAFT BIELERSEE, 1971: Bericht über die Tätigkeit im Jahr 1970. o. O. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.40**
- KELLERHALS, Peter, 3.1971: Flugplatzprojekt „Grosses Moos“. Geologisches Gutachten mit besonderer Berücksichtigung der Baugrund- und der Gewässerschutzfragen. (Gutachten im Auftrag des Regierungsrates.) Frieswil. *Privatbesitz Hans-Rudolf Egli*.
- KIRCHLICHE BEZIRKSSYNODE DES AMTES AARBERG, 25.4.1972: Resolution der Kirchlichen Bezirkssynode des Amtes Aarberg gegen einen Flugplatz im Grossen Moos. Aarberg. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.68**
- LAUR, Ernst, 26.2.1947: (Telegramm an den Gemeinderat von Utzenstorf.) Brugg. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. **U 0.10**
- MEYER, Theodor, 11.1.1960: (Brief an Herrn R. Leutenegger, Bremgarten.) Bern. *Gemeindearchiv Kirchlindach*. **BN 1.17**
- o. Vf., o. J.: Verzeichnis der Sachbearbeiter für Flugplatzfragen gemäss RRB vom 26. Juli 1957. o. O. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*.
- o. Vf., 22.9.1949: Die Flugplatz-Projekte Bern. (Standortevaluation.) o. O. *StAB BB 10.3.232*.
- o. Vf., 1.10.1969: Protokoll über eine Besprechung zwischen Kanton und Gemeinderat der Stadt Bern über die Kostenverteilung für den Luftverkehr. Bern. *StAB BB 10.3.234*.
- ORGANISATION NATURISTE SUISSE/SCHWEIZER LICHTBUND, 27.5.1970: (Brief an den Regierungsrat mit beigelegter Resolution.) Thielle. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.26**
- PROJEKTGRUPPE ALPAR, 9.1978: Untersuchungsbericht + Projektstudie zum Ausbau des Flughafens Bern-Belp. Belp. *StAB BC 49*. **BP 1.04**
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 10.8.1954: (Brief an das Aktionskomitee gegen den Flughafen „Bern-Nord“.) Bern. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 5.4.1957: (Brief an die Gemeinderäte von Bremgarten, Kirchlindach, Meikirch, Münchenbuchsee, Wohlen und Zollikofen.) Bern. *StAB BB 10.3.224 (1A 11/II.7)*. **BN 1.10**
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS BERN, 6.9.1965: Flugplatz Belpmoos und neuer Flughafen für die Region Bern. Standortbestimmung durch den Regierungsrat. Entwurf. Bern. *StAB BB 10.3.234*. **BW 1.11**
- REGIONALFLUGPLATZ JURA-GRENCHEN AG, 26.5.1972: (Brief ans Baudepartement des Kantons Solothurn). Grenchen. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.81**
- SCHUTZVERBAND SEELAND GEGEN EINEN BERNISCHEN FLUGHAFEN, 24.8.1970: Statuten. Entwurf. Lyss. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.30**
- SCHWEIZERISCHE METEOROLOGISCHE ZENTRALANSTALT, DIENST FÜR DIE REINHALTUNG DER LUFT, 3.1971: Projekt eines kontinentalen Flughafens im Seeland. Vorläufige meteorologische Studie. (Gutachten im Auftrag des Regierungsrates.) Payerne. *Privatbesitz Hans-Rudolf Egli*.
- SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 9.2.1972: (Brief an den Regierungsrat.) Bern. *StAB BB 10.3.242*.
- SCHWEIZERISCHER INGENIEUR- UND ARCHITEKTENVEREIN, 28.1.1944: Resolution des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins über das Projekt für einen Interkontinentalen Grossflugplatz b. Utzenstorf. Bern. *StAB BB 10.3.214 (1 A 11/ I. 4)*. **U 1.06**
- VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN, 1967 (zit. 1/1967): Statuten. o. O. *SLB V 173*.
- VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN, 20.4.1967: (Rundschreiben an die Vereinsmitglieder.) Neuenegg/Mühleberg. *SLB V 173*. **BW 0.13**
- VEREIN GEGEN DEN KONTINENTALFLUGHAFEN BERN, 1972: (Liste des Vorstandes, der Rechnungsrevisoren und Delegierten.) o. O. *SLB V 173*.

- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, o. J. (zit. 1/o. J.): Flughafen Bern. Vergleichstabelle für verschiedene Standorte. Punktbewertung. o. O. *StAB BB 10.3.226*.
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, o. J. (zit. 2/o. J.): Bericht über die Tätigkeit des Vereins „Pro Flugplatz Bern“ 1970/71 und 1971/72. o. O. *SLB V 855*.
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1958: Statuten. o. O. *SLB V 855*.
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 26.7.1959: Protokoll der 1. ordentlichen Mitgliederversammlung. Bern. *SLB V 855*.
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1960: Jahresbericht 1959. o. O. *SLB V 855*. **BN 1.16**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 17.6.1960: Protokoll der 2. ordentlichen Mitgliederversammlung. Belp. *SLB V 855*. **BN 1.18**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1961 (zit. 1/1961): Jahresbericht 1960. o. O. *SLB V 855*. **BN 0.23, 1.21, 1.22**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 19.12.1961: An die Mitglieder des Vereins „Pro Flugplatz Bern.“ Orientierung anstelle des Jahresberichts 1961. o. O. *SLB V 855*.
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 29.8.1963: Protokoll der Generalversammlung 1963. Bern. *SLB V 855*. **BW 1.03**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1964: Jahresbericht 1963. o. O. *SLB V 855*. **BN 1.06**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 23.6.1965: Protokoll der Mitgliederversammlung 1965. Belp. *SLB V 855*. **BW 1.10**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 1.9.1967: Protokoll der Mitgliederversammlung 1967. Interlaken. *SLB V 855*. **BW 1.22**
- VEREIN PRO FLUGPLATZ BERN, 8.1968: 10 Jahre „Pro Flugplatz Bern“. Beilage zum Jahresbericht 1967/68. (Denkschrift.) o. O. *SLB V 855*. **BW 1.24, 1.25**
- VERKEHRSVEREIN DER STADT BERN, 28.11.1944: (Brief an den Kantonalen Baudirektor.) Bern. *StAB BB 10.3.214 (1 A 11/I. 4)* **U 1.07**
- VERKEHRSVEREIN MURTEN UND UMGEBUNG, 1.4.1972: (Brief an den Regierungsrat des Kantons Bern mit beigelegter Resolution.) Murten. *StAB BB 10.3.243*. **GM 0.66**
- VERWALTUNGSINTERNE ARBEITSGRUPPE BELPMOOS, 8.1980: Flughafen Bern-Belp. Überprüfung des Untersuchungsberichts und Projektstudie der Alpar A.G. zum Ausbau des Flughafens Bern-Belp. (Verwaltungsbericht.). Bern. *StUB H. var. Q. 1642* **BP 0.09, 0.10, 0.11, 0.12, 0.13, 0.14, 0.15, 0.16, 0.17, 0.18, 0.19, 0.20, 0.21, 0.22, 1.14, 1.15, 1.16, 1.17**
- VILLE DE NEUCHÂTEL, DIRECTION DE LA POLICE, SECTION TOURISME ET TRAFIC, 30.8.1972: (Brief an die Direktion für Verkehr, Energie- und Wasserwirtschaft des Kantons Bern.) Neuchâtel. *StAB BB 10.3.243*.
- VOLKSWIRTSCHAFTSKAMMER DES BERNER OBERLANDES, 14.12.1957: (Brief an den Regierungsrat.) *StAB BB 10.3.225 (1A 11/II.7)*. **BN 1.11**
- VON GUNTEN, o. Vorname, o. J.: (Brief an den Gemeindepräsidenten von Utzenstorf.) Längenschachen. *Gemeindearchiv Utzenstorf*. **U 0.03**

## Quellen Internet

- ALPAR AG, o. J.: Operators Guide. [www.alpar.ch/download.php?modDolId=1](http://www.alpar.ch/download.php?modDolId=1) Download 24.5.2003.
- ALPAR AG, 2.10.2002: Pressemitteilung zur Grundsteinlegung für den Terminalneubau Flughafen Bern-Belp. [www.alpar.ch/new/grundsteinlg.pdf](http://www.alpar.ch/new/grundsteinlg.pdf) Download 14.10.2002.
- BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT/BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG, 10.2000: SIL – Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt. Kurzportrait. [www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/d/portraet.pdf](http://www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/d/portraet.pdf) Download 21.2.2003

- BUNDESGESETZ ÜBER DEN NATUR- UND HEIMATSCHUTZ vom 1. Juli 1966 (Stand am 21. Dezember 1999). [www.admin.ch/ch/d/sr/4/451.de.pdf](http://www.admin.ch/ch/d/sr/4/451.de.pdf) Download 3.8.2003.
- DER BUND, Online-Archiv.  
 1997: 22.12.  
 1998: 27.1. **BM 0.01, 0.45, 0.46**, 28.1. **BM 1.02**, 13.2. **BM 0.03, 1.03, 1.04**, 27.3., 20.4., 8.5. **BM 1.05**, 17.8. **BM 0.04**, 24.8., 12.12. **BM 0.05**  
 1999: 22.1. **BM 0.06**, 1.6. **BM 0.08**, 25.11.  
 2000: 2.2., 15.6., 15.7., 22.8., 24.8. **BM 1.07**, 8.9., 27.9.  
 2001: 29.6., 14.9.  
 2002: 25.11.  
 2003: 16.4.  
[www.ebund.ch/ebund.asp?SOURCE=/content/z\\_archiv.html](http://www.ebund.ch/ebund.asp?SOURCE=/content/z_archiv.html) Download 18.5.2002, 26.9.2002, 24.2.2003, 30.5.2003.
- EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION, 23.12.1999: SIL-Mitwirkung - Anlage „Bern-Belp“. [www.uvek.root.admin.ch/themen/luftverk/sil/db/anlagen/d/3\\_2\\_2\\_1.htm](http://www.uvek.root.admin.ch/themen/luftverk/sil/db/anlagen/d/3_2_2_1.htm) Download 25.9.2002. **BM 0.13, 0.14, 0.15, 0.16, 0.17, 1.14**
- EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION, 18.10.2000: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Teile I-III B und Anhänge. [www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/d/Silde.pdf](http://www.admin.ch/uvek/themen/luftverk/sil/d/Silde.pdf) Download 21.2.2003.
- EINWOHNERGEMEINDE RUBIGEN, 8.9.2000: Kurier 3/2000. [www.rubigen.ch/Infos/Publikationen/Kurier\\_3\\_2000.pdf](http://www.rubigen.ch/Infos/Publikationen/Kurier_3_2000.pdf) Download 26.9.2002. **BM 1.09**
- FREISINNIG-DEMOKRATISCHE PARTEI KANTON BERN, 27.10.2001: freiSINNiges - Liberale Berner Thesen. [www.fdp-be.ch/manifest/freisinniges.html](http://www.fdp-be.ch/manifest/freisinniges.html) Download 26.9.2002. **BM 1.15**
- GRÜNE FREIE LISTE KANTON BERN, 19.4.2001: GFL Kanton Bern: für Referendum betr. Flughafenstrasse in Belp. [www.gfl.ch/pm/flughafenstrasse.html](http://www.gfl.ch/pm/flughafenstrasse.html) Download 26.9.2002. **BM 0.09**
- HAUPTABTEILUNG FÜR DIE SICHERHEIT DER KERNANLAGEN, 3.2003: Stellungnahme der HSK zur Sicherheit der schweizerischen Kernkraftwerke bei einem vorsätzlichen Flugzeugabsturz. [www.hsk.psi.ch/deutsch/infos/start2.htm](http://www.hsk.psi.ch/deutsch/infos/start2.htm) Download 8.5.2003.
- ITTEN + BRECHBÜHL AG, 10.2002: Flughafen Bern. Terminal. [www.ittenbrechbuehl.ch/Projekte/belp/belp\\_3.pdf](http://www.ittenbrechbuehl.ch/Projekte/belp/belp_3.pdf) Download 19.2.2003
- KRIPPENDORF, Jost, o. J.: Flugplatz Belpmoos: 4x Nein zum (un)heimlichen Ausbau. [www.selezione.ch/flugplatz-belpmoos.htm](http://www.selezione.ch/flugplatz-belpmoos.htm) Download 25.9.2002. **BM 0.12**
- REFERENDUMSKOMITEE GEGEN DIE NEUE FLUGHAFENZUFAHRT, 2002: Nein zur 10 Mio. Franken teuren Flughafenzufahrt! [www.flughafenzufahrt.ch/start/frameset.htm](http://www.flughafenzufahrt.ch/start/frameset.htm) Download 25.9.2002. **BM 0.11**
- SCHWEIZERISCHER SCHUTZVERBAND GEGEN FLUGEMISSIONEN, 24.4.1999: Frische Luft als BürgerInnenrecht Frühling 1999. Bern-Belpmoos: Widerstand gegen Ausbauprojekte. [www.flugemissionen.ch/flabfr99/bernbelp.htm](http://www.flugemissionen.ch/flabfr99/bernbelp.htm) Download 25.9.2002. **BM 0.07**
- VEREIN MACHBÄR, 31.1.2001: Der Berner Flughafen und seine Zufahrt: wie geht es weiter? [www.machbaer.ch/grupped.htm](http://www.machbaer.ch/grupped.htm) Download 6.10.2002. **BM 1.11, 1.12**
- VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ, 21.2.2002: Statt in die Förderung des Flugverkehrs in die Bahn investieren! [www.vcs-be.ch/Medienmitteilungen/Ref.Belpmoos.htm](http://www.vcs-be.ch/Medienmitteilungen/Ref.Belpmoos.htm) Download 25.9.2002. **BM 0.10**
- VERKEHRSKONFERENZ DES KANTONS BERN, 2000: Bernische Verkehrspolitik 2000. Grundsätze – Handlungsbedarf – Massnahmen. [www.ecoplan.ch/download/BVPdeutsch.pdf](http://www.ecoplan.ch/download/BVPdeutsch.pdf) Download 25.9.2002. **BM 1.10**
- VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION DES KANTONS BERN, 23.8.2002: Referat von Frau Regierungspräsidentin Elisabeth Zölch-Balmer, Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons

- 
- Bern. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Bern-Belp. [www.alpar.ch/download.php?modDolld=3](http://www.alpar.ch/download.php?modDolld=3) Download 24.5.2003. **BM 1.13**
- WIRTSCHAFTSFÖRDERUNG BERN, 2000: Die Wirtschaftsregion Bern 3/2000. [promotion.bern.ch/files/dWB-00-sept.pdf](http://promotion.bern.ch/files/dWB-00-sept.pdf) Download 26.9.2002. **BM 1.08**
- WORLD AERONAUTICAL DATABASE. [www.worldaerodata.com](http://www.worldaerodata.com) Zuletzt besucht 30.7.2003.

### Expertengespräch

RIESEN, Charles, 17.10.2002. Direktor Alpar AG.



## Anhang

### I. Pistenrichtungen

Die Pistenrichtungen a/b bezeichnen eine Abweichung von der Nordrichtung (0 bzw. 36) um  $a \times 10^\circ$  bzw.  $b \times 10^\circ$  im Uhrzeigersinn. Da b die Gegenrichtung zu a bezeichnet, gilt  $b = a + 18$ . Die Piste 14/32 in Bern-Belp verläuft also ungefähr in Richtung SE/NW (Abbildung 32).

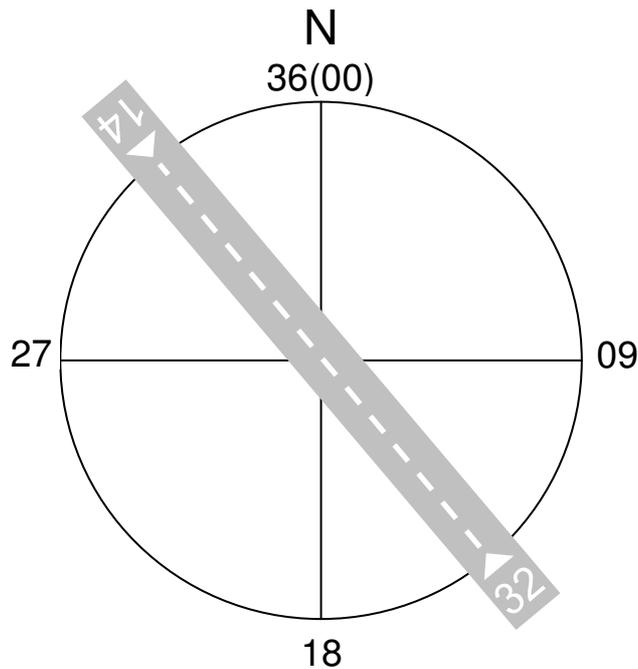


Abbildung 32: Pistenrichtungen (BRATSCHI 2003)

### II. Flugzeugtypen

Abbildungen aus BELPMOOS AKTUELL 8.1989



Abbildung 33: Douglas DC-3



Abbildung 34: Fokker F-27



Abbildung 35: Hawker Siddeley HS-748



Abbildung 36: Fairchild Metro

### III. Verkehrsstatistik des Flughafens Bern-Belp 1980-2001

Jahr	gewerbmässiger Verkehr			nicht gewerbmässiger Verkehr	Total
	Linien-/ Charterverkehr: Lokalpassagiere	Linienverkehr: Transitpassagiere	gewerbmässiger Bedarfsverkehr		
1980	20'745	0	6'104	27'105	53'954
1981	23'233	0	6'030	23'960	53'223
1982	24'351	0	6'364	24'848	55'563
1983	39'505	0	6'321	25'090	70'916
1984	42'565	3'541	6'656	23'804	76'566
1985	48'519	4'995	6'988	24'464	84'966
1986	55'831	8'080	7'269	18'450	89'630
1987	63'152	13'474	6'477	20'090	103'193
1988	65'051	13'482	7'116	26'194	111'843
1989	75'716	16'014	9'036	23'991	124'757
1990	88'584	21'807	8'494	23'482	142'367
1991	61'138	8'685	15'654	21'532	107'009
1992	66'433	5'491	15'993	19'536	107'453
1993	59'295	6'883	14'105	17'693	97'976
1994	96'441	15'249	6'226	18'483	136'399
1995	133'889	13'956	8'284	16'426	172'555
1996	156'210	13'087	7'781	12'111	189'189
1997	174'332	11'282	6'672	13'353	205'639
1998	187'520	13'412	6'159	12'559	219'650
1999	200'623	16'953	6'303	10'119	233'998
2000	206'489	16'110	5'911	11'664	240'174
2001	165'507	14'867	4'699	10'646	195'719

Tabelle 18: Passagieraufkommen in Bern-Belp 1980-2001 (ALPAR 25.1.2002, Überschriften leicht verändert)

Jahr	gewerbmässiger Verkehr		nicht gewerbmässiger Verkehr	Total
	Linien-/Charterverkehr	gewerbmässiger Bedarfsverkehr		
1980	1'042	4'603	92'488	<b>98'133</b>
1981	1'311	4'959	84'071	<b>90'341</b>
1982	1'493	4'705	80'023	<b>86'221</b>
1983	2'319	4'507	73'519	<b>80'345</b>
1984	2'458	4'329	75'281	<b>82'068</b>
1985	2'779	4'755	68'966	<b>76'500</b>
1986	3'560	4'678	66'323	<b>74'561</b>
1987	4'147	4'349	77'032	<b>85'528</b>
1988	4'289	5'307	78'094	<b>87'690</b>
1989	5'626	6'581	78'710	<b>90'917</b>
1990	6'675	5'354	67'118	<b>79'147</b>
1991	5'592	5'113	73'905	<b>84'610</b>
1992	6'424	4'369	63'214	<b>74'007</b>
1993	7'083	4'318	55'967	<b>67'368</b>
1994	9'264	4'977	53'578	<b>67'819</b>
1995	11'133	4'939	49'392	<b>65'464</b>
1996	12'525	4'952	47'053	<b>64'530</b>
1997	11'301	4'744	48'213	<b>64'258</b>
1998	11'687	5'101	43'188	<b>59'976</b>
1999	11'310	5'455	47'820	<b>64'585</b>
2000	12'472	5'593	50'984	<b>69'049</b>
2001	10'078	4'885	47'197	<b>62'160</b>

*Tabelle 19: Flugbewegungen in Bern-Belp 1980-2001 (ALPAR 25.1.2002, Überschriften leicht verändert)*