

Mehr oder weniger Lebensqualität?

Wenn zwei Grossräte aus derselben Gemeinde aber von verschiedener Parteizugehörigkeit über eine Abstimmungsvorlage zusammen streiten – in diesem Fall die FDP-Grossrätin Franziska Stalder-Landolf und der SP-Grossrat Roland Näf – verteidigen sie ihre Standpunkte mit profunden Sachkenntnissen, grosser Ernsthaftigkeit und Argumenten, die überzeugen. StimmbürgerInnen haben es also bei dieser Vorlage nicht leicht, sich für Pro oder Kontra zu entscheiden.

LoNa: Um was genau geht es bei dieser Abstimmung?

Roland Näf: Es geht um den Kredit der Pistenverlängerung auf dem Belpmoos. Die Pistenverlängerung ist bewilligt, das wurde im Bundesrat bereits entschieden.

Franziska Stalder: Mit einem Ja zum einmaligen Infrastruktur-Beitrag von drei Millionen Franken wird die bernische Volkswirtschaft gestärkt und ein wichtiges Standbein der Alpar, der Charter- und Linienverkehr, sichergestellt.

LoNa: Sind Sie, Herr Näf, gegen den Kredit von drei Millionen?

R.N.: Ich bin Co-Präsident des Gegen-Komitees. Ich möchte drei Argumente für ein Nein festhalten: 1. Die Finanzierung im Kanton Bern ist schwierig, so dass die Finanzierung eines privaten Flugplatzes schräg in der Landschaft steht. 2. Die Verbilligung von Ferien im Mittelmeergebiet ist keine Aufgabe des Kantons. Für den Linienverkehr bzw. Geschäftsreisen ist die Verlängerung bedeutungslos. 3. Für die Menschen in unserer Gemeinde bedeutet die Annahme des Kredits mehr Fluglärm und weniger Lebensqualität.

LoNa: Wie ist der Standpunkt des Pro-Komitees, Frau Stalder?

F.S.: Der Linien- und Charterverkehr ist ein Bestandteil des öffentlichen Verkehrs wie Tram, Bus und Bahn, die vom Kanton Bern jährlich mit 152 Millionen Franken unterstützt werden. Der Beitrag macht also gerade zwei Prozent aus, ist einmalig und für die Infrastruktur der sicherheitsbedingten Pistenverlängerung bestimmt.

Von nun an schiessen die Kontra- und Pro-Argumente wie Pingpongball über den Tisch. Das wirkliche Streitgespräch ist eingeläutet.

R.N.: Bei der Pistenverlängerung geht es nicht um den Linienverkehr, also um den öffentlichen Verkehr, denn es gibt im Augenblick nur drei Linien: Bern-London-City, Lugano und München. Das pikante jedoch ist: London-City und Lugano haben sogar noch eine kürzere Piste als das Belpmoos. Was heisst, dass die Linienflüge mit einer Pistenverlängerung in Belp keine Änderungen erfahren.

F.S.: Linien- und Charterflüge können heute wegen der verkürzten Piste nicht optimal ausgelastet werden. Je nach Wetterverhältnissen können die Flugzeuge nicht ausgelastet werden. Das ist ökologisch und wirtschaftlich ein Unsinn. Es geht lediglich um eine bessere Auslastung der Flugzeuge.

R.N.: In Bezug auf die Linienflüge ist das falsch. Es werden im Augenblick bei Linienflügen nur Propeller-Flugzeuge eingesetzt, die selbst auf den noch kürzeren Pisten von London-City und Lugano landen können.

F.S.: Der Beitrag ist eine zukunftsgerichtete Investition. Der Regional- und Linienverkehr verfügt über Flugzeuge mit 40 bis 120 Sitzplätzen, es handelt sich dabei um moderne Flugzeuge, also auch um Jets, die wirtschaftlicher fliegen als Propeller-Flugzeuge.

R.N.: Das heisst, es geht in der Zukunft um Jets anstatt Propeller-Flugzeuge, was mehr Emissionen bedeutet. Konkret heisst das entsprechend der Rekurskommission in Sachen Pistenverlängerung, dass bis 380 Prozent mehr Flugbewegungen möglich sind.



LoNa-Redaktorin Doris Schöni (links) im Gespräch mit Grossrätin Franziska Stalder Landolf, Pro (FDP) und Grossrat Roland Näf, Kontra (SP).

Bild: Daniel Krügel

Alpar AG, Charles Riesen, hat zugesichert, dass es nur unwesentlich mehr Flugbewegungen als Folge der Pistenverlängerung geben wird. Selbst dann werden die Lärmgrenzwerte gemäss Sachplan Infrastruktur des BAZL mit grosser Reserve eingehalten. Es ist pure Angstmacherei und zudem falsch, wenn man erklärt, die Flugbewegungen würden drastisch zunehmen. Die Pistenverlängerung garantiert weniger Lärm und mehr Sicherheit zugunsten der Muriger Bevölkerung.

R.N.: Ich kann belegen, dass das falsch ist. Anfliegende Flugzeuge aus Richtung Bern landen an der gleichen Stelle, mit dem gleichen Winkel und mit derselben Flughöhe wie ohne Verlängerung. Aber die Flugzeuge werden grösser sein ...

Es folgen ausgiebige Hin- und Her-Argumente über den Winkel von landenden und abfliegenden Flugzeugen, über mehr oder weniger Lärm bei vollen oder weniger vollen Flugzeugen.

F.S.: Der Regionalflughafen Belp ist für Wirtschaft, Gewerbe und Tourismus von grosser Bedeutung. Es geht um die Sicherung der 450 direkten und über 1'000 indirekten Arbeitsplätze. Gerade das Standbein Tourismus ist auf einen leistungsfähigen Flugplatz angewiesen, im letzten Winter hat das Berner Oberland dank dem Charter- und Linienverkehr 80'000 Hotelübernachtungen verzeichnet, das sind 8'000 Gäste, die 8 Millionen Franken Übernachtungseinnahmen generierten. Der Flughafen Belp sichert der bernischen Volkswirtschaft jedes Jahr 250 Millionen Franken Einnahmen. Davon profitieren wir alle.

R.N.: Stichwort Tourismus: Wir gönnen allen die Ferienflüge, aber es kann doch nicht eine Staatsaufgabe sein, diese zu subventionieren. Vor allem, wenn wir daran denken, dass der Flugverkehr eines der Hauptprobleme bezüglich der Klimaerwärmung ist.

Franziska Stalder-Landolf
Beruf:
Notarin (Teilzeit), Hausfrau.

Roland Näf

Beruf:

Lehrerbildung (phil. I), Zweitstudium in Politikwissenschaft und pädagogischer Psychologie, Lehrer und Co-Schulleiter im Seidenberg

Politik:

In den 90er-Jahren Mitglied GGR Muri. Seit 2005 im Grossen Rat. Keine Interessenbindungen.

Unterstützen wir den Tourismus im Berner Oberland vor Ort mit besserem Bahn- und Busverkehr

F.S.: Es geht nicht um eine Feriensubvention, sondern um einen einmaligen Betrag an die Pistenverlängerung. Das Berner Oberland steht in Konkurrenz mit Winterangeboten aus Österreich und Frankreich. Der Gast reist nicht von London mit der Bahn oder dem Bus an, sondern schätzt eine unkomplizierte und schnelle Anreise. Wenn das nicht mehr gewährleistet ist, weicht er auf andere Orte aus.

R.N.: A propos Arbeitsplätze: Das Berner Volk hat an allen Abstimmungen zur Subventionierung des Belpmoos nein gesagt, obschon man ihm mit dem Ende des Flugplatzes gedroht hat. Der Flugplatz steht noch immer, sogar mit einer bereits längeren Piste und mit einem neuen Terminal, und die wurde mit eigenem Geld und nicht aus der Staatskassa finanziert.

F.S.: Richtig, aber nur dank dem Standbein Linien und Charterverkehr. Die Ablehnung des einmaligen Infrastrukturbeitrages von drei Millionen würde zu einer Zunahme des Individualflugverkehrs führen, weil ihm bei einem Wegfall des Linienverkehrs mehr Zeitfenster zur Verfügung stehen. Das wäre ein Bärendienst für die Muriger Bevölkerung.

LoNa: Wohnen Sie, Herr Näf, in der An- und Abflugschneise der Flugzeuge des Belpmooses?

R.N.: Nein, ich lebe neben der Schneise, habe also weniger Lärm. Mich stören nur am Wochenende wenn ich mich im Garten aufhalte, die grossen Chartermaschinen.

F.S.: Ich wohne in der Flugschneise und höre die Flugzeuge, aber sie stören mich nicht. Im Vergleich zu Anwohner an einer stark befahrenen Strasse wohne ich privilegiert.

LoNa: Benützten oder benützen Sie beide den Flugplatz Belp für Ihre Reisen?

F.S.: Ich bin erst einmal von Belp abgeflogen, aber nicht in die Ferien.

R.N.: Ich noch nie. Es würde auch keinen Sinn machen, wenn ein Grossflughafen in gut einer Stunde erreichbar ist.

F.S.: Das ist eine verkürzte Zeitrechnung: Wie kommt man von Muri oder Gümligen mit vielem Gepäck und Kleinkindern an den Berner Hauptbahnhof?

R.N.: Jedenfalls nicht mit dem Flugzeug ...

H.+E. **friedli** AG

Heizungspikett
Tag und Nacht