

Für den Flugplatz wird die Luft dünn

Von Roger Probst. Aktualisiert um 10:32

Der neue Südanflug auf den Flughafen Bern-Belp bringt für die Region Bern Vorteile, die Region Thun hat dagegen mit einschneidenden Konsequenzen zu rechnen. Für den Flugplatz Thun und die private Fliegerei wird die Luft dabei sehr dünn.

«Es ist reine Zwängerei.» Heinz Lang nimmt kein Blatt vor den Mund, wenn er über die geplanten Südanflüge auf den Flughafen Bern-Belp spricht (vgl. Ausgaben der letzten beiden Tage). Für den Präsidenten der Gruppe für Oldtimer und selbst gebaute Flugzeuge Thun (Gost) sind die GPS-gestützten Anflüge vor allem eines: ein Prestigeprojekt. «Im Zentrum stehen nicht Sicherheitsgedanken, sondern Überlegungen, den Lärm anders zu verteilen», sagt Lang. Grundsätzlich gehe es aber um den Ausbau des Flughafens Bern-Belp. Ziel sei es, immer mehr und immer grössere Flugzeuge nach Belp zu locken, so Lang.

Gibt es mehr Lärm?

«Wir würden mit erheblichen Einschränkungen zu leben haben», prognostiziert der Gost-Präsident. Das Hauptproblem sei die Erweiterung des Luftraums für den Flughafen Bern-Belp. «Die Kleinfliegerei wird dabei an den Rand gedrängt.» So brauche es jeweils eine Erlaubnis aus Belp dafür, den geschützten Luftraum zu durchfliegen. Die Kommunikation mit dem Tower erfolgt dabei auf Englisch. «Nicht alle Hobbypiloten oder Flugschüler können sich einwandfrei verständigen», sagt Lang. Dazu brauche es eine Englischprüfung. Die Konsequenz daraus sei, dass sie dem geschützten Luftraum ausweichen – zum Beispiel nach unten, sofern dies möglich sei. Die Folgen sind klar: Die Bevölkerung wird mit deutlich mehr Fluglärm konfrontiert sein. Über besiedeltem Gebiet beträgt die Mindestflughöhe 300 Meter, über unbesiedeltem 150 Meter. «Wenn man nur den Lärm der Linienflugzeuge betrachtet, ist das nur die halbe Wahrheit», sagt Lang und relativiert damit die Aussage von Urs Holderegger, Sprecher des Bundesamts für Zivilluftfahrt. Er hatte sich im Zusammenhang mit dem Gesuch der Flugplatzbetreiberin Bern, der Alpar AG, wie folgt geäußert: «Es werden künftig weniger Personen vom Fluglärm betroffen sein.»

Wird es gefährlich?

Ob durch die neuen Anflugrouten die Sicherheit am Himmel steigt, bezweifelt Lang. «Der Luftraum für die private Fliegerei wird deutlich kleiner. Und damit steigt das Risiko, dass etwas passiert.» Für die Piloten der Linienjets sei dagegen der bisherige City- oder Romeo-Circling-Anflug, bei dem nach einer Wende über Rubigen und Münsingen eine Landung von Süden her erfolgt, Routine.

Wird der Luftraum für die Linienflüge nach Bern-Belp wie vorgesehen reserviert, wird eine Querung von Ost nach West für Flüge nach Sicht deutlich erschwert. «Bisher war es ohne grössere Probleme möglich, die Berner Kontrollzone zu umfliegen. Jetzt müssten die Piloten weiter Richtung Oberland ausweichen, um dem reservierten Luftraum auszuweichen. Dort liegt aber einerseits Thun, und andererseits können die hohen Berge eine Gefahr darstellen», sagt Lang. Grundsätzlich kann der Luftraum mit Erlaubnis aus Belp durchflogen werden, sofern sich keine Instrumentenflüge in der Nähe befinden. «Bereits heute gibt es aber regelmässig Absagen», sagt Lang. «Wenn der Verkehr von und nach Bern-Belp zunimmt, wird sich die Situation zuspitzen, und es bleibt nur der Weg Richtung Oberland.»

Flugplatz Thun vor dem Aus?

Die Heimat der Gruppe für Oldtimer und selbst gebaute Flugzeuge Thun sowie der Kleinflugzeuge ist der Flugplatz Thun. Dort ist man über die Pläne der Alpar ebenfalls wenig erbaut. «Hier geht es nur um Profit und Profilierung. Und die Allgemeinheit darf den Preis dafür bezahlen», sagt Christopher Clarke, Präsident des Flugplatzvereins Thun. So wird mit den neuen Kontrollzonen ein Anflug aus Norden auf den Flugplatz Thun verunmöglicht. «Die Auswirkungen wird die Bevölkerung zu spüren bekommen», sagt Clarke. Der Anflug von Norden her sei über die A6 erfolgt und habe so praktisch keinen zusätzlichen Lärm verursacht. «Jetzt werden die Piloten dazu genötigt, eine neue Anflugroute zu benutzen.» Das werde in den Gemeinden westlich von Thun kaum auf Gegenliebe stossen. «Uns ist ein friedliches Nebeneinander mit denen, die sich am Fluglärm stören, wichtig. Mit der neuen Kontrollzone werde das gute Verhältnis mit der Bevölkerung strapaziert.»

Und Clarke geht noch weiter: «Der Flugplatz Thun ist ein wichtiger Ort für Segelflugwettbewerbe und auch für die Ausbildung.» Vieles werde nun mit dem neuen Regime infrage gestellt. «Damit auch weiterhin Schweizer im Cockpit eines Linienjets sitzen, braucht es Möglichkeiten, wo sie sich ausbilden lassen können», sagt Clarke. «Denn jeder fängt einmal in einem kleinen Flugzeug an. Und der Flugplatz Thun ist ein solcher Ort.» (Thuner Tagblatt)

Erstellt: 11.01.2014, 10:32 Uhr