

Das Leise FlugBlatt

Nr. 113 Juli 2025

Information für Mitglieder und weitere Interessierte

Liebe VgF-Mitglieder, liebe Interessierte

Wir informieren Sie mit diesem Leisen FlugBlatt über die aktuellen Anliegen und Geschehnisse rund um den Flugverkehr im Kanton Bern sowie über Entwicklungen im Zusammenhang mit Fluglärm und Flugmissionen.

Der Südflug verzögert sich und kommt frühestens im März 2026

Der Südflug wurde wie mehrfach berichtet, auf das Frühjahr 2025 erwartet. Die rechtlichen Mittel, um diese neue Anflugvariante zu verhindern, sind ausgeschöpft. Durch die satellittengestützte Anflugmöglichkeit von Süden auf die Piste in Bern steigt die Attraktivität des Flughafens. Insbesondere in Zeiten mit eingeschränkter Sicht wird in Zukunft ein Anflug auch aus dem Süden möglich sein. Teilweise musste unter diesen Umständen auf Flüge nach Bern verzichtet werden.

Doch nun scheint es weitere Verzögerungen zu geben, wie in der Kommunikation des SHV (Schweizerischer Hängegleiterverband) zu lesen ist. Die für den Südflug erforderlichen Änderungen der Luftraum-Regelungen südlich des Flughafens Bern konnten nicht verabschiedet werden. Scheinbar gab es in der Vernehmlassung von anderen Luftraumnutzern Widerstand zu den vorgelegten Anpassungen. Nun wird der Anflug auf die Piste 32 um ein Jahr auf März 2026 verschoben. Damit können die Bewohner der Gemeinden Rubigen, Münsingen und weiter südlich noch einmal aufatmen und den Sommer 2025 noch mit weniger Fluglärm geniessen. Die VgF befürchtet mit der Einführung der Südflüge längerfristig eine markante Zunahme von Flugbewegungen und dadurch der Zunahme von Fluglärm, insbesondere im Süden des Flughafens.

Eine weitere Airline am Ende: FlyBair wurde liquidiert

Per Ende 2024 wurde die 5 Jahre zuvor gegründete Airline FlyBair liquidiert. Die Aktionäre haben dadurch rund 80% des Kapitals verloren! Damit reiht sich FlyBair ein in eine Reihe von gescheiterten Anläufen, auf dem Flughafen Bern Airlines mit Homebase Bern wirtschaftlich betreiben zu können. Dies obwohl die FlyBair nur eine Fluggesellschaft ohne eigene Flotte war. Die VgF hat in der Vergangenheit immer wieder darauf hingewiesen, welche grossen Mengen an Kapital auf diesem Flughafen durch betriebsblinde Firmenführer und leichtgängige Aktionäre für unrealistische Geschäftsmodelle bereits «verbrannt» wurden. Diese werden wohlweislich nie erwähnt, wenn aus flugbegeisterten Kreisen die scheinbar so beträchtliche Wertschöpfung des Flughafens für die Region Bern ins Feld geführt wird.

Was kommt an die Stelle des Oscar-Bider-Hangars?

Einige mediale Kurzmeldungen im Februar dieses Jahres handelten vom Bider-Hangar. Der Oscar-Bider-Hangar wurde 1928 als erstes Gebäude auf dem ein Jahr später eröffneten Flugplatz Bern-Belpmoos errichtet. Die Konstruktion des Hangars wird als Bogenbinderkonstruktion bezeichnet und ist die einzige Bauweise dieser Art in der Schweiz. Im Jahr 2000 sollte der Hangar einem Parkhaus weichen und abgebrochen werden. Schliesslich verhinderte der Denkmalschutz diesen Schritt. Nun ist zu lesen, dass der Hangar in absehbarer Zeit auf einen anderen Flugplatz versetzt werden soll. Nicht bekannt jedoch ist, was an der Stelle des Bider-Hangars auf dem Flughafen Bern neu errichtet werden soll. Der Umstand macht jedoch deutlich, dass der Infrastrukturausbau am Flughafen Bern unvermindert weitergetrieben wird, obwohl die grundsätzlich genehmigte 4. Ausbauetappe mit Hangar- und Betriebsgebäuden auf der Westseite der Piste, gegen die sich die VgF juristisch gewehrt hatte, vor allem aus finanziellen Gründen noch gar nicht in Angriff genommen wurde. In den letzten Jahren sind jedoch auf der Ostseite der Piste mehrere grössere Hangar- und Betriebsgebäude erstellt worden, die alle Flugverkehr auf den Flughafen bringen und damit Fluglärm in die Region.

Politisches und rechtliches Seilziehen um das Solarprojekt im Belpmoos

Die bisher grösste Freiflächen-Solaranlage der Schweiz sollte entlang der Start- und Landepiste des Flughafens Bern im Belpmoos entstehen. Der vorgesehene Standort liegt grossmehrheitlich auf einer geschützten Trockenwiese. Diese ist mit einer Grösse von 25 Hektaren die grösste zusammenhängende Trockenwiese im Mittelland und würde durch das Solarprojekt gefährdet. Offenbar haben sich nun die Projektbeteiligten der neu gegründeten Belpmoos Solar AG (BKW, EWB und die Flughafen Bern AG) mit Kritikern der geplanten Solaranlage und den Behörden darauf geeinigt, das Projekt wesentlich zu redimensionieren, um dieses überhaupt realisieren zu können.

Dies schmerzt insbesondere die unter mangelnder Rentabilität und hohem Sanierungsbedarf leidende Flughafen Bern AG, die mit Erträgen aus der Nutzung der Solaranlage ihren ungenügend wirtschaftlichen Flugbetrieb quersubventionieren möchte, um so ihre langfristige finanzielle Selbständigkeit zu sichern.

Aviatischer Überlauf nicht auf Kosten der Regionalflugplätze

Die neuste Ausgabe der Zeitschrift FLAB, welche diesem leisen Flugblatt beiliegt und von der Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit KLUG herausgegeben wird, widmet sich mehrheitlich dem Thema des aviatischen Überlaufes, welcher die Anwohnenden um die Regionalflugplätze längerfristig bedroht. Mit dem Projekt Avistrat plant das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Zuteilung des aviatischen Überlaufes, dessen Teils des Flugverkehrs, der auf den Landesflughäfen nicht mehr Platz hat, in Absprache mit den Flughafenbetreibern, jedoch ohne Mitsprache der lokalen Behörden und der betroffenen Bevölkerung auf die Regionalflugplätze zu verteilen. Dies kann ungeahnten Folgen und massive Qualitätseinbussen für die Gebiete um diese Regionalflugplätze zur Folge haben. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF wehrt sich zusammen mit anderen Schutzorganisationen gegen diese potentiell unkontrollierbare Entwicklung. Lesen Sie dazu die FLAB.

Mit freundlichen Grüissen



Dan Hiltbrunner, Präsident VgF