



3003 Bern, 6. Oktober 2011

---

## **Flughafen Bern-Belp**

## **Plangenehmigung**

Abstellfläche Nord

---

## A. Sachverhalt

### 1. Gesuch

#### 1.1 *Gesuchseinreichung*

Mit Schreiben vom 5. April 2011 reichte die Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (Gesuchstellerin) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Erstellung einer neuen Abstellfläche Nord ein.

#### 1.2 *Beschrieb*

Die neue Abstellfläche für Flugzeuge und Fahrzeuge befindet sich nördlich der bestehenden Flugplatzgebäude (Terminal Nord und Restaurant Propellerstübli) auf der Parzelle Nr. 2221 innerhalb der Flughafenumzäunung. Der westliche Teil der Abstellfläche wird mit einem Asphaltbetonbelag versehen, um grosse Flugzeuge abstellen zu können. Der östliche Abschnitt wird mit Kunststoffgittern befestigt. In diesem Bereich werden einerseits Kleinflugzeuge parkiert und andererseits, abgetrennt durch einen verschiebbaren Zaun, Fahrzeugparkplätze für den Park Fly & Drive geschaffen. Gerechnet wird mit einem Parkplatzvolumen für 200 – 220 Fahrzeuge (Obergrenze bei 250 Fahrzeugparkplätzen). Der Zugang zur Fahrzeugabstellfläche erfolgt ab der Flugplatzstrasse.

Sämtliche Flugzeuge werden von der Flugzeugabstellfläche via Piste auf den Haupttarmac geschleppt. Um grosse Flugzeuge auf die Flugzeugabstellfläche bringen zu können, muss der Rollweg A zwischen der Piste und der Abstellfläche auf eine Breite von 13,5 Meter verbreitert werden. Hierzu werden 310 m<sup>2</sup> Rasenfläche zusätzlich versiegelt.

#### 1.3 *Begründung*

Die auf dem Flughafen Bern-Belp ansässigen Fluggesellschaften befinden sich in einer Expansionsphase mit einem Ausbau ihres Flugangebots. Dadurch vergrössert sich der Bedarf an Abstellplätzen für Flugzeuge über mehrere Tage. Mit dem Bau der Abstellfläche Nord wird dieser Bedarf gedeckt. Zusätzlich müssen in Zukunft auf dem Tarmac auch weniger Flugzeuge abgestellt und bei Spitzenbelastungen ineinander geschachtelt werden. Dadurch kann das Risiko von Beschädigungen und Kollisionen gesenkt werden.

Das heute zur Verfügung stehende Parkplatzangebot für das Park Fly & Drive von 346 Parkplätzen reicht nicht mehr aus. Das zusätzlich zu schaffende Parkplatzvolumen von 200 bis maximal 250 Fahrzeugparkplätzen wird dringend benötigt.

## 1.4 *Gesuchsunterlagen*

- Schreiben der Alpar AG vom 5. April 2011;
- Baugesuch des Kantons Bern 1.0 vom 31. März 2011;
- Gesuchsformular Entwässerung von Grundstücken 3.0 vom 31. März 2011;
- Gesuchsformular Naturgefahren vom 31. März 2011;
- Umweltmatrix vom 31. März 2011;
- Technischer Bericht, «Neubau Flugzeugabstellfläche Nord», der Bächtold & Moor AG vom 31. März 2011;
- Spezialvollmachten der Erbgemeinschaft Glaser vom 24. März 2011;
- Erläuterungen zum Parkplatzkonzept der Bächtold & Moor AG vom 22. Juli 2011;
- Situationsplan-Nr. -44, «Flugzeugabstellorganisation 2011 / Neuer Flugzeugabstellplatz Nord», Massstab 1:500, vom 30. August 2011.

## 1.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

Das Bauvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

## 2. **Instruktion**

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Mit Schreiben vom 15. April 2011 stellte das BAZL – als verfahrensleitende Behörde für das UVEK – die Gesuchsunterlagen dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) zur kantonalen Vernehmlassung zu.

Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Bern vom 18. Mai 2011 und im Anzeiger Gürbetal, Längenberg, Schwarzenburgerland vom 19. Mai 2011 publiziert und in der Gemeinde Belp vom 23. Mai bis 21. Juni 2011 öffentlich aufgelegt.

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben vom 10. August 2011 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) direkt an.

### 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL keine Einsprachen ein.

### 2.3 *Stellungnahmen*

Mit Schreiben vom 8. Juni 2011 stellte das AöV dem BAZL die Stellungnahmen fol-

gender Fachstellen zu:

- Stellungnahme des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) vom 18. Mai 2011;
- Stellungnahme des Amtes für Wasser und Abfall des Kantons Bern (AWA) vom 27. Juni 2011;
- Stellungnahme der Gemeinde Belp vom 7. Juli 2011.

Auf Begehren des AGR und des AöV holte das BAZL mit Schreiben vom 13. Juli 2011 bei der Gesuchstellerin einen ergänzenden Erläuterungsbericht zum Parkplatzkonzept «Park & Fly» und einen Bedarfsnachweis ein. Mit Schreiben vom 26. August 2011 nahm das AöV zum erstellten Bericht der Gesuchstellerin abschliessend Stellung.

Das BAFU äusserte sich am 9. September 2011 – aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit des Projekts ausnahmsweise mit E-Mail – zum vorliegenden Projekt.

Mit den Schlussbemerkungen der Gesuchstellerin vom 13. September 2011 wurde das Instruktionsverfahren abgeschlossen.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt dient dem Betrieb des Flughafens und ist daher eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

#### 1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

#### 1.3 *Verfahren*

Nach Art. 37b LFG ist das ordentliche Verfahren durchzuführen, sofern nicht die Voraussetzungen für das vereinfachte nach Art. 37i LFG erfüllt sind. Letzteres gelangt zur Anwendung, wenn das Vorhaben örtlich begrenzt ist und nur wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene auszumachen sind. Zudem darf die Änderung das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nicht wesentlich verändern, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berühren und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirken.

Unter Berücksichtigung der Gesamtanlage «Flughafen Bern-Belp» kann das Vorhaben aufgrund seiner räumlichen Dimension und Lage nicht mehr als derart gering bezeichnet werden, als dass das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nur unwesentlich verändert würde. Darüber hinaus ist nicht auszuschliessen, dass das geplante Projekt schutzwürdige Interessen Dritter berühren könnte. Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

#### 1.4 *Umweltauswirkungen*

Das Vorhaben hat keine massgeblichen Auswirkungen auf die Erscheinung und die Umwelt des Flughafens und stellt somit keine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) dar. Es unterliegt demnach nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglich-

lichkeitsprüfung (UVP).

## **2. Materielles**

### *2.1 Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

### *2.2 Begründung*

Die Begründungen für die Erweiterung der Flugzeugabstellfläche wie auch für die Erweiterung der Fahrzeugabstellfläche liegen vor (vgl. dazu oben A.1.3). Das Projekt wurde zudem von keiner Seite bestritten.

### *2.3 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Das derzeit gültige Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp datiert vom 30. Januar 2002. Darin hat der Bundesrat die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung verbindlich festgelegt. Im Zuge der geplanten vierten Ausbaustufe des Flughafens Bern-Belp wird das Objektblatt überarbeitet. Bis Ende November 2011 läuft noch die Anhörung zum SIL-Objektblatt. Geplant ist die Verabschiedung durch den Bundesrat im Frühjahr 2012. Der Flughafen Bern-Belp und die ansässigen Fluggesellschaften befinden sich in einer Expansionsphase. Mit dem Projekt wird dem zusätzlich beanspruchten Platzbedarf an Flugzeugabstellfläche und Fahrzeugparkplätzen Park & Ride Rechnung getragen. Das geplante Projekt steht mit den Zielen und Vorgaben des heute gültigen SIL im Einklang.

### *2.4 Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebskonzession hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Konzessionsinhaber (Art. 10 Abs. 1 VIL).

## 2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Bauabteilung der Gemeinde Belp via AöV jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail mitzuteilen. Nach der Fertigstellung erfolgt eine Abnahme durch das BAZL vor Ort.

Der Gemeinde Belp, Abteilung Bau, sind mindestens zwei Tage im Voraus der Baubeginn respektive die Fertigstellung anzumelden.

Diese unbestrittenen Auflagen werden in die Verfügung aufgenommen.

## 2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup> VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Diese Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender Aspekte:

- Die gesamte Baustellenfläche liegt gemäss Hindernisbegrenzungsflächenkataster (HBK) unterhalb der seitlichen Übergangsfläche der Hartbelagspiste. Es ist daher während der Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten. Diese haben sich an den HBK zu halten. Falls höhere Baugeräte eingesetzt werden, sind diese dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperation (Flugverfahren) zu analysieren und dem BAZL ein entsprechender Nachweis als Beilage einzureichen. Zudem ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- Seitlich des Rollweges Alpha sind die minimalen Abstände gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Table 3-1, auch während der Bauphase stets einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen

werden. Der minimale Abstand zwischen «Taxiway centre line» für ein Luftfahrzeug mit einer maximalen Spannweite von 13 m und einem Objekt beträgt gemäss Interpolation gestützt auf die gängige Praxis des BAZL und den Vorgaben aus dem ICAO «Aerodrome Design Manual, Part 2, Table 1-4», 15,5 m.

- Innerhalb der «graded portion» eines Rollwegstreifens «Taxiway strip», welcher für Luftfahrzeuge mit «Code letter» A gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 3.11.4 mindestens 11 m beträgt, sind keine negativen Hindernisse erlaubt. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg temporär geschlossen werden oder die Flugzeuge eingewiesen bzw. geschleppt werden.
- Bauarbeiten, welche innerhalb des Pistenstreifens stattfinden, müssen zwingend ausserhalb der Flugbetriebszeiten durchgeführt werden. Dem BAZL ist vom Flugplatzbetreiber mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie er die Bauarbeiten durchführen wird (mittels Plänen, Baubeschrieb). Es ist darauf zu achten, dass für eine allfällige temporäre Schliessung des Rollweges Alpha oder für andere operationelle Einschränkungen während der Bauphase ein NOTAM erforderlich ist. Dieses ist der BAZL-LIFS Stelle mindestens 3 Arbeitstage vor dem gewünschten Gültigkeitsbeginn zukommen zu lassen (lifs@bazl.admin.ch).
- Vor Inbetriebnahme des neuen Rollweganschlusses ist ein geeigneter Tragfähigkeitsnachweis (beispielsweise mittels ACN/PCN-Methode) zu erbringen. Hierbei ist der Art. 3.13.3 des ICAO Annex 14, Vol. I, zu berücksichtigen.
- Die Verbreiterung des Rollweganschlusses Alpha auf 13,5 m hat symmetrisch zu erfolgen. Das nördliche RGL ist dementsprechend nach aussen zu versetzen.
- Die geplanten Markierungen der «Apron safety line» sind gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 5.2.14, in roter Farbe (RAL 3020, Verkehrsrot) und einer Breite von 10 cm auszuführen, diejenigen der «Taxiway centre line» gemäss Art. 5.2.8 in gelber Farbe (RAL 1023, Verkehrsgelb) und einer Breite von 15 cm.
- Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen. Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF-Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine «Originator deadline» der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment-Zyklus» (AMDT).
- Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.
- Es ist während der Bauphase strikt darauf zu achten, dass sich keine unbefugten Personen Zutritt durch das für Bautransporte benutzte Tor verschaffen.

Diese unbestrittenen Auflagen werden in die Verfügung aufgenommen.

## 2.7 Gewässer- und Bodenschutz

Das AWA macht im Amtsbericht vom 27. Juni 2011 folgende Auflagen:

- Das AWA-Merkblatt «Gewässerschutz- und Abfallvorschriften für Baustellen (2009)» bilde einen verbindlichen Bestandteil dieser Verfügung.
- Die Bauherrschaft habe für die Belange der Versickerung (Planung und Ausführung) eine hydrologisch geschulte Fachperson beizuziehen. Die geplante Versickerungsanlage sei bezüglich Ausführung und Dimensionierung von dieser Fachperson verifizieren zu lassen.
- Die geplante Versickerungsanlage dürfe nur realisiert werden, wenn die natürlich gewachsene, ungestörte vertikale Filterschicht von der Unterkante der Versickerungsanlage (Aushubsohle) bis zum maximalen Grundwasserspiegel mindestens 1 m betrage; andernfalls sei das Regenwasser abzuleiten. Das Freilegen des Grundwasserspiegels am Versickerungsort sei nicht zulässig.
- Für Sicker- oder Drainageschichten sei ausschliesslich unverschmutztes Material wie Sand oder Kies zu verwenden. Ausgeschlossen seien demnach Recyclingbaustoffe sowie andere Materialien wie Elektroofenschlacke (EOS), Altschotter und dergleichen.
- Nach der Fertigstellung seien neue Versickerungsanlagen der Gemeinde zur Abnahme und zum Eintrag in den Versickerungskataster zu melden.
- Die Entsorgung von belastetem Aushubmaterial bedürfe einer Genehmigung durch das AWA. Die Gesuche seien mittels der Internet-Applikation EGI (Entsorgungsgenehmigung via Internet) einzureichen. Die entsprechenden Unterlagen seien über den link <http://www.bve.be.ch> – Umwelt – Abfall – Deponien – Anlagen zu finden. Die Entsorgung von belastetem Material (Aktivitäten, Mengen und Entsorgungswege) müsse dokumentiert werden. Ein entsprechender Kurzbericht (Entsorgungsnachweis) sei dem AWA anschliessend einzureichen.
- Bei der randlichen Versickerung des Regenwassers von Platz- und Parkplatzflächen über die Schulter müsse die Stärke der Humusschicht flächendeckend mindestens 30 cm betragen. Sickerpackungen mit Schotter seien nicht zulässig.
- Auf Flächen, deren Regenwasser versickert werde, dürften keine Unterhalts-, Wasch- und Reparaturarbeiten durchgeführt werden. Zudem dürften keine Unfall- und Pannenfahrzeuge sowie Altfahrzeuge, Fahrzeugteile oder ausgediente Sachen abgestellt werden. Desgleichen dürften keine wassergefährdenden Stoffe verwendet, gelagert oder umgeschlagen werden.
- Versickerungsmulden dürften erst nach erfolgter Begrünung in Betrieb genommen werden. Zum Schutz der Humusschicht seien bei den Einlaufstellen in die Versickerungsmulden geeignete Prall- oder Kolkschutzmassnahmen vorzusehen.
- Die Versickerungsanlagen seien einwandfrei zu unterhalten.
- Folgende Vorschriften, Merkblätter oder Richtlinien seien zu beachten: Allgemeine Auflagen für die Grundstückentwässerung (Dezember 2010), Schweizer Norm SN 592'000, Planung und Erstellung von Anlagen für die Liegenschafts-

entwässerung (VSA/SSIV, 2002), Vorgaben der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) und Gewässerschutz- und Abfallvorschriften für Baustellen (Mai 2009).

Das BAFU macht in seiner Stellungnahme vom 9. September folgende Auflage:

- Bei den Bauarbeiten seien die kantonalen Gewässerschutzvorschriften für Arbeiten und Anlagen im Gewässerschutzbereich A<sub>U</sub> zu befolgen.

Diese unbestrittenen Auflagen werden in die Verfügung aufgenommen.

Mit der Ergänzung der Gesuchsunterlagen durch Einreichung des Erläuterungsberichtes der Gesuchstellerin vom 22. Juli 2011 wurde den Auflagen und Vorbehalten der Fachstellen in Bezug auf den Bedarfsnachweis der Fahrzeugabstellplätze Rechnung getragen.

## 2.8 *Vollzug*

Das BAZL lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, die kantonale Fachstelle sowie die Bauabteilung der Gemeinde Belp via AöV jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

## 2.9 *Fazit*

Das Gesuch erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Die Plangenehmigung kann mit den beantragten Auflagen erteilt werden.

## 3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühren für die vorliegende Verfügung werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

#### **4. Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund, Kanton und der Gemeinde Belp wird sie zur Kenntnis zugestellt.

## **C. Verfügung**

Das Vorhaben der Alpar AG betreffend Neubau der Abstellfläche Nord wird wie folgt genehmigt:

### **1. Vorhaben**

#### *1.1 Gegenstand*

Erstellung einer neuen Abstellfläche Nord für Flugzeuge und Fahrzeuge mit einem Parkvolumen von maximal 250 Fahrzeugparkplätzen. Verbreiterung von Rollweg A zwischen der Piste und der Abstellfläche auf eine Breite von 13,5 Meter.

#### *1.2 Standort*

Flughafen Bern-Belp, Parzelle Nr. 2221, 3123 Belp

#### *1.3 Massgebende Unterlagen*

- Schreiben der Alpar AG vom 5. April 2011;
- Baugesuch des Kantons Bern 1.0 vom 31. März 2011;
- Gesuchsformular Entwässerung von Grundstücken 3.0 vom 31. März 2011;
- Gesuchsformular Naturgefahren vom 31. März 2011;
- Umweltmatrix vom 31. März 2011;
- Technischer Bericht, «Neubau Flugzeugabstellfläche Nord», der Bächtold & Moor AG vom 31. März 2011;
- Erläuterungen zum Parkplatzkonzept der Bächtold & Moor AG vom 22. Juli 2011;
- Situationsplan-Nr. -44, «Flugzeugabstellorganisation 2011 / Neuer Flugzeugabstellplatz Nord», Massstab 1:500, vom 30. August 2011.

### **2. Auflagen**

#### *2.1 Allgemeine Bauauflagen*

- 2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zu-

stimmung vorgenommen werden.

- 2.1.3 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Bauabteilung der Gemeinde Belp via Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail mitzuteilen.

Der Gemeinde Belp, Abteilung Bau, sind mindestens zwei Tage im Voraus der Baubeginn respektive die Fertigstellung anzumelden.

## 2.2 *Luffahrtsspezifische Anforderungen*

- 2.2.1 Es ist während der Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten.
- 2.2.2 Sämtliche Baugeräte haben sich an den HBK zu halten. Höhere Baugeräte sind dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luffahrtshindernisse zu melden. Hierbei ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperation (Flugverfahren) zu analysieren und dem BAZL ein entsprechender Nachweis als Beilage einzureichen. Zudem ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 2.2.3 Seitlich des Rollweges Alpha sind die minimalen Abstände gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Table 3-1, auch während der Bauphase einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen werden.
- 2.2.4 Innerhalb der «graded portion» eines Rollwegstreifens «Taxiway strip», welcher mindestens 11 m beträgt, sind keine negativen Hindernisse erlaubt. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg temporär geschlossen oder die Flugzeuge eingewiesen bzw. geschleppt werden.
- 2.2.5 Dem BAZL ist vom Flugplatzbetreiber mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie er die Bauarbeiten durchführen wird (mittels Plänen, Baubeschrieb).
- 2.2.6 Vor Inbetriebnahme des neuen Rollweganschlusses ist ein geeigneter Tragfähigkeitsnachweis (beispielsweise mittels ACN/PCN-Methode) zu erbringen. Hierbei ist der Art. 3.13.3 des ICAO Annex 14, Vol. I, zu berücksichtigen.
- 2.2.7 Die Verbreiterung des Rollweganschlusses Alpha auf 13,5 m hat symmetrisch zu erfolgen. Das nördliche RGL ist dementsprechend nach aussen zu versetzen.
- 2.2.8 Die geplanten Markierungen der «Apron safety line» sind gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 5.2.14, in roter Farbe (RAL 3020, Verkehrsrot) und einer Breite von 10 cm

auszuführen, diejenigen der «Taxiway centre line» gemäss Art. 5.2.8 in gelber Farbe (RAL 1023, Verkehrsgelb) und einer Breite von 15 cm.

- 2.2.9 Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen. Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF-Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine «Originator deadline» der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment-Zyklus» (AMDT).
- 2.2.10 Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.

### 2.3 *Gewässer- und Bodenschutz*

- 2.3.1 Die Bauherrschaft hat für die Belange der Versickerung (Planung und Ausführung) eine hydrologisch geschulte Fachperson beizuziehen. Die geplante Versickerungsanlage ist bezüglich Ausführung und Dimensionierung von dieser Fachperson verifizieren zu lassen.
- 2.3.2 Die geplante Versickerungsanlage darf nur realisiert werden, wenn die natürlich gewachsene, ungestörte vertikale Filterschicht von der Unterkante der Versickerungsanlage (Aushubsohle) bis zum maximalen Grundwasserspiegel mindestens 1 m beträgt; andernfalls ist das Regenwasser abzuleiten.
- 2.3.3 Das Freilegen des Grundwasserspiegels am Versickerungsort ist nicht zulässig.
- 2.3.4 Für Sicker- oder Drainageschichten ist ausschliesslich unverschmutztes Material wie Sand oder Kies zu verwenden. Ausgeschlossen sind demnach Recyclingbaustoffe sowie andere Materialien wie Elektroofenschlacke (EOS), Altschotter und dergleichen.
- 2.3.5 Nach der Fertigstellung sind die neuen Versickerungsanlagen der Gemeinde zur Abnahme und zum Eintrag in den Versickerungskataster zu melden.
- 2.3.6 Die Entsorgung von belastetem Aushubmaterial bedarf einer Genehmigung durch das AWA. Die Gesuche sind mittels der Internet-Applikation EGI (Entsorgungsgenehmigung via Internet) einzureichen.
- 2.3.7 Die Entsorgung von belastetem Material (Aktivitäten, Mengen und Entsorgungsweg) muss dokumentiert werden. Ein entsprechender Kurzbericht (Entsorgungsnachweis) ist anschliessend dem AWA einzureichen.

- 2.3.8 Bei der randlichen Versickerung des Regenwassers von Platz- und Parkplatzflächen über die Schulter muss die Stärke der Humusschicht flächendeckend mindestens 30 cm betragen. Sickerpackungen mit Schotter sind nicht zulässig.
- 2.3.9 Auf Flächen, deren Regenwasser versickert wird, sind keine Unterhalts-, Wasch- und Reparaturarbeiten durchzuführen. Zudem sind keine Unfall- und Pannenfahrzeuge sowie Altfahrzeuge, Fahrzeugteile oder ausgediente Sachen abzustellen. Desgleichen sind keine wassergefährdenden Stoffe zu verwenden, zu lagern oder umzuschlagen.
- 2.3.10 Versickerungsmulden sind erst nach erfolgter Begrünung in Betrieb zu nehmen. Zum Schutz der Humusschicht sind bei den Einlaufstellen in die Versickerungsmulden geeignete Prall- oder Kolkschutzmassnahmen vorzusehen.
- 2.3.11 Die Versickerungsanlagen sind einwandfrei zu unterhalten.
- 2.3.12 Das AWA-Merkblatt «Gewässerschutz- und Abfallvorschriften für Baustellen (2009)» bildet einen verbindlichen Bestandteil dieser Verfügung. Zudem sind folgende Vorschriften, Merkblätter oder Richtlinien zu beachten: Allgemeine Auflagen für die Grundstückentwässerung (Dezember 2010), Schweizer Norm SN 592'000, Planung und Erstellung von Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung (VSA/SSIV, 2002), Vorgaben der Generellen Entwässerungsplanung (GEP) und Gewässerschutz- und Abfallvorschriften für Baustellen (Mai 2009).
- 2.3.13 Bei den Bauarbeiten sind die kantonalen Gewässerschutzvorschriften für Arbeiten und Anlagen im Gewässerschutzbereich A<sub>U</sub> zu befolgen.

### **3. Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

### **4. Eröffnung**

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, 3123 Belp

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit einfacher Post):

- Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern;
- Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydeggasse 11/13, 3011 Bern;
- Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern;
- Einwohnergemeinde Belp, Güterstrasse 13, Postfach 64, 3123 Belp;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern.

UVEK Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation  
Der Stellv. Generalsekretär

sign. André Schrade

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.