



3003 Bern, 29. Juli 2011

Flughafen Bern-Belp

Plangenehmigung

Umbau Fernmeldemast

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 Vorgeschichte

Mit Verfügung vom 11. Februar 2008 bewilligte die Gemeinde Belp die Sanierung des Fernmeldemastes. Die gesamte Turmkonstruktion wurde sandgestrahlt und nachfolgend neu grundiert. Da es sich um reine Unterhaltsarbeiten handelte, wurde seitens des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) kein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Nach der erfolgten Sanierung soll nun der Fernmeldemast gekürzt und mit einem neuen Aufsatz versehen werden. Für dieses Umbauprojekt wird nun ein vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren durchgeführt.

1.2 Gesuchseinreichung

Am 2. Februar 2010 reichte die Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (Alpar) dem BAZL zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Plangenehmigung für den Umbau des Fernmeldemastes ein.

1.3 Beschrieb

Der obere Mastteil der bestehenden Antenne ILS14 ab der Stossverbindung soll demontiert werden. Neu sollen eine vorgefertigte Plattform und ein Mastrohr mit einer höhenverstellbaren Hindernisbeleuchtung montiert werden.

Die Gesuchstellerin verfügt über die für die Realisierung des Vorhabens nötigen Rechte an dem betroffenen Grundstück Nr. 186.

1.4 Begründung

Die Gesuchstellerin verfügt im Raum Zopfen über ein genehmigtes Bewirtschaftungskonzept vom 4. September 2009. Dieses Konzept hält unter anderem fest, die Waldhöhe im Zopfen von 32 auf 25 m zu reduzieren. Die Waldoberkante beträgt zur Zeit zirka 17 m. Der alte Fernmeldemast mit einer Höhe von 32 m stellte angesichts dieser neuen Tatsache ein Hindernis dar und verletzte die Freihaltefläche. Skyguide benötigt nur noch eine Masthöhe von 7 bis 8 m, der restliche Aufbau wird ausschliesslich für die Kennzeichnung des Waldstückes als Luftfahrthindernis verwendet.

1.5 *Gesuchunterlagen*

Dem Gesuchsschreiben lagen folgende Unterlagen bei:

- Baugesuchsformular des Kantons Bern 1.0;
- Geometerplan der Gemeinde Belp mit eingezeichnetem Projekt, 1:500;
- Sanierungsbewilligung der Gemeinde Belp vom 11. Februar 2008;
- Sanierungskonzept der Skyguide vom 9. Dezember 2010;
- Bestandesplan der Navigationsanlage vom 7. Dezember 2010, 1:100;
- Plan „Grundriss mit neuem Podest“ vom 7. Dezember 2010, 1:50;
- Plan „Podestabschluss Grundriss“ vom 9. Dezember 2010, 1:50 / 1:20;
- Plan Phase 1 (Provisorium) Südost/Nordost vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 1 (Provisorium) Nordwest/Südwest vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 2 (Endausbau) Nordwest/Südwest vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 2 (Endausbau) Südost/Nordost vom 22. Februar 2011, 1:100.

1.6 *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*

Die Leitung des Plangenehmigungsverfahrens obliegt dem BAZL, welches für das UVEK die Instruktion durchführte.

Am 18. April 2011 stellte das BAZL die Gesuchunterlagen dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) zur Stellungnahme zu. Da das Gesuch im vereinfachten Verfahren behandelt wird, erfolgte weder eine Publikation noch eine öffentliche Auflage.

2.2 *Stellungnahmen*

Mit Schreiben vom 15. Juni 2011 stellte das AöV dem BAZL seinen Bericht zusammen mit der Stellungnahme der Gemeinde Belp vom 9. Juni 2011 zu.

Die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL wurde bereits im Rahmen der Sanierung durchgeführt. Der entsprechende Bericht datiert vom 22. Dezember 2010. Für das vorliegende Plangenehmigungsverfahren kann darauf abgestützt werden.

Damit konnte die Instruktion abgeschlossen werden.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt liegt innerhalb des Flugplatzperimeters, dient dem Betrieb des Flughafens und ist daher eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL¹. Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG² 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 als örtlich begrenzt mit nur wenigen eindeutig bestimmbaren Betroffenen bezeichnet werden. Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich, berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus.

Folglich gelangt das vereinfachte Verfahren nach Art. 37i LFG zur Anwendung.

¹ Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (SR 748.131.1)

² Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (SR 748.0)

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*

Eine Begründung für das vorliegende Vorhaben liegt vor (vgl. dazu oben A.1.4). Der Bedarf für die Sanierung wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Das derzeit gültige Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp datiert vom 30. Januar 2002. Das Bauvorhaben dient hauptsächlich der Sicherheit und bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Flugplatzperimeters und tangiert die Ziele und Vorgaben des SIL nicht. Es steht mit den Anforderungen der Raumplanung 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. Dies gilt insbesondere für die Bauinstallationen, z. B. Kräne.

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen.

Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

Der Abschluss der Arbeiten ist dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, mitzuteilen.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.6 Umwelt- und Naturschutz

Anlässlich der Sanierung des Fernmeldemastes fanden die Auflagen bezüglich Umwelt- und Naturschutz in der Sanierungsbewilligung der Gemeinde Belp vom 11. Februar 2008 Berücksichtigung.

2.7 Luftfahrtspezifische Anforderungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} 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 wurde bereits im Rahmen der Sanierung durch die zuständige Sektion des BAZL vorgenommen, umfasste aber auch den vorgesehenen teilweisen Rückbau des Mastes und dessen Ergänzung mit einem neuen Aufbau. Die Beurteilung brauchte deshalb im vorliegenden Verfahren nicht wiederholt oder ergänzt zu werden.

Die Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender Aspekte:

- Es ist dem BAZL ein Nachweis zu erbringen, dass der Teil des Mastes oberhalb der Hindernisfreihaltefläche den *Frangibility*-Normen gemäss ICAO *Aerodrome Design Manual Part 6* entspricht.
- Der Abschnitt des Mastes, welcher die *Take-off climb Surface RWY 32* durchstösst, muss gemäss ICAO *Annex 14 Vol. I, Chapter 6.2.* markiert werden. Es ist darauf zu achten, dass die selben RAL-Farbtöne wie bei bestehenden Hindernissen (z. B. Gleitwegantenne) verwendet werden.
- Für die Hindernisbefeuering soll ein rotes, fix leuchtendes und niederintensives Hindernisfeuer von Typ B mit Rundstrahlcharakteristik gemäss ICAO *Annex 14 Vol. I, Table 6-3* eingesetzt werden. Das Feuer soll eine Lichtstärke von mindestens 32 cd, sowie einen möglichst grossen vertikalen Abstrahlwinkel haben. Um eine möglichst grosse Ausfallsicherheit zu garantieren, wäre es wünschenswert, wenn das Hindernisfeuer an eine unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV) angeschlossen sowie seine Funktion elektrisch überwacht wäre.

- Die Situationspläne 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)³ eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine (*originator deadline*) der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen, wobei diejenigen eines *Amendment*-Zyklus (AMDT) gelten.
- Betriebsänderungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren (Einreichung spätestens drei Arbeitstage vor Gültigkeitsbeginn bei BAZL-LIFS, lifs@bazl.admin.ch).
- Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem BAZL schriftlich anzuzeigen und innert zwei Wochen mit Fotos zu dokumentieren (BAZL-SIAP, obstacles@bazl.admin.ch). Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme erfolgt eine Abnahme durch das BAZL vor Ort.

2.8 Vollzug

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Gemeinde Belp überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und die Bauabteilung der Gemeinde Belp 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 verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

³ WEF-Datum (With effect from).

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 Flug- und Flugplatzgesellschaft AG betreffend Umbau des Fernmeldemastes wird nachträglich wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand*

Demontage des oberen Mastteils der bestehenden Antenne ILS14 ab der Stossverbindung und Montage einer vorgefertigten Plattform und einem Mastrohr mit einer höhenverstellbaren Hindernisbeleuchtung.

1.2 *Standort*

Flughafen Bern-Belp, Parzelle-Nr. 186, Gemeinde Belp

1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Geometerplan der Gemeinde Belp mit eingezeichnetem Projekt, 1:500;
- Bestandesplan der Navigationsanlage vom 7. Dezember 2010, 1:100;
- Plan „Grundriss mit neuem Podest“ vom 7. Dezember 2010, 1:50;
- Plan „Podestabschluss Grundriss“ vom 9. Dezember 2010, 1:50 / 1:20;
- Plan Phase 1 (Provisorium) Südost/Nordost vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 1 (Provisorium) Nordwest/Südwest vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 2 (Endausbau) Nordwest/Südwest vom 22. Februar 2011, 1:100;
- Plan Phase 2 (Endausbau) Südost/Nordost vom 22. Februar 2011, 1:100.

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 massgebenden Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

2.1.3 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.2 Luftfahrtspezifische Anforderungen

2.2.1 Es ist dem BAZL ein Nachweis zu erbringen, dass der Teil des Mastes oberhalb der Hindernisfreihaltefläche den *Frangibility*-Normen gemäss ICAO *Aerodrome Design Manual Part 6* entspricht.

2.2.2 Der Abschnitt des Mastes, welcher die *Take-off climb Surface RWY 32* durchstösst, muss gemäss ICAO *Annex 14 Vol. I, Chapter 6.2.* markiert werden. Es ist darauf zu achten, dass die selben RAL-Farbtöne wie bei bestehenden Hindernissen (z. B. Gleitwegantenne) verwendet werden.

2.2.3 Für die Hindernisbefeuerng ist ein rotes, fix leuchtendes und niederintensives Hindernisfeuer von Typ B mit Rundstrahlcharakteristik gemäss ICAO *Annex 14 Vol. I, Table 6-3* einzusetzen. Das Feuer muss eine Lichtstärke von mindestens 32 cd, sowie einen möglichst grossen vertikalen Abstrahlwinkel haben.

2.2.4 Die Situationspläne 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)⁴ eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine (*originator deadline*) der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen, wobei diejenigen eines *Amendment*-Zyklus (AMDT) gelten.

2.2.5 Betriebsänderungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren (Einreichung spätestens drei Arbeitstage vor Gültigkeitsbeginn bei BAZL-LIFS, lifs@bazl.admin.ch).

2.2.6 Beginn und Ende der Bauarbeiten sind dem BAZL schriftlich anzuzeigen und innert zwei Wochen mit Fotos zu dokumentieren (BAZL-SIAP, obstacles@bazl.admin.ch). Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme erfolgt eine Abnahme durch das BAZL vor Ort.

3. Gebühren

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

⁴ WEF-Datum (With effect from).

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

4. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Alpar Flug- und Flugplatzgenossenschaft AG, 3123 Belp

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

- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Amt für Wasser und Abfall, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Einwohnergemeinde Belp, Postfach 64, 3123 Belp

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und 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 Beschwerdefrist steht still vom 15. Juli bis und mit dem 15. August.

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.