

3003 Bern, 22. Oktober 2015

---

## **Flughafen Bern-Belp**

### **Plangenehmigung**

4. Ausbautetappe, 1. Bauphase

---

## A. Sachverhalt

### 1. Plangenehmigungsgesuch

#### 1.1 *Gesuch*

Mit Schreiben vom 25. November 2013 reichte die Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (heutige Flughafen Bern AG, nachfolgend Gesuchstellerin) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Gesuch für die 4. Ausbaustufe, 1. Bauphase, ein.

#### 1.2 *Gesuchunterlagen*

Mit dem Gesuch vom 25. November 2013 wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Schreiben der Gesuchstellerin vom 25. November 2013;
- Baugesuchsformular 1.0 vom 30. September 2013 inkl. Beiblatt zu Formular mit Unterschriften der Grundeigentümer und Baurechtsnehmer;
- Formular Naturgefahren vom 30. September 2013;
- Formular Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom 30. September 2013;
- Formular Lufthygienisch relevante Baustellen vom 30. September 2013;
- Konzessionsgesuch für den Betrieb einer Wärmepumpe mit öffentlichem Wasser vom 18. Oktober 2013;
- Technischer Bericht vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Aeroplan AG, Bericht-Nr. 10 325-B001;
- Umweltverträglichkeitsbericht Betriebsphase vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG, Bericht-Nr. 10 325-B002;
- Umweltverträglichkeitsbericht, 1. Bauphase, vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG, Bericht-Nr. 10 325-B003;
- Bericht zu den Baugrunduntersuchungen vom 9. August 2013 der Kellerhals + Haefeli AG, inkl. Planbeilagen, Bericht-Nr. 8639;
- Energiekonzept und Medienerschliessung HKE vom 13. September 2013 der Enerconom;
- Gestaltungsrichtlinien für Neubauten vom 25. März 2013 der Bächtold & Moor AG, mit dem Hinweis: Nur zur Information;
- Sicherheitsbericht der Flughafen Bern AG vom 23. September 2013;
- Situationsplan Übersicht Endausbau im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-01B;
- Übersichtsplan Bauphase 1 im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-02A;
- Landerwerbsplan im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-04;

- Plan Tarmac / Parkplatz im Massstab 1:200 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-10;
- Plan Rollweg D1 Querprofile / Normalprofil im Massstab 1:100 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-11A;
- Plan Rollweg D1 Längenprofil im Massstab 1:100 /20 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-15A;
- Kotierungsplan Tarmac / Parkplatz im Massstab 1:500 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-20A;
- Werkleitungsplan im Massstab 1:500 vom 28. Februar 2013, Plan-Nr. 10 325-30A;
- Plan Grabenprofile im Massstab 1:20 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-31;
- Plan Gestaltung Umgebung Parkplatz im Massstab 1:200 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-40;
- Plan Erschliessungsstrasse Situation im Massstab 1:500 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-50A;
- Plan Erschliessungsstrasse Normalprofile im Massstab 1:50 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-51A;
- Plan Erschliessungsstrasse Längenprofil im Massstab 1:500 /50 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-52A;
- Plan Regenrückhaltebecken im Massstab 1:50 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-80A;
- Plan Auslaufbauwerk im Massstab 1:20 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-81A;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 am Tag, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-201;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 Nachts, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-202;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Prognosezustand Betriebsjahr 2030 am Tag, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-203;
- Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Prognosezustand Betriebsjahr 2030 nachts, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-204;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 am Tag, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-205;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 nachts, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-206;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Prognosezustand Betriebsjahr 2020 am Tag, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-207;
- Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Prognosezustand Betriebsjahr 2020 nachts, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-

- 208;
- Plan Fluglärmbelastung Ausgangszustand 2011 vs. Prognose 2020 mit den zugehörigen Lärmempfindlichkeitsstufen, Massstab 1:10 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-209;
  - Plan Fluglärmbelastung Ausgangszustand 2011 mit Darstellung der Bevölkerungsdichte, Massstab 1:25 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-210;
  - Plan Fluglärmbelastung Prognose 2020 mit Darstellung der Bevölkerungsdichte, Massstab 1:25 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-211;
  - Plan Kontroll-Gesamtperimeterwert 2013 gemäss Berner Modell, Massstab 1:2500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-212;
  - Plan Verlust 4. Ausbaustufe und Ersatzmassnahmen gemäss Berner Modell, Massstab 1:2500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-213;
  - Plan Apron Süd und Rollwege, Befahrung, Beschilderung und Beleuchtung, Massstab 1:1000 vom 3. Oktober 2013, revidiert am 11. Juni 2014, Plan-Nr. 8612-02-11;
  - Situation Werkleitungsplan im Massstab 1:1000 vom 5. August 2013, Plan-Nr. 8639-1;
  - Plan Geologisch-geotechnische Profile im Massstab 1:1000/100 vom 6. August 2013, Plan-Nr. 8639-2.

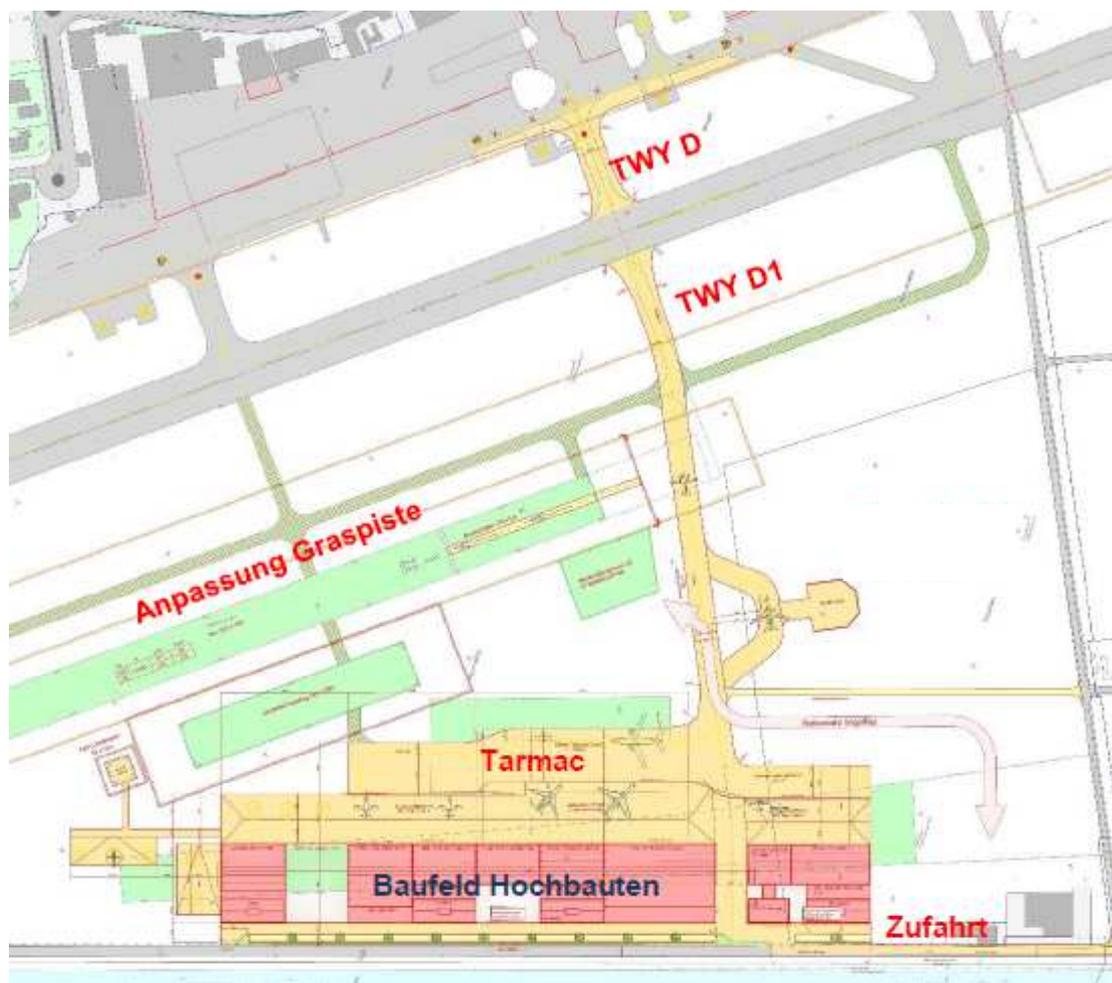
Während des Verfahrens wurden folgende Unterlagen nachgereicht:

- Plan Fluglärmbelastung des Gesamtverkehrs, Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 27. März 2015, Plan-Nr. 10 325-221;
- Plan Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen, Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 27. März 2015, Plan-Nr. 10 325-222;
- Plan Fluglärmbelastung der ersten Nachtstunde (22:00–23:00 Uhr), Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 7. April 2015, Plan-Nr. 10 325-223;
- Plan Flugspuren/Volten, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-224;
- Plan Flugspuren/Segelschlepp, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-225;
- Plan Flugspuren/VFR Departure, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-226;
- Plan Flugspuren/VFR Arrival, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-227;
- Plan Flugspuren/Helikopter, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-228;
- Plan Flugspuren/IFR Departure, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-229;
- Plan Flugspuren/IFR Arrival, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-230.

### 1.3 Beschreibung

Das Projektvorhaben der 4. Ausbautetappe, 1. Bauphase, des Flughafen Bern-Belp wird gegenüberliegend dem bestehenden Flughafenareal, entlang der parallel verlaufenden Selhofenstrasse realisiert. Ein neuer Rollweg verbindet das neue Bauvorhaben mit dem bestehenden Flughafenareal. Als Haupterschliessung für Materialanlieferungen, Personal und Kunden dient die neu realisierte Erschliessungsstrasse für das Industriegebiet Hühnerhubel und die Selhofenstrasse. Der Zutritt ins Areal der 4. Ausbautetappe erfolgt primär über den öffentlichen Parkplatz welcher an die Selhofenstrasse angrenzt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Gesamtübersicht der 4. Ausbautetappe auf dem Flughafen Bern-Belp. Gegenstand der 1. Bauphase sind die in grün und gelb gefärbten Flächen. Die Hochbauten der 4. Ausbautetappe sind nicht Gegenstand der vorliegenden Plangenehmigung.



Die 4. Ausbautetappe wird in Etappen realisiert. In einer ersten Phase werden die Grundvoraussetzungen für einen aviatischen Betrieb im geplanten Rahmen bereitgestellt. Die Hauptelemente der 4. Ausbautetappe, 1. Bauphase, und somit Gegen-

stand der vorliegenden Verfügung sind:

- Rollweg D1 inklusive Bypass;
- Verbreiterung bestehender Rollweg D;
- Begradigung Rollweg K;
- Hupterschliessungstrasse Elektro ab Energieverteilzentrale (EVZ) Nord für die luftseitigen Systeme (Rollwegbefeuerung, beleuchtete Schilder);
- Beschilderung und Befeuerung im Bereich der Rollwege K, D, D1 und P und der neuen Flugzeugabstellfläche;
- Beschilderung Gras-Rollwege entlang der Graspiste 14R-32R (teilweise Anpassung bestehende Signalisation infolge Umbenennung der Rollwege);
- Flugzeugabstellfläche inklusive Bau der unter den Belagsflächen liegenden Werkleitungen;
- Hupterschliessung Werkleitungen zur neu geplanten Energiezentrale Süd;
- Retentionsbecken mit Pumpstation zur Entwässerung der neuen Flugzeugabstellfläche;
- Umbau Auslaufbauwerk in Vorfluter Gürbe für den Anschluss der neuen Flächen;
- Ausbau und Sanierung der Muri- und Selhofenstrasse als Erschliessung und Parkplatz.

#### 1.4 *Begründung*

Die nachfolgend aufgeführten Veränderungen haben in den letzten Jahren zu betrieblichen Erschwernissen und Einschränkungen der Kapazität auf dem Flughafen Bern-Belp geführt:

- Wechsel der Piste vom ICAO-Code 2 zu 3 mit der Pistenverlängerung Südost;
- Anpassungen an die internationalen Regulationen der ICAO;
- verschärfte Anforderungen an Safety und Security;
- Beitritt der Schweiz zum Schengen-Raum und als Folge davon Einführung des Critical Part (Flughafen Bern-Belp ist damit Schengen Aussengrenze);
- erhöhtes Verkehrsaufkommen im Bereich Linien- und Charterverkehr;
- erhöhtes Verkehrsaufkommen der Helikopter.

Dies hat dazu geführt, dass insbesondere der Betrieb für die General Aviation und die Arbeit der am Flughafen ansässigen Unterhaltsbetriebe komplexer und aufwändiger wurde. Die Flughafenbetreiberin musste ihre Ressourcen massiv ausbauen. Im Bereich Helikopter wird schon lange nach Lösungen gesucht, um den Betrieb von demjenigen der Flächenflugzeuge besser trennen zu können.

Hauptziel der 4. Ausbauetappe ist eine Entflechtung der verschiedenen Sparten. Auf der Nordseite ist der Linien- und Charterverkehr, der internationale Geschäftsreiseverkehr, die Bundesbasis, die Basis der schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) und auf der Südseite die Kleinflugzeuge, die Unterhaltsbetriebe, die General

Aviation, der Geschäftsreiseverkehr ab Hangar, die Helikopter und der Segelflug vorgesehen.

Weitere Ziele der 4. Ausbaustufe am Flughafen Bern-Belp sind:

- Erhaltung von guten Arbeitsbedingungen für die ansässigen Unterhaltsbetriebe und damit Erhalt und Schaffung von Arbeitsplätzen;
- Erweitertes Angebot für Hangarplätze für Geschäftsreiseflugzeuge;
- Schaffung von zusätzlicher Abstellfläche für Flugzeuge;
- Erhaltung von guten Bedingungen für die fliegerische Aus- und Weiterbildung.

### 1.5 Standort

Die 4. Ausbaustufe befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Belp innerhalb des Flugplatzperimeters.

### 1.6 Eigentum

Die betroffenen Parzellen und die jeweiligen Eigentumsverhältnisse sind auf dem Begleitblatt zum Baugesuchsformular 1.0 aufgeführt, welches zu den massgebenden Unterlagen erklärt wird.

### 1.7 Koordination von Bau und Betrieb

Das Bauvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden (vgl. dazu unten B.2.1.3).

## 2. Instruktion

### 2.1 Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage

Mit Schreiben vom 5. Dezember 2013 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 22. Januar 2014 und im Anzeiger Gürbetal, Längenberg, Schwarzenburgerland vom 23. Januar 2014 publiziert und in der Gemeinde Belp und beim AöV vom 27. Januar 2014 bis 25. Februar 2014 öffentlich aufgelegt. Da das Vorhaben der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt erfolgte ebenfalls eine Publikation im Bundesblatt (BBL 2014 759).

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben vom 7. April 2014 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) direkt an.

## 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL die folgenden Einsprachen ein:

- Wasserverbund Region Bern AG, Einsprache vom 24. Januar 2014; Rückzug der Einsprache und Umwandlung in eine Rechtsverwahrung mit Schreiben vom 3. Dezember 2014 und Abschluss der Vereinbarung vom 24.11./2.12.2014 mit der Gesuchstellerin;
- Flurgenossenschaft Belp – Kehrsatz, Einsprache und Rechtsverwahrung vom 3. Februar 2014; Rückzug der Einsprache und Abschluss der Vereinbarung vom 15. Oktober 2014 mit der Gesuchstellerin;
- A., 3123 Belp, Einsprache vom 7. Februar 2014; Rückzug der Einsprache mit Schreiben vom 21. April 2015;
- Segelfluggruppe Bern, Einsprache vom 23. Februar 2014; Rückzug der Einsprache mit Schreiben vom 13. März 2015 und Abschluss der Vereinbarung vom 13. März 2015 mit der Gesuchstellerin;
- Vereinigung gegen Fluglärm (VgF), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), vertreten durch VCS Sektion Bern, WWF Schweiz, vertreten durch Kantonalsektion WWF Bern, B., 3006 Bern, C., 3074 Muri, D., 3123 Belp, E., 3113 Rubigen, F., 3110 Münsingen, alle vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Adrian Strütt, Martin Loser und Dr. Peter Ettler, ettlersuter Rechtsanwälte, 8026 Zürich, Einsprache vom 25. Februar 2014 (Einsprecher 1);
- G. AG, 3000 Bern 94 und H. AG, 8001 Zürich, beide vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Adrian Strütt, Martin Loser und Dr. Peter Ettler, ettlersuter Rechtsanwälte, 8026 Zürich, Einsprache vom 25. Februar 2014 (Einsprecher 2);
- I., 3110 Münsingen, J., 3110 Münsingen, K., 3110 Münsingen, L., 3110 Münsingen, M., 3110 Münsingen, alle vertreten durch die Rechtsanwälte Dr. Adrian Strütt, Martin Loser und Dr. Peter Ettler, ettlersuter Rechtsanwälte, 8026 Zürich, Einsprache vom 25. Februar 2014 (Einsprecher 3);

## 2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen und Fachberichte vor:

- Gemeinderat Rubigen, Schreiben vom 18. Februar 2014;
- Gemeinderat Muri bei Bern, Schreiben vom 4. Februar 2014;
- AöV, Stellungnahme vom 27 März 2014,
- Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE), Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit vom 6. März 2014;
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Obergeringenieurkreis II (OIK II), Fachbericht vom 20. Januar 2014;
- Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Fachbericht vom 22. Januar 2014;
- Gemeinde Belp, Stellungnahme vom 18. Februar 2014;
- BAZL (Sektionen SIAP, SIFS und SISE), luftfahrtspezifische Prüfung vom

16. Juni 2014;

- BAFU, Stellungnahme vom 21. Juli 2014;
- Gesuchstellerin, Stellungnahme vom 17. Oktober 2014 zum Schreiben des BAFU, zur luftfahrtspezifischen Prüfung, zu den Einsprachen der Einsprecher 1–3 und zu den Ergebnissen der Einspracheverhandlungen;
- BAFU, zweite Stellungnahme vom 6. Januar 2015;
- BAZL (Sektion Luftfahrtentwicklung-Umwelt), Stellungnahme vom 10. März 2015.

#### 2.4 *Abschluss der Instruktion*

Mit Schreiben vom 9. April 2015 nahm die Flughafen Bern AG abschliessend Stellung zu den eingegangenen Fachberichten und reichte zusätzliche Planunterlagen zur Fluglärmbelastung und ein Gesuch um Erleichterungen ein. Die Einsprecher 1–3 reichten nach gewährter Fristerstreckung mit Schreiben vom 20. Juli 2015 ihre Schlussbemerkungen ein. Mit diesen letzten Stellungnahmen wurde das Instruktionsverfahren geschlossen.

## 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 *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).

#### 1.3 *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).

#### 1.4 *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.

Mit der 4. Ausbauetappe, 1. Bauphase, wird das äussere Erscheinungsbild des Flughafens Bern-Belp wesentlich verändert und das Vorhaben ist nicht örtlich begrenzt. Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

Nach Art. 2 Abs. 1 lit. a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang 4 zur UVPV aufgeführt sind, der Prüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft. Der Flughafen Bern-Belp fällt unter den im Anhang aufgeführten Anlagentyp und beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich um wesentliche Umbauten und Erweiterungen. Folglich unterliegt das Vorhaben den Anforderungen von Art. 37d LFG sowie der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Gestützt auf Art. 37d Abs. 2 LFG und Art. 15 UVPV erfolgte die amtliche Publikation im Bundesblatt, dem kantonalen und kommunalen Publikationsorgan sowie die öffentliche Auflage während 30 Tagen.

### 1.5 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG; SR 172.021) Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können<sup>1</sup>.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. «Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden.»<sup>2</sup>

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

#### 1.5.1 *Einsprecher 1*

Die VgF ist als Verein konstituiert und erhebt Einsprache nach den Regeln der egoistischen Verbandsbeschwerde. Gemäss Art. 2 der Statuten ist sie zur Wahrung der Interessen ihrer Mitglieder zum Schutz vor Fluglärm auch mit rechtlichen Mitteln befugt. Eine Vielzahl der Mitglieder wohnt im Gebiet um den Flugplatz Bern-Belp und ist vom Fluglärm betroffen. Die Voraussetzungen der egoistischen Verbandsbeschwerde sind somit vorliegend erfüllt und die VgF ist zur Einsprache legitimiert.

---

<sup>1</sup> BGE 133 II 249, E. 1.3.1

<sup>2</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E 3.1

Der VCS und der WWF gehören zu den gesamtschweizerischen Organisationen, welche nach Art. 12 Abs. 1 lit. b des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) i. V. m. der Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076) beschwerde- bzw. vorliegend einspracheberechtigt sind. Der WWF ist sowohl nach dem Umweltschutzgesetz (USG; SR 841.01) wie auch nach NHG einspracheberechtigt, der VCS in Bezug auf die Vorbringen nach USG. Auf die form- und fristgerechte Einsprache der beiden Organisationen ist somit einzutreten.

Die natürlichen Personen 4–8 wohnen in den umliegenden Gemeinden des Flughafens Bern-Belp (Bern, Muri, Belp, Rubigen und Münsingen) und somit in einer gewissen Nähe zum Flughafen. Wie weiter oben ausgeführt kann der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein. Mit der 4. Ausbaustufe, 1. Bauphase, wird der zulässige Lärm auf einer höheren Zahl von Flugbewegungen neu genehmigt (vgl. dazu unten B.2.9.3). Die natürlichen Personen 4–8 sind aufgrund des hörbaren Lärms zur Einsprache legitimiert.

#### 1.5.2 Einsprecher 2

G. AG und die H. AG sind Eigentümerinnen von Liegenschaften in der Gemeinde Münsingen. Die Einsprache ist bezüglich Anträge und Begründung identisch mit der Einsprache der Einsprecher 1. Bezüglich der Legitimation kann auf die Ausführungen unter B.1.5.1 verwiesen werden.

#### 1.5.3 Einsprecher 3

Die natürlichen Personen wohnen allesamt in der Gemeinde Münsingen. Die Einsprache ist bezüglich Anträge und Begründung identisch mit den Einsprachen der Einsprecher 1 und 2. Bezüglich der Legitimation kann auf die Ausführungen unter B.1.5.1 verwiesen werden.

Die Einsprachen der Einsprecher 1–3 haben wie oben ausgeführt identische Anträge und Begründungen, weshalb nachfolgend der Terminus «die Einsprecher» verwendet wird.

## 2. Materielles

### 2.1 *Verfahrensanträge der Einsprecher*

#### 2.1.1 Vereinigung mit GNSS 32

Das Vorhaben GNSS 32 umfasst die Einführung eines neuen satellitengestützten Anflugverfahrens aus Südosten auf die Piste 32 des Flughafens Bern-Belp und die Erstellung einer Einflug- und Anflugbefeuerung für die gleiche Piste. Formell beinhaltet das Vorhaben eine Anpassung des Betriebsreglements (Anflugverfahren) und ein Plangenehmigungsverfahren für die Erstellung der Befeuerung. Zurzeit ist die Gesuchstellerin an der Ausarbeitung einer Stellungnahme zu den zugestellten Fachberichten und an der Erstellung weiterer Dokumente. Mit einer Plangenehmigung in diesem Verfahren ist nicht vor dem Sommer 2016 zu rechnen.

Die Einsprecher stellen den Verfahrensantrag, das vorliegende Plangenehmigungsverfahren für die 4. Ausbaustufe, 1. Bauphase, mit dem Plangenehmigungsverfahren betreffend GNSS 32 zu vereinigen und sämtliche Fragen in einem koordinierten Verfahren zu beurteilen und zu entscheiden. Zur Begründung wird im Wesentlichen ausgeführt, dass eine Koordination von zwei Verfahren u. a. dann erforderlich sei, wenn in beiden Verfahren eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen sei, die sinnvollerweise nicht getrennt vorgenommen werden kann. Die in beiden Verfahren aufgeworfenen betrieblichen und baulichen Änderungen des Flughafens Bern-Belp stünden in einem offensichtlichen sachlichen Zusammenhang und bedürften einer ganzheitlichen Betrachtung aus luftfahrt- und umweltrechtlicher Sicht. Dies ergebe sich bereits aus der Pflicht gemäss Art. 8 USG und Art. 25a des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) Einwirkungen nicht nur einzeln, sondern auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen.

Die Gesuchstellerin hält dem entgegen, dass die beiden Verfahren zwei vollständig unabhängige Projekte betreffen. Jedes der beiden Verfahren solle und könne auch dann gebaut werden, wenn das andere Vorhaben aus technischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden sollte. Entgegen den Ausführungen der Einsprecher bestünde vorliegend auch keine Koordinationspflicht gemäss Art. 25a RPG. Die von den Einsprechern vorgebrachten Bundesgerichtsentscheide seien auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar.

Wie die Gesuchstellerin zutreffend ausführt stehen die beiden Projekte (4. Ausbaustufe und Anflugverfahren auf die Piste 32) weder in einer Abhängigkeit zueinander noch gibt es formell oder materiell einen Zusammenhang, welcher eine Vereinigung und gesamtheitliche Betrachtung bedingen würde. Bei der 4. Ausbaustufe, 1. Bauphase, geht es um die Entflechtung der verschiedenen Betriebe am Boden und

die Erschaffung der notwendigen Infrastruktur (ohne Hochbauten). Demgegenüber handelt es sich beim Anflugverfahren auf die Piste 32 um eine Änderung des Betriebsreglements und die Erstellung von Infrastruktur, welche in keinem ersichtlichen Zusammenhang mit der Entflechtung und Realisierung von neuer Infrastruktur am Boden steht. Entsprechend treffen die Ausführungen der Einsprecher in den Schlussbemerkungen zu Art. 25a RPG nicht zu.

Des Weiteren sind auch die umweltrelevanten Auswirkungen der beiden Projekte durchaus verschieden, weshalb sie korrekterweise in zwei separaten Umweltberichten dargestellt wurden. Auch wenn beide Vorhaben für sich lärmrelevante Auswirkungen haben, heisst dies nicht, dass sie zueinander in einem sachlichen Zusammenhang stehen. Die diesbezüglichen Ausführungen der Einsprecher treffen vorliegend nicht zu. Das BAFU hält im Schreiben vom 6. Januar 2015 im Übrigen fest, dass eine Gesamtbetrachtung der beiden Vorhaben für die Lärmbeurteilung nicht notwendig sei.

Somit kann festgehalten werden, dass vorliegend – aufgrund der zwei vollständig eigenständigen und in keinem Zusammenhang zueinander stehenden Projekten – keine Pflicht zur Vereinigung besteht. Die Einsprachen sind in diesem Punkt unbegründet und der Verfahrens Antrag wird abgewiesen. Auf die Vielzahl der Einsprachepunkte, die im Zusammenhang mit der Vereinigung der beiden Verfahren stehen und das Verfahren GNSS 32 betreffen (An- und Abflugverfahren, Anpassung Betriebsreglement, Ergänzung der Umweltverträglichkeitsberichte [UVB] etc.) wird im Weiteren nicht mehr eingegangen. Die Einsprachepunkte werden abgewiesen.

Dem Antrag der Einsprecher, dass alle im vorliegenden Verfahren eingegangenen Einsprachen vereinigt und behandelt werden, wird mit dem vorliegenden Plangenehmigungsverfahren entsprochen.

#### 2.1.2 Gewährung des rechtlichen Gehörs

Die Einsprecher verlangen in ihren Einsprachen, dass Ihnen sämtliche Stellungnahmen und Berichte aller Verfahrensbeteiligten zur Kenntnisnahme zuzustellen seien und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen sei.

Mit Schreiben vom 22. Mai 2015 wurde den Einsprechern 1–3 sämtliche Akten zugestellt und ihnen Frist zur Einreichung ihrer Stellungnahmen gewährt. Dem Antrag auf Gewährung des rechtlichen Gehörs wurde entsprochen, womit der Antrag gegenstandslos wird.

#### 2.1.3 Vereinigung betreffend Änderung Betriebsreglement und Schalldämpfanlage

In den Schlussbemerkungen stellen die Einsprecher den neuen Verfahrens Antrag,

das vorliegende Verfahren sei einerseits mit dem Verfahren zur Erteilung der Betriebskonzession und der Genehmigung des Betriebsreglements und andererseits mit dem Plangenehmigungsverfahren betreffend dem Bau einer Schalldämpfungsanlage zu vereinigen.

Betreffend Vereinigung mit dem Verfahren zur Erteilung der Betriebskonzession und der Genehmigung des gleichzeitig angepassten Betriebsreglements kann auf die Verfügung zur Erteilung der Betriebskonzession bzw. zur Genehmigung des Betriebsreglements vom 9. September 2015 verwiesen werden. Die beiden Verfügungen sind auf der Internetseite des BAZL<sup>3</sup> aufgeschaltet.

Die in den Schlussbemerkungen vorgebrachten Einspruchepunkte zu den lärmmindernden Massnahmen gemäss Anhang 5 und 8 des früheren Betriebsreglements (Einschränkungen für gewisse Flugzeugmuster, Standläufe, Motorenstarts / Rollverfahren, Schubumkehr und rollende Starts) wurden materiell im Verfahren zur Genehmigung des angepassten Betriebsreglements behandelt. Es kann diesbezüglich vollumfänglich auf die erwähnte Verfügung zur Genehmigung des Betriebsreglements vom 9. September 2015 und die dort enthaltene Begründung verwiesen werden.

Die Anträge sind im vorliegenden Verfahren unbegründet und werden abgewiesen.

Betreffend Vereinigung mit dem Plangenehmigungsverfahren für den Bau der Schalldämpfungsanlage ist festzuhalten, dass die Hochbauten der 4. Ausbautappe nicht Gegenstand der 1. Bauphase sind. Wie im UVB Betriebsphase zur 4. Ausbautappe auf Seite 13 erwähnt, umfasst und erläutert der UVB die Auswirkungen und die projektspezifischen Massnahmen für die Betriebsphase der gesamten 4. Ausbautappe im Vollausbau. Für die weiteren Bauphasen (Hochbauten) sind die Auswirkungen, welche durch die Hochbauten entstehen, in separaten UVB darzustellen.

Das Plangenehmigungsdossier für die Schalldämpfungsanlage liegt vor und wurde beim UVEK zuhanden des BAZL am 1. Mai 2015 eingereicht. Das Verfahren wurde am 1. Juni 2015 mit der Anhörung des Kantons eingeleitet. Die Publikation und öffentliche Auflage der Schalldämpfungsanlage und weiterer Hochbauten wird erst nach Erlass der Plangenehmigung zur 4. Ausbautappe, 1. Bauphase, vorgenommen. Entgegen der Aussage der Einsprecher wurden mit der Genehmigung des angepassten Betriebsreglements die Benützungzeiten der Schalldämpfungsanlage nicht bereits festgelegt. Diese werden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zur Schalldämpfungsanlage genehmigt. Die Einsprecher werden somit Gelegenheit erhalten, sich in einem separaten Verfahren hierzu zu äussern.

Der Antrag der Einsprecher auf Vereinigung mit dem vorliegenden Verfahren wird

---

<sup>3</sup> <http://www.bazl.admin.ch/themen/infrastruktur/00300/01253/index.html?lang=de>

abgewiesen.

Der Antrag des BAFU in der Stellungnahme vom 6. Januar 2015, dass die Standläufe spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung der ersten Hochbauten der 4. Ausbaustufe in der Schalldämpfungsanlage durchgeführt werden müssen ist grundsätzlich erfüllt.

Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Schalldämpfungsanlage hängt vom Verfahrensverlauf ab und kann zurzeit nicht festgelegt werden.

#### 2.1.4 Aktenedition im Verfahren zur Anpassung des Betriebsreglements

In den Schlussbemerkungen stellen die Einsprecher den neuen Verfahrens Antrag, die Akten des Verfahrens betreffend Anpassung des Betriebsreglements seien beizuziehen und den Einsprechern zur Stellungnahme zuzustellen.

Das angepasste Betriebsreglement wurde im Rahmen der Erneuerung der Betriebskonzession mit Verfügung vom 9. September 2015 genehmigt. Diesbezüglich kann auf die obenstehenden Ausführungen unter B.2.1.3 verwiesen werden. Das Verfahren zur Anpassung des Betriebsreglements ist in der Zwischenzeit vor Bundesverwaltungsgericht hängig. Der Verfahrens Antrag wird abgewiesen.

#### 2.2 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d VIL folgt, dass das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) zu entsprechen hat 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.

#### 2.3 *Begründung*

Die Begründung für die 4. Ausbaustufe, 1. Bauphase, liegt vor (vgl. dazu oben A.1.4).

#### 2.4 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Im SIL-Objektblatt vom 4. Juli 2012 findet sich die Grundlage für die Absicht der Gesuchstellerin zur Entflechtung der verschiedenen Betriebe. Es sollen die Anlagen des privaten Geschäftsreiseverkehrs, der Wartungsfirmen, der Flugschulen sowie des Motor- und Segelflugsports von den Anlagen für den Linien- und Charterverkehr

getrennt und auf das Areal südwestlich der Piste ausgelagert werden. Mit der 4. Ausbaustufe wird diese Absicht nun umgesetzt. Das Vorhaben steht folglich mit den Zielen und Vorgaben des SIL im Einklang.

## 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 dem UVEK zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem UVEK zuhanden des BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen und dem AöV 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 (Schnurgerüst) respektive die Fertigstellung anzumelden. Betreffend Schnurgerüst erfolgt die Kontrolle durch den Kreisgeometer Häberli + Toneatti AG, der seine Aufwendungen direkt der Bauherrschaft verrechnet.

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

## 2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup> VIL sind die Normen und Empfehlungen der 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. Die Prüfung vom 16. Juni 2014 wurde im Hinblick auf die Einhaltung der ICAO-Vorschriften, namentlich *Annex 14, Vol. I (AMDT 11A)* sowie *Vol. II (AMDT 5)*, durchgeführt. Die Gesuchstellerin zeigte sich mit Schreiben vom 10. Oktober 2014 mit den verfügbaren Auflagen einverstanden.

Aufgrund der zahlreichen Auflagen, des detaillierten Beschreibs und der vorhandenen Skizzen, welche dem besseren Verständnis dienen, wird die besagte Stellungnahme zur Beilage 1 dieser Verfügung erklärt. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen. Die erwähnten Auflagen beziehen sich auf folgende Bereiche:

- Endzustand Rollweg Kilo und Vorfeld Bundesbasis;

- neue Rollwege;
- unbefestigte Rollwege;
- Graspiste;
- Segelfluglandefeld;
- Beleuchtungsmasten;
- Tragfähigkeitsnachweise;
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) resp. Sicherheitszonenplan (SiZo);
- Helikopterbetrieb;
- Security;
- Bauzustand;
- operationelle Aspekte und Dokumentation;
- ökologische Ausgleichsflächen;
- Publikationen;
- Beginn, Fertigstellung und Abnahme.

## 2.7 *Allgemeines zur Bau- und Betriebsphase*

Die Gesuchstellerin reichte zur 4. Ausbauetappe einerseits einen UVB zur 1. Bauphase und andererseits einen UVB zur Betriebsphase ein. Wie eingangs erwähnt umfasst der UVB für die 1. Bauphase die Infrastrukturbauten wie Erschliessungsanlagen, Flugzeugabstellflächen, Rollwege, Parkplätze und Ausbau der Muri- und Selhofenstrasse (ohne Hochbauten). Der UVB der Betriebsphase umfasst und erläutert die Auswirkungen und die projektspezifischen Massnahmen für die Betriebsphase der gesamten 4. Ausbauetappe im Vollausbau. Die Massnahmen in den beiden UVB sowie die Anträge der Fachstellen hierzu werden nachfolgend gesondert nach der Bau- und der Betriebsphase behandelt. Die vorgeschlagenen Massnahmen in den beiden UVB werden durch das UVEK verfügt und sind durch die Gesuchstellerin umzusetzen, soweit das UVEK nicht den anderweitigen Anträgen der Fachstellen Folge gibt.

## 2.8 *Bauphase*

Die Anträge und Auflagen von Kanton und BAFU werden, sofern sie in den Stellungnahmen nicht explizit einer Phase zugeordnet werden, grundsätzlich der Bauphase zugeordnet und abgehandelt. Sofern sie auch während der Betriebsphase Geltung haben sind sie auch dort durch die Gesuchstellerin einzuhalten.

### 2.8.1 *Luftreinhaltung*

Die Massnahmen B-LU-1 und B-LU-2 zur Luftreinhaltung im UVB, 1. Bauphase, vom 30. September 2013 sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE kommt im Bericht «Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit durch die kantonale UVP-Fachstelle» (Bericht UVP-Fachstelle), in welchem die Anträge der kantonalen Fachstellen zusammengefasst sind, zum Schluss, dass das Vorhaben für den Bereich Luftreinhaltung mit den im Bericht UVP-Fachstelle aufgeführten Auflagen umweltverträglich sei. Die Gesuchstellerin zeigt sich mit den im Bericht erwähnten Auflagen zum Thema Luft einverstanden.

Der Bericht UVP-Fachstelle wird zur Beilage 2 dieser Verfügung und die Auflagen der Ziffern 8–10 unter dem Titel Luft, welche das UVEK als rechtskonform erachtet, sind umzusetzen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

### 2.8.2 Lärm und Erschütterungen

Die Massnahmen B-LÄ-1 und B-LÄ-2 zum Lärm und B-ER-1 und B-ER-2 zu den Erschütterungen im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE beurteilt das Vorhaben in Bezug auf den Baulärm und die Erschütterungen im Bericht UVP-Fachstelle mit den im UVB vorgeschlagenen Massnahmen als umweltverträglich und stellt keine zusätzlichen Anträge.

Dem ursprünglich vom BAFU gestellten Antrag zum Massnahmenkonzept für die Bauphase gemäss Stufe B wird mit der vorgeschlagenen Massnahme in der Replik der Gesuchstellerin vom 17. Oktober 2014, welche zu den massgebenden Unterlagen erklärt wird, Rechnung gegeben. Das BAFU zeigt sich damit einverstanden und verzichtet auf weitere Anträge zum Baulärm und den Erschütterungen.

### 2.8.3 Gewässer

Die Massnahmen B-GEW-1–B-GEW-8 zum Gewässer im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE beurteilt das Vorhaben im Bereich Gewässer grundsätzlich als umweltverträglich und stellt im Bericht UVP-Fachstelle in den Ziffern 13–17 zum Grundwasser, in der Ziffer 18 zum Oberflächengewässer und in den Ziffern 19–34 zur Entwässerung diverse Anträge. Die Gesuchstellerin zeigt sich bis auf Ziffer 31 mit den beantragten Auflagen einverstanden. Zu Ziffer 31 führt sie u. a. aus, dass der gewachsene Boden nicht flächendeckend über 30 cm Humus verfüge, weshalb auch nicht wie vom Kanton verlangt flächendeckend mit 30 cm anhumusiert werde.

Aufgrund der Bodenbeschaffenheit vor Ort erachtet das UVEK diesen Einwand als berechtigt und passt die Auflage im Dispositiv entsprechend an. Die restlichen Anträge des AUE erachtet das UVEK als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv

auf.

Der OIK II beurteilt das Projekt in seinem Fachbericht vom 20. Januar 2014 insgesamt als umweltverträglich und stellt folgende zwei Anträge im Bereich Gewässer:

- Der Rohrauslauf sei dem Böschungsprofil anzupassen und mit dem gleichen Material wie der anstehende Böschungsverbau zu sichern. Als Rohrauslauf sei ein Betonrohr zu verwenden (kein Kunststoffrohr). Der Auslauf in das Gewässer sei in einem Winkel von ca. 45° zur Fliessrichtung zu verlegen. Im Bereich des Auslaufs sei der Kolkschutz mit Natursteinblöcken zu erstellen und der Rohrauslauf sei über dem Niederwasserspiegel anzuordnen.
- Die Natursteinblöcke seien in Art und Grösse der bestehenden Verbauung ober- und unterhalb der Sanierungsstelle anzupassen. Details der Gestaltung seien mit dem Wasserbauingenieur abzusprechen.

Die Gesuchstellerin zeigt sich mit den beiden Anträgen des OIK II des Kantons Bern einverstanden.

Das BAFU unterstützt die Anträge des Kantons. Die weiteren Anmerkungen des BAFU zum Gewässerraum wurden in der Replik der Gesuchstellerin aufgenommen.

Das UVEK erachtet die beiden Anträge des OIK II als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf.

Der Wasserverbund Region Bern AG hat seine Einsprache vom 24. Januar 2014 zurückgezogen und mit der Gesuchstellerin eine Vereinbarung abgeschlossen. Inhalt der Vereinbarung vom 24.11./02.12.2014 sind diverse Auflagen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Bereich der Wassertransportleitung des Wasserverbundes Region Bern AG.

Das UVEK nimmt die Auflagen in der Vereinbarung in die vorliegende Verfügung auf (Beilage 3).

#### 2.8.4 Bodenschutz

Die Massnahmen B-BO-1 und B-BO-2 zum Bodenschutz im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der Kanton und das BAFU unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen. Im Weiteren beantragt das BAFU, dass das Bodenschutzkonzept bis spätestens vier Wochen vor Baubeginn dem BAZL zuhanden des BAFU vorzulegen sei.

Die Gesuchstellerin zeigt sich mit dem Antrag einverstanden.

Das UVEK erachtet den Antrag als rechtskonform und nimmt ihn ins Dispositiv auf.

#### 2.8.5 Altlasten

Die Massnahme B-AL-1 zu den Altlasten im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.8.6 Abfälle und umweltgefährdende Stoffe

Die Massnahmen B-AS-1–B-AS-4 zu den Abfällen und den umweltgefährdenden Stoffen im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.8.7 Umweltgefährdende Organismen

Die Massnahme B-UO-1 zu den umweltgefährdenden Organismen im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE beantragt im Bericht UVP-Fachstelle in Ziffer 4 unter Allgemeines zusätzlich einen Antrag zur Bekämpfung allfälliger Neophyten. Die Gesuchstellerin zeigt sich mit der beantragten Auflage einverstanden.

Das UVEK erachtet den Antrag als rechtskonform und nimmt ihn ins Dispositiv auf.

Das BAFU stellt keine weiteren Anträge.

#### 2.8.8 Störfall und Katastrophenschutz

Die Massnahme B-SS-1 zum Störfall und Katastrophenschutz im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.8.9 Flora, Fauna und Lebensräume

Die Massnahmen B-FFL-1–B-FFL-6 zu Flora, Fauna und Lebensräume im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE beurteilt das Vorhaben mit den vorgeschlagenen Massnahmen grundsätzlich als umweltverträglich. Zusätzlich werden im Bericht UVP-Fachstelle in den Ziffern 36–38 zu Flora, Fauna und Lebensräume zusätzliche Auflagen beantragt. Die Gesuchstellerin zeigt sich mit den beantragten Auflagen einverstanden.

Das UVEK erachtet die Anträge als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf. Die vom BAFU in der ersten Stellungnahme vom 21. Juli 2014 in den Ziffern 1–5 gestellten Anträge werden mit der Replik der Gesuchstellerin erfüllt. Entsprechend äussert sich das BAFU hierzu in der zweiten Stellungnahme vom 6. Januar 2015 und fügt noch gewisse Empfehlungen an. Diese sind bei der weiteren Planung und Umsetzung durch die Gesuchstellerin zu beachten. Die Replik wird zu den massgebenden Unterlagen erklärt, insofern erübrigt sich die Aufnahme der vom BAFU ursprünglich gestellten Anträge.

#### 2.8.10 Landschafts- und Ortsbild

Die Massnahmen B-LO-1 und LO-1 zum Landschafts- und Ortsbild im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.8.11 Naturgefahren

Das BAFU stellt im Schreiben vom 21. Juli 2014 den Antrag, in der Plangenehmigung sei die gelbe Gefahrenzone (Überflutungsgebiet) zu erwähnen und die Schutzmassnahmen würden in der Verantwortung des Flugplatzhalters liegen. Die Gesuchstellerin führt hierzu in der Replik aus, dass mit dem teilweise bereits realisierten oder aktuell in der Umsetzung stehenden Hochwasserschutzprojekt des Kantons, das Risiko von Überschwemmungen sehr stark reduziert worden sei. Die Infrastruktur der 1. Bauphase sei so geplant worden, dass bei einem Extremereignis die Schäden durch Überschwemmungen klein gehalten werden können.

Die Gesuchstellerin ist sich der Gefahr durch Überschwemmungen bewusst und hat diesen Aspekt bei der Planung miteinbezogen. Der Antrag des BAFU wurde somit berücksichtigt und eine entsprechende Auflage erübrigt sich.

Das AUE stellt keine weiteren Anträge.

#### 2.8.12 Themenübergreifende Massnahmen und Auflagen

Die Massnahmen B-TÜ-1 und B-TÜ-2 zur Baubegleitung im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE beantragt im Bericht UVP-Fachstelle unter Allgemeines in Ziffer 3 zu Ausschreibungen und Werkverträge, in Ziffer 5 zu Pflichten und Rechte der Umweltbaubegleitung (UBB), in Ziffer 6 zu Information der Behörden der UBB und in Ziffer 7 zu Berichterstattung der UBB weitere Auflagen. Des Weiteren beantragt das AUE unter Allgemeine Hinweise in Ziffer 8 die aufgeführten Bestimmungen, Merkblätter und Richtlinien seien einzuhalten.

Die Gesuchstellerin zeigt sich mit den beantragten Auflagen einverstanden. Das UVEK erachtet sie als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf. Das AUE führt im Bericht UVP-Fachstelle unter Ziffer 7 Hinweise zu den weiteren Plangenehmigungsverfahren (Hochbauten) an, welche zukünftig von der Gesuchstellerin zu berücksichtigen seien.

Das UVEK unterstützt diese Hinweise und empfiehlt der Gesuchstellerin deren Berücksichtigung.

Der OIK II beantragt in seiner Stellungnahme vom 20. Januar 2014, dass der Wanderweg, welcher entlang der Muri- und Selhofenstrasse verläuft, nach dem Ausbau der Erschliessungstrasse über den neuen Gehweg bis zum Hangar der Segelfluggruppe Bern zu führen sei. Ab dem Segelflughangar sei der Wanderweg unverzüglich auf den Weg auf dem Gürbedamm zu führen.

Die Gesuchstellerin zeigt sich mit der beantragten Auflage einverstanden. Das UVEK erachtet den Antrag als rechtskonform und nimmt ihn ins Dispositiv auf.

Die Segelfluggruppe Bern hat ihre Einsprache vom 23. Februar 2014 zurückgezogen und mit der Gesuchstellerin eine Vereinbarung abgeschlossen. Inhalt der Vereinbarung vom 13. März 2015 sind diverse Auflagen im Zusammenhang mit der Graspiste, den Anrollstreifen, der Umzäunung, den Parkplätzen und den Anhängerstandplätzen.

Das UVEK nimmt die Auflagen in der Vereinbarung in die vorliegende Verfügung auf (Beilage 4).

## 2.9 *Betriebsphase*

### 2.9.1 Allgemein

Die Massnahme B-ALLG-1 zur Umweltbaubegleitung im UVB Betriebsphase vom 30. September 2013 ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

## 2.9.2 Luftreinhaltung

Die Massnahme LU-1 zum Schutz des Landwirtschaftslandes vor Schadstoffbelastungen bei Standläufen der Swiss Helicopter AG im UVB 1. Bauphase ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

## 2.9.3 Lärm

### a) Strassenlärm

Der UVB Betriebsphase zeigt auf, dass im Ausgangszustand fast alle Häuser an der Neumattstrasse sowohl am Tag als auch in der Nacht von einer Immissionsgrenzwert-Überschreitung (IGW-Überschreitung) betroffen sind. Auch Häuser angrenzend zum weiteren Verlauf der Muri- und Aemmenmattstrasse sind von IGW-Überschreitungen betroffen. Entlang der Flugplatzstrasse und der Verbindung Muri- und Selhofenstrasse treten keine IGW-Überschreitungen auf.

Im Prognosezustand 2030 tritt nur am Gebäude auf der Parzelle Nr. 341 an der Aemmenmattstrasse eine Überschreitung des Planungswertes auf. Die Gemeinde Belp hat diesbezüglich Erleichterungen beantragt. Was die Erschliessung der 4. Ausbauetappe im Prognosezustand betrifft verbessert sich die Situation für die Bevölkerung von Belp aufgrund der neuen Erschliessungsstrassen und der Sanierung der Aemmenmattstrasse und Muristrasse durchwegs.

Der OIK II hat den Aspekt Strassenlärm beurteilt und erachtet das Vorhaben aus dieser Sicht als umweltverträglich.

Dem vom BAFU in der ersten Stellungnahme gestellten Antrag betreffend die neuen Erschliessungsstrassen wird mit deren Realisierung Rechnung gegeben.

Weitergehende Massnahmen im Bereich Lärmschutz sind nicht angezeigt.

### b) Industrie- und Gewerbelärm

Im Ausgangszustand treten bei Gebäuden ausserhalb des SIL-Perimeters weder am Tag noch in der Nacht Grenzwertüberschreitungen auf. Auch bei den flugplatznahen Wohn- und Arbeitsgebäuden werden keine Grenzwerte überschritten.

Auch im Prognosezustand 2020 treten weder bei den Gebäuden ausserhalb des SIL-Perimeters noch bei den flugplatznahen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen auf. Eine wesentliche Verbesserung wird insbesondere durch die bereits erwähnte Schalldämpfungsanlage erzielt werden.

Die Massnahmen LÄ-1 und LÄ-2 zum Standlaufshelter und den Helikopterstandläufen im UVB Betriebsphase sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das beco/Immissionsschutz stimmt den Ausführungen im UVB Betriebsphase zu und teilt die Ansicht, dass im Ist-Zustand sowie im Prognosezustand 2020 keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Dem vom BAFU in der ersten Stellungnahme gestellten Antrag betreffend Schalldämpfungsanlage wird mit den nachgelieferten Angaben der Gesuchstellerin Rechnung gegeben. Der Antrag des BAFU in der zweiten Stellungnahme betreffend Schalldämpfungsanlage ist ebenfalls erfüllt. Das entsprechende Plangenehmigungsgesuch liegt vor und wurde vom Kanton bereits beurteilt (vgl. dazu oben B.2.1.3).

Weitergehende Massnahmen im Bereich Lärmschutz sind nicht angezeigt.

c) Fluglärm

Beim Flughafen Bern-Belp handelt es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41). Die Lärm-ermittlung und -beurteilung erfolgt für den Fluglärm nach Anhang 5 LSV. Unbestrittenermassen wird das vorliegende Projekt als wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage gemäss Art. 8 Abs. 2 und 3 LSV eingestuft. Der prognostizierte Fluglärm gemäss UVB entspricht den Lärmimmissionen, wie sie im SIL-Objektblatt festgehalten sind. Die Lärmimmissionen im Prognosezustand 2020 sind deutlich höher als im Ist-Zustand des Betriebsjahres 2011. Die Lärmimmissionen der gesamten Anlage sind nach Massgabe von Art. 11 USG und Art. 8 Abs. 1 und 2 LSV zu begrenzen und die IGW sind grundsätzlich einzuhalten. Die Genehmigung des zulässigen Lärms wird von der Gesuchstellerin auf der Basis des Prognosezustandes 2020 beantragt (Art. 37a LSV).

Im Ist-Zustand des Betriebsjahres 2011 (Grundlage sind 59 021 Flugbewegungen) gibt es in den Zonen der Empfindlichkeitsstufen (ES) I, II und IV keine IGW-Überschreitungen. In der ES III gibt es beim «Müllerhaus», das innerhalb des Flugplatzperimeters liegt, eine IGW-Überschreitung. Das «Müllerhaus» ist entgegen der Annahme im UVB Betriebsphase dauernd bewohnt und kein Betriebsraum. Die Vorschriften der LSV sind demnach anwendbar.

Im Prognosezustand 2020 (Grundlage sind 75 021 Flugbewegungen) sind nebst dem «Müllerhaus» auch die Liegenschaften Bauernhof Eichholz, Giessenbad (Personalwohnungen) und Bauernhof Auguet von IGW-Überschreitungen in der ES III betroffen.

Aufgrund der ausgewiesenen IGW-Überschreitungen im Prognosezustand 2020

reichte die Gesuchstellerin mit Schreiben vom 9. April 2015 ein Gesuch um Gewährung von Erleichterungen nach Art. 17 Abs. 1 USG ein. Zur Begründung des Gesuchs wird ausgeführt, der Flughafen Bern-Belp verfolge bereits seit Jahren eine konsequente und effektive Politik zur Verminderung der Fluglärmbelastung. Zu berücksichtigen bei den vorliegenden IGW-Überschreitungen seien zudem die Lage der betroffenen Liegenschaften sowie das Mass der Überschreitung. Die bewohnten Räume der betroffenen Liegenschaften lägen nur zwischen 150 und 300 m von der Pistenachse entfernt. Diese Lage sei geradezu prädestiniert für Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte der LSV. Das Überschreitungsmass betrage zwischen 0,5 Dezibel (A) beim Bauernhof Auguet, 1 Dezibel (A) bei der Liegenschaft Giessenbad und 3 bis 4 Dezibel (A) beim Bauernhof Eichholz mit dem kleinsten Abstand zur Pistenachse von 150 m. Zusätzliche Einschränkungen über das heutige Mass hinaus würden zu unverhältnismässigen Betriebseinschränkungen führen und liessen sich mit dem Betrieb einer konzessionierten Anlage für den öffentlichen und privaten Flugverkehr und für den Luftverkehr des Bundes nicht vereinbaren. Die Folgen zusätzlicher Einschränkungen wären grosse wirtschaftliche Nachteile für die Hauptstadtregion.

Da die IGW im Prognosezustand nicht eingehalten werden können, müssen die vom Lärm betroffenen Liegenschaften durch Schallschutzmassnahmen geschützt werden (Art. 25 Abs. 3 USG und Art. 10 und 11 LSV). Die Gesuchstellerin beantragt die Realisierung der Schallschutzmassnahmen auf den Zeitpunkt der Vollendung der 4. Ausbaustufe, da erst mit der Vollendung die Projektprognose für den Fluglärm und damit auch die prognostizierte Überschreitung der IGW kausal eintreten könne.

Das BAFU entgegnet in der Stellungnahme vom 6. Januar 2015, dass der vorgeschlagene Zeitpunkt zur Realisierung der Schallschutzmassnahmen nicht korrekt sei. Mit dem Gesuch zur 4. Ausbaustufe beantrage die Gesuchstellerin, den gemäss UVB Betriebsphase ausgewiesenen Lärm als zulässige Immission gemäss Art. 37a LSV erhalten zu können. Diese ausgewiesenen Immissionen halten die IGW bei drei (recte: vier) Liegenschaften nicht ein. Für diese IGW-Überschreitungen müsse die Vollzugsbehörde mit der Festlegung des zulässigen Lärms auch Erleichterungen gewähren. Danach müsse bei schrittweisen, kleineren Ausbauten, neuen Gebäuden oder Hangars der Fluglärm nicht mehr ausführlich thematisiert werden. Die in der Praxis schwer abzuschätzenden zusätzlichen Flugbewegungen für einzelne Projekte sind dann Teil des bewilligten Lärms, der mit der Bewilligung des vorliegenden Projekts zu genehmigen sei. Dieser Vorteil für den Vollzug in Zukunft könne nur ausgeschöpft werden, indem beim vorliegenden Projekt der zulässige Fluglärm mit allen Konsequenzen zu beurteilen sei. Dazu würden auch die Erleichterungen und die Ersatzmassnahmen gehören.

Der AöV ist der Ansicht, dass das Projekt keine wesentlichen Auswirkungen auf den Fluglärm hat und verzichtet deshalb auf einen Fachbericht zum Fluglärm.

Das UVEK schliesst sich der Haltung und rechtlichen Auslegung des BAFU an. Mit dem vorliegenden Projekt wird der zulässige Lärm gemäss UVB im Prognosezustand genehmigt. Insofern sind auch die oben beschriebenen IGW-Überschreitungen bei den vier Liegenschaften ausgewiesen, was zu Erleichterungen und Lärmschutzmassnahmen führt. Der vom BAFU beschriebene Vorteil in Bezug auf den weiteren Vollzug ist ebenfalls ausgewiesen.

Das UVEK genehmigt den zulässigen Lärm auf der Basis der Fluglärmrechnung UVB Betriebsphase, Prognosezustand 2020 (Basis 75 021 Flugbewegungen), für den Flughafen Bern-Belp. Der genehmigte zulässige Lärm dient dem BAZL als Grundlage für die Erstellung eines aktualisierten Lärmbelastungskatasters (LBK).

Des Weiteren bewilligt das UVEK das begründete Gesuch um Erleichterungen vom 9. April 2015 und gewährt die beantragten Erleichterungen für die Liegenschaften Bauernhof Eichholz, Giessenbad, Bauernhof Auguet und «Müllerhaus». Der Antrag der Gesuchstellerin in Bezug auf die spätere Realisierung der Schallschutzmassnahmen wird abgewiesen. Die Gesuchstellerin hat dem UVEK zuhanden des BAZL sechs Monate nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung das Konzept für Schallschutzmassnahmen bei den betroffenen vier Liegenschaften einzureichen. Die zu treffenden Schallschutzmassnahmen werden nachfolgend vom UVEK verfügt.

Das UVEK nimmt die entsprechenden Auflagen zum Fluglärm ins Dispositiv auf.

#### 2.9.4 Schallschutzkonzept

Die Einsprecher verlangen von der Gesuchstellerin die Ausarbeitung eines Schallschutzkonzepts und die Einreichung dessen beim BAZL zur Genehmigung. Zur Begründung wird ausführlich auf die Situation am Flughafen Zürich und die damit ergangene Rechtsprechung verwiesen. Die Einsprecher beantragen, dass die nachts und in der ersten Morgenstunde von Flug- und Betriebslärm betroffenen Anwohner rund um den Flughafen Bern-Belp mit wirksamen Massnahmen des passiven Schallschutzes vor Aufwachreaktionen zu schützen seien. Dabei spiele es von vorneherein keine Rolle, wie zahlreich etwa die Anflüge in der letzten Nacht- oder in der ersten Morgenstunde im Vergleich zu den frühmorgendlichen Südanflügen beim Flughafen Zürich seien. Es genüge grundsätzlich schon ein einziges, die Aufwachschwelle überschreitendes Lärmereignis nachts nach 22.00 Uhr oder insbesondere frühmorgens zwischen 06.00 und 07.00 Uhr, wenn die Schlaftiefe bereits reduziert und daher die Wahrscheinlichkeit, effektiv aufzuwachen, stark erhöht sei.

Die Gesuchstellerin nimmt im Schreiben vom 13. Oktober 2014 Stellung zum beantragten Schallschutzkonzept zum Schutz vor Aufwachreaktionen und lehnt dieses ab.

Wie schon mehrfach erwähnt, steht das An- und Abflugverfahren in keinem Zusam-

menhang mit dem vorliegenden Projekt der 4. Ausbaustufe und ist die Situation am Flughafen Bern-Belp nicht mit derjenigen am Flughafen Zürich vergleichbar. Am Flughafen Bern-Belp sind keine dichtbesiedelten Gebiete von IGW-Überschreitungen betroffen und die sogenannte frühmorgendliche Anflugwelle findet ebenfalls nicht statt. Der Flugverkehr verteilt sich vielmehr über den ganzen Tag. Die Lärmbelastung ist im UVB ausgewiesen und entspricht den Vorgaben gemäss USG und LSV. Für die Einführung eines Schallschutzkonzepts am Flughafen Bern-Belp, welches über die in Ziffer B.2.9.3 zum Fluglärm verfügbaren Schallschutzmassnahmen geht, besteht keine rechtliche Grundlage.

Die Anträge der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

Bezüglich Antrag 2 des BAFU in der Stellungnahme vom 6. Januar 2015 zu den lärmindernden Massnahmen kann auf die Ausführungen in der Verfügung vom 9. September 2015 zum angepassten Betriebsreglement verwiesen werden (vgl. dazu oben unter B.2.1.3).

#### 2.9.5 Lärmgebührenmodell

Die Einsprecher verlangen die Einführung eines wirksamen Lärmgebührenmodells am Flughafen Bern-Belp.

Die Gesuchstellerin führt hierzu aus, dass für den Flughafen Bern-Belp bereits seit Jahren ein Gebührensystem besteht, welches den Lärmemissionen der einzelnen Flugzeuge Rechnung trägt. Das BAFU bestätigt in seiner Stellungnahme vom 6. Januar 2015, dass der Flughafen Bern-Belp im Sinne der Vorsorge bereits über ein solches Gebührenmodell verfüge. Dieses sei im Grundsatz richtig, sollte aber bei der nächsten ordentlichen Revision überprüft und angepasst werden. Es gehe primär um das Einbeziehen der Helikopter und um eine zusätzliche Gebühr für Starts und Landungen während den sensiblen Nacht- und Tagesrandstunden.

Wie die Gesuchstellerin und das BAFU zutreffend ausführen verfügt der Flughafen Bern-Belp bereits seit Jahren über ein lärmabhängiges Gebührenmodell. Das UVEK geht mit dem BAFU aber einig, dass dieses bei der nächsten ordentlichen Revision zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen ist und nehmen den entsprechenden Antrag in die Verfügung auf.

Die Anträge der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.9.6 Gewässer

Die Massnahme GEW-1 zum Gewässer im UVB Betriebsphase ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.7 Boden

Die Massnahmen B-BO-1 und B-BO-2 zum Boden im UVB Betriebsphase sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.8 Altlasten

Die Massnahme B-AL-1 zu den Altlasten im UVB Betriebsphase ist umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.9 Abfälle und umweltgefährdende Stoffe

Die Massnahmen AS-1–AS-3 zu den Abfällen und den umweltgefährdenden Stoffen im UVB Betriebsphase sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.10 Flora, Fauna und Lebensräume

Die Massnahmen FFL-1–FFL-9 zu Flora, Fauna und Lebensräume im UVB Betriebsphase sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.11 Landschaft und Ortsbild

Die Massnahmen B-LO-1 und LO-1–LO-3 zu Landschafts- und Ortsbild im UVB Betriebsphase sind umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Das AUE und das BAFU stellen keine weiteren Anträge.

#### 2.9.12 Umweltverträglichkeitsberichte

Die Einsprecher rügen in ihren Eingaben, die UVB der Bau- und Betriebsphase seien in mehrfacher Hinsicht ungenügend. Bezüglich der Ausführungen zur Vereinigung

mit den anderen Verfahren (GNSS 32, Betriebsreglement) kann auf die Erwägungen unter B.2.1.1 und 2.1.3 verwiesen werden. Die weiteren Vorbringen, wie z. B. die Nichteinhaltung der für das Jahr 2020 vorgesehenen Kapazität von 75 000 Flugbewegungen oder der auf einer falschen Grundlage berechnete Flottenmix sind Behauptungen und nicht näher begründet. Die 75 000 Flugbewegungen entsprechen einerseits der Nachfrageprognose im SIL für das Jahr 2020 und sind andererseits die Datenbasis für den LBK (SIL-Potential). Der UVB weist nach, dass zusammen mit der 4. Ausbaustufe das Lärmkorsett eingehalten wird. Der für das Prognosejahr 2020 verwendete Flottenmix wurde bei der Erstellung des UVB nach der damals aktuellsten Datenbasis erhoben. Es gibt vorliegend keine Anzeichen von diesen Daten abzuweichen.

Die beiden erwähnten UVB wurden sowohl vom AUE (kantonale UVP-Fachstelle) wie auch vom BAFU eingehend geprüft. Nebst den in den UVB vorgesehenen Massnahmen, welche in die vorliegende Verfügung aufgenommen werden, haben sowohl das AUE wie auch das BAFU ergänzende Anträge und Auflagen gestellt, welche ebenfalls in die Verfügung aufgenommen werden. Beide Fachstellen beurteilen die vorliegenden Berichte als vollständig und beurteilen das Vorhaben als umweltverträglich. Für eine abweichende Beurteilung der beiden UVB durch das UVEK besteht vorliegend kein Anlass.

Die Anträge der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.9.13 Parkplätze

Die Einsprecher bemängeln einerseits die Parkplatzberechnung der Gesuchstellerin gemäss technischem Bericht und stellen andererseits den Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen in Abrede. In früheren Plangenehmigungsverfahren seien bereits genügend Autoabstellplätze genehmigt worden. Weitere Parkplätze auf Vorrat seien nicht zu bewilligen, da mit dem vorliegenden Projekt noch keine Hochbauten bewilligt würden und somit auch ein entsprechender Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen nicht ausgewiesen sei.

Um Parkplätze für Mitarbeiter, Kunden und Besucher anbieten zu können, sind ein öffentlich zugänglicher Parkplatz im Südteil des Areals mit 13 Parkplätzen und 2 Parkplätzen für Gehbehinderte und ein interner Parkplatz im Mittel- und Nordteil des Areals mit 95 Parkplätzen und 3 Parkplätzen für Gehbehinderte (total 113 Parkplätze) vorgesehen. In der Umweltbeurteilung sind die Verkehrsdaten inkl. der zusätzlich geplanten Parkplätze für den Ist- und den Prognosezustand abgebildet. Die Umweltverträglichkeit ist somit nachgewiesen.

Entgegen den Ausführungen der Einsprecher sind im Bereich der 4. Ausbaustufe zurzeit keine Parkplätze vorhanden. Der Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen für die

Nordseite des Flughafenareals ist ausgewiesen. Die bereits rechtskräftig bewilligten Autoabstellplätze für den heute bestehenden Flughafenbetrieb stehen im vorliegenden Verfahren nicht mehr zur Diskussion.

Die Anordnung der zusätzlichen Parkplätze ist abhängig von der konkreten Nutzung der 4. Ausbaustufe und der zu realisierenden Hochbauten. Zurzeit ist die Nutzung noch nicht im Detail bekannt. Der genaue Parkplatzbedarf für die einzelnen Hochbauten wird in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren ausgewiesen werden. Entgegen den Ausführungen der Einsprecher werden somit zurzeit keine Parkplätze auf Vorrat und ohne entsprechenden Bedarfsnachweis bewilligt.

Die Anträge der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

#### 2.9.14 Verkehrserschliessung

Die Erschliessung der 4. Ausbaustufe erfolgt über die neue Erschliessungsstrasse Lindenkreisel-Hühnerhubel und ab Stockmatt über die Muri- und Selhofenstrasse. Die neue Erschliessungsstrasse wurde im Frühjahr 2015 fertig erstellt und anschliessend dem Verkehr übergeben. Der Ausbau der Muri- und Selhofenstrasse ist Teil des vorliegenden Projekts und erfolgt nach den anerkannten Massstäben (inkl. Gehwegen). Im Prognosezustand wird die gesamte Erschliessung direkt über den Lindenkreisel und nicht mehr durch das Dorf erfolgen, was zu einer erheblichen Entlastung führt. Die Erschliessung ist im UVB detailliert dargelegt. Entgegen den Ausführungen der Einsprecher kann von einer mangelhaften Erschliessung nicht die Rede sein. Die Erschliessung des Flughafens hat sich mit der neuen Strasse bereits verbessert und wird sich mit dem Ausbau der Muri- und Selhofenstrasse weiter verbessern. Das BAFU bestätigt dies im Bericht vom 21. Juli 2014 unter dem Titel Betriebsphase. Die weiteren Ausführungen der Einsprecher beziehen sich nicht auf die Erschliessung an sich, sondern auf die unter B.2.9.13 beurteilte Parkplatzsituation. Die Ausführungen der Einsprecher zur allfälligen zonenfremden Nutzung der 4. Ausbaustufe inkl. induzierten flugverkehrsfremden Autofahrten sind haltlos.

Die Anträge der Einsprecher sind unbegründet und werden abgewiesen.

Die Flurgenossenschaft Belp – Kehrsatz hat ihre Einsprache vom 3. Februar 2014 zurückgezogen und mit der Gesuchstellerin eine Vereinbarung abgeschlossen. Inhalt der Vereinbarung vom 15. Oktober 2014 sind diverse Auflagen zur Erschliessung und dem Leitungsnetz.

Das UVEK nimmt die Auflagen in der Vereinbarung in die vorliegende Verfügung auf (Beilage 5).

## 2.10 *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 und das AöV jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

## 2.11 *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 Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die Stellungnahmen des BAFU richtet sich nach der Gebührenverordnung des BAFU (GebV-BAFU; SR 814.14) und wird in Anwendung von Ziffer 1 mit Fr. 4200.00 (30 Std à Fr. 140.00) veranschlagt. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung und zusammen mit der Gebühr des BAFU erhoben.

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

Der Kanton Bern erhebt gestützt auf Art. 66 ff. des Gesetzes über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0) und die Verordnung über die Gebühren der Kantonsverwaltung (GebV; BSG 154.21) für die Aufwendungen der verschiedenen Fachstellen eine Gebühr von Fr. 10 565.00. Die Höhe der Gebühr erscheint angemessen und wird in dieser Höhe in die Verfügung aufgenommen. Die Rechnungsstellung an die Flughafen Bern AG erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton Bern.

Die Gemeinde Belp erhebt für Behandlung des Gesuchs gestützt auf ihr Gebührenreglement Fr. 280.00. Die Höhe der Gebühr gibt zu keinen Bemerkungen Anlass. Die Rechnungsstellung an die Flughafen Bern AG erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch die Gemeinde Belp.

## 4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechern eröffnet. Dem AöV

der Gemeinde Belp und dem BAFU wird sie zur Kenntnis zugestellt und im Bundesblatt bekannt gemacht. In Anwendung von Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, die Gesuchsunterlagen inkl. UVB Bau- und Betriebsphase sowie die Stellungnahmen des Kantons Bern und des BAFU beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, während 30 Tagen zur Einsichtnahme aufgelegt.

## C. Verfügung

Das Gesuch der Flughafen Bern AG für die 4. Ausbauetappe, 1. Bauphase, wird wie folgt genehmigt:

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand*

Die 4. Ausbauetappe, 1. Bauphase, umfasst gemäss den eingereichten Unterlagen die nachfolgenden Bauvorhaben:

- Rollweg D1 inklusive Bypass;
- Verbreiterung bestehender Rollweg D;
- Begradigung Rollweg K;
- HAUPTSCHLIESSUNGSTRASSE Elektro ab Energieverteilzentrale (EVZ) Nord für die luftseitigen Systeme (Rollwegbefeuerung, beleuchtete Schilder);
- Beschilderung und Befeuerung im Bereich der Rollwege K, D, D1 und P und der neuen Flugzeugabstellfläche;
- Beschilderung Gras-Rollwege entlang der Graspiste 14R-32R (teilweise Anpassung bestehende Signalisation infolge Umbenennung der Rollwege);
- Flugzeugabstellfläche inklusive Bau der unter den Belagsflächen liegenden Werkleitungen;
- HAUPTSCHLIESSUNG Werkleitungen zur neu geplanten Energiezentrale Süd;
- Retentionsbecken mit Pumpstation zur Entwässerung der neuen Flugzeugabstellfläche;
- Umbau Auslaufbauwerk in Vorfluter Gürbe für den Anschluss der neuen Flächen;
- Ausbau und Sanierung der Muri- und Selhofenstrasse als Erschliessung und Parkplatz.

#### 1.2 *Standort*

Flughafen Bern-Belp, Flugplatzperimeter, auf dem Gemeindegebiet von Belp.

#### 1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Schreiben der Gesuchstellerin vom 25. November 2013;
- Baugesuchsformular 1.0 vom 30. September 2013 inkl. Beiblatt zu Formular mit Unterschriften der Grundeigentümer und Baurechtsnehmer;
- Formular Naturgefahren vom 30. September 2013;

- Formular Bauten im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom 30. September 2013;
- Formular Lufthygienisch relevante Baustellen vom 30. September 2013;
- Konzessionsgesuch für den Betrieb einer Wärmepumpe mit öffentlichem Wasser vom 18. Oktober 2013;
- Technischer Bericht vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Aero-plan AG, Bericht-Nr. 10 325-B001;
- Umweltverträglichkeitsbericht Betriebsphase vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG, Bericht-Nr. 10 325-B002;
- Umweltverträglichkeitsbericht, 1. Bauphase, vom 30. September 2013 der Bächtold & Moor AG und Pronat AG, Bericht-Nr. 10 325-B003;
- Bericht zu den Baugrunduntersuchungen vom 9. August 2013 der Kellerhals + Haefeli AG, inkl. Planbeilagen, Bericht-Nr. 8639;
- Energiekonzept und Mediierschliessung HKE vom 13. September 2013 der Enerconom;
- Gestaltungsrichtlinien für Neubauten vom 25. März 2013 der Bächtold & Moor AG, mit dem Hinweis: Nur zur Information;
- Sicherheitsbericht der Flughafen Bern AG vom 23. September 2013;
- Situationsplan Übersicht Endausbau im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-01B;
- Übersichtsplan Bauphase 1 im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-02A;
- Landerwerbsplan im Massstab 1:1000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-04;
- Plan Tarmac / Parkplatz im Massstab 1:200 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-10;
- Plan Rollweg D1 Querprofile / Normalprofil im Massstab 1:100 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-11A;
- Plan Rollweg D1 Längenprofil im Massstab 1:100 /20 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-15A;
- Kotierungsplan Tarmac / Parkplatz im Massstab 1:500 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-20A;
- Werkleitungsplan im Massstab 1:500 vom 28. Februar 2013, Plan-Nr. 10 325-30A;
- Plan Grabenprofile im Massstab 1:20 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-31;
- Plan Gestaltung Umgebung Parkplatz im Massstab 1:200 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-40;
- Plan Erschliessungsstrasse Situation im Massstab 1:500 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-50A;
- Plan Erschliessungsstrasse Normalprofile im Massstab 1:50 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-51A;
- Plan Erschliessungsstrasse Längenprofil im Massstab 1:500 /50 vom 30. August

- 2012, Plan-Nr. 10 325-52A;
- Plan Regenrückhaltebecken im Massstab 1:50 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-80A;
  - Plan Auslaufbauwerk im Massstab 1:20 vom 30. August 2012, Plan-Nr. 10 325-81A;
  - Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 am Tag, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-201;
  - Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 Nachts, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-202;
  - Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Prognosezustand Betriebsjahr 2030 am Tag, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-203;
  - Plan Lärmbelastung des Strassenverkehrs, Prognosezustand Betriebsjahr 2030 nachts, Massstab 1:7500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-204;
  - Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 am Tag, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-205;
  - Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Ausgangszustand Betriebsjahr 2012 nachts, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-206;
  - Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Prognosezustand Betriebsjahr 2020 am Tag, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-207;
  - Plan Lärmbelastung durch Industrie und Gewerbe, Prognosezustand Betriebsjahr 2020 nachts, Massstab 1:5000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-208;
  - Plan Fluglärmbelastung Ausgangszustand 2011 vs. Prognose 2020 mit den zugehörigen Lärmempfindlichkeitsstufen, Massstab 1:10 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-209;
  - Plan Fluglärmbelastung Ausgangszustand 2011 mit Darstellung der Bevölkerungsdichte, Massstab 1:25 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-210;
  - Plan Fluglärmbelastung Prognose 2020 mit Darstellung der Bevölkerungsdichte, Massstab 1:25 000 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-211;
  - Plan Kontroll-Gesamtperimeterwert 2013 gemäss Berner Modell, Massstab 1:2500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-212;
  - Plan Verlust 4. Ausbaustufe und Ersatzmassnahmen gemäss Berner Modell, Massstab 1:2500 vom 30. September 2013, Plan-Nr. 10 325-213;
  - Plan Apron Süd und Rollwege, Befeuerung, Beschilderung und Beleuchtung, Massstab 1:1000 vom 3. Oktober 2013, revidiert am 11. Juni 2014, Plan-Nr. 8612-02-11;
  - Situation Werkleitungsplan im Massstab 1:1000 vom 5. August 2013, Plan-Nr. 8639-1;
  - Plan Geologisch-geotechnische Profile im Massstab 1:1000/100 vom 6. August 2013, Plan-Nr. 8639-2;

- Stellungnahme der Flughafen Bern AG vom 10. Oktober 2014;
- Stellungnahme der Flughafen Bern AG vom 8. April 2015;
- Plan Fluglärmbelastung des Gesamtverkehrs, Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 27. März 2015, Plan-Nr. 10 325-221;
- Plan Fluglärmbelastung des Verkehrs von Kleinlufffahrzeugen, Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 27. März 2015, Plan-Nr. 10 325-222;
- Plan Fluglärmbelastung der ersten Nachtstunde (22:00–23:00 Uhr), Prognose 2020, Massstab 1:10 000 vom 7. April 2015, Plan-Nr. 10 325-223;
- Plan Flugspuren/Volten, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-224;
- Plan Flugspuren/Segelschlepp, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-225;
- Plan Flugspuren/VFR Departure, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-226;
- Plan Flugspuren/VFR Arrival, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-227;
- Plan Flugspuren/Helikopter, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-228;
- Plan Flugspuren/IFR Departure, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-229;
- Plan Flugspuren/IFR Arrival, Prognose 2020, Massstab 1:50 000 vom 1. April 2015, Plan-Nr. 10 325-230.

## **2. Allgemeine Auflagen**

### *2.1 Bauauflagen*

- 2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem UVEK zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.3 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem UVEK zuhanden des BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen und dem AöV jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail mitzuteilen.
- 2.1.4 Der Gemeinde Belp, Abteilung Bau, sind mindestens zwei Tage im Voraus der Baubeginn (Schnurgerüst) respektive die Fertigstellung anzumelden. Betreffend Schnurgerüst erfolgt die Kontrolle durch den Kreisgeometer, Häberli + Toneatti AG, der sei-

ne Aufwendungen direkt der Bauherrschaft verrechnet.

## 2.2 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

Die Auflagen aus der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 16. Juni 2014 sind umzusetzen (Beilage 1).

## 3. **Auflagen zur Bauphase**

### 3.1 *Luftreinhaltung*

3.1.1 Die Massnahmen B-LU-1 und B-LU-2 zur Luftreinhaltung im UVB, 1. Bauphase, vom 30. September 2013 sind umzusetzen.

3.1.2 Die Auflagen in den Ziffern 8–10 zur Luft im Bericht UVP-Fachstelle des AUE vom 6. März 2014 sind umzusetzen (Beilage 2).

### 3.2 *Lärm und Erschütterungen*

Die Massnahmen B-LÄ-1 und B-LÄ-2 zum Lärm und B-ER-1 und B-ER-2 zu den Erschütterungen im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

### 3.3 *Gewässer*

3.3.1 Die Massnahmen B-GEW-1–B-GEW-8 zum Gewässer im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

3.3.2 Die Auflagen der Ziffern 13–17 zum Grundwasser, der Ziffer 18 zum Oberflächengewässer und der Ziffern 19–34 zur Entwässerung im Bericht UVP-Fachstelle des AUE sind umzusetzen. Die in Ziffer 31 beantragte Anhumusierung von 30 cm ist bei vorhandener Bodenbeschaffenheit zu berücksichtigen.

3.3.3 Der Rohrauslauf ist dem Böschungsprofil anzupassen und mit dem gleichen Material wie der anstehende Böschungsverbau zu sichern. Als Rohrauslauf ist ein Betonrohr zu verwenden (kein Kunststoffrohr).

3.3.4 Der Auslauf in das Gewässer ist in einem Winkel von ca. 45° zur Fliessrichtung zu verlegen. Im Bereich des Auslaufs ist der Kolkschutz mit Natursteinblöcken zu erstellen und der Rohrauslauf ist über dem Niederwasserspiegel anzuordnen.

3.3.5 Die Natursteinblöcke sind in Art und Grösse der bestehenden Verbauung ober- und unterhalb der Sanierungsstelle anzupassen. Details der Gestaltung sind mit dem

Wasserbauingenieur abzusprechen.

- 3.3.6 Die Auflagen in der Vereinbarung zwischen dem Wasserverbund Region Bern AG und der Flughafen Bern AG vom 24.11/02.12.2014 sind umzusetzen (Beilage 3).

### 3.4 *Bodenschutz*

- 3.4.1 Die Massnahmen B-BO-1 und B-BO-2 zum Bodenschutz im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

- 3.4.2 Das Bodenschutzkonzept ist bis spätestens vier Wochen vor Baubeginn dem BAZL zuhanden des BAFU vorzulegen.

### 3.5 *Alllasten*

Die Massnahme B-AL-1 zu den Alllasten im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen.

### 3.6 *Abfälle und umweltgefährdende Stoffe*

Die Massnahmen B-AS-1–B-AS-4 zu den Abfällen und den umweltgefährdenden Stoffen im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

### 3.7 *Umweltgefährdende Organismen*

- 3.7.1 Die Massnahme B-UO-1 zu den umweltgefährdenden Organismen im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen.

- 3.7.2 Die Auflage in Ziffer 4 unter Allgemeines zur Bekämpfung allfälliger Neophyten im Bericht UVP-Fachstelle des AUE ist umzusetzen.

### 3.8 *Störfall und Katastrophenschutz*

Die Massnahme B-SS-1 zum Störfall und Katastrophenschutz im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen.

### 3.9 *Flora, Fauna und Lebensräume*

- 3.9.1 Die Massnahmen B-FFL-1–B-FFL-6 zu Flora, Fauna und Lebensräume im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

- 3.9.2 Die Auflagen in den Ziffern 36–38 zu Flora, Fauna und Lebensräume im Bericht UVP-Fachstelle des AUE sind umzusetzen.

### 3.10 *Landschafts- und Ortsbild*

Die Massnahmen B-LO-1 und LO-1 zum Landschafts- und Ortsbild im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

### 3.11 *Themenübergreifende Massnahmen und Auflagen*

3.11.1 Die Massnahmen B-TÜ-1 und B-TÜ-2 zur Baubegleitung im UVB, 1. Bauphase, sind umzusetzen.

3.11.2 Die Auflagen in Ziffer 3 zu Ausschreibungen und Werkverträge, in Ziffer 5 zu Pflichten und Rechte der UBB, in Ziffer 6 zu Information der Behörden der UBB, in Ziffer 7 zur Berichterstattung der UBB und in Ziffer 8 zu aufgeführten Bestimmungen, Merkblätter und Richtlinien im Bericht UVP-Fachstelle des AUE sind umzusetzen.

3.11.3 Der Wanderweg, welcher entlang der Muri- und Selhofenstrasse verläuft, ist nach dem Ausbau der Erschliessungstrasse über den neuen Gehweg bis zum Hangar der Segelfluggruppe Bern zu führen. Ab dem Segelflughangar ist der Wanderweg unverzüglich auf den Weg auf dem Gürbedamm zu führen.

3.11.4 Die Auflagen in der Vereinbarung zwischen der Segelfluggruppe Bern und der Flughafen Bern AG vom 13. März 2015 sind umzusetzen (Beilage 4).

## **4. Auflagen zur Betriebsphase**

### 4.1 *Allgemein*

Die Massnahme B-ALLG-1 zur Umweltbaubegleitung im UVB Betriebsphase vom 30. September 2013 ist umzusetzen.

### 4.2 *Luftreinhaltung*

Die Massnahme LU-1 zum Schutz des Landwirtschaftslandes vor Schadstoffbelastungen bei Standläufen der Swiss Helicopter AG im UVB, 1. Bauphase, ist umzusetzen.

### 4.3 *Lärm*

4.3.1 Die Massnahmen LÄ-1 und LÄ-2 zum Standlaufshelter und den Helikopterstandläufen im UVB Betriebsphase sind umzusetzen.

4.3.2 Der zulässige Lärm für den Flughafen Bern-Belp wird auf der Basis der Fluglärmbe-

rechnung UVB Betriebsphase, Prognosezustand 2020, genehmigt.

- 4.3.3 Der genehmigte Lärm dient dem BAZL als Grundlage für die Erstellung des neuen LBK.
- 4.3.4 Das Gesuch der Flughafen Bern AG um Erleichterungen vom 9. April 2015 für die Liegenschaften Bauernhof Eichholz, Giessenbad, Bauernhof Auguet und «Müllerhaus» wird bewilligt.
- 4.3.5 Der Antrag der Gesuchstellerin betreffend die spätere Realisierung der Schallschutzmassnahmen wird abgewiesen.
- 4.3.6 Die Gesuchstellerin hat dem UVEK zuhanden des BAZL sechs Monate nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung das Konzept für Schallschutzmassnahmen bei den betroffenen vier Liegenschaften einzureichen. Auf der Basis des eingereichten Konzepts wird das UVEK nachfolgend die angemessenen Schallschutzmassnahmen verfügen.

#### 4.4 *Gewässer*

Die Massnahme GEW-1 zum Gewässer im UVB Betriebsphase ist umzusetzen.

#### 4.5 *Boden*

Die Massnahmen B-BO-1 und B-BO-2 zum Boden im UVB Betriebsphase sind umzusetzen.

#### 4.6 *Altlasten*

Die Massnahme B-AL-1 zu den Altlasten im UVB Betriebsphase ist umzusetzen.

#### 4.7 *Abfälle und umweltgefährdende Stoffe*

Die Massnahmen AS-1–AS-3 zu den Abfällen und den umweltgefährdenden Stoffen im UVB Betriebsphase sind umzusetzen.

#### 4.8 *Flora, Fauna und Lebensräume*

Die Massnahmen FFL-1–FFL-9 zu Flora, Fauna und Lebensräume im UVB Betriebsphase sind umzusetzen.

#### 4.9 *Landschaft und Ortsbild*

Die Massnahmen B-LO-1 und LO-1–LO-3 zu Landschafts- und Ortsbild im UVB Betriebsphase sind umzusetzen.

#### 4.10 *Verkehrerschliessung*

Die Auflagen in der Vereinbarung zwischen der Flurgenossenschaft Belp – Kehrsatz und der Flughafen Bern AG vom 15. Oktober 2014 sind umzusetzen (Beilage 5).

#### 4.11 *Lärmgebührenmodell*

Das lärmabhängige Gebührenmodell des Flughafens Bern-Belp wird bei der nächsten Revision überprüft und bei Bedarf angepasst.

### 5. **Einsprachen**

Die Einsprache der Einsprecher 1 wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

Die Einsprache der Einsprecher 2 wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

Die Einsprache der Einsprecher 3 wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

### 6. **Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Flughafen Bern AG zusammen mit der Gebühr des BAFU im Betrag von Fr. 4200.00 auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

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

Die Gebühr des Kantons Bern im Betrag von Fr. 10 565.00 wird genehmigt. Die Rechnungsstellung an die Flughafen Bern AG erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton Bern.

Die Gebühr der Gemeinde Belp im Betrag von Fr. 280.00 wird genehmigt. Die Rechnungsstellung an die Flughafen Bern AG erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch die Gemeinde Belp.

## 7. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Flughafen Bern AG, Flugplatzstrasse 31, 3123 Belp
- Ettlertsuter Rechtsanwälte, Rechtsanwalt Dr. Adrian Strütt, Grüngasse 31, Postfach, 8026 Zürich, für sich und zuhanden seiner Klientschaft (4-fach)

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt:

- Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern, für sich und zuhanden der angehörten Fachstellen (4-fach)
- Einwohnergemeinde Belp, Güterstrasse 13, Postfach 64, 3123 Belp
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
handelnd durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign.

Peter Müller, Direktor

### Beilagen

- Beilage 1: luftfahrtspezifische Prüfung vom 16. Juni 2014
- Beilage 2: Bericht UVP-Fachstelle des AUE vom 6. März 2014
- Beilage 3: Vereinbarung zwischen dem Wasserverbund Region Bern AG und der Gesuchstellerin vom 24.11/2.12.2014
- Beilage 4: Vereinbarung zwischen der Segelfluggruppe Bern und der Gesuchstellerin vom 13. März 2015
- Beilage 5: Vereinbarung zwischen der Flurgenossenschaft Belp – Kehrsatz und der Gesuchstellerin vom 15. Oktober 2014

### Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, 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.