

3003 Bern, 12. Februar 2013

Flughafen Bern-Belp

Plangenehmigung

Parkplatz Nord

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 Gesuchseinreichung

Mit Schreiben vom 18. Januar 2012 reichte die Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG (Gesuchstellerin) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch für die Erstellung des Parkplatzes Nord ein.

1.2 Beschreibung

Auf derselben Fläche und Parzelle bewilligte das UVEK mit Plangenehmigung vom 6. Oktober 2011 eine Abstellfläche für maximal 250 Fahrzeuge (Park Fly & Drive) und abgetrennt durch einen Zaun eine Abstellfläche für Flugzeuge. Die Abstellfläche für die Flugzeuge wurde in der Folge realisiert, nicht jedoch die Abstellfläche für die Fahrzeuge. Die Abstellfläche für die Fahrzeuge soll nun zu einem öffentlichen Parkplatz mit Bewirtschaftung umgenutzt werden.

Die Fläche des Parkplatzes umfasst 4'630 m² und bietet Platz für 147 Fahrzeuge. Die Zufahrt erfolgt ab der Flugplatzstrasse rund 30 m südöstlich der Kreuzung Giesenhof/Flugplatzstrasse. Die Fahrspuren auf dem Parkplatz werden mit einem bituminösen Belag versehen, die Parkfelder mit Rasengittersteinen. Die Entwässerung erfolgt über die Parkfelder und über Sickerbankette mit Oberbodenpassagen, welche zwischen den Parkfeldern angelegt werden. Die bestehende Flugplatzumzäunung wird neu entlang der südlichen und westlichen Seite des geplanten Parkplatzes verlegt, d. h. der Parkplatz wird ausserhalb der Umzäunung zu liegen kommen.

1.3 Standort

Der Parkplatz befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Bern-Belp, Parzelle 2221.

1.4 Begründung

Die detaillierte und relativ komplexe Begründung des Vorhabens kann der Umweltmatrix vom 21. Dezember 2011 sowie dem technischen Bericht vom 16. Dezember 2011 entnommen werden. Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Gesuchstellerin nach erteilter Bewilligung durch das UVEK (Abstellfläche Park Fly & Drive) die Parkplatzsituation neu überdacht hat und zum Schluss gekommen ist, dass insgesamt zu wenig Kundenparkplätze vorhanden sind. Der Grund für die Knappheit der Parkplätze liegt insbesondere im Ausbau des Linien- und Charterverkehrs. Die Parkplatzsituation für das Park Fly & Drive konnte durch Mieten von zusätzlicher Ab-

stellfläche entschärft werden.

1.5 *Gesuchsunterlagen*

- Schreiben der Alpar AG vom 18. Januar 2012;
- Umweltmatrix vom 21. Dezember 2011;
- Baugesuch des Kantons Bern 1.0 vom 21. Dezember 2011;
- Gesuchsformular Entwässerung von Grundstücken 3.0 vom 21. Dezember 2011;
- Gesuchsformular Naturgefahren vom 21. Dezember 2011;
- Technischer Bericht, «Parkplatz Nord», der Bächtold & Moor AG vom 16. Dezember 2011, revidiert am 7. März 2012;
- Plan «Situation» im Massstab 1:500 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 01);
- Plan «Normalprofil» im Massstab 1:100 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 02);
- Plan «Querprofile» im Massstab 1:100 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 03);
- Plan «Kotierung/Randabschlüsse» im Massstab 1:200 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 04);
- Gestaltungs- und Unterhaltsplan im Massstab 1:500 vom 8. Oktober 2012, inkl. Saat- und Pflanzliste.

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*

Mit Schreiben vom 15. März 2012 stellte das BAZL – als verfahrensleitende Behörde für das UVEK – die Gesuchsunterlagen dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) zur kantonalen Vernehmlassung zu.

Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Bern vom 18. April 2012 und im Anzeiger Gürbetal, Längenberg, Schwarzenburgerland vom 19. April 2012 publiziert und in der Gemeinde Belp vom 23. April bis 22. Mai 2012 öffentlich aufgelegt.

Im Übrigen hörte das BAZL mit Schreiben vom 19. Juni und 17. Oktober 2012 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) direkt an.

2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL keine Einsprachen ein.

2.3 *Stellungnahmen*

Am 14. Juli 2012 gingen beim BAZL via AöV die folgenden Stellungnahmen ein:

- AöV vom 11. Juni 2012;
- Gemeinde Belp vom 5. Juni 2012;
- Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern (AWA) vom 1. Juni 2012;
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) vom 3. Mai 2012;
- Beco, Berner Wirtschaft, vom 3. Mai 2012.

Auf Begehren des BAFU holte das BAZL mit Schreiben vom 15. August 2012 bei der Gesuchstellerin einen ergänzenden Umgebungsgestaltungsplan ein. Mit Schreiben vom 8. November 2012 nahm das BAFU zum nachgereichten Umgebungsgestaltungsplan vom 8. Oktober 2012 Stellung.

Mit Schreiben vom 21. November 2012 reichte die Gesuchstellerin ihre Schlussbemerkungen ein. Aufgrund der eingereichten Schlussbemerkungen wurde das BAFU nochmals zu einer Präzisierung bzw. Klarstellung der gestellten Anträge angehört. Das BAFU nahm mit E-Mail vom 30. November 2012 abschliessend Stellung und präziserte seine Anträge.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 Zuständigkeit

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

1.2 Zu berücksichtigendes Recht

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

1.3 Verfahren

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

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

1.4 Umweltauswirkungen

Mit dem Projekt für den Parkplatzneubau P31 wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) für total 954 Parkplätze (Flughafennutzung 551 und Freizeitnutzung 403 Parkplätze) erstellt und mit dem Plangenehmigungsgesuch öffentlich aufgelegt. Das Projekt wurde am 23. März 2011 vom UVEK bewilligt und im Jahr 2011 realisiert.

Das Projekt für den Bau der Abstellfläche Nord mit einem Parkvolumen von maximal 250 Parkplätzen (Park Fly & Drive) wurde vom BAFU, unter Berücksichtigung des bereits vorliegenden UVB zum oben erwähnten Parkplatz P31, als nicht wesentliche Änderung beurteilt. Das Projekt wurde vom UVEK am 6. Oktober 2011 bewilligt.

Die vorliegende Zweckänderung und Reduktion der Anzahl Parkplätze auf 147 wurde mit dem BAFU vor Einleitung des Verfahrens an einer gemeinsamen Sitzung besprochen. Die Zweckänderung wurde als nicht wesentliche Änderung beurteilt und das BAZL beschloss, auf eine erneute UVP zu verzichten.

2. Materielles

2.1 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).

2.2 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.

2.3 Begründung

Die Begründung für den Parkplatz Nord liegt vor (vgl. dazu oben A.1.4). Das Projekt wurde zudem von keiner Seite bestritten.

2.4 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt

Der Bundesrat hat am 4. Juli 2012 das angepasste Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp verabschiedet. Das Objektblatt sieht neben der besseren Erschliessung des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch einen Ausbau mit Parkplätzen innerhalb des Flugplatzperimeters vor. Damit soll der Expansionsphase des Flughafens

fens Bern-Belp und der Entwicklung im Linien- und Charterverkehr Rechnung getragen werden.

Das Projekt stellt den zusätzlichen Bedarf an Kundenparkplätzen sicher und steht somit 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 den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

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

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

2.6 *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 ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender Aspekte:

- Die gesamte Baustellenfläche liegt gemäss Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) unterhalb der seitlichen Übergangsfläche der Hartbelagspiste. Es ist daher während der Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten. Diese haben sich an den HBK respektive Sicherheitszonenplan zu halten. Falls höhere Baugeräte eingesetzt werden, sind diese dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperation (Flugverfahren) zu analysieren und dem BAZL ein entsprechender Nachweis als Beilage einzureichen. Zudem ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und

Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden.

- Die Passage zwischen dem bestehenden Hangar und dem projektierten Zaun ist mit den vorhandenen ca. 22 m nicht für alle Luftfahrzeuge des «Code letter» A geeignet. Es können die Kriterien einer «Aircraft stand taxilane» angewendet werden, wonach gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Table 3-1 für Luftfahrzeuge des «Code letter» A ein Mindestabstand zu einem Objekt von 12 m einzuhalten ist. Interpoliert man gestützt auf die gängige Praxis des BAZL die Vorgaben aus dem ICAO «Aerodrome Design Manual, Part 2, Table 1-4», ergibt sich für diesen Rollwegabschnitt eine maximal zulässige Spannweite von 13 m, was der ohnehin schon vorhandenen Einschränkung der Benützbarkeit auf dem Rollweg A entsprechen würde.

$$\begin{array}{rclclcl} \frac{1}{2} \text{ wingspan} & + & \text{max. lateral deviation} & + & \text{increment} & = & \text{Total separation distance} \\ 6,5 \text{ m} & & + 1,5 \text{ m} & & + 3,0 \text{ m} & & = 11,0 \text{ m} \end{array}$$

Die Rollwegmitte müsste demzufolge in einem Abstand von 11 m zum bestehenden Hangar angebracht respektive verlegt werden. Dabei ist sicherzustellen, dass der erforderliche Abstand zwischen dem Aussenfahrwerk des massgebenden Luftfahrzeugs und dem Rand der befestigten Flächen eingehalten wird. Dem BAZL ist deshalb vom Gesuchsteller mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mittels Markierungsplan mitzuteilen, wie er die Einhaltung der Mindestabstände auf dieser «Aircraft stand taxilane» durchsetzen will.

- Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen. Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF-Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine «Originator deadline» der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment-Zyklus» (AMDT).
- Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.
- Für die Bauphase ist durch den Flughafenbetreiber klar zu bestimmen, ob die Baustelle ausserhalb oder innerhalb des «Critical Part» (CP) zu liegen kommt. Es ist gemäss den Vorgaben im Nationalen Sicherheitsprogramm Luftfahrt (NASP) Kapitel 9 «Airport Supplies» zu verfahren. Insbesondere bei Baubeginn und -abschluss ist auf eine strikte Kontrolle des «Critical Part» zu achten und entsprechende Massnahmen sind zu ergreifen. Dem BAZL ist vom Gesuchsteller mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, in welchen Projektphasen das Baugebiet welcher Zone zugeteilt wird.

2.7 *Gewässer- und Bodenschutz*

Das AWA macht im Amtsbericht vom 1. Juni 2012 Auflagen zur geplanten Versickerungsanlage, dem anfallenden Regenabwasser und verweist auf die entsprechenden Merkblätter. Bei den Auflagen handelt es sich um solche genereller Art, Ziff. 2.1, um solche während der Bauphase, Ziff. 2.2–2.4, und um solche während des Betriebs, Ziff. 2.5 und 2.6.

Das BAFU unterstützt in seiner Stellungnahme vom 8. August 2012 die beantragten Auflagen des AWA.

Das UVEK betrachtet die beantragten Auflagen als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf (Beilage 1).

2.8 *Landschaftsschutz*

Aufgrund der Stellungnahme des BAFU vom 8. August 2012 reichte die Gesuchstellerin einen Gestaltungs- und Unterhaltsplan inkl. Saat- und Pflanzliste ein. Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 8. November 2012 dazu wie folgt:

«Den Unterlagen kann noch nicht entnommen werden, mittels welcher Massnahmen sich der Parkplatz in die Landschaft einpassen wird. Im Weiteren liegen noch keine Angaben zur Verhinderung von Lichtemissionen vor. Wie wir in unserer Stellungnahme vom 8. August 2012 ausgeführt haben, grenzt der fast 1 ha grosse Parkplatz auf der Ostseite an eine kommunale Landschaftsschutzzone an. Wir erinnern an unsere Stellungnahme vom 8. August 2012: «Als Minimalanforderung verweisen wir dazu auf die Genehmigung des Parkplatzes Nord durch das UVEK am 23. März 2011, für welchen einerseits hochstämmige Laubbäume auf dem Parkplatz selber wie auch Hecken gegenüber der offenen Umgebung festgesetzt wurden. In Anbetracht der angrenzenden Strassen haben die Hecken das Ziel "Sichtschutz"; es sollte also eine Breite von drei Meter genügen». Weiter fehlen vorliegend Angaben zur Beleuchtung der Anlage bzw. zu Massnahmen zur Verminderung der Lichtemissionen».

Der nun eingereichte Gestaltungsplan genüge diesen Anforderungen nicht, d. h. der gestellte Antrag sei noch nicht erfüllt. Die Unterlagen seien entsprechend zu ergänzen.

Die Gesuchstellerin hält dazu in ihren Schlussbemerkungen fest, dass sie die vom BAFU verlangten Unterlagen bis Ende Februar 2013 erarbeiten und dem BAZL zur Genehmigung einreichen werde.

Das UVEK betrachtet die beantragte Auflage des BAFU als rechtskonform und

nimmt sie ins Dispositiv auf. Die geforderten Unterlagen sind dem BAZL zu Händen des BAFU vor Baubeginn im oben erwähnten Sinne einzureichen.

Weiter hält das BAFU fest, dass die Umsetzung der dauerhaften Kompensationsfläche D3 gemäss Ausgleichsflächen-Management dem BAZL zu Händen des BAFU zur Kenntnis zu bringen sei.

Die Gesuchstellerin ist mit diesem Antrag einverstanden und sichert zu, die Kompensationsfläche D3 im Frühling 2013 anzusäen.

Das UVEK betrachtet die beantragte Auflage des BAFU als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf.

2.9 *Immissionsschutz*

Das Beco hält in seinem Fachbericht Immissionsschutz fest, dass das Projekt den Vorschriften entspreche und bewilligt werden könne.

2.10 *Behindertenparkplätze*

Das AöV verlangt in seiner Stellungnahme vom 11. Juni 2012, dass die Lage und Anzahl der Behindertenparkplätze mit der zuständigen Fachstelle (Procap) abzusprechen und gemäss deren Vorgaben zu erstellen sei. Die beiden Behindertenparkplätze seien bezüglich der Lage nicht mit der Behindertengesetzgebung vereinbar.

Das UVEK betrachtet die beantragte Auflage des AöV als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf.

2.11 *Fussgänger Verbindung Parkplatz Nord – Terminal*

Sowohl das AöV wie auch das AGR bemängeln die heute bestehende Fussgänger Verbindung von ca. 400 m zwischen dem Parkplatz Nord und dem Terminal. Es fehle eine Fussgängerführung, ein Witterungsschutz sowie eine Gestaltung. Da die Anlage öffentlich betrieben werde, müsse ein sicherer und attraktiver Weg für «Passagiere mit Gepäckwagen» ins Auge gefasst werden. Das AöV verlangt deshalb, dass innert sechs Monaten nach Rechtskraft der Bewilligung ein entsprechender Vorschlag zur Verbesserung der Fussgänger Verbindung – welcher mit den zuständigen Fachstellen und Organisationen abgesprochen ist – beim BAZL einzureichen sei.

Das UVEK betrachtet die beantragte Auflage des AöV und des AGR als rechtskonform und nimmt sie ins Dispositiv auf.

2.12 *Vollzug*

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

2.13 *Fazit*

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

3. **Gebühren**

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

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

4. **Eröffnung und Mitteilung**

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

C. Verfügung

Das Vorhaben der Alpar AG für die Erstellung des Parkplatzes Nord wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand*

Erstellung des Parkplatzes Nord für Fahrzeuge mit einem Parkvolumen von 147 Parkplätzen.

1.2 *Standort*

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

1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Umweltmatrix vom 21. Dezember 2011;
- Baugesuch des Kantons Bern 1.0 vom 21. Dezember 2011;
- Gesuchsformular Entwässerung von Grundstücken 3.0 vom 21. Dezember 2011;
- Gesuchsformular Naturgefahren vom 21. Dezember 2011;
- Technischer Bericht, «Parkplatz Nord», der Bächtold & Moor AG vom 16. Dezember 2011, revidiert am 7. März 2012;
- Plan «Situation» im Massstab 1:500 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 01);
- Plan «Normalprofil» im Massstab 1:100 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 02);
- Plan «Querprofile» im Massstab 1:100 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 03);
- Plan «Kotierung/Randabschlüsse» im Massstab 1:200 vom 16. Dezember 2011 (Plan Nr. 04);
- Gestaltungs- und Unterhaltsplan im Massstab 1:500 vom 8. Oktober 2012, inkl. Saat- und Pflanzliste.

2. Auflagen

2.1 *Allgemeine Bauauflagen*

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

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

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

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

2.2 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

- 2.2.1 Werden höhere Baugeräte eingesetzt, sind diese dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist der Einfluss des gemeldeten Objekts auf die Flugoperation (Flugverfahren) zu analysieren und dem BAZL ein entsprechender Nachweis als Beilage einzureichen. Zudem ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden.
- 2.2.2 Dem BAZL ist vom Gesuchsteller mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mittels Markierungsplan mitzuteilen, wie er die Einhaltung der Mindestabstände auf der «Aircraft stand taxilane» durchsetzen will.
- 2.2.3 Die Situationspläne («Aerodrome Chart» und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen. Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF-Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine «Originator deadline» der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment-Zyklus» (AMDT).
- 2.2.4 Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.
- 2.2.5 Dem BAZL ist vom Gesuchsteller mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, in welchen Projektphasen das Baugebiet welcher Zone zugeteilt wird.

2.3 *Gewässer- und Bodenschutz*

Die Auflagen der Ziffern 2.1–2.6 der Stellungnahme des AWA vom 1. Juni 2012 sind einzuhalten (Beilage 1).

2.4 *Landschaftsschutz*

- 2.4.1 Die Gesuchstellerin hat dem BAFU zu Händen des BAZL vor Baubeginn ein erweitertes Gestaltungskonzept zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Das Konzept muss Massnahmen zur Einpassung des Parkplatzes in die Landschaft und zur Minimierung der Lichtemissionen festlegen.
- 2.4.2 Die Umsetzung der dauerhaften Kompensationsfläche D3 gemäss Ausgleichsflächen-Management ist dem BAZL zu Händen des BAFU zur Kenntnis zu bringen.

2.5 *Behindertenparkplätze*

Die Lage und Anzahl der Behindertenparkplätze ist mit der zuständigen Fachstelle (Procap) abzusprechen und gemäss deren Vorgaben zu erstellen.

2.6 *Fussgänger Verbindung Parkplatz Nord – Terminal*

Die Gesuchstellerin hat dem BAZL innert sechs Wochen nach Rechtskraft dieser Bewilligung einen Vorschlag zur Verbesserung der Fussgänger Verbindung einzureichen. Der Vorschlag ist vorgängig mit den zuständigen kantonalen Fachstellen und Organisationen abzusprechen.

3. **Gebühren**

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

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

4. **Eröffnung**

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, 3123 Belp (inkl. Beilage 1)

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

- Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern
- Amt für Wasser und Abfall des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Beco, Berner Wirtschaft, Immissionsschutz, Laupenstrasse 22, 3011 Bern
- 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

sign. Véronique Gigon
Stellvertretende Generalsekretärin

Beilage

Beilage 1: Stellungnahme des AWA vom 1. Juni 2012

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder 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.