



3003 Bern, 9. September 2015

---

## Verfügung

In Sachen

### Flughafen Bern-Belp

#### Genehmigung des Betriebsreglements

---

##### A. Sachverhalt

1. Mit Schreiben vom 12. Mai 2014 ersuchte die Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, die bis zum 31. Mai 2016 geltende Betriebskonzession per 1. Januar 2015 mit der Gültigkeitsdauer bis zum 1. Januar 2065 zu erneuern.

Dem Gesuch lag die gesetzlich vorgeschriebene Dokumentation bei, bestehend aus einem Finanzplan 2014–2018, dem Betriebsreglement mit Anhängen und Pflichtenheft der Flugplatzleitung sowie einem Auszug aus dem Handelsregister.

2. An der Generalversammlung vom 12. Juni 2014 beschlossen die Aktionäre der Alpar eine Namensänderung; neu heisst die Unternehmung Flughafen Bern AG. Am 8. September 2014 reichte diese dem mit der Instruktion des Verfahrens betrauten Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL einen aktuellen Auszug aus dem Handelsregister ein.
3. Das BAZL teilte der Flughafen Bern AG am 9. September 2014 mit, dass gemäss den im Jahr 1999 geänderten Vorgaben des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) verschiedene Inhalte der bisherigen Betriebskonzession neu (ausschliesslich) im Betriebsreglement geregelt sein müssten. Das Reglement könne auch soweit nötig redaktionell überarbeitet und erneuert werden.
4. Die Flughafen Bern AG reichte in der Folge am 2. Dezember 2014 dem BAZL ein aktualisiertes Betriebsreglement ein.
5. Das BAZL hörte mit Schreiben vom 23. Februar 2015 den Kanton Bern zum Konzessionsgesuch und zum überarbeiteten Betriebsreglement an. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AöV stellte die Unterlagen seinerseits weiteren kantonalen Stellen, den gemäss Objektblatt im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) von Fluglärm betroffenen Gemeinden sowie den Mitgliedern der kantonalen Luftfahrtkommission zu. Die Unterlagen wurden auch von den betroffenen internen Fachstellen des BAZL geprüft.

6. Mit Eingabe vom 29. April 2015 nahmen die in der kant. Luftfahrtkommission vertretenen Organisationen Vereinigung gegen Fluglärm VgF, WWF und Verkehrs-Club der Schweiz VCS gemeinsam Stellung zum Gesuch, wobei sie sich ausschliesslich zum überarbeiteten Betriebsreglement äussern.

Mit Schreiben vom 12. Mai 2015 äusserte sich das AöV zustimmend zur Erneuerung der Konzession und zum Betriebsreglement. Das Amt legte die bei ihm eingegangenen Stellungnahmen der angehörten Gemeinden bei. Die Gemeinden Münsingen, Rubigen und Wichtrach sind mit dem vom BAZL festgelegten Verfahren nicht einverstanden und verlangen eine öffentliche Auflage des Gesuchs. Zudem machen sie Vorbehalte gegen das überarbeitete Betriebsreglement geltend. Die Gemeinde Muri bei Bern formuliert gewisse Bedenken zum und Erwartungen an den Betrieb des Flughafens, die sich aber nicht konkret auf die Konzession oder das überarbeitete Reglement beziehen. Die Gemeinde Wald ist mit der Konzessionserteilung einverstanden.

7. In der Folge gab das BAZL der Flughafen Bern AG Gelegenheit, sich zu den eingegangenen Anträgen und Vorbehalten zu äussern. Diese nahm am 27. Mai 2015 Stellung. Im Anschluss reichte die Flughafen Bern AG den nochmals überarbeiteten Anhang 3 zum Betriebsreglement (Lärminderungsmaßnahmen) ein.

## **B. Erwägungen**

### **I. Formelles**

1. Im vorliegenden Verfahren geht es um die Genehmigung des Betriebsreglements im Zusammenhang mit der Erteilung einer Betriebskonzession für einen Flughafen gemäss Art. 36 LFG in der Fassung vom 18. Juni 1999. Gemäss Art. 36 Abs. 1 2. Satz LFG ist das UVEK für die Erteilung der Konzession zuständig, während die Genehmigung des Reglements nach Art. 36c Abs. 3 LFG Sache des BAZL ist.
2. Gemäss Art. 14 Abs. 2 VIL ist bei der Übertragung oder Erneuerung der Konzession das Betriebsreglement insoweit zu überprüfen und nötigenfalls zu ändern, als wesentliche Änderungen des Betriebs vorgesehen oder zu erwarten sind. Die Flughafen Bern AG hatte ihrem Konzessionsgesuch ursprünglich das geltende Betriebsreglement unverändert beigelegt. Aufgrund der per 1. Januar 2000 geänderten Bestimmungen des LFG zum Inhalt der Konzession sowie weiterer Änderungen im übergeordneten Recht musste auch das Reglement überarbeitet werden und wurde von der Flughafen Bern AG dem BAZL eingereicht. Im Rahmen der vorliegenden Konzessionserneuerung sieht die Gesuchstellerin keine Änderung des Betriebs vor.
3. Art. 36d LFG bestimmt, dass Gesuche um Änderungen des Betriebsreglements, die wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, den betroffenen Kantonen zur Stellungnahme unterbreitet werden müssen. Solche Änderungen sind zudem zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

Das BAZL hat den Kanton Bern zum Konzessionsgesuch mit dem überarbeiteten Betriebsreglement angehört. Das AöV stellte die Unterlagen seinerseits weiteren kantonalen Stellen, den gemäss SIL-Objektblatt von Fluglärm betroffenen Gemeinden sowie den Mitgliedern der kantonalen Luftfahrtkommission zu. In ihren Stellungnahmen machen einige dieser Gemeinden sowie die Organisationen geltend, die im Reglement vorgenommenen Änderungen hätten durchaus wesentliche Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Zudem sei das von der Flughafen Bern AG überarbeitete Reglement vom 28. November 2014 ohnehin noch nie publiziert worden, weshalb eine öffentliche Auflage durchzuführen sei.

Entgegen diesen Ausführungen gelangt das BAZL aufgrund der materiellen Prüfung (vgl. unten II.) zum Schluss, dass die mit der Überarbeitung des Betriebsreglements vorgenommenen Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben. Auf eine Anhörung des Kantons sowie Publikation und öffentliche Auflage des Reglements gemäss Art. 36d LFG konnte somit verzichtet werden.

4. Die Organisationen bringen vor, gemäss Art. 36c Abs. 2 lit. b LFG habe das Betriebsreglement ausdrücklich u. a. die An- und Abflugverfahren zu regeln. Der in Ziff. 5 des Reglements formulierte dynamische Verweis auf das AIP [Pilotenhandbuch der Schweiz] genüge nicht, da Änderungen des AIP keines vergleichbaren Verfahrens bedürften wie die Änderung des Reglements.

Die Organisationen übersehen dabei, dass Ziff. 5 des neuen Reglements die im AIP und VFR-Handbuch veröffentlichten An- und Abflugverfahren als integrierenden Bestandteil des Reglements erklärt. Diese Regelung entspricht der etablierten Praxis des BAZL und findet sich zumindest in allen Betriebsreglementen von Flugplätzen, auf denen Instrumentenflugverfahren möglich sind. Entgegen der Ansicht der Organisationen werden die An- und Abflugverfahren nicht einfach mittels Publikation im AIP oder VFR-Handbuch geändert. Da sie, wie dies Art. 36c LFG und Art. 23 lit. c VIL vorsehen, Inhalt des Betriebsreglements bilden, stellt jede Änderung eine Reglementsänderung dar und ist im Verfahren nach Art. 36c bzw. 36d LFG zu beurteilen.

## II. Materielles

1. Gemäss Art. 25 Abs. 1 VIL sind Änderungen des Betriebsreglements zu genehmigen, wenn
  - der Inhalt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht,
  - die Vorgaben der Betriebskonzession und der Plangenehmigung umgesetzt sind,
  - die luftfahrtspezifischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes erfüllt sind,
  - der Lärmbelastungskataster festgesetzt werden kann,
  - bei Flughäfen die Sicherheitszonenpläne öffentlich aufliegen,
  - die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Sicherheit gemäss Art. 23a VIL erfüllt sind.
2. Verhältnis zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Am 18. Oktober 2000 hat der Bundesrat den allgemeinen Teil des SIL verabschiedet. Dieser enthält insbesondere die konzeptionellen Ziele und Vorgaben; diese bestehen im Wesentlichen aus der Festlegung des Gesamtnetzes und der einzelnen Teilnetze. Demgemäss gehört der Flughafen Bern-Belp zu den Regionalflyplätzen mit Linienverkehr. Am 30. Januar 2002 erliess der Bundesrat das Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp. Dieses wurde mit Beschluss vom 4. Juli 2012 an die geplante Entwicklung des Flughafens angepasst.

Im Rahmen der Konzessionserneuerung sieht die Gesuchstellerin keine Änderung des Betriebs vor. Allfällige Änderungen an der Infrastruktur, den An- und Abflugverfahren oder den betrieblichen Abläufen, die Gegenstand gesonderter Genehmigungsverfahren bilden, sind in jenen Verfahren zu beurteilen. Für das vorliegende Verfahren kann festgestellt werden, dass die Weiterführung des Betriebs und somit der Inhalt des Reglements den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht.

3. Vorgaben der Betriebskonzession und der Plangenehmigung

Gemäss der Konzeption des LFG in der seit 1. Januar 2000 geltenden Fassung ist die Betriebskonzession für Flughäfen im Unterschied zu der früheren Ausgestaltung weitgehend inhaltsleer. Die Konzession nach neuem Recht enthält insbesondere keine materiellen Vorgaben zum Betrieb. Die Bestimmungen der bisherigen Konzession, welche den Betrieb direkt

regeln oder Auswirkungen darauf haben, wurden im noch geltenden Betriebsreglement wiederholt und soweit nötig umgesetzt. Das jetzt vorliegende, überarbeitete Reglement übernimmt diese Regelungen, mit Ausnahme derjenigen, die aufgrund von Änderungen im übergeordneten Recht nicht mehr nötig sind oder diesem widersprechen. Soweit relevant sind somit die Vorgaben der Betriebskonzession erfüllt.

Aus erteilten Plangenehmigungen und (altrechtlichen) Baukonzessionen bestehen keine Vorgaben für das Reglement.

#### 4. Luftfahrtspezifische Anforderungen und Sicherheit

Die Prüfung des Gesuchs hat ergeben, dass der Flughafen Bern die luftfahrtspezifischen und sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt.

Aufgrund einer personellen Änderung bei der Flughafen Bern AG hat diese beim BAZL die Zulassung des designierten neuen Direktors als Flugplatzleiter gemäss Art. 2 f. der Flugplatzleiterverordnung (SR 748.131.121.8) beantragt. In einer ersten Einschätzung gelangt das Amt zum Schluss, aufgrund neuer europäischer Bestimmungen, die auch für die Schweiz relevant seien, sei es nicht (mehr) möglich, den Direktor (CEO) als verantwortlichen Betriebsleiter und damit Flugplatzleiter zu bezeichnen. Diese Funktion müsse dem Operationschef (COO) zugewiesen werden, dem auch das sog. Safety Office unterstellt sein müsse. Das in Anhang 1 zum eingereichten Reglement dargestellte Organigramm der Betriebsorganisation entspricht diesen Anforderungen nicht; der Safety & Security Officer ist darin direkt dem CEO unterstellt. Ein abschliessender Entscheid hinsichtlich Zulassung des neuen Flugplatzleiters und Zuordnung des Safety Office steht zurzeit jedoch aus. Das in Anhang 1 dargestellte Organigramm kann demnach nur unter dem Vorbehalt genehmigt werden, dass es bei Bedarf an die neuen Vorgaben angepasst werden muss.

Damit bestehen keine Einwände gegen eine Genehmigung des Reglements.

#### 5. Anforderungen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes

##### 5.1 Raumplanung

Mit dem am 30. Januar 2002 vom Bundesrat erlassenen und am 4. Juli 2012 angepassten SIL-Objektblatt für den Flughafen Bern-Belp ist die raumplanerische Abstimmung mit den Richt- und Nutzungsplanungen erfolgt. Nachdem die Gesuchstellerin im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Änderung des Betriebs vorsieht, sind die Anforderungen der Raumplanung ohne Weiteres erfüllt.

##### 5.2 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

###### 5.2.1 Der Betrieb des Flughafens Bern-Belp, wie er in der bisherigen Konzession und im noch geltenden Reglement geregelt ist, wurde zuletzt im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen. Weitere UVP wurden für Projekte zum Bau von Parkplatzflächen durchgeführt, in welchen der Flugbetrieb nicht mehr näher untersucht wurde. Seit der Realisierung der Pistenverlängerung sind keine Änderungen am Flugbetrieb vorgenommen worden. Nachdem die Gesuchstellerin im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Änderung des Betriebs vorsieht, kann auf eine umfassende Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes verzichtet werden.

Zu prüfen sind im Folgenden allerdings die Auswirkungen, die sich aus der Überarbeitung des Reglements bzw. dem neuen Reglement vom 28. November 2014 ergeben. Dabei legt das BAZL den Fokus auf die Inhalte, die von den Gemeinden und Organisationen in ihren Stellungnahmen hervorgehoben wurden.

- 5.2.2 Das bisherige Reglement sah in Anhang 5 Ziff. 1 vor, dass allfällige Verkürzungen der Betriebszeiten mit NOTAM/AIP veröffentlicht werden. Demgegenüber hält Anhang 2 zum neuen Reglement fest, dass Abweichungen von den Flughafenbetriebszeiten mittels NOTAM publiziert werden. Dies könnte auf den ersten Blick tatsächlich darauf schliessen lassen, dass auf diese Weise auch eine vorübergehende oder längerfristige Ausdehnung der Betriebszeiten erfolgen könnte, welche der Flughafen von sich aus anordnet.

Die Flughafen Bern AG hält in ihrer Stellungnahme vom 27. Mai 2015 dazu fest, dass Abweichungen per NOTAM nur innerhalb der Betriebszeiten vorgenommen werden können. Gemäss Art. 23 lit. b VIL enthält das Betriebsreglement u. a. Vorschriften über die Betriebszeiten. Eine Änderung, insbesondere Ausdehnung, dieser Zeiten bedarf somit nach Art. 36c LFG der Genehmigung des BAZL. Nachdem Ausdehnungen der Betriebszeiten regelmässig auch wesentliche Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung haben, ist dafür auch eine Anhörung der betroffenen Kantone und eine öffentliche Auflage nötig (Art. 36d LFG).

Das BAZL hält die vorliegende Formulierung vor diesem Hintergrund für genehmigungsfähig.

- 5.2.3 Ziffer 331 von Anhang 5 enthielt eine Liste gewisser besonders lauter Flugzeugmuster, die den Flughafen nur mit einer Ausnahmegewilligung der Flughafenleitung zu eingeschränkten Zeiten an Werktagen benutzen dürfen. Im neuen Reglement wird auf eine solche Auflistung verzichtet.

Die Gesuchstellerin hält dazu fest, dass die meisten der in dieser Liste aufgeführten Flugzeuge nicht mehr im Einsatz seien. Zudem gälten heute die übergeordneten Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Diese regelt in Anhang 16 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago-Übereinkommen) die für die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrzeugen einzuhaltenden Werte für Lärm- und Schadstoffemissionen. Für besonders laute Luftfahrzeuge gelten schon aufgrund von Anhang 16 sowie der Verordnung des UVEK über die Emissionen von Luftfahrzeugen (VEL; SR 748.215.3) strenge Voraussetzungen; viele dieser Flugzeugmuster dürfen schweizerische Flugplätze generell nicht mehr benutzen.

Der Verzicht auf diese Liste bewirkt somit keine Verschlechterung der Lärmsituation. Selbst wenn ausnahmsweise ein besonders lautes Luftfahrzeug den Flughafen benutzen sollte, verändert dies die Fluglärmbelastung insgesamt nicht.

- 5.2.4 Ziffer 4 von Anhang 5 legte fest, zu welchen Zeiten am Flughafen Standläufe zugelassen sind. Diese Regelung wird im neuen Anhang 3 übernommen, wobei die zulässige Zeit am Mittag um 15 Minuten verkürzt wird (neu 12.00 statt bisher 12.15 Uhr). Zusätzlich sieht der neue Anhang 3 deutlich erweiterte Zeiten für Standläufe mit [besser: in] einer Schalldämpfungsanlage vor.

Die Flughafen Bern AG hat für die Errichtung einer solchen Schalldämpfungsanlage für Triebwerk-Standläufe ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht. Dieses wird zurzeit vom BAZL instruiert; die öffentliche Auflage des Gesuchsdossiers steht noch aus. Im Rahmen dieses Plangenehmigungsverfahrens müssen die Auswirkungen der geplanten Anlage geprüft und die Benützungsbedingungen festgelegt werden. Eine Festlegung der zulässigen Benützungszeiten im Betriebsreglement ist daher mit jenem Verfahren zu koordinieren und kann nicht bereits heute erfolgen. Die jetzt vorliegende Regelung in Anhang 3 kann daher zurzeit nicht genehmigt werden.

5.2.5 Ziffer 6 von Anhang 5 sah vor, soweit es die meteorologischen Verhältnisse sowie die sichere und flüssige Verkehrsabwicklung gestatteten, sei vorzugsweise die Piste 14 zu benützen. Im neuen Reglement wird auf eine solche Regelung verzichtet. Die Organisationen machen dazu geltend, mit diesem Verzicht sei potenziell eine Entflechtung von An- und Abflug und damit die Schaffung einer höheren Kapazität des Flughafens verbunden.

Die Gesuchstellerin weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Flugzeuge bereits heute nebst dem Anflug auf die Piste 14 auch denjenigen über das Circling auf die Piste 32 benützen könnten und es schlussendlich in der Verantwortung des Piloten liege, basierend auf den Wetterbedingungen den Anflug zu wählen.

Nach Ansicht des BAZL hat der Verzicht auf die Festlegung einer Vorzugspiste keine wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung. Immerhin galt dieser Vorzug schon bisher unter dem Vorbehalt der meteorologischen Verhältnisse sowie der sicheren und flüssigen Verkehrsabwicklung. Primärer Faktor für die Wahl der Pistenrichtung war und bleibt die Windrichtung; grundsätzlich wird gegen den Wind angefliegen und gestartet. Zudem erfolgen Starts und Landungen in der gleichen Richtung; ob dies in Pistenrichtung 14 oder 32 erfolgt, hat auf die Kapazität des Flughafens grundsätzlich keinen Einfluss.

Der Verzicht auf die Nennung einer Vorzugspiste bewirkt somit keine Zunahme der Lärmbelastung.

5.2.6 Die Organisationen bemängeln den Verzicht auf die Übernahme der besonderen lärmmindernenden Massnahmen zwischen 06.30 und 07.00 Uhr gemäss dem bisherigen Anhang 8 in das neue Reglement. Die Gesuchstellerin weist darauf hin, dass diese 1994 eingeführten Regelungen den Betrieb der Crossair betrafen, welche in der Zwischenzeit nicht mehr existiere.

Tatsächlich ist festzustellen, dass sich Ziff. 1 des Anhangs betr. Motoren-Start und Rollverfahren für das Flugzeug Saab 340 A/B auf dieses damals von der Crossair eingesetzte Muster beziehen. Dieser Flugzeugtyp verkehrt seit mehreren Jahren nicht mehr am Flughafen Bern-Belp. Die Vorgabe hinsichtlich Verwendung eines spezifischen lärmarmen Geräts als Bodenstrom-Aggregat ist ebenfalls überholt. Die Bezeichnung eines bestimmten Gerätetyps für spezifische Aufgaben gehört nicht zum Regelungsinhalt eines Betriebsreglements. Die dritte Vorgabe betr. Start in Richtung Süden entspricht der bereits behandelten Vorzugspiste 14; dazu kann auf die entsprechenden Ausführungen (oben 5.2.5) verwiesen werden. Die Regelung von Ziff. 4 sieht vor, dass die Startleistung erst während des Anrollens gesetzt werden soll. Dieses Verhalten war ebenfalls auf die damals verkehrenden Flugzeugmuster der Crossair abgestimmt und kann heute nicht mehr generell vorgeschrieben werden.

Insgesamt gelangt das BAZL zur Ansicht, dass der Verzicht auf diese speziellen Massnahmen sachlich begründet ist und keine markanten Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung hat.

## 6. Lärmbelastungskataster

Der aktualisierte Lärmbelastungskataster für den Flughafen Bern-Belp wurde vom BAZL am 12. März 2009 festgesetzt. Nachdem die Gesuchstellerin im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Änderung des Betriebs vorsieht, braucht der Kataster nicht angepasst zu werden.

## 7. Sicherheitszonenpläne

Der Sicherheitszonenplan für den Flughafen Bern-Belp wurde im Zusammenhang mit der Pistenverlängerung im März 2006 letztmals angepasst und ist seither unverändert in Kraft. Nachdem die Gesuchstellerin im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Änderung des Betriebs vorsieht, ist keine Anpassung erforderlich.

## 8. Fazit

Das vorliegende Betriebsreglement vom 28. November 2014 mit dem Anhang 3 vom 29. Juni 2015 erfüllt, von den beschriebenen Vorbehalten abgesehen, die gesetzlichen Anforderungen. Es ist demnach mit diesen Vorbehalten zu genehmigen.

## III. Gebühren

Die Gebühr für die Genehmigung des Betriebsreglements richtet 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. c. Sie ist von der Gesuchstellerin zu tragen. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

## IV. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin, den Gemeinden Münsingen, Rubigen und Wichtrach sowie der VgF eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund und Kanton Bern sowie den Gemeinden Muri bei Bern und Wald wird sie zur Kenntnis zugestellt.

## C. Verfügung

1. Das von der Flughafen Bern AG eingereichte Betriebsreglement vom 28. November 2014 mit Anhang 3 vom 29. Juni 2015 wird mit den folgenden Vorbehalten **genehmigt**:
  - 1.1 Das in Anhang 1 dargestellte Organigramm wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass es nach dem abschliessenden Entscheid hinsichtlich Zulassung des neuen Flugplatzleiters und der Zuordnung des Safety & Security Officers bei Bedarf an die neuen Vorgaben angepasst werden muss.
  - 1.2 Die Regelungen zu Standläufen mit einer Schalldämpfungsanlage unter Ziffer 3 von Anhang 3 werden nicht genehmigt.
2. Entgegenstehende oder weitergehende Anträge aus den eingegangenen Stellungnahmen werden abgewiesen.
3. Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Flughafen Bern AG auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung eröffnet.
4. Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):
  - Flughafen Bern AG, Flugplatzstrasse 31, 3123 Belp
  - Gemeinderat Münsingen, Postfach 1330, 3110 Münsingen
  - Gemeinderat Rubigen, Postfach 192, 3113 Rubigen
  - Gemeinderat Wichtrach, Stadelfeldstrasse 20, 3114 Wichtrach
  - Vereinigung gegen Fluglärm VgF, Postfach 900, 3000 Bern 9 für sich sowie WWF und VCS Schweiz

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

- Generalsekretariat UVEK, 3003 Bern
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Gemeinderat Muri bei Bern, Thunstrasse 74, 3074 Muri
- Gemeinderat Wald, Postfach 24, 3086 Zimmerwald

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign.

Peter Müller, Direktor

Adrian Nützi  
Sektion Sachplan und Anlagen

Rechtsmittelbelehrung auf der nächsten Seite



### **Rechtsmittelbelehrung**

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

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. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.