

Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»

Zustandekommen

Die Schweizerische Bundeskanzlei,

gestützt auf die Artikel 68, 69, 71 und 72 des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1976¹⁾ über die politischen Rechte

sowie auf den Bericht des Bundesamtes für Statistik über die Prüfung der Unterschriftenlisten der am 28. Oktober 1982 eingereichten Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»²⁾,

verfügt:

1. Die in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs abgefasste Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)» (Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Art. 36^{quater}) ist zustandegekommen, da sie die nach Artikel 121 Absatz 2 der Bundesverfassung verlangten 100 000 gültigen Unterschriften aufweist.
2. Von insgesamt 106 192 eingereichten Unterschriften sind 105 352 gültig.
3. Veröffentlichung im Bundesblatt und Mitteilung an das Initiativkomitee, Sekretariat: Herrn R. Beck, Zentralsekretariat des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS, Bahnhofstrasse 8, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee.

26. November 1982

Schweizerische Bundeskanzlei
Der Bundeskanzler: Buser

¹⁾ SR 161.1

²⁾ BBl 1981 II 1077

**Volksinitiative
«für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs
(Schwerverkehrsabgabe)»**

Unterschriften nach Kantonen

Kanton	Unterschriften	
	Gültige	Ungültige
Zürich	25 887	110
Bern	23 091	147
Luzern	3 969	20
Uri	876	6
Schwyz	1 331	15
Obwalden	184	4
Nidwalden	147	–
Glarus	186	5
Zug	2 043	10
Freiburg	1 279	12
Solothurn	2 818	34
Basel-Stadt	5 553	–
Basel-Landschaft	6 090	16
Schaffhausen	1 456	5
Appenzell A. Rh.	428	–
Appenzell I. Rh.	46	2
St. Gallen	3 922	38
Graubünden	3 090	37
Aargau	5 768	70
Thurgau	2 561	24
Tessin	5 369	155
Waadt	3 804	18
Wallis	1 853	51
Neuenburg	1 040	8
Genf	2 299	39
Jura	262	14
Schweiz	105 352	840

Volksinitiative «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs (Schwerverkehrsabgabe)»

Die Initiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt ergänzt:

Art. 36^{quater} (neu)

¹ Der Bund erhebt auf dem Schwerverkehr mit Motorfahrzeugen eine leistungsabhängige Abgabe; diese bemisst sich nach den vom Schwerverkehr verursachten, aber nicht gedeckten Kosten, namentlich Kosten für Strassenunterhalt, Lärmschutzmassnahmen und Behebung von Gebäudeschäden.

² Das Gesetz bestimmt Voraussetzung und Höhe der kantonalen Anteile am Reinertrag.

Übergangsbestimmungen Art. 16

Bis zum Inkrafttreten der Ausführungsgesetzgebung zu Artikel 36^{quater} wird die Schwerverkehrsabgabe durch Verordnung des Bundesrates geregelt. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- a. Bei inländischen Fahrzeugen wird die Schwerverkehrsabgabe als Jahrespauschale, bei ausländischen als Jahrespauschale oder als Pauschale je Grenzübertritt erhoben.
- b. Abgabepflichtig sind unter Vorbehalt von Buchstabe c Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t sowie Anhänger mit einer Nutzlast von über 2,5 t.
- c. Von der Abgabepflicht befreit sind:
 - Fahrzeuge der öffentlichen Dienste,
 - Autobusse des öffentlichen Linienverkehrs,
 - Schulbusse,
 - Arbeitsmaschinen im Dienste der Land- und Forstwirtschaft.
- d. Die Abgabepflicht beginnt mit dem zweiten Kalenderjahr nach Annahme des Verfassungsartikels. Die Jahrespauschale beträgt, abgestuft nach Fahrzeugarten und Gesamtgewicht, anfänglich zwischen 500 und 10 000 Franken. In den folgenden Jahren erhöht sich die Abgabe um je einen Zehntel bis maximal auf den doppelten Ansatz.
- e. Der Reinertrag der Abgaben fällt zu 30 Prozent dem Bund und zu 70 Prozent den Kantonen zu. Für die Verteilung unter die Kantone sind die nicht gedeckten Kosten im Sinne von Artikel 36^{quater} zu berücksichtigen. Dazu hört der Bundesrat die Kantone an.

Volksinitiative «betreffend Treibstoffzölle und deren Zweckbindung»

Zustandekommen

Die Schweizerische Bundeskanzlei,

gestützt auf die Artikel 68, 69, 71 und 72 des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1976¹⁾ über die politischen Rechte
sowie auf den Bericht des Bundesamtes für Statistik über die Prüfung der Unterschriftenlisten der am 29. Oktober 1982 eingereichten Volksinitiative «betreffend Treibstoffzölle und deren Zweckbindung»²⁾,

verfügt:

1. Die in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs abgefasste Volksinitiative «betreffend Treibstoffzölle und deren Zweckbindung» (Änderung der Art. 36^{bis} und 36^{ter} der Bundesverfassung und Ergänzung der Übergangsbestimmungen durch einen Art. 18) ist zustandegekommen, da sie die nach Artikel 121 Absatz 2 der Bundesverfassung verlangten 100 000 gültigen Unterschriften aufweist.
2. Von insgesamt 145 915 eingereichten Unterschriften sind 142 065 gültig.
3. Veröffentlichung im Bundesblatt und Mitteilung an das Initiativkomitee: Touring-Club der Schweiz TCS, Sekretariat: Dr. W. Rohner, Maulbeerstrasse 10, Postfach 2416, 3001 Bern.

26. November 1982

Schweizerische Bundeskanzlei
Der Bundeskanzler: Buser

¹⁾ SR 161.1

²⁾ BBl 1982 II 492

**Volksinitiative
«betreffend Treibstoffzölle und deren Zweckbindung»**

Unterschriften nach Kantonen

Kanton	Unterschriften	
	Gültige	Ungültige
Zürich	53 052	1 142
Bern	16 424	537
Luzern	4 542	52
Uri	376	12
Schwyz	1 682	37
Obwalden	218	11
Nidwalden	505	11
Glarus	1 703	48
Zug	1 251	12
Freiburg	808	35
Solothurn	5 038	70
Basel-Stadt	4 978	3
Basel-Landschaft	3 796	62
Schaffhausen	1 525	12
Appenzell A. Rh.	634	17
Appenzell I. Rh.	88	1
St. Gallen	6 141	124
Graubünden	2 393	52
Aargau	6 473	117
Thurgau	2 626	71
Tessin	3 906	119
Waadt	9 674	104
Wallis	2 144	35
Neuenburg	5 327	34
Genf	5 695	120
Jura	1 066	12
Schweiz	142 065	2 850

Volksinitiative «betreffend Treibstoffzölle und deren Zweckbindung»

Die Initiative lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 36^{bis} Abs. 4 und 5

⁴ Die Kosten der Erstellung, des Betriebs und des Unterhalts der Nationalstrassen werden auf Bund und Kantone verteilt, wobei die Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft zu berücksichtigen sind.

⁵ Aufgehoben

Art. 36^{ter}

¹ Der Bund verwendet drei Fünftel des Reinertrages des Grundzolles und den gesamten Ertrag eines allfälligen Zollzuschlages auf Treibstoffen wie folgt für Zwecke des Strassenwesens:

- a. für seinen Anteil an den Kosten der Nationalstrassen;
- b. für Beiträge an die Kosten des Baus der übrigen Hauptstrassen, die zu einem vom Bundesrat zu bezeichnenden Netz gehören und bestimmten technischen Anforderungen genügen;
- c. für allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen;
- d. für zusätzliche Beiträge an die Strassenlasten der Kantone, die eines Finanzausgleiches bedürfen;
- e. für Beiträge an die Kantone Uri, Graubünden, Tessin und Wallis für die dem internationalen Verkehr dienenden Alpenstrassen;
- f. für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr, im Interesse des Umweltschutzes sowie zur Förderung der Verkehrstrennung im Orts- und Regionalbereich;
- g. für die Strassenforschung.

² Soweit zur Sicherstellung der in Absatz 1 genannten Zwecke zusätzliche Mittel erforderlich sind, erhebt der Bund einen Zollzuschlag. Die Höhe des Zollzuschlages ist durch die jährlichen Ausgaben des Bundes für Zwecke des Strassenwesens gemäss Absatz 1 begrenzt; der Zollzuschlag darf jedoch das Anderthalbfache des Reinertrages des Grundzolles nicht überschreiten.

³ Die gemäss der vorliegenden Bestimmung zweckgebundenen Einnahmen sind auf Bund und Kantone entsprechend ihren Aufwendungen für das Strassenwesen zu verteilen.

Übergangsbestimmungen Art. 18 (neu)

¹ Unter Vorbehalt der Änderung durch die Gesetzgebung beträgt der Zollzuschlag auf Treibstoffen 30 Rappen je Liter.

² Wenn sich die Treibstoffzollerträge nicht wesentlich verändern, ist die jährliche Summe der Beiträge an die Kantone nach Artikel 36^{ter} Absatz 1 Buchstaben b, c, d und e mindestens so hoch wie im Jahre 1982.

³ Bis zum Inkrafttreten der Gesetzgebung für den Nationalstrassenunterhalt und -betrieb leistet der Bund nach den in Artikel 36^{bis} Absatz 4 genannten Richtlinien Beiträge an diese Kosten.

⁴ Diese Übergangsbestimmungen gelten während längstens 10 Jahren, von ihrer Annahme durch Volk und Stände an gerechnet.

Vorladungen

Büroord *Kalberer Albert*, geb. 26. Mai 1938, von Vilters, ledig, kaufmännischer Angestellter, zuletzt wohnhaft gewesen in 8212 Neuhausen, zurzeit unbekanntem Aufenthaltsort, wird hiermit aufgefordert, am Mittwoch, 29. Dezember 1982, 11.30 Uhr, in Zürich, Obergericht, als Angeklagter vor Divisionsgericht 12 zur Hauptverhandlung zu erscheinen.

Falls der Angeklagte dieser öffentlichen Vorladung nicht Folge leistet, wird gemäss Artikel 155 Militärstrafprozess das Verfahren gegen Abwesende durchgeführt.

6. Dezember 1982

Divisionsgericht 12

Der Präsident: Oberst Iten

Füs Rekr *Kälin Benno*, geb. 7. April 1958, von Einsiedeln, Elektromonteur, wohnhaft in Puerto Limon (Costa Rica), wird hiermit aufgefordert, am Mittwoch, 29. Dezember 1982, 15.15 Uhr, in Zürich, Obergericht, als Angeklagter vor Divisionsgericht 12 zur Hauptverhandlung zu erscheinen.

Falls der Angeklagte dieser öffentlichen Vorladung nicht Folge leistet, wird gemäss Artikel 155 Militärstrafprozess das Verfahren gegen Abwesende durchgeführt.

6. Dezember 1982

Divisionsgericht 12

Der Präsident: Oberst Iten

A

**Reglement
über die Ausbildung und die Lehrabschlussprüfung
der Büchsenmacher**

vom 4. Oktober 1982

B

**Lehrplan
für den beruflichen Unterricht
der Büchsenmacher**

vom 4. Oktober 1982

Inkrafttreten

1. Januar 1983

Der Text dieser Reglemente und Lehrpläne wird nicht mehr im Bundesblatt veröffentlicht. Separatdrucke können bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern, bezogen werden.

14. Dezember 1982

Bundeskanzlei

Verlängerung der Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp

vom 2. Dezember 1982

Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement,

gestützt auf das Gesuch der Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern vom 27. Mai 1980/23. Juli 1982,

nach Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Vernehmlassungsverfahrens,

gestützt auf die anschliessenden Erwägungen,

in Anwendung des Artikels 37 des Luftfahrtgesetzes (LFG)¹⁾, der Artikel 36–39 und 142 der Luftfahrtverordnung (LFV)²⁾ und der massgebenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG)³⁾,

verfügt:

1. Die der Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern am 31. Mai 1951⁴⁾ erteilte, am 19. Mai 1967⁵⁾ ergänzte und am 20. Mai 1981⁶⁾ vorläufig verlängerte Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp wird bis zum 31. Mai 1986 verlängert.
2. Spätere Ergänzungen oder Änderungen der Konzession oder des Betriebsreglementes nach Auflage des Lärmzonenplanes bleiben vorbehalten.
3. Die Konzessionärin wird angewiesen, die im Vernehmlassungsverfahren gestellten Anträge betreffend Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung zu prüfen und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bis am 15. April 1983 einen detaillierten Bericht dazu vorzulegen.
4. Wer nach Artikel 48 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zur Beschwerde berechtigt ist, kann diese Verfügung durch Beschwerde an den Schweizerischen Bundesrat, 3003 Bern, anfechten. Die Beschwerdeschrift ist im Doppel innert 30 Tagen seit dieser Veröffentlichung einzureichen und hat die Begehren und deren Begründung zu enthalten. Allfälligen Beschwerden wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

1) SR 748.0

2) SR 748.01

3) SR 172.021

4) VAS 1951 523

5) VAS 1967 217

6) BBl 1981 II 401

Erwägungen

1 Ausgangslage

- 11 Die Alpar, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, Bern, hat am 27. Mai 1980 das Gesuch gestellt, ihre am 31. Mai 1981 ablaufende Konzession für den Betrieb des Flughafens Bern-Belp sei um fünf Jahre, d. h. bis zum 31. Mai 1986, zu verlängern. Am 20. Mai 1981 wurde eine vorläufige Konzessionsverlängerung bis Ende 1982 gewährt (BB1 1981 II 401). Bejaht wurde u. a. ein erhebliches öffentliches Interesse der Region, des Kantons und des Bundes am Flughafen. Ausreichende Anhaltspunkte für genügende finanzielle Mittel bestanden damals aber nur bis Ende 1982. Zur Wahrung von Umweltschutzanliegen verfügte das Bundesamt für Zivilluftfahrt am 22. Mai 1982 zusätzliche Einschränkungen des Flugbetriebes am Samstagnachmittag (BB1 1981 II 404). Das Gesuch der Alpar AG um Erneuerung der Betriebskonzession bis am 31. Mai 1986 blieb weiterhin hängig.
- 12 Gegen die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) vom 20. Mai 1981 wurden zwei Verwaltungsbeschwerden eingereicht. In seinem Entscheid vom 8. März 1982 bejahte der Bundesrat die Bedürfnisfrage. Die öffentlichen Interessen, die gewahrt würden, erstreckten sich namentlich auf die Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen und auf die Sicherstellung des Nachwuchses für die zivilen und militärischen Bedürfnisse des Flugwesens. Festgestellt wurde das Fehlen von Einsprüchen der Instanzen, welche für die in Artikel 38 LFV aufgezählten Sachgebiete zuständig sind. In bezug auf die Bekämpfung des Fluglärms fand der Bundesrat, die im Anhang 5 zum Betriebsreglement des Flugplatzes enthaltenen Massnahmen würden von den Beschwerdeführern zu Unrecht bagatellisiert. Ob noch weitere Massnahmen in diesem Sinne zumutbar wären, sei eine Frage des Ermessens. Die Beschwerden wurden unter Kostenfolge abgewiesen.

2 Weiterbehandlung des Gesuches

- 21 Mit Schreiben vom 23. Juli 1982 bestätigt die Alpar, dass sie am Gesuch vom 27. Mai 1980 festhält; eine Änderung des Anhanges 5 sieht sie nicht vor. Mit Genehmigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt hat sie aber, mit Wirkung ab 14. Oktober 1982, eine Benützungseinschränkung für lärmige Strahlflugzeuge angeordnet. Anfangs September reichte die Gesuchstellerin einen Finanzplan ein, welcher im Laufe des Monats Oktober eine Anpassung erfuhr.
- 22 Mit Schreiben vom 3. September 1982 an die schon im Sommer 1980 direkt zur Stellungnahme eingeladenen Adressaten und durch Veröffentlichung im Bundesblatt vom 7. September 1982 (BB1 1982 II 1198) eröffnete das EVED ein ergänzendes Vernehmlassungsverfahren.

Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt in seiner Stellungnahme, dem Gesuch der Alpar AG unter den in seiner früheren Vernehmlassung aufgeführten Bedingungen (zusätzliche Massnahmen zur Verminderung der Fluglärmbelastung) zu entsprechen. Die interessierten Departemente bzw. Bundesämter haben keine Einwendungen gegen eine Verlängerung der Betriebskonzession.

Die Stadt Bern stimmt mit Eingabe des Gemeinderates einer Konzessionsverlängerung unter der Bedingung zu, dass der Flughafen im Rahmen der heutigen Anlagen und des heutigen Betriebszustandes genutzt werde, betont aber, dass sie keinerlei Beiträge mehr an den Flughafen leiste und auch nicht auf die Erhebung des Pachtzinses für das sich in ihrem Eigentum befindliche Flughafenareal verzichte; sie wünscht zudem eine zeitliche und frequenzmässige Einschränkung der Kleinaviatik.

Sieben Organisationen und Vereine der Luftfahrt befürworten die Verlängerung der Konzession und lehnen weitere Einschränkungen des Flugbetriebes ab. Der Gemeinderat von Muri, die Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp sowie drei Privatpersonen wenden sich gegen eine Verlängerung der Konzession und fordern massive Einschränkungen des Flugbetriebes. In drei weiteren Eingaben wird nicht direkt zum Gesuch Stellung genommen.

3 Prüfung der Konzessionsvoraussetzungen

31 *Öffentliches Interesse*

Die Interessen des Kantons und der Region Bern liegen vor allem im Bereich der gewerbsmässigen Luftfahrt, wobei dem regionalen Linienverkehr, zurzeit mit der Linie der Danair nach London und derjenigen der Crossair nach Paris, ab Ende März 1983 auch mit der Verbindung nach Lugano, vorrangige Bedeutung zukommt. Besonders zu erwähnen sind sodann die Rettungs- und Repatriierungsflüge, insbesondere jene der Schweizerischen Rettungsflugwacht, und der Geschäftsreiseverkehr. Als viertwichtigster Flugplatz der Schweiz, der vor allem im Bereich Flugsicherung besser ausgerüstet ist als alle andern Regionalflugplätze, hat der Flugplatz Bern-Belp aber auch aus nationaler Sicht eine wesentliche Funktion als Stützpunkt der Luftfahrt ganz allgemein, namentlich auch für die Ausbildung auf verschiedenen Stufen. Er dient sodann unmittelbar dem Bundesrat und der Bundesverwaltung, besonders auch dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bei der Erfüllung seiner Aufsichtsaufgaben.

Das Bedürfnis an der Weiterführung des Flughafenbetriebes auf dem Belpmoos ist deshalb weiterhin zu bejahen (vgl. Art. 38 Bst. b LFV).

32 *Finanzielle Grundlagen*

Seit dem Frühling 1981 hat sich die Ertragslage des Flugplatzbetriebes wesentlich verbessert. Dies ist namentlich auf die massive Erhöhung der

Flugplatztarife und auf die Heraufsetzung der pauschalen Benützungsentuschädigung des Bundes sowie des Beitrags des Kantons zurückzuführen. Die Behauptung der Stadt Bern, sie habe in bezug auf den Flughafen Bern-Belp keine finanziellen Verpflichtungen mehr, wird von seiten des Kantons und des Bundes bestritten.

Die finanziellen Grundlagen für den Betrieb bis Ende Mai 1986 können bei dieser Sachlage als genügend betrachtet werden (vgl. Art. 38 Bst. d LFV).

33 *Anforderungen des Umweltschutzes*

331 Bestimmungen über den Schutz der Umwelt, namentlich Massnahmen zur Fluglärmminderung, können entweder als Auflagen zum Schutze der Umwelt direkt in die Konzession aufgenommen (Art. 39 Abs. 5 Bst. h LFV) oder aber im Betriebsreglement festgelegt werden (Art. 39 Abs. 5 Bst. d, Art. 34 Abs. 1 Bst. c und Abs. 3, Art. 96 und Art. 98 LFV). Wie bei den anderen konzessionierten Flugplätzen sind für Bern-Belp entsprechende Regelungen im Betriebsreglement getroffen worden (vgl. Art. 7 Abs. 3 der Betriebskonzession und Anhang 5 zum Betriebsreglement). Diese Ordnung ist flexibel und hat sich bewährt; es besteht kein Anlass, davon abzugehen.

332 Das Bundesamt für Umweltschutz hält eine Verlängerung der Betriebskonzession bis zum 31. Mai 1986 für vertretbar. Es geht davon aus, dass für eine längerfristige Konzessionserneuerung weitere Massnahmen zur Herabsetzung der Lärmbelastung «später im Rahmen der Beurteilung einer allfälligen künftigen Anpassung des Flugplatzes bzw. im Rahmen der künftigen Lärmzonenordnung zu diskutieren sind».

333 Im Vernehmlassungsverfahren sind verschiedene Anträge gestellt worden, die auf weitere Massnahmen zur Verminderung des Fluglärms hinielen. Kurz zusammengefasst geht es u. a. um folgende Forderungen:

- Mehr oder weniger starke Einschränkung der Schul-, Übungs- und Schleppflüge;
- Verkürzung der Öffnungszeiten des Flugplatzes;
- Herabsetzung der Zahl der Flugbewegungen;
- Einschränkung der Helikopterflüge;
- Ausschluss von Luftfahrzeugen, die einen bestimmten Lärmpegel überschreiten;
- Festsetzung eines Lärmgrenzwertes, unterhalb welchem Luftfahrzeuge keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen;
- Abstufung der Landegebühren entsprechend der Lärmentwicklung der Luftfahrzeuge;
- baldige Auflage des Lärmzonenplanes.

334 Unter Berufung auf die Verfügung des EVED vom 20. Mai 1981 und den Entscheid des Bundesrates vom 8. März 1982 macht die Vereinigung ge-

gen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp in ihrer Vernehmlassung geltend, u. a. mit Rücksicht auf noch offene Umweltschutzfragen sei die Betriebskonzession provisorisch nur bis Ende 1982 verlängert worden. Da in der Zwischenzeit keine Massnahmen zur Reduktion der Immissionen getroffen worden seien, fehlten die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer neuen Konzession.

Diese Auffassung hält einer näheren Prüfung nicht stand. Einmal wurde die Konzession, wie sich aus der Begründung der Verfügung vom 20. Mai 1981 ergibt, wegen der nicht genügend geklärten finanziellen Grundlagen und nicht aus Gründen des Umweltschutzes nur kurzfristig verlängert. Was «die noch erforderlichen Abklärungen im Bereich Umweltschutz» betrifft, so ist, entgegen der Behauptung der Vereinigung, einiges geschehen: Die u. a. auch den Flugplatz Bern-Belp einschliessende Untersuchung über die Lärmbelastung in der Umgebung der Regionalflugplätze ist im Oktober 1981 abgeschlossen worden (Bericht «Belastungsgrenzwerte für den Lärm der Kleinaviatik»). Sie dient u. a. als Grundlage für eine Verordnung über die Lärmzonen der konzessionierten Regionalflugplätze, die in Vorbereitung ist. Wie sich aus dem Vortrag des Regierungsrates des Kantons Bern an den Grossen Rat über die Sanierung des Flughafens Bern-Belp («Projekt 80») ergibt, stehen weiter die Voraussetzungen einer periodischen Überprüfung der Fluglärmbelastung zur Diskussion, mit dem Zweck, «eine Lärmzunahme zu verhindern und nach Möglichkeit weitere Entlastungen herbeizuführen». Schliesslich sind Arbeiten für eine Klassierung der Flugzeuge im Hinblick auf die Einführung lärmabhängiger Landegebühren auch auf Regionalflughäfen ziemlich weit fortgeschritten; mit einer solchen Massnahme sollen zusätzliche Anreize zur Beschaffung leiserer Flugzeuge geschaffen werden.

Unbestritten ist allerdings, dass in bezug auf die Fluglärmbekämpfung noch verschiedene Abklärungen erforderlich sind, sowohl über die soeben genannten als auch über die im Vernehmlassungsverfahren aufgeworfenen Fragen. Beim zuständigen Departement bestand aber nie die Meinung, dass diese Probleme in den 19 Monaten der vorläufigen Konzessionsverlängerung hätten abschliessend beurteilt werden können oder sollen. Der Entscheid des Bundesrates vom 8. März 1982 kann, entgegen der Feststellung der Vereinigung, vernünftigerweise nicht anders ausgelegt werden. Im übrigen wird über die Flugplatzfrage vorerst auf kantonaler Ebene grundsätzlich entschieden werden.

- 335 Über die im Vernehmlassungsverfahren erhobenen Forderungen kann nicht kurzfristig befunden werden. Bei den meisten handelt es sich um Anliegen, denen gegebenenfalls im Betriebsreglement Rechnung zu tragen wäre (vgl. Ziff. 331). Sie werden deshalb an die Alpar als Flugplatzhalterin mit der Aufforderung überwiesen, dazu bis am 15. April 1983 in einem detaillierten Bericht an das Bundesamt für Zivilluftfahrt Stellung

zu nehmen. Dieses wird sodann die beratende Fluglärmkommission des Kantons Bern und weitere Stellen konsultieren.

336 Zusammenfassend ergibt sich, dass die wesentlichen Anforderungen des Umweltschutzes gewahrt bleiben, wenn dem Gesuch der Alpar um Verlängerung der Betriebskonzession bis Ende Mai 1986 entsprochen wird (vgl. Art. 38 Bst. f LFV).

34 *Weitere Voraussetzungen*

341 Von keiner Seite wird geltend gemacht, eine Verlängerung der Konzession stehe im Widerspruch zu den Interessen des Kantons, der Landesverteidigung, der Raumplanung oder des Natur- und Heimatschutzes (vgl. Art. 38 Bst. c, e und f LFV).

342 Sobald die Verordnung über die Lärmzonen der konzessionierten Regionalflugplätze erlassen sein wird, «setzt das Bundesamt für Zivilluftfahrt dem Konzessionär, dessen Konzession ... verlängert worden ist, eine angemessene Frist, innerhalb welcher der Lärmzonenplan aufzulegen ist» (Art. 142 Abs. 2 LFV). In der Verlängerungsverfügung «sind spätere Ergänzungen oder Änderungen der Konzession oder des Betriebsreglementes nach Auflage des Lärmzonenplanes vorzubehalten» (Art. 142 Abs. 1 LFV).

4 **Verlängerung der Konzession**

Aus den vorstehenden Überlegungen ergibt sich, dass sämtliche Voraussetzungen für die Fortsetzung des Betriebs des Flughafens Bern-Belp durch die Alpar AG erfüllt sind. Abgesehen von einzelnen heute nicht mehr gebräuchlichen Ausdrücken sowie von Verweisungen auf die frühere Luftfahrtverordnung sind die Rechte und Pflichten der Konzessionärin in der bestehenden Konzessionsurkunde zutreffend umschrieben. Entgegen der Argumentation der Vereinigung gegen den Ausbau des Flughafens Bern-Belp ist es deshalb rechtmässig und zweckmässig, wenn die Konzession ohne Änderung des Wortlautes verlängert wird. Anzeigt ist dieses Vorgehen zudem auch, wenn die erneut verhältnismässig kurze Geltungsdauer und der Umstand berücksichtigt werden, dass die Konzessionärin und der Regierungsrat des Kantons Bern beabsichtigen, in absehbarer Zeit die Frage der Sanierung des Flughafens durch Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse des modernen Regionalverkehrs zum Entscheid zu bringen und sodann eine neue Bau- und Betriebskonzession zu beantragen.

5 **Entzug der aufschiebenden Wirkung von allfälligen Beschwerden**

Wie dargelegt geht es bei der vorliegenden Verfügung darum, die Weiterführung eines Flugplatzbetriebes zu ermöglichen, der erwiesenermassen

im öffentlichen Interesse steht. Die Nachteile, die für die Flugplatzhalterin, die Benützer und weitere Interessierte mit einem möglicherweise mehrmonatigen Wegfall des Flugplatzes Bern-Belp als wichtiger Basis des Luftverkehrs verbunden wären, könnten nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit durch Vorteile für die Flugplatzanwohner nicht aufgewogen werden. Bei der Interessenabwägung überwiegen demnach die Gründe für eine ununterbrochene Weiterführung des Flugplatzbetriebes während der Dauer eines allfälligen Beschwerdeverfahrens. Deshalb ist allfälligen Beschwerden die aufschiebende Wirkung zu entziehen (Art. 55 VwVG).

2. Dezember 1982

Eidgenössisches
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:
Schlumpf

8883

Bekanntmachungen der Departemente und Ämter

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1982
Date	
Data	
Seite	1006-1021
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 838

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.