

Referendum gegen den Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1984 über die Innovationsrisikogarantie zugunsten von kleinen und mittleren Unternehmen

Zustandekommen

Die Schweizerische Bundeskanzlei,

gestützt auf die Artikel 59, 64 und 66 des Bundesgesetzes vom 17. Dezember 1976¹⁾ über die politischen Rechte sowie auf den Bericht des Bundesamtes für Statistik über die Prüfung der Unterschriftenlisten für das Referendum gegen den Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1984²⁾ über die Innovationsrisikogarantie zugunsten von kleinen und mittleren Unternehmen,

verfügt:

1. Das Referendum gegen den Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1984 über die Innovationsrisikogarantie zugunsten von kleinen und mittleren Unternehmen ist zustandegekommen, da es die nach Artikel 89 Absatz 2 der Bundesverfassung verlangten 50 000 Unterschriften aufweist.
2. Von insgesamt 59 274 eingereichten Unterschriften sind 57 539 gültig.
3. Veröffentlichung im Bundesblatt und Mitteilung an das Komitee gegen überflüssige Staatseingriffe und Missbrauch von Steuergeldern, Sekretariat: Herr H. Sager, c/o Schweizerischer Gewerbeverband, Schwarztorstrasse 26, Postfach 2721, 3001 Bern.

1. Februar 1985

Schweizerische Bundeskanzlei

Der Bundeskanzler: Buser

¹⁾ SR 161.1

²⁾ BBl 1984 III 88

**Referendum
gegen den Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1984
über die Innovationsrisikogarantie zugunsten von kleinen
und mittleren Unternehmen**

Unterschriften nach Kantonen

Kanton	Unterschriften	
	Gültige	Ungültige
Zürich	13 165	441
Bern	8 880	410
Luzern	3 058	105
Uri	276	10
Schwyz	1 399	35
Obwalden	205	10
Nidwalden	348	6
Glarus	525	25
Zug	846	13
Freiburg	364	6
Solothurn	1 536	32
Basel-Stadt	2 169	5
Basel-Landschaft	2 036	51
Schaffhausen	771	15
Appenzell A. Rh.	718	5
Appenzell I. Rh.	117	2
St. Gallen	4 091	43
Graubünden	1 550	66
Aargau	7 631	190
Thurgau	2 576	71
Tessin	365	18
Waadt	3 448	123
Wallis	434	15
Neuenburg	341	4
Genf	603	28
Jura	87	6
Schweiz	57 539	1 735

Doktordiplome an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich

Die ETHZ hat anlässlich der Promotionsfeier vom Wintersemester 1984/85 den nachstehend genannten, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Doktoranden, aufgrund der eingereichten Promotionsarbeit und der abgelegten mündlichen Prüfung das Doktordiplom überreicht.

Abt. II, Bauingenieurwesen

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Brändli Werner, von Dürnten
Bühlmann Fridolin Beat,
von Emmen
Fontana Mario Franz,
von Castel San Pietro
Frey Rudolf Peter, von Densbüren
Giger Paul Peter, von Niedergösgen
Kessler Erwin, von Zürich,
Thundorf und Felben-Wellhausen
Piller André M. B., von Rechthalten

Abt. IIIA, Maschineningenieurwesen

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Allemann Hugo Johann,
von Welschenrohr
Baumann Heinrich Paul, von Basel
und Waldenburg
Boulouchos Constantin,
Griechenland
Hannoschöck Nikolaus,
Bundesrepublik Deutschland
Hirt Felix Urs, von Rheinau
Knapp Wolfgang Kurt, Österreich
Meyer Franz, von Steffisburg
Morsy Aly Esmail, Ägypten
Rikli Eduard, von Wangen
an der Aare
Stuhlträger Erich, von Aeschlen
Vogel Andreas Ernst, von Zofingen
und Kölliken

Abt. IIIB, Elektrotechnik

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Abbas Cornelius Christiaan,
Niederlande
Bleuler Hannes, von Zollikon
Büttiker Hans, von Wolfwil
Güntensperger Walter,
von Wald ZH
Hohmann Beat Wilhelm, von Zürich
Kleiner Lorenz, von Zürich
und Maschwanden
Maier Georg Ernst,
von Schaffhausen
Schlumpf Max René,
von Krummenau
Silbering Pawel, von Zürich
Studer Roland M., von Kestenholz
Tenchio Georges, von Basel
Wu Yung-Shain, Taiwan

Abt. IIIC, Informatik

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Bärtschi Martin Alfred, von Zürich
und Adelboden
Beretta Giordano Bruno,
von Lugano
Hug Rudolf, von Buch und Ramsen
Marti Robert Willi, von Zürich
Ohran Richard Stanley, USA
Reimer Ch. Manuel,
Bundesrepublik Deutschland
Ursprung Peter, von Zurzach

Abt. IIID, Werkstoffe

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Diener Markus, von Zollikon

Abt. IV, Chemie

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Bolzern Oliver Valentin,
von Zollikon

Dedeoglu Ömer Erol,
von Winterthur

Dold Richard Johannes, von Zürich
und Erlenbach ZH

Dütsch Stephan, von Winterthur

Franck Heinz Peter Richard,
Bundesrepublik Deutschland
Heimgartner Peter, von Fislisbach
Heuberger-Aeschbach Christoph,
von Elfingen

Oggenfuss Peter, von Uitikon
Sturzenegger Beat, von Reute AR

Wanner Hans, von Schleithelm

Widler Roland, von Jonen

Wilopo Rudy-Heryanto, Indonesien

Doktor der Naturwissenschaften

Anker Peter, von Ins
Canonica Silvio Arnoldo Giovanni,
von Corticiasca

Dörig Roland Alfred, von Appenzell

Fleschar Manfred Heinz. USA

Gerber Daniel Christoph,
von Zürich

Hostettler Bernhard, von Wahlern

Laube Thomas,

Bundesrepublik Deutschland

Lauk Urs Hans, von Zürich

Meier Beat Hugo, von Lotzwil

Mihailovic Milan. Jugoslawien

Naegeli Ralph Eugen,

von Kilchberg ZH

Nussbaumer Andreas Cornelius,

von Lüterkofen-Ichertswil

Rimml Heinrich Anton, von Zürich

Rotzinger Bruno Philipp,
von Untersiggenthal
Schnurrenberger Klaus Peter,
von Sternenberg

Schönenberger Bernhard,
von Lütisburg

Siragna Giacomo, Italien

Sorensen Ole Winneche, Dänemark

Stutz Urs, von Matzingen

Sutter Marius, von Zürich

und Schönholzerswilen

Syfrig Max Albert, von Rüslikon

Würsch Daniel Urs, von Killwangen

Zimmermann Heinrich,

von Aetigkofen und Brügglen

Zollinger Kurt, von Hinwil

Abt. V, Pharmazie

Doktor der Naturwissenschaften

Candrian Urs Peter, von Adliswil
und Sagogn

Harmia Tuulikki Arja-Kaarina,
Fräulein, Finnland

Huber Kurt, von Winterthur

Mantelli Sergio,

von Ponto Valentino

Abt. VI, Forstwirtschaft

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Sadat Ali, Iran

Sell Jürgen.

Bundesrepublik Deutschland

Abt. VII, Landwirtschaft

*Doktor der Technischen
Wissenschaften*

Brenner Hermann, von Weinfelden

Dolf Jürg Gaudenz, von Igis

Elmiger Bruno, von Ermensee

und Kriens

Gantner Urs, von Flums

Graf Benno, von Willisau

Kläy Rudolf, von Bern und Rüegsau

Lehmann Bernard, von Rüeggisberg
und Mex VD
Löffel Peter, von Hasle bei Burgdorf

Doktor der Naturwissenschaften

Herzog Jürg, von Thal
Krebs René Vital, von Zürich
und Gerzensee

Abt. IX, Mathematik und Physik

Doktor der Naturwissenschaften

Bischof Richard Ernst, von Zürich,
Grub und Eggersriet
Blatter Johann, von Brig Glis
und Ried bei Brig
de Chambrier Gilbert M. A.,
von Neuenburg
Elsener Konrad, von Menzingen
Günther Christoph-Georg,
Bundesrepublik Deutschland
Heuer Markus, von Aegerten
Mörke Ilona, Frau,
Bundesrepublik Deutschland
Seitz Peter, von Zürich und Berneck

Abt. X, Naturwissenschaften

Doktor der Naturwissenschaften

Acha-Orbea Juan José,
von Wohlen AG
Aggeler Robert Johann, von Mels
Alean Jürg-Christian, von Wartau
Baserga Urs, von Trüllikon
und Bülach
Baumann Werner Franz, von Bern
Bay Ulrich Jakob, von Truttikon
Blatter Heinz Karl, von Oberegg

Dilber Aydin Ibrahim,
von Massagno
Felber Paul Josef, von Schötz
Früh Rainer, von Amlikon
Funk Martin, von Vandœuvres
Gavrieli Jonah, Israel
Güntzel Oliver, von Basel
Hegetschweiler Hans-Kaspar,
von Ottenbach
Heim Thomas, von Neuendorf
Hemmi Silvio, von Churwalden
Huber-Lukac Maja, Frau,
von Zürich
Humbel Bruno Martin,
von Birmenstorf AG und Baden
Jauch Arthur Jakob, von Isenthal
Keller Alfred, von Wettingen
und Zürich
Konikkara Ignatius Davis, Indien
Leuchtmann Adrian, von Weiach
Losa Riccardo Michele,
von Locarno
Mühlebach Anton Josef,
von Tegerfelden
Rella Manuela, Fräulein,
von Sorengo
Rutishauser Peter Felix,
von Frauenfeld
Schmidt Ursina Margherita, Frau,
von Basel
Schwendener Heinrich,
von Buchs SG und Sevelen
Sesseg Ingeborg, Fräulein,
von Montreux
Stark Wilhelm, von Umiken
Tiegermann Viktor René,
von Zürich
Woodson Phillip Powers, USA

Ende Wintersemester 1984/85 Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Rektorat

Zulassung zur Eichung von Elektrizitätsverbrauchsmesser-Systemen

vom 11. Januar 1985

Aufgrund der Artikel 9 und 17 des Bundesgesetzes vom 9. Juni 1977 über das Messwesen und nach Artikel 4 der Verordnung vom 25. Juni 1980 über die Qualifizierung von Messmitteln haben wir das nachfolgende Verbrauchsmesser-System zur Eichung zugelassen und ihm das folgende Systemzeichen erteilt:

Fabrikant: LGZ, Landis & Gyr Zug AG, Zug



Induktions-Wirkverbrauchszähler mit zwei messenden Systemen für Wechselstrom Zweileiteranlagen (P+O).

Typ:	NL 240
Nennströme: (Grenzströme)	5(20)...40(160) A
Nennspannungen:	... 550 V
Frequenz:	50 Hz
Prüfspannung:	2000 V
Ausführung:	- Magnetunterlager - Steinlager
Zusatzeinrichtungen:	die bei der Firma Landis & Gyr Zug AG üblichen.

11. Januar 1985

Eidgenössisches Amt für Messwesen
Der Direktor: Piller

0353

Vollzug des Bundesgesetzes über die Berufsbildung

Der Schweizerische Verband der Seilbahnunternehmen hat, gestützt auf Artikel 51 des Bundesgesetzes vom 19. April 1978 über die Berufsbildung (SR 412.10) und Artikel 45 Absatz 2 der zugehörigen Verordnung vom 7. November 1979 (SR 412.101), den Entwurf zu einem Reglement über die Berufsprüfung für das technische Seilbahnpersonal eingereicht.

Interessenten können diesen Entwurf bei der folgenden Amtsstelle beziehen: Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, Abteilung Berufsbildung, Bundesgasse 8, 3003 Bern.

Einsprachen sind innert 30 Tagen dieser Amtsstelle zu unterbreiten.

12. Februar 1985

Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit
Abteilung Berufsbildung

Gesuch um Erneuerung der Betriebskonzession für den Flughafen Bern-Belp

Anhorung

vom 12 Februar 1985

Mit Eingabe vom 15. Dezember 1984 stellt die ALPAR, Flug- und Flugplatzgesellschaft AG, das Gesuch, die bis zum 31. Mai 1986 gültige Betriebskonzession um 50 Jahre, d. h. bis zum 31. Mai 2036, zu erneuern.

Die Alpar ergänzt dieses Gesuch mit folgenden Erläuterungen:

1 Allgemeine Voraussetzungen

Die ursprüngliche Konzession von 1929 wurde letztmals am 31. Mai 1951 neu gefasst und auf 30 Jahre d. h. bis zum 31. Mai 1981 befristet. Von da an wurde die in Artikel 3 vorgesehene Verlängerungsmöglichkeit in kleinen Schritten benutzt. Das EVED hat die geltende Konzession am 20. Mai 1981 bis zum 31. Dezember 1982 und nochmals am 2. Dezember 1982 bis zum 31. Mai 1986 verlängert. Mit diesen Provisorien wurde den damaligen Plänen zu einem Ausbau Rechnung getragen, der neben der Baukonzession auch eine abgeänderte Betriebskonzession erfordert hatte.

Seit der Ablehnung der beiden kantonalen Abstimmungsvorlagen im Dezember 1983 steht fest, dass Bern-Belp ohne Pistenverlängerung und ohne öffentliche Beiträge weiterbetrieben werden muss. Mit entsprechenden Massnahmen und einer Zunahme des Linienverkehrs ist der Ausgleich der Rechnung 1984 sowie des Budgets 1985 erreicht worden. Auf dieser Grundlage ist im Zusammenwirken mit dem Kanton und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt die Selbsterhaltung auf langere Sicht untersucht und als möglich beurteilt worden. Voraussetzung dazu ist die langfristige Sicherung des Flugplatzgelandes und seiner Anlagen. Dies bedingt insbesondere auch eine fortdauernde Betriebskonzession.

2 Betriebswirtschaftliche Bedingungen

Die Beurteilung der wirtschaftlichen Zukunftsaussichten stützt sich auf realistische d. h. eher bescheidene Verkehrsprognosen. Nach 1985 wird noch mit einem Zuwachs des Linienverkehrs von jährlich 1 Prozent (Kurszahl), bzw. 5 Prozent (Passagierzahl) gerechnet. Dieser bringt bei einem Anteil von 3-4 Prozent der annähernd konstanten Gesamtbewegungen 60-65 Prozent der Flugverkehrserträge. Eine derartige Entwicklung setzt genügende Anlagenbereitschaft d. h. modernisierte Anflughilfen und eine angemessene Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur voraus. Entsprechende Kapitalkosten sind in den Entwicklungsperspektiven berücksichtigt. Andererseits bildet die Lösung der Landfrage im bisherigen Kostenrahmen eine Voraussetzung zur langfristigen Selbsterhaltung. Auf diese wird auch die zukünftige Tarifgestaltung für Abfertigungen, Mieten usw. ausgerichtet.

3 Betriebsreglement

Da die Zweckbestimmung und der Betriebsumfang des Flughafens im wesentlichen unverändert bleiben, kann auch der Konzessionsinhalt weitge-

hend beibehalten werden. Dagegen wurde das bisher gültige Betriebsreglement neu überarbeitet und heutigen Verhältnissen angepasst. Dies gilt insbesondere auch für dessen Anhang 5 (Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung). Abgesehen von der systematischen Straffung des bisherigen Inhalts wurden dabei vor allem tiefere Grenzwerte sowie weitere Einschränkungen eingebaut (z. B. Verbot der Helikopterschulung an Nachmittagen, Erweiterung der Sperrliste für lärmige Flugzeuge).

Die neu auf 07.00–22.00 Uhr angesetzte Flughafenbetriebszeit bedeutet keine grundsätzliche Abweichung von der geltenden Praxis, wonach einzelne Linien- und gewerbsmässige Flüge nach 20.00 Uhr zugelassen waren. Mit der beantragten Regelung wird dieser Verkehr durch die wirtschaftliche Funktion und Lage des Flughafenbetriebes in den bisherigen Grenzen gehalten, ohne jeden einzelnen Fall der Kompetenz der Leitung zu unterstellen.

Zum Anhang 5 ist festzuhalten, dass mit weitergehenden Einschränkungen die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen zur Konzessionserteilung wieder in Frage gestellt würden. Die Lärmsituation hat sich in den letzten Jahren verbessert. Der Gesamtverkehr wie die vor allem beanstandete Kleinaviatik sind in dieser Zeit deutlich zurückgegangen:

Bewegungen	1981	1982	1983	Veränderung seit 1981
Gesamtverkehr	90 341	86 221	80 345	-11%
Kleinaviatik	82 934	78 840	72 870	-12%
Motorflugschulung	38 291	34 541	29 968	-22%

Im 1. Semester 1984 verzeichnete die Schulung mit Motorflugzeugen einen weiteren Rückgang von 13 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode. Zusätzliche Entlastungen sind mit dem Fortschritt der technischen Lärminderung an der Quelle und von der pendenten Einführung lärmabhängiger Landetaxen zu erwarten.

4 Konzessionsdauer

Nach anhaltender politischer und wirtschaftlicher Ungewissheit benötigt der Flughafen Bern-Belp eine längere Phase der Konsolidierung. Allein schon im Hinblick auf eine private Finanzierung des normalen Investitionsbedarfs mit entsprechenden Amortisationsfristen sollte die Laufzeit der Konzession wie für andere Regionalflugplätze mindestens 30 Jahre betragen. Die wirtschaftliche und politische Bedeutung einer luftverkehrstauglichen Anlage in Bern sowie das Interesse des Bundes an der dauernden Erhaltung der fliegerischen Infrastruktur auch für seine eigenen Bedürfnisse rechtfertigen eine längere Laufzeit. Daher beantragen wir in Anlehnung an die Landesflughäfen eine Konzessionsdauer von 50 Jahren; dies würde auch mit dem Ablauf des Baurechtes des EMD und mit der normalen Laufzeit eines allfällig zu errichtenden Baurechtes für die Gesamtanlage im Belpmoos zusammenfallen.

Dem Gesuch sind vorschriftsgemäss beigelegt (Art. 37 und 39 der Luftfahrverordnung; SR 748.01):

- *Das Umweltgutachten* u. a. mit den Lärmbelastungskurven, wie sie dem Lärmzonenplan zugrundegelegt werden sollen. Die Auflage dieses Planes erfolgt in einem besonderen Verfahren (Art. 43 des Luftfahrtgesetzes; SR 748.0).

- *Der Finanzplan*: die erzielten und zu erwartenden Rechnungsergebnisse für die Jahre 1983–1985 sind repräsentativ für die wirtschaftliche Lage der Betriebsgesellschaft.
- *Der Auszug aus dem Handelsregister* entspricht dem Stand zu Jahresanfang 1984; seither eingetretene personelle Veränderungen werden nach Genehmigung durch die Generalversammlung und Eintrag ergänzt.

Ferner wurde der *Entwurf zu einem Betriebsreglement* mit Anhängen und Pflichtheft für Flughafenleitung sowie Flugpolizei beigefügt. Daraus ist ersichtlich, wie die Gesuchstellerin den Flughafenbetrieb ausgestalten möchte.

Nicht mehr Gegenstand dieser Anhörung ist der in der Zeit vom 22. März bis 23. April 1982 öffentlich aufgelegene Sicherheitszonenplan. Die Alpar AG führte in der Zeit vom 2. Juli 1982 bis 22. September 1983 die in Artikel 43 des Luftfahrtgesetzes vorgeschriebenen Einigungsverhandlungen durch. Über unerledigte Einsprachen wird das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zusammen mit der Genehmigung entscheiden.

In dieser Anhörung von besonderem Interesse sind folgende Teile des als Entwurf vorgelegten, neuen Betriebsreglementes:

FLUGHAFEN BERN-BELP

Betriebsreglement

1 Geltungsbereich

Zum Flugplatz gehört neben dem eingezäunten Areal auch das dem Flugplatzbetrieb dienende Umgelände (vgl. publizierte Flugplatzkarte/AIP). Wer den Flugplatz mit Luftfahrzeugen benützt, wer ihn betritt oder befährt, ist den Bestimmungen dieses Reglementes unterstellt.

2 Flugplatzhalter

Halter des Flugplatzes ist die ALPAR. Flug- und Flugplatzgesellschaft AG. Bern.

3 Flugplatzleitung

Der Flugplatzbetrieb untersteht dem vom Flugplatzhalter bestimmten und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigten Flugplatzleiter. Der Flugplatzleiter kann Weisungen erteilen.

4 Organisation und Benützungsvorschriften

Organisation und Benützungsvorschriften sind in folgenden Anhängen zu diesem Reglement geregelt:

- 1 Flugplatzorganisation
- 2 Allgemeine Benützungsbestimmungen
- 3 Feuerwehr- und Rettungsdienst
- 4 Bergung verunfallter Luftfahrzeuge
- 5 Massnahmen zur Fluglärmbekämpfung
- 6 Schnee- und Eisräumung
- 7 Betankungsvorschriften

5 An- und Abflugverfahren

Die An- und Abflugverfahren sind im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP), Teile RAC und MAP, veröffentlicht. Sie bilden Bestandteil dieses Reglementes.

6 Allgemeine Informationen

Diese sind im AIP wie folgt aufgeführt

- Flugplatzorganisation
 - Flugplatz- und Hinderniskarten
 - Massnahmen gegen den Fluglarm für auswärtige Benutzer
 - Navigations- und Fernmeldeanlagen
 - Benutzungsbedingungen und Flugplatztarife
- Teil AGA
Teil COM
Teil FAL

7 Strafbestimmungen

Zu widerhandlungen gegen dieses Reglement werden nach den massgebenden Bestimmungen administrativ oder strafrechtlich geahndet.

8 Inkrafttreten

Dieses Reglement tritt nach der Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Kraft.

9 Aufhebung früherer Erlasse

Mit dem Inkrafttreten werden das Reglement vom 16. Mai 1961 sowie dessen Anhang aufgehoben.

Anhang 5 zum Betriebsreglement

Massnahmen zur Fluglarmbekämpfung

1 Flughafenbetriebszeiten

Die *Flughafenbetriebszeiten* lauten wie folgt (Angaben in Ortszeit)

- 11 Für Linienflüge und IFR-Flüge¹⁾ 07 00–22 00 Uhr
- 12 Für VFR-Flüge²⁾ Ab Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung³⁾ (*frühestens 07 00 Uhr*) bis Ende der bürgerlichen Abenddämmerung³⁾ (*spätestens 20 00 Uhr*)

2 Einschränkungen

Während den Flughafenbetriebszeiten gelten folgende *Einschränkungen*

- 21 *Werktags* (Montag bis Samstag)
- 211 *Vor 08 00 Uhr / zwischen 12 15 und 13 45 Uhr / nach 18 30 Uhr* sind Platzrunden, Kunstflüge im Platzrundenbereich sowie Starte zu Rundflügen mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten untersagt. Vorbehalten bleibt Ziffer 213.
- 212 *Zwischen 12 15 und 13 45 Uhr* ist bei nichtgewerbsmassigen Flügen pro Pilot nur ein Start (mit anschliessendem Wegflug) erlaubt. Schleppflüge sind nur für Leistungssegelflüge⁴⁾ zulässig.

- 213 *Von 18 30 (an Samstagen ab 13 45) bis spätestens 20 00 Uhr* sind Platzrunden Kunstflüge im Platzrundenbereich sowie Schleppflüge zulässig, sofern das Luftfahrzeug einen Schallpegel³⁾ von höchstens 68 dB (A) aufweist
- 22 *Sonntags*
- 221 *Platzrunden und Kunstflüge im Platzrundenbereich sind unter Vorbehalt von Ziffer 225 untersagt*
Starte zu Rundflügen mit einer Dauer von weniger als 20 Minuten sind *vor 10 30 Uhr / zwischen 12 15 und 13 45 Uhr / nach 18 30 Uhr* ebenfalls untersagt
- 222 *Zwischen 09 30 und 10 30 Uhr* sind Starte zu nichtgewerbsmassigen Flügen nur zugelassen, sofern das Luftfahrzeug einen Schallpegel³⁾ von höchstens 65 dB (A) aufweist
- 223 *Zwischen 12 15 und 13 45 Uhr* ist bei nichtgewerbsmassigen Flügen pro Pilot nur ein Start (mit anschliessendem Wegflug) erlaubt
- 224 Schleppflüge sind *zwischen 10 30 und 12 15 Uhr* sowie *zwischen 13 45 und spätestens 20 00 Uhr* erlaubt, sofern das Schleppflugzeug einen Schallpegel³⁾ von höchstens 68 dB (A) aufweist *Zwischen 12 15 und 13 45 Uhr* sind nur Schleppflüge für Leistungssegelzeuge⁴⁾ erlaubt
- 225 Platzrunden mit Motorseglern ab Segelfluggelände sind *zwischen 10 30 und 12 15 Uhr* sowie *zwischen 13 45 und spätestens 20 00 Uhr* erlaubt, sofern der Motorsegler einen Schallpegel³⁾ von höchstens 65 dB (A) aufweist

3 **Sonderfälle**

- 31 *Zusätzliche Einschränkungen für Helikopterflüge*
- 311 Schul- und Trainingsflüge mit Helikoptern sind auf Übungen zu beschränken, die gemäss Schulungsprogramm im Bereich eines Flugplatzes durchzuführen sind
- 312 Solche Übungen sind *nur werktags zwischen 08 00 und 12 15 Uhr* zulässig
- 32 *VFR-Flüge bei Nacht (VFR by night)*
Schul- und Trainingsflüge nach Sichtflugregeln im Platzrundenbereich sind *nur werktags bis 22 00 Uhr* gestattet, und zwar an höchstens zwölf Abenden pro Kalenderjahr (höchstens drei Abende in der gleichen Woche) zwischen dem 15. August und dem 30. April
- 33 *IFR-Anflüge für Schulung und Training*
IFR-Anflüge zu Schul- und Trainingszwecken sind *nur werktags zwischen 07 00 und 20 00 Uhr* gestattet. Pro Pilot und Halbtage dürfen nur drei aufeinanderfolgende Anflüge durchgeführt werden
- 34 *Zusätzliche Einschränkungen für gewisse Flugzeugmuster*
- 341 Folgende Flugzeugmuster sind nur mit einer Sonderbewilligung der Flughafenleitung zugelassen
- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| - BAC 1-11 | - AC-1121 Jet Commander |
| - Boeing B-737 | - Gates Lear Jet Serie 20 |
| - Boeing B-727 | - HFB-320 Hansa Jet |
| - Fokker F-28 | - HS-125 ohne Turbopan |
| - Gulfstream II/III | - IAI-1123 Westwind I |
| - MDC DC-9 | - Lockheed 1329 Jetstar Mk 1/2 |
| - SE-210 Caravelle | - Morane MS-760 Paris |
| - Tupolev TU-134 | - NA 265 Sabreliner 40/60 |
| - Yakovlev Yak-40 | - Piaggio PD-808 Vespa Jet |

- 342 Diese Einschränkung gilt auch für Anflüge ohne nachfolgende Landung.

4 Standläufe

Standläufe sind nur *werktags von 07.00 bis 12.15 und von 13.45 bis 18.30 Uhr* zugelassen.

5 Ausnahmen von den Einschränkungen

- 51 Die Flughafenleitung kann aus wichtigen Gründen Ausnahmen von den aufgeführten Einschränkungen sowie Flüge ausserhalb der Flughafenbetriebszeiten bewilligen. Die aufgrund einer Ausnahmegewilligung durchgeführten Flüge sind mit der Flugplatzstatistik monatlich gegenüber dem Bundesamt für Zivilluftfahrt gesondert anzuweisen.
- 52 Von den Einschränkungen sind an Werktagen während der ordentlichen Flughafenbetriebszeiten alle Luftfahrzeuge mit einem Schallpegel³⁾ von höchstens 65 dB (A) befreit.
- 53 Such-, Rettungs-, Ambulanz-, Polizei- und amtliche Transportflüge unterliegen keinen zeitlichen Einschränkungen.

6 Vorzugspiste

Soweit es die meteorologischen Verhältnisse sowie die sichere und flüssige Verkehrsabwicklung gestatten, ist vorzugsweise *Piste 14* zu benützen.

Anmerkungen:

- ¹⁾ IFR-Flüge: Flüge nach Instrumentenflugregeln.
²⁾ VFR-Flüge: Flüge nach Sichtflugregeln.
³⁾ Die entsprechenden Zeiten (Tag- und Nachtgrenzen/HR) sind in der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VVR; SR 748.121.11, Anhang 2) und im Luftfahrthandbuch der Schweiz (AIP), Kapitel RAC, festgelegt.
⁴⁾ Als Leistungsgefllüge gelten Streckenflüge über eine geplante Distanz von mindestens 100 km.
⁵⁾ Gemäss Verordnung über die Emissionen von Luftfahrzeugen vom 5. Oktober 1984 (VEL; SR 748.215.3).

Sämtliche verfügbaren Gesuchsunterlagen können wie folgt eingesehen werden:

– *Bei der Gemeindeverwaltung Belp*

Ort: Gemeindehaus, Gartenstrasse 2, Sitzungszimmer Nr. 2 (Parterre)

Zeit: Montag bis Freitag, 07.30–12.00 und 13.40–18.00 Uhr

Dauer: bis zum Mittwoch, 3. April 1985

– *Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Flugplätze*

Ort: Bern, Theaterplatz 8, 4. Stock

Zeit: Montag bis Freitag, 08.00–12.00 und 14.00–18.00 Uhr

Dauer: bis zum Mittwoch, 3. April 1985

Gestützt auf Artikel 37 Absatz 3 der Luftfahrtverordnung werden der Regierungsrat des Kantons Bern und die Eidgenössischen Departemente direkt ange-

hört. Direkt begrüsst wird ferner der Gemeinderat der Stadt Bern. Weitere Stellen, namentlich die unmittelbar betroffenen Gemeinden, werden vom Kanton begrüsst.

Zum Konzessionsgesuch der Alpar kann im Sinne von Artikel 6 des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (SR 172.021) bis zum 3. April 1985 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, 3003 Bern, schriftlich Stellung genommen werden.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Tel. [031] 61 59 45) sowie die Gesuchstellerin (Tel. [031] 54 34 11) erteilen auf Anfrage weitere Auskünfte.

Die Einleitung des Anhörungsverfahrens wurde durch Pressemitteilung bekanntgemacht.

12. Februar 1985

Eidgenössisches
Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:
Schlumpf

0352

Bekanntmachungen der Departemente und Ämter

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.02.1985
Date	
Data	
Seite	488-501
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 557

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.