



3003 Bern, 9. April 2013

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Neubau LKW-Parkplatz (Ersatzstandort RFS-Warteraum)
Projekt Nr. 12-03-015

A. Sachverhalt

1. Plangenehmigungsgesuch

1.1 *Gesuch*

Am 10. August 2012 (Eingang) reichte die Flughafen Zürich AG (im Folgenden FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Plangenehmigungsgesuch für den Neubau LKW-Parkplatz (Ersatzstandort RFS¹-Warteraum) ein.

1.2 *Gesuchunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit folgenden Beilagen:

- Beilage B1 – Technischer Bericht (inkl. Projektbeschreibung);
- Beilage B6 – Umweltnotiz;
- Beilage B10 – Nachweis der GEP²-Konformität;
- Beilage B11 – Nachweis der energetischen und schalltechnischen Massnahmen;
- Beilage B14 – Unbedenklichkeitsüberprüfung Skyguide.

Ausserdem liegen dem Gesuch die folgenden Pläne bei:

- Übersichtsplan (inkl. Sicherheitszone, Interventionsachse), Massstab 1:2000, Nr. H.P120.8_1.0;
- Situation RFS-Warteraum inkl. Baustelleninstallation, Massstab 1:500, Nr. H.P120.8_2.0;
- Situation Werkleitungen, Massstab 1:500, Nr. H.P120.8_3.0;
- Normalprofile 1–3 RFS-Warteraum, Massstab 1:50, Nr. H.P120.8_4.0;
- Querprofile 1–5 RFS-Warteraum, Massstab 1:200, Nr. H.P120.8_5.0.

1.3 *Beschrieb und Begründung*

Der RFS-Warteraum dient der Bewirtschaftung des LKW-Verkehrs für die Luftfracht bei den Gebäuden Fracht Ost und West und befindet sich zur Zeit auf der Ostseite des Parkhauses P6. Auf Grund der geplanten Realisierung der Erweiterung des Parkhauses P6-Ost³ muss per Sommer 2013 ein Ersatz-Warteraum realisiert und in Betrieb genommen werden. Der Betrieb hat einen aktuellen Bedarf von 30 LKW-Abstellplätzen, um den Prozess geordnet und kontrolliert abzufertigen.

¹ Road Feeder Service; Luftfrachtersatzverkehr, d. h. LKW-Transport von Luftfracht

² Genereller Entwässerungsplan für den Flughafen Zürich

³ Genehmigt mit Entscheid des UVEK vom 30. Juli 2012

Die Transportunternehmen des RFS werden von zwei Cargo-Firmen am Flughafen Zürich gesteuert, bei welchen sich die LKW-Fahrer vor Ort anmelden und anschliessend bis zur Aufnahme der Fracht auf den Abstellplätzen im Warteraum warten. Die Wartezeiten werden von den Fernfahrern meist als Ruhezeit genutzt, wobei die Verweildauer bis zu zwölf Stunden betragen kann. Aus Sicht der FZAG ist ein Verzicht auf einen RFS-Warteraum keine Option, weil sich dann die wartenden LKW am Flughafen Zürich und in der näheren Umgebung verteilen würden.

Der neue RFS-Warteraum ist abgestimmt auf den aktuellen Bedarf und umfasst 30 Warteplätze für Anhängerzüge und Sattelschlepper. Der Warteraum wird auf der Fläche östlich des heutigen Überlaufparkplatzes P12-100 realisiert. Die Erschliessung erfolgt ab dem Knoten Fracht über die Flughafenstrasse und Bimenzältenstrasse. Das Layout sieht eine Einbahn-Situation mit südlicher Einfahrt und nördlicher Ausfahrt vor. Auf beiden Seiten stehen abgewinkelte Abstellplätze zur Verfügung. Die Bewirtschaftung des neuen RFS-Warteraums erfolgt mittels Schrankensystem, welches in die Parkleitzentrale der FZAG eingebunden und von dieser überwacht wird. Für die Fahrer/-innen wird eine einfache Infrastruktur zur Anmeldung bei den Cargo-Verantwortlichen erstellt. Ebenfalls Bestandteil ist eine Containeranlage mit Kassen-, Getränke- und Verpflegungsautomaten sowie sanitären Einrichtungen (WC, Dusche, geschlechtergetrennt). Im Bereich zwischen dem LKW-Feld 19 und der Ausfahrtgasse wird ein Aufenthaltsbereich mit Tischen und Bänken sowie einem Abfalleimer erstellt.

1.4 *Eigentumsverhältnisse*

Die für das Vorhaben benötigten Grundstücke befinden sich gemäss Gesuch im Eigentum der FZAG.

1.5 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf den eigentlichen Flugbetrieb des Flughafens. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

2. Instruktion

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Am 10. August 2012 hörte das BAZL im Namen des UVEK den Kanton Zürich an und ersuchte das Amt für Verkehr (AfV) des Kantons Zürich, die kantonale Vernehmlassung durchzuführen. Da für das Vorhaben das vereinfachte Verfahren zur Anwendung kommt, wurde das Gesuch weder publiziert noch öffentlich aufgelegt.

Das BAZL verzichtete auf eine luftfahrtspezifische Prüfung.

2.2 *Stellungnahmen*

Am 5. Oktober 2012 stellte das AfV dem BAZL die eingegangenen Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen und der Gemeinde Kloten zum Vorhaben zu. Das BAZL unterbreitete diese am 15. Oktober 2012 der FZAG zur Stellungnahme.

Die FZAG nahm am 6. November 2012 zum Antrag des Amts für Landschaft und Natur des Kantons Zürich (ALN) betreffend den ökologischen Ersatz Stellung und formulierte dazu einen eigenen Antrag. Ausserdem nahm sie Stellung zum Antrag des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) betreffend Umgestaltung des nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildenden Parkplatzes P12-100 und stellte Antrag auf Abweisung.

Da es sich beim umstrittenen Antrag des ALN um eine umweltrechtliche Fragestellung handelt, hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zum Vorhaben bzw. zu den Anträgen des ALN und der FZAG an. Die Anträge des BAFU vom 6. Februar 2013 wurden schliesslich am 8. Februar 2013 der FZAG zur Stellungnahme unterbreitet.

Mit Schreiben vom 22. Februar 2013 nahm die FZAG zu den Anträgen des BAFU Stellung. Mit E-Mail vom 25. Februar 2013 unterbreitete das BAZL dem BAFU die Stellungnahme der FZAG zur Prüfung. Das BAFU äusserte sich schliesslich am 25. März 2013 zu den strittigen Punkten.

Weitere Stellen haben sich zum Vorhaben nicht geäussert; Einsprachen gingen keine ein. Somit konnte die Instruktion abgeschlossen werden und dem BAZL liegen folgende Stellungnahmen zur Beurteilung vor:

- Amt für Verkehr des Kantons Zürich (AfV) vom 5. Oktober 2012;
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) vom 1. Oktober 2012;
- Amt für Landschaft und Natur des Kantons Zürich (ALN) vom 25. September 2012;
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE ZH) vom 13. September 2012;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit des Kantons Zürich (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 1. Oktober 2012;
- Industrielle Betriebe Kloten AG (IBK), Wasserwerk, vom 30. August 2012;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 30. August 2012;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, Planung/Technik, vom 28. September 2012;

- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 12. September 2012;
- Skyguide, vom 21. Mai 2012;
- Stadt Kloten, vom 24. September 2012;
- Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 5. September 2012;
- Kantonale Meldestelle / Zonenschutz, vom 19. Juli 2012;
- BAFU, vom 6. Februar und 25. März 2013;
- FZAG, vom 6. November 2012 und vom 22. Februar 2013.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Der RFS-Warteraum dient dem Betrieb des Flughafens und gilt folglich als Flugplatzanlage im Sinne von Art. 2 VIL⁴. Er darf gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG⁵ nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach 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*

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt und hat wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene. Es verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich, berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus. Daher kommt das vereinfachte Verfahren nach Art. 37i LFG ohne Publikation und öffentliche Auflage zur Anwendung.

Das Vorhaben führt zu keinen massgeblichen Umweltauswirkungen und stellt somit keine wesentliche Änderung des Flughafens im Sinne von Art. 2 UVPV⁶ dar. Es unterliegt demnach nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bau-

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

⁵ Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG); SR 748.0

⁶ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV); SR 814.011

vorhaben namentlich 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 und des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gemäss 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.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für den Neubau des LKW-Parkplatzes bzw. die Verlegung des RFS-Warteraums liegt vor (vgl. oben A.1.3). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Raumplanung*

Das Vorhaben liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 und steht mit den Zielen und Vorgaben des SIL-Konzepts in Einklang. Es bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und hat keine raumplanerische Bedeutung.

Das ARE ZH hält fest, es habe aus überkommunaler raumplanerischer Sicht keine Einwände gegen das Projekt.

2.4 *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).

2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Nach Art. 9 VIL kann das BAZL bei allen baulichen und betrieblichen Änderungen auf dem Flugplatz eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen. Untersucht wird, ob die luftfahrtspezifischen Anforderungen im Sinne von Art. 3 VIL erfüllt werden und ob geordnete Betriebsabläufe sichergestellt sind. Es werden namentlich die geltenden Sicherheitsabstände zu Pisten, Rollwegen und Abstellflächen sowie die Hindernisfreiheit, die Auswirkungen bezüglich Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr und die Notwendigkeit zur Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch (AIP) geprüft.

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944⁷ über die Internationale Zivillufffahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar.

Auf Grund des Umstands, dass sich am neuen Standort des RFS-Warteraums bereits heute ein Fahrzeugparkplatz befindet, verzichtete das BAZL auf eine luftfahrt-spezifische Prüfung.

Die Skyguide bestätigte, dass sie keine Auswirkungen auf ihre Flugsicherungsanlagen erwarte.

Auf dem von der FZAG mit dem Gesuch eingereichten Übersichtsplan Nr. H.P120.8_1.0 ist erkennbar, dass die zur Beleuchtung des in der An- und Abflugschneise der Piste 10/28 liegenden Warteraums vorgesehenen Strassenleuchten auf Grund ihrer Höhe von 4,5 m die Hindernisbegrenzungsflächen erreichen bzw. knapp durchstossen könnten. Die kantonale Meldestelle / Zonenschutz bringt diesbezüglich einen entsprechenden Vorbehalt an und verlangt, es sei von einer pauschal mit einer Höhe von 4,5 m zu realisierenden Montage Abstand zu nehmen und an Hand des Sicherheitszonenplans die konkreten Standorte und Montagehöhen der einzelnen Strassenleuchten festzulegen. Ausserdem sei die Blendwirkung der Beleuchtung mit der kantonalen Meldestelle / Zonenschutz abzuklären.

Die kantonale Meldestelle / Zonenschutz hält ausserdem fest, dass sie bei Montagekran-Einsätzen mindestens drei Tage im Voraus durch die Kranfirma zu informieren sei (Tel.: 043 816 39 89).

Diese Anträge der kantonalen Meldestelle / Zonenschutz sind begründet und werden von der FZAG nicht bestritten; sie werden als Auflagen in die Verfügung aufgenommen.

2.6 *Bauliche Anforderungen und Bauausführung*

2.6.1 Allgemeines

Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

⁷ SR 0.748.0

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass zahlreiche der von kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten formulierten Anträge durch die in den zu genehmigenden Unterlagen festgelegten Projektausführungsmodalitäten gedeckt werden. In diesen Fällen wird folglich auf die explizite Erwähnung und Anordnung von entsprechenden Auflagen verzichtet.

Zehn Arbeitstage vor Baubeginn und wenigstens fünf Arbeitstage vor dem geplanten Abschluss der Arbeiten sind – via AfV – das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, die zuständigen kantonalen Fachstellen und die Stadt Kloten zu informieren (brieflich oder unter www.afv.zh.ch/meldungen). Unterlagen und Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen genehmigt werden müssen, sind frühzeitig beim AfV einzureichen oder per E-Mail an avf-tvl@vd.zh.ch zu senden. Abnahmetermine mit den involvierten Fachstellen sind mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin zu organisieren.

Die IBK, welcher die Ausführung der neuen Wasserleitung obliegt, sind rechtzeitig zwecks Koordinierung der Termine zu kontaktieren.

Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Werkleitungen usw.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen. Gemäss Beilage B1 – Technischer Bericht, Ziff. 2.2, werden alle neuen Leitungen und Anpassungen im Werkleitungskataster (ZANIS) der Flughafen Zürich AG (Stand November 2011) nach Abschluss der Bauarbeiten nachgeführt. Die Stadt Kloten beantragt diesbezüglich, dass für die Nachführung des Kanalisationskatasters der Stadt Kloten spätestens bis zur Inbetriebnahme in allen Teilen revidierte Kanalisationspläne im Doppel sowie eine digitale Version (DWG- oder DXF- Format sowie pfd [recte: pdf]-Format) abzugeben seien. Die Datei könne per E-Mail an das Kontrollorgan (erich.kueng@ewp.ch) gesandt werden. Die Ausführungspläne seien durch den Ersteller klar als solche zu bezeichnen. Hinsichtlich der Werkleitungen werde auf die Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten (KI / III / 98) verwiesen. Ausserdem hält die Stadt Kloten fest, dass die Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten (KI / III / 98 plus Checkliste Bauablauf) Bestandteil ihrer Stellungnahme seien.

Diese Anträge der Stadt Kloten sind unbestritten und begründet; sie werden – soweit sie mit Bundesrecht vereinbar sind – als Auflagen in die Verfügung aufgenommen. Ziff. 4. von Teil «A Allgemeines» der Allgemeinen Bedingungen und Auflagen für die Baubewilligung der Stadt Kloten (KI / III / 98) sieht vor, dass die Gültigkeit der Baubewilligung erlischt, wenn nicht innert drei Jahren ab rechtskräftiger Erteilung der Baubewilligung mit den Bauarbeiten begonnen wird. Dies widerspricht Art. 37h Abs. 2 LFG, wonach die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen

worden ist. Ziff. 4. von Teil «A Allgemeines» der Allgemeinen Bedingungen und Auflagen für die Baubewilligung der Stadt Kloten (KI / III / 98) ist mithin die Anwendbarkeit abzuspochen.

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

2.6.2 Abwasser

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.4., wird die Baustellenentwässerung gemäss Empfehlung der SIA-Norm 431 «Entwässerung von Baustellen» in einem Installations- und Baustellenentwässerungskonzept vom Bauunternehmen erarbeitet und dem AWEL rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung vorgelegt.

Die Stadt Kloten beantragt, es sei das Baustellenabwasser im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Sie beantragt – gleich wie das AWEL –, es sei die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), Entwässerung von Baustellen, zu beachten.

Diese Anträge der Stadt Kloten und des AWEL erweisen sich als übereinstimmend mit den in den zu genehmigenden Projektunterlagen beschriebenen Projektausführungsmodalitäten. Somit erübrigt sich die explizite, verfügungsweise Anordnung dieser beantragten Auflagen.

2.6.3 Luftreinhaltung

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.1., ist der Umweltaspekt der Luftreinhaltung nur für die Bauphase von Bedeutung. Das Bauvorhaben fällt gemäss den Kriterien der Baurichtlinie Luft⁸ unter die Massnahmestufe A. Diese Stufe umfasst die Basisanforderungen und entspricht der «guten Baustellenpraxis». Darüber hinaus gelten die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG⁹, die später Bestandteil der Werkverträge sind. Die Umweltschutzbestimmungen enthalten die Mindestanforderungen an Transportfahrzeuge und Geräte, die auf dem Flughafengelände eingesetzt werden: Es sind insbesondere emissionsarme Transportfahrzeuge einzusetzen, die mindestens EURO 4 einhalten und mit Partikelfilter ausgerüstet sind.

Die Stadt Kloten beantragt hinsichtlich Luftreinhaltung auf der Baustelle, es seien die Bestimmungen der Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe A, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss den Flughafen-Umweltschutzbestimmungen von April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

⁸ Luftreinhaltung auf Baustellen – Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft), BAFU 2009

⁹ Diese sind in Anhang A1 zu Beilage B6 – Umweltnotiz enthalten.

Das AWEL beantragt, es seien für die Bauarbeiten die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft 2009 einzuhalten. Die Beilage B6 – Umweltnotiz ordne die Bauarbeiten der Massnahmenstufe A zu. Für dieselbetriebene Baumaschinen und Geräte seien Art. 19a und Anhang 4 Ziffer 3 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) 1985 sowie die Übergangsbestimmungen 2008 zu beachten. Mit den Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG (Stand 4. Juni 2008) und der entsprechenden Ausgestaltung der Submissionsvorgaben würden die lufthygienischen Anforderungen während der Bauphase erfüllt. In der Betriebsphase sei mit keinen projektbedingten relevanten Veränderungen der Schadstoffemissionen und -immissionen zu rechnen.

Die Anträge der Stadt Kloten nehmen Bezug auf veraltete Grundlagen (Baurichtlinie Luft aus dem Jahre 2002 und Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG aus dem Jahre 2006). Es ist anzunehmen, dass es sich hierbei um ein Versehen handelt und eine Bezugnahme auf die zur Zeit in Kraft stehenden Richtlinien (aus dem Jahre 2009) und Bestimmungen (aus dem Jahre 2008) beabsichtigt war.

Unter dieser Annahme erweisen sich sowohl die Anträge der Stadt Kloten als auch diejenigen des AWEL als übereinstimmend mit den in den zu genehmigenden Projektunterlagen beschriebenen Projektausführungsmodalitäten. Somit erübrigt sich die explizite, verfügungsweise Anordnung dieser beantragten Auflagen.

2.6.4 Baulärm

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.2., ist betreffend Baulärm Folgendes vorgesehen: Die Bauarbeiten werden gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR)¹⁰ beurteilt. Die entsprechenden Lärmschutzmassnahmen sind anhand des in der BLR festgelegten Massnahmenkataloges und in Abhängigkeit der Bauarbeiten, der Baustellendauer, des Abstandes zu Wohnräumen mit lärmempfindlicher Nutzung und der Tageszeit der auszuführenden Bauarbeiten definiert. Es sind keine lärmintensiven Bauarbeiten wie Betonabbruch oder Rammarbeiten vorgesehen. Die Entfernung zwischen der Baustelle und den nächstliegenden Wohnhäusern mit lärmempfindlicher Nutzung beträgt 100 bis 150 m. Die Bauarbeiten dauern ca. 5 Monate und finden tagsüber (7 bis 12 Uhr, 13 bis 19 Uhr) statt. Deshalb sind gemäss den Bestimmungen in der BLR Massnahmen im Sinne der Massnahmenstufe B erforderlich. Zwischen der Baustelle und den nächstliegenden Wohngebäuden befindet sich die Autobahn mit den Lärmschutzwänden, welche zumindest für die Untergeschosse der benachbarten Wohnbauten in Kloten als Schallschirme wirken. Die Routen für Bautransporte sind so festzulegen, dass Wohngebiete nicht durchfahren werden müssen. Maschinen und Geräte genügen einem zulässigen Schalleistungspegel gemäss dem anerkannten Stand der Technik.

¹⁰ Baulärm-Richtlinie; Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986, BAFU 2006

Die Stadt Kloten beantragt, während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU anzuwenden.

Die FALS hält fest, mit der im Gesuch vorgesehenen Zuordnung der Massnahmestufe B sei man einverstanden. Sie beantragt, es sei sowohl die Massnahmestufe für Bauarbeiten als auch diejenige für Bautransporte gemäss Baulärm-Richtlinie des BAFU festzulegen. Ausserdem seien lärmbezogene Vorgaben, die sich aus der Zuordnung der Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte ergeben, in die Rubrik «Besondere Bestimmungen» der Ausschreibung sowie im Werkvertrag festzulegen. Dabei seien die folgenden Massnahmen im Minimum festzulegen:

- Orientierung der lärmbeeinträchtigten Nachbarschaft (BLR Kapitel 3.2.1.3);
- Schulung des Baustellenpersonals zu lärmminderndem Verhalten (BLR Kapitel 3.3);
- Zeitbeschränkungen / Definition der Ruhezeiten (BLR Kapitel 3.3);
- Generelle Anforderungen an Maschinen und Geräte (BLR Kapitel 3.1.6.1/2/3).

Den eingereichten Projektunterlagen der FZAG ist betreffend Massnahmestufe für Bautransporte nichts zu entnehmen. Dem Antrag der FALS, es sei die Massnahmestufe für Bautransporte gemäss Baulärmrichtlinie des BAFU festzulegen, ist somit Folge zu leisten. Der Antrag der FALS, es seien lärmbezogene Vorgaben, die sich aus der Zuordnung der Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte ergeben, in die Rubrik «Besondere Bestimmungen» der Ausschreibung sowie im Werkvertrag festzulegen, ist unbestritten und begründet. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Gemäss Baulärm-Richtlinie des BAFU sind Massnahmen gegen den Lärm von Bautransporten nur für Fahrten auf dem Strassennetz zu treffen. Die Massnahmestufe A ist die Minimalanforderung. Sie gilt, wenn:

- Bautransporte ausschliesslich am Tag zwischen 6 und 22 Uhr stattfinden;
- die Anzahl Bautransporte an 10 Arbeitstagen höchstens je 300 Fahrten pro Tag und an den anderen Tagen im Durchschnitt höchstens 50 Fahrten pro Tag beträgt; und
- die projektierte Anlage nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 9 USG unterliegt.

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 3., wird betreffend Aushubarbeiten ein Gesamtvolumen von 2480 m³ erwartet. Die Bauarbeiten werden ca. fünf Monate dauern. Ausgehend von einer durchschnittlichen Ladekapazität von 10 m³ pro LKW¹¹ ergeben sich rund 250 Ab- und ebenso viele Zufahrten zur Baustelle für die Aushubarbeiten. Unter der Annahme, dass für Aushub- und Aufschüttungsarbeiten (Kies, Beton, Teer) gleichviele Fahrten benötigt werden, ergeben sich insgesamt rund 1000 Fahrten. Bei einer Bauzeit von 100 Werktagen (20 Wochen à fünf Werktagen) resul-

¹¹ Die Ladekapazitäten für LKW betragen rund 7 m³ (2-Achser), 10m³ (3-Achser) und 14m³ (4-Achser).

tiert ein Durchschnitt von zehn Fahrten pro Tag. Selbst bei einer starken zeitlichen Konzentration der Bautransport-Phasen werden die Werte gemäss Massnahmenstufe A der Baulärmrichtlinie des BAFU nicht erreicht. Da die projektierte Anlage nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt und die Bauarbeiten tagsüber von 7 bis 12 Uhr und von 13 bis 19 Uhr stattfinden, ist für Bautransporte folglich die Massnahmemstufe A festzulegen.

2.6.5 Bauabfälle

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.7., werden die Bauabfälle (z. B. Belagsabbruch) gemäss der Empfehlung SIA-Norm 430 «Entsorgung von Bauabfällen» entsorgt. Zudem gelten die Handlungsanweisungen des GEK¹² für Bauabfälle des Flughafens Zürich. Die abzubrechenden Beläge wurden mittels Laboranalysen im Frühjahr 2012 untersucht. Die Ergebnisse weisen auf keine problematischen Belastungen hin (PAK¹³ im Bindemittel < 5000 mg/kg). Damit ist die Verwertung als Sekundärbaustoff gemäss der Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle¹⁴ und dem GEK der FZAG möglich.

Die Stadt Kloten beantragt, es seien anfallende Bauabfälle in brennbares Material, Metalle, Sonderabfall, Deponiematerial und inerten Bauabfall zu trennen und getrennt der Entsorgung zuzuführen. Die SIA-Empfehlung 430, Ausgabe 1993 (Norm SN 509 430), Entsorgung von Bauabfällen bei Neubau-, Umbau- und Abbrucharbeiten, sei zu beachten. Das Aushubmaterial sei getrennt abzuführen und dürfe nicht mit anderem Material (Bauabfälle etc.) vermischt werden.

Diese Anträge der Stadt Kloten erweisen sich als übereinstimmend mit den in den zu genehmigenden Projektunterlagen beschriebenen Projektausführungsmodalitäten. Somit erübrigt sich die explizite, verfügungsweise Anordnung dieser beantragten Auflagen.

2.6.6 Bodenverschiebungen

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.5., sind die vom Vorhaben betroffenen Flächen im kantonalen Prüfperimeter für Bodenverschiebungen (PBV) mit dem Belastungshinweis «Ausgewählte Nutzungszonen» aufgeführt. Der Boden in diesem Bereich könnte mit den Leitstoffen Cd, Cu, Pb, Zn, PAK belastet sein. In diesem Zusammenhang werden die in der Realisierung notwendigen Bodenverschiebungen durch einen externen Fachplaner begleitet. Der abzutragende Ober- und Unterboden

¹² Generelles Entsorgungskonzept für Bauabfälle auf dem Flughafen Zürich der FZAG (Anhang A2 zu Beilage B6 – Umweltnotiz). Dem vom Bund genehmigten GEK der FZAG liegen sämtliche aktuelle Normen und Vorschriften zugrunde, die für die Entsorgung von Bauabfällen gültig sind. Das GEK wird jährlich überprüft und bei Bedarf aktualisiert.

¹³ Polycyclische Aromatische Kohlenwasserstoffe

¹⁴ Richtlinie für die Verwertung mineralischer Bauabfälle, Ausbausphal, Strassenaufbruch, Betonabbruch, Mischabbruch, BAFU 2006

wird gemäss VBBo¹⁵ vorgängig auf Belastungen untersucht und gemäss der Wegleitung Bodenaushub¹⁶ in der näheren Umgebung zur Wiederverwendung deponiert oder fachgerecht in eine geeignete Deponie transportiert. Für die Bodenaushubarbeiten gilt zudem das GEK.

Das ALN hält diesbezüglich fest, die erforderlichen Bodenverschiebungen sollen durch eine Fachperson begleitet und mit Bodenaushub soll gemäss der Wegleitung Bodenaushub und gemäss dem generellen Entsorgungskonzept Bauabfälle auf dem Flughafen Zürich umgegangen werden. Werde aus dem Bauareal mehr als 50 m³ (fest) Bodenmaterial abgeführt, sei der Baubehörde vor Baubeginn das Meldeblatt zu Bodenverschiebungen einzureichen. Werde hingegen weniger abgeführt, müsse die Bauherrschaft eigenverantwortlich für einen gesetzeskonformen Umgang mit ausgehobenem Bodenmaterial nach den Vorgaben der Wegleitung Bodenaushub des Bundes (BUWAL 2001) besorgt sein.

Die Stadt Kloten beantragt für den Fall, dass aus dem Bauareal mehr als 50 m³ (fest) Bodenmaterial abgeführt werden sollte, sei der Baubehörde vor Baubeginn das von der Bauherrschaft und einer Fachperson unterzeichnete Meldeblatt zu Bodenverschiebungen einzureichen.

Das BAFU konstatiert, mit den vorgesehenen Massnahmen und mit einer bodenkundlichen Baubegleitung könne der Bodenschutz gewährleistet werden. Dem Projekt könne unter der Auflage zugestimmt werden, dass die Massnahmen für den Bodenschutz durch eine akkreditierte bodenkundliche Baubegleitung oder durch eine ausgewiesene Fachperson zu planen und zu realisieren seien.

Betreffend Begleitung der Bodenverschiebungen durch eine Fachperson und Entsorgung erweisen sich die Anträge des ALN und des BAFU als übereinstimmend mit den in den zu genehmigenden Projektunterlagen beschriebenen Projektausführungsmodalitäten. Damit erübrigt sich die explizite verfügungsweise Anordnung der entsprechenden beantragten Auflagen.

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 3., wird bei den Aushubarbeiten ein Gesamtvolumen von 2480 m³ erwartet. Damit wird das vom ALN und der Stadt Kloten erwähnte Volumen von 50 m³ deutlich übertroffen. Dem Ersuchen, es sei der Baubehörde vor Baubeginn das von der Bauherrschaft und einer Fachperson unterzeichnete Meldeblatt zu Bodenverschiebungen einzureichen, ist somit – da unbestritten und begründet – stattzugeben und eine entsprechende Auflage ist in die Verfügung aufzunehmen.

¹⁵ Verordnung vom 1. Juli 1998 über Belastungen des Bodens (VBBo; SR 814.12)

¹⁶ Wegleitung zur Verwertung von ausgehobenem Boden (Wegleitung Bodenaushub), BUWAL 2001

2.6.7 Altlasten

Gemäss Beilage B6 – Umweltnotiz, Ziff. 4.6., tangiert der Projektperimeter einen im Kataster der belasteten Standorte (KbS) des BAZL mit der Bezeichnung ZH-Züri-1-D-01 (Deponiestandort) eingetragenen Standort. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Kiesgrube, die mit belasteten Abfällen aufgefüllt wurde. Gemäss dem Datenblatt ist der Standort weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig (Anhang 3 der Beilage B6 – Umweltnotiz). Aus früheren Untersuchungen geht hervor, dass das Bodenmaterial leicht erhöhte Kohlenwasserstoffwerte aufweist, jedoch immer noch Inertstoff-Qualität besitzt. Die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Anpassungen der Oberfläche führen zu keiner Veränderung nach Art. 3 AltIV¹⁷, welche eine spätere Sanierung wesentlich erschweren könnte. Die Aushubarbeiten im Bereich des KbS-Eintrages werden von einer Altlastenfachperson begleitet. Sollte bei den Bauarbeiten kontaminiertes Aushubmaterial anfallen, wird gemäss dem GEK für Bauabfälle auf dem Flughafen Zürich der FZAG vorgegangen.

Die Stadt Kloten stellt ebenfalls fest, im Baugebiet sei ein belasteter Standort gemäss AltIV, Art. 5 Abs. 3, vermerkt. Es handle sich um den Standort mit der Bezeichnung ZH-Züri-1-D-01 (Deponiestandort, ehemalige Kiesgrube). Aus dem Datenblatt gehe hervor, dass der Standort weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig sei. Sollte trotzdem kontaminiertes Material anfallen, werde gemäss dem Generellen Entsorgungskonzept (GEK) des Flughafens vorgegangen. Eine Altlastenfachperson begleite die Aushubarbeiten. Dem Vorhaben könne unter folgenden Auflagen zugestimmt werden:

- Eine Altlastenfachperson habe wie vorgesehen die Aushubarbeiten zu begleiten;
- Für belastetes Bodenmaterial, das aus der Bauparzelle abgeführt werden soll, sei der Baubehörde vor Baubeginn mit Unterschrift einer Fachperson das Vorhandensein einer Abnahmegarantie für eine gesetzeskonforme Verwertung oder Entsorgung zu bestätigen;
- Werde belastetes Bodenmaterial abgeführt, müsse die Bauherrschaft durch eine Fachperson eine Dokumentation der Bodenverschiebung nach Vorgabe der kantonalen Fachstelle Bodenschutz erstellen lassen und nach Abschluss der Arbeiten dieser einreichen (Fachstelle Bodenschutz, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich).

Das AWEL stimmt dem Bauvorhaben aus altlastenrechtlicher Sicht zu.

Betreffend Begleitung der Aushubarbeiten durch eine Fachperson sowie Abnahmegarantie für eine gesetzeskonforme Verwertung belasteten Bodenmaterials erweisen sich die Anträge der Stadt Kloten als übereinstimmend mit den in den zu genehmigenden Projektunterlagen beschriebenen Projektausführungsmodalitäten (zur Ab-

¹⁷ Verordnung vom 26. August 1998 über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV); SR 814.680

nahmegarantie vgl. Ziff. 5, zweiter Absatz des GEK). Damit erübrigt sich die explizite verfügungsweise Anordnung der entsprechenden beantragten Auflagen. Hingegen ist betreffend Dokumentation der Bodenverschiebung eine Auflage zu verfügen.

2.7 Technische Anforderungen

2.7.1 Energetische Anforderungen

Das AWEL macht geltend, in Beilage B6 – Umweltnotiz werde ausgewiesen, dass das Vorhaben bezüglich Energie «keine oder nicht relevante Auswirkungen» habe und es sei «keine weitere Massnahme notwendig». Es fehlten Angaben, ob das Objekt in die Grossverbrauchervereinbarung eingeschlossen werden soll. Nur wenn es in diese Vereinbarung aufgenommen würde, sei die Bauherrschaft von der Einhaltung verschiedener Vorschriften (vgl. § 48 b Besondere Bauverordnung I¹⁸) befreit. Ohne klare Aussage, dass das Objekt in die Vereinbarung eingeschlossen werde, könne keine Befreiung von Vorschriften geltend gemacht werden. Die Beilage B11 – Nachweis der energetischen und schalltechnischen Massnahmen enthalte nur einzelne Angaben zu Wärmedämmung und Heizungsanlagen der beheizten Baukörper der Containeranlage. Der Nachweis sei nicht vollständig, zu gewissen Fragen würden jegliche Angaben fehlen. Bei einigen dieser Fragen sei es unerheblich, ob das Objekt in die Grossverbrauchervereinbarung eingeschlossen werde. Es werde aber kein Gesuch um eine allfällige Befreiung von Vorschriften gestellt. Vor Baufreigabe seien deshalb die Unterlagen und der Nachweis der energetischen und schalltechnischen Massnahmen zu vervollständigen. Zuständig für die Prüfung des Nachweises sei die Stadt Kloten.

Die Stadt Kloten weist ebenfalls darauf hin, dass der Wärmedämmnachweis für die Container noch nicht vorliege. Ebenso liege der Energienachweis für Heizung/Warmwasser nicht vor. Die Stadt Kloten beantragt deshalb, es seien rechtzeitig vor Baubeginn der Wärmedämmnachweis sowie der Energienachweis für Heizung/Warmwasser nachzureichen und genehmigen zu lassen.

Diese Anträge wurden von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Sie sind nach Auffassung des UVEK begründet und angemessen, weshalb deren Umsetzung verfügt wird.

2.7.2 Lärmschutz

Das AWA hat das Vorhaben bezüglich Einhaltung der Lärmschutzvorschriften geprüft und hält fest, dass auf Grund geringer zusätzlich ins Gewicht fallender Lärmquellen und hoher Abstandsdämpfung kein Grund zur Annahme bestehe, dass die

¹⁸ Verordnung über die ordentlichen technischen und übrigen Anforderungen an Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen (Besondere Bauverordnung I; BBV I; LS 700.21)

Anforderungen im Sinne von Anhang 6 LSV¹⁹ nicht eingehalten würden.

2.7.3 Arbeitnehmerschutz

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf das ArG²⁰, die ArGV 3²¹, Art. 82 UVG²² und die VUV²³. Das AWA stellt in seiner Stellungnahme unter den Ziffern 5 bis 12 eine Reihe konkreter Anträge zum Arbeitnehmerschutz. Es hält zudem fest, dass seine Auflagen auch für den Betreiber der Anlage verbindlich und durch die Bauherrschaft (bzw. durch die Gesuchstellerin) an diesen weiterzuleiten seien. Weiter beantragt es, ihm sei die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen.

Diese Anträge des AWA wurden von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Die Stellungnahme des AWA wird als Beilage 1 Bestandteil der Verfügung und die Umsetzung der Anträge wird verfügt.

2.8 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

2.8.1 Allgemeines

Die Stadt Kloten hält fest, dass laut Beilage B6 – Umweltnotiz die gesetzlichen Bestimmungen im Umweltbereich sowohl für den Bau als auch für den Betrieb eingehalten werden können und beantragt, die beschriebenen Massnahmen seien umzusetzen.

2.8.2 Landschaft und Ortsbild

Die FZAG hält in Beilage B6 – Umweltnotiz²⁴ fest, das Landschaftsbild werde durch den neuen RFS-Warteraum nicht wesentlich verändert und somit seien keine weiteren Massnahmen notwendig.

Das BAFU teilt diese Beurteilung mit folgender Begründung nicht: Eine geteerte Fläche werde landschaftlich deutlich anders wahrgenommen als die heute bestehende kiesige bis grüne Fläche mit kleiner Hochstamm-Obstbaumgruppe im Süden. Obwohl der Platz nicht öffentlich sei, sei die gute Gestaltung des Parkplatzes selber wie auch die gute Einpassung in die Umgebung relevant. Entsprechend seien durch eine Fachperson in einem Umgebungsgestaltungsplan Massnahmen zur Schonung des Landschaftsbildes, d. h. Massnahmen zur guten Gestaltung des Parkplatzes und zur guten Einpassung in die Umgebung im Sinne von Art. 3 NHG²⁵ auszuarbeiten (zum

¹⁹ Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)

²⁰ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (ArG); SR 822.11

²¹ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge; ArGV 3); SR 822.113

²² Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

²³ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

²⁴ Siehe dort, Seite 6 (Umweltrelevanzmatrix) sowie Seite 7 (Landschaft und Ortsbild)

²⁵ Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG); SR 451

Beispiel einheimische hochstämmige standortgerechte Bäume auf dem Parkplatzareal bzw. mindestens entlang der Zu- und Wegfahrten und beim Aufenthaltsbereich, Bepflanzung mit Sträuchern / Bäumen [einheimisch und standortgerecht] ausserhalb des Zauns am Rand des Areals gegen Norden und Osten, Prüfen von unversiegelten Flächen, auf denen wiederum lückige Kiesflächen mit Pioniervegetation aufkommen könne etc.). Der Umgebungsgestaltungsplan sei dem BAZL zuhanden des BAFU vor Baubeginn zur Beurteilung zu unterbreiten. Ebenfalls seien die Hochstamm-Obstbäume zu ersetzen (dazu Ziff. 2.8.3).

Die FZAG entgegnet dem, gemäss Art. 3 Abs. 3 NHG dürfe eine Massnahme nicht weitergehen, als es der Schutz des Objektes und seiner Umgebung erfordere. Es müsse bei der Anordnung der Massnahmen nicht nur die konkrete Bauparzelle und ihre Einbettung in die Umgebung berücksichtigt werden, sondern die Massnahme müsse auch in einem ausgewogenen Verhältnis zu den projektbedingten Umweltauswirkungen stehen (vgl. dazu BGE 131 II 547; Anne-Christine Favre, NHG-Kommentar, N. 4 zu Art. 3 NHG). Mit dem Argument des BAFU, eine asphaltierte Fläche werde landschaftlich deutlich anders wahrgenommen als die heute bestehende kiesige, asphaltierte (Skaterroad) bis grüne Fläche, werde ausser Acht gelassen, dass sich der geplante RFS-Warteraum innerhalb des Flughafenperimeters zwischen den Flughafenhochbauten, dem Waffenplatz Kloten und der Nationalstrasse befinde und damit in die Industrielandschaft Flughafen optimal eingebettet sei. Von einer deutlich anderen Wahrnehmung der «Landschaft» könne im konkreten Fall daher keine Rede sein. Zudem handle es sich beim vorliegenden Standort für den RFS-Warteraum um eine Fläche, welche voraussichtlich in näherer Zukunft durch das Projekt «Umrollung Piste 28» beansprucht werde. Der Antrag des BAFU auf Erstellung eines Umgebungsgestaltungsplans sei deshalb vollumfänglich abzulehnen.

Im Rahmen der Bereinigung dieser Differenz hielt das BAFU mit Schreiben vom 25. März 2013 abschliessend fest, die Bewilligung des LKW-Parkplatzes stelle eine Bundesaufgabe nach Art. 2 NHG dar. Der Bund Sorge bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild geschont werde (Art. 3 NHG). Laut Landschaftskonzept Schweiz LKS, welches mit Bundesratsbeschluss vom 19. Dezember 1997 für die zuständigen Bundesstellen verbindlich geworden sei, sei bei Nutzungen und Eingriffen die Eigenart und Qualität des Ortes zu wahren und aufzuwerten (Allgemeines Ziel unter «Schonende, aufwertende Nutzung»). Gestaltungsmaßnahmen zur Einpassung von Bauten und Anlagen in die Umgebung wie auch zur Aufwertung derselben würden vom BAFU gestützt auf NHG und LKS in der ganzen Schweiz bei der Erfüllung von Bundesaufgaben sämtlicher Sektoralpolitiken angestrebt. Mit der Forderung nach der Erstellung eines Umgebungsgestaltungsplans solle im vorliegenden Fall eine gute landschaftliche und ökologisch wertvolle Umgebungsgestaltung auch und gerade in einer bereits stark genutzten und durch verschiedene Infrastrukturen vorbelasteten Umgebung erreicht

werden. Aus seiner Sicht gehe die verlangte Massnahme nicht weiter, als es nach Art. 3 Abs. 3 NHG erforderlich sei. Hinzu komme, dass sich auf dem Parkplatzareal Personen während mehreren Stunden aufhalten würden, womit auch aus Sicht der Nutzenden ein Interesse an einer gut gestalteten Anlage vorhanden sei. Aus der zukünftig erfolgenden Beanspruchung der Fläche durch das Projekt «Umrollung Piste 28» lasse sich aus seiner Sicht nicht ableiten, dass in der Zwischenzeit keine gute Gestaltung nötig wäre, um so mehr als der Zeitpunkt dieses Projektes nach seinem Wissensstand noch völlig offen sei. Es wäre vielmehr gerade an der den Umgebungsgestaltung ausarbeitenden Fachperson, sich zu überlegen, mit welchen – auch «provisorischen» – Massnahmen eine gute Gestaltung des Areals erreicht werden könne (z. B. Ruderalstandorte mit schnellwüchsigen einheimischen Strauch- und Hochstaudenarten etc.). In diesem Sinne werde am Antrag in folgender veränderter Form festgehalten: «Der Parkplatz ist mit geeigneten – auch «temporären» – Massnahmen im oben beschriebenen Sinne landschaftlich gut und ökologisch wertvoll zu gestalten. Die Massnahmen wie auch die Ersatzstandorte der Hochstammobstbäume sind dem BAZL zu Handen des BAFU vor Baubeginn zur Beurteilung zu unterbreiten.».

Auch wenn die Ansichten betreffend Umgebungsgestaltung zwischen der FZAG und dem BAFU auseinander gehen, gibt es für das UVEK keinen Anlass, den diesbezüglichen Anträgen des BAFU als seiner eigenen Umweltfachstelle nicht zu folgen. In die Verfügung ist daher, gestützt auf Art. 3 NHG, die Verpflichtung zur Erarbeitung eines Umgebungsgestaltungsplans aufzunehmen.

Im Sinne einer Konkretisierung der vom BAFU in seinen Stellungnahmen genannten beispielhaften Massnahmen wird festgehalten, dass von einer Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen, insbesondere entlang der Zu- und Wegfahrten, abzusehen ist. Diese Massnahme ist in Anbetracht der von der VTA aus Sicherheitsgründen beantragten Anpassung des Fahregimes (siehe Ziff. 2.9) sowie des in Ziff. 2.5 dargelegten Konfliktpotentials jeglicher über eine Höhe von rund 4 m hinausgehenden Baute mit den Hindernisbegrenzungsflächen ungeeignet. Hingegen ist z. B. denkbar, dass im Rahmen der in Beilage B10 – Nachweis GEP-Konformität erwähnten Verbesserung der Versickerungsverhältnisse (vgl. dazu Ziff. 2.8.4) durch durchlässige Gestaltung geeigneter Flächen (Aufenthaltsbereich, Umgebung des Gebäudes, Abstellplätze) Massnahmen zur guten Gestaltung des Areals umgesetzt werden können (Ruderalstandorte).

2.8.3 Naturschutz und ökologischer Ersatz

Dem Vorhaben fällt eine kleinere Gruppe (sieben Stück) Hochstamm-Obstbäume zum Opfer; ausserdem beansprucht es folgenden Umfang an Grünflächen:

- 3600 m² wenig intensiv bewirtschaftete Fettwiese;
- 700 m² lückige Pioniervegetation auf Kiesfläche;

- 80 m² randlicher ruderaler Fettwiesenstreifen;
- 20 m² randlicher Seggen- und Binsenbestand der Versickerungsmulde.

Die FZAG erachtet die Beanspruchung der Fettwiese und die Beseitigung der sich darauf befindenden Hochstamm-Obstbäume aus ökologischer Sicht in ihrem Gesuch als nicht ersatzpflichtig.

Das BAFU beurteilt die Ersatzpflicht der zu beseitigenden Hochstamm-Obstbäume anders als die FZAG. Alte Hochstamm-Obstbäume seien nicht nur bedeutende Landschaftselemente, sondern würden auch als wichtige Lebensräume für die Fauna dienen. Ihnen komme deshalb Schutzwürdigkeit zu; sie seien entsprechend zu ersetzen, was im Rahmen des Umgebungsgestaltungsplanes möglich sei (vgl. dazu oben Ziff. 2.8.2).

In ihrer Stellungnahme vom 22. Februar 2013 beurteilt die FZAG die Ersatzpflicht der Hochstamm-Obstbäume nicht mehr abweichend vom BAFU, hält indes fest, es handle sich beim neuen Standort für den RFS-Warteraum um eine Fläche, welche voraussichtlich in näherer Zukunft durch das Projekt «Umrollung Piste 28» beansprucht werde. Die FZAG beantragt deshalb, die Hochstamm-Obstbäume seien nicht im Rahmen des Umgebungsgestaltungsplanes innerhalb des RFS-Warteraums zu ersetzen, sondern bei der neu zu erstellenenden Skaterroad 28²⁶.

Das BAFU hält es in seiner Stellungnahme vom 25. März 2013 ebenfalls für grundsätzlich denkbar, den Ersatz an einem anderen Ort zu leisten. Ohne Planbeilage könne der neu vorgeschlagene Standort «Skaterroad 28» jedoch nicht beurteilt werden. Es beantragt, die Ersatzstandorte der Hochstamm-Obstbäume seien dem BAZL zu Händen des BAFU vor Baubeginn zur Beurteilung zu unterbreiten.

In Anbetracht der in Ziff. 2.8.2 erwähnten sicherheitsrelevanten Vorbehalte gegenüber der Bepflanzung des Areals mit Hochstamm-Obstbäumen ist den übereinstimmenden Anträgen der FZAG und des BAFU zu folgen. Eine entsprechende Verpflichtung zum Ersatz der Hochstamm-Obstbäume ausserhalb des Projektareals wird in die Verfügung aufgenommen.

Die 700 m² umfassende Kiesfläche weist gemäss FZAG einen artenreichen, lückigen Pflanzenbewuchs mit einzelnen Arten der Magerwiese auf. Es handle sich um einen Standort, der günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweise. Die FZAG geht deshalb von einer Ersatzpflicht aus. Für die Bestimmung des Umfangs des Ersatzes sei zu berücksichtigen, dass die Kiesfläche erst seit 2009 bestehe und zu einem grossen Teil von befestigten Flächen umgeben sei. Diesem Umstand kön-

²⁶ Die derzeitige Skaterroad, welche von der FZAG als Verleiherin unentgeltlich der Stadt Kloten zum Gebrauch überlassen wurde (Gebrauchleihvertrag vom 1. Juni 2004, kündbar mit sechsmonatiger Kündigungsfrist je auf den 20. Juni oder den 31. Dezember) befindet sich auf dem zu bebauenden Areal und wird entsprechend zurückgebaut. Es handelt sich luftfahrtrechtlich um eine Nebenanlage, deren Verschiebung durch Kloten zu genehmigen ist.

ne dadurch Rechnung getragen werden, dass nicht die ganzen 700 m² Pioniervegetation ersetzt würden, sondern nur ein Anteil von 50 % (Korrekturfaktor von 0,5). Der Ersatz werde im Rahmen des Projektes «Ökologische Aufwertung Hundig²⁷, Glattfelden» mit der Ausmagerung von 350 m² Wiesenfläche geleistet.

Das ALN bringt vor, die von der FZAG vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen würden unter dem Minimum eines flächengleichen Ersatzes liegen und infolge der langen Dauer der Ausmagerung einer heute intensiv genutzten Fläche erst nach mehreren Jahrzehnten eine ökologische Wirkung entfalten. Dementsprechend könnten diese Massnahmen nicht als angemessen im Sinne von Art. 18^{ter} NHG bezeichnet werden. Im Übrigen sei der ökologische Verlust durch die Versiegelung der Wiesenflächen nicht berücksichtigt. Hingegen werde der vorgeschlagene Standort Hundig, Glattfelden, als zweckmässig für den ökologischen Ersatz erachtet. Bei der Leistung des ökologischen Ersatzes sei anzustreben, möglichst analoge Ersatzlebensräume zu schaffen. Dies sei im weit vorgeschrittenen Projekt Hundig durchaus möglich. Entsprechend dem Charakter der beanspruchten Lebensräume und einer angemessenen Ersatzleistung beantragt das ALN die Schaffung von 700 m² Trockenwiese, welche 25 Jahre zu unterhalten sei.

In ihrer Stellungnahme zum Antrag des ALN bringt die FZAG vor, es handle sich bei den vom Projekt beeinträchtigten 700 m² um eine noch junge Kiesfläche, die zu einem grossen Teil von befestigten Flächen umgeben sei. Wie im Gutachten ausführlich dokumentiert, sei die Ersatzpflicht lediglich auf die mit lückiger Pioniervegetation bewachsene Kiesfläche, die als artenreich bezeichnet werde und einzelne Arten der Magerwiesen aufweise, zurückzuführen. Ein Ersatz im Umfang von 700 m² Trockenwiese wäre aufgrund dieser Ausgangslage kein angemessener, sondern ein unverhältnismässig hoher Ersatz. Gemäss Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Tor 130 heisse angemessener Ersatz sinnvoller und verhältnismässiger Ersatz. Angemessener Ersatz könne auch «in qualitativer, quantitativer und allenfalls finanzieller Hinsicht – möglichst gleichwertiger Ersatz sein» (Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. Juni 2011 [A-322/2009], Erw. 11.2). Aufgrund dieser Gerichtspraxis und unter Berücksichtigung der höheren ökologischen Bedeutung des Lebensraums Trockenwiesen im Vergleich zu Magerwiesen, sei die Ersatzforderung des ALN sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht unverhältnismässig. Deshalb sei der Antrag des ALN, als ökologischen Ersatz mindestens 700 m² Trockenwiese zu schaffen, abzulehnen. Stattdessen sei als ökologischer Ersatz 350 m² Magerwiese aus Dauerwiese im Gebiet Hundig festzusetzen.

Da es sich beim umstrittenen Antrag um eine umweltrechtliche Fragestellung handelt, hat das BAZL die Stellungnahmen des ALN und der FZAG dem BAFU unterbe-

²⁷ Das Plangenehmigungsgesuch für das Ersatzprojekt Hundig wurde am 21. Dezember 2012 beim BAZL eingereicht und wird derzeit vom BAFU auf Vollständigkeit geprüft. Erläuternde Ausführungen zu diesem Standort für Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG finden sich bspw. in der auf www.bazl.admin.ch (Rubrik Themen -> Infrastruktur -> Flugplätze -> Flughafen Zürich) abrufbaren Plangenehmigung «Neue Standplätze Echo Nord 1», Ziff. 2.13.7.

reitet.

Das BAFU erachtete in seiner Stellungnahme unter Berücksichtigung des geringen Alters des beeinträchtigten Lebensraumes ein Ersatz in halber Grösse als angemessen. Damit werde derselbe Lebensraum geschaffen, der zerstört werde. Es seien demnach 350 m² Trockenwiese im Gebiet Hundig neu anzulegen und zu pflegen.

Damit stützt das BAFU den Antrag der FZAG. Auch wenn die Ansichten betreffend Ersatzpflicht zwischen ALN und BAFU auseinander gehen, gibt es für das UVEK keinen Anlass, den diesbezüglichen Anträgen des BAFU als seiner eigenen Umweltfachstelle nicht zu folgen. Für die vorliegende Plangenehmigung ist somit eine Ersatzpflicht im Umfang von 350 m² Trockenwiese im Gebiet Hundig festzulegen.

Die FZAG beurteilt die projektbedingte Beanspruchung von 20 m² Seggen- und Binsenbestand in der Versickerungsmulde als nicht ersatzpflichtig, obwohl Riedgebiete und Moore in Art. 18 NHG explizit als schützenswert bezeichnet würden. Bei der Versickerungsmulde handle es sich um ein technisches Bauwerk, in welchem die Vegetation entsprechend der Funktion des Bauwerks angelegt worden sei. Der aktuelle Pflanzenbewuchs präsentiere sich artenarm; das vereinzelte Vorkommen des im Kanton Zürich geschützten Rohrkolbens dürfte auf eine gezielte Pflanzung zurückgehen. Zu berücksichtigen sei auch, dass die Seggen- und Binsenvegetation nur randlich tangiert werde und grösstenteils weiterhin Bestand habe.

Das ALN ist hingegen der Ansicht, der Seggen- und Binsenbestand sei unabhängig von seiner Entstehung als schutzwürdig zu beurteilen. Das Vorkommen des geschützten Rohrkolbens sei mit grösster Wahrscheinlichkeit natürlich bedingt, da sich Samen dieser Art über weite Strecken verbreiten könnten und sich selbstständig ansiedeln würden, sofern geeignete Lebensräume vorhanden seien. Das ALN beantragt deshalb, es sei für die beanspruchte Feuchtfläche als ökologischer Ersatz 20 m² Gewässer oder Ufer zu schaffen und 25 Jahre zu unterhalten.

Die FZAG erwidert dem Antrag des ALN, die Versickerungsmulde liege inmitten von versiegelten Flächen und diene primär der Abwasserbehandlung der anliegenden Flächen; entsprechend weise sie eine starke anthropogene Störung auf. Zudem sei die Versickerungsmulde nur am Rande vom Projekt betroffen. Sie bleibe weitgehend bestehen und könne daher ihre eher bescheidene Funktion als Lebensraum weiterhin wahrnehmen. Deshalb sei der Antrag des ALN, als ökologischen Ersatz 20 m² Gewässer oder Ufer zu schaffen, abzulehnen.

Das BAFU teilt in diesem Punkt den Standpunkt des ALN. Wenn – wie vorliegend geschehen – die Schutzwürdigkeit festgestellt worden sei, dann sei auch die Ersatzpflicht gegeben. Der entsprechende Ersatz sei im Projekt Hundig zu leisten.

In ihrer abschliessenden Stellungnahme vom 22. Februar 2013 äussert sich die FZAG nicht mehr zu diesem strittigen Punkt.

Für das UVEK besteht kein Anlass, von den übereinstimmenden Beurteilungen des ALN und des BAFU abzuweichen. Es ist somit eine Ersatzpflicht im Umfang von 20 m² Uferfläche im Gebiet Hundig festzulegen.

Schliesslich beantragt das BAFU, es seien Massnahmen zur Minimierung der Lichtemissionen im Sinne der Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen, BUWAL 2005 (www.bafu.admin.ch/vu-8010-d), zu prüfen und umzusetzen. In der Nacht sei die Beleuchtung wenn möglich abzuschalten oder auf diejenigen Bereiche zu beschränken, die rund um die Uhr beleuchtet werden müssten (Minimierung der negativen Projektwirkungen durch Lichtemissionen auf die Landschaft nach Art. 3 NHG).

Hierzu hält die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 22. Februar 2013 fest, dass die vom BAFU verlangte Prüfung bereits erfolgt sei. Es würden die folgenden, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben möglichen Massnahmen zur Minimierung von Lichtemissionen umgesetzt:

- Die geplante Beleuchtung entspreche dem Minimalstandard gemäss Euro Normen 123464-2 (Mittelwert von 10 Lux);
- Es würden LED-Leuchten eingesetzt, welche keine direkte Abstrahlung nach oben aufweisen würden.

Ausserdem sei der RFS-Warteraum 24 Stunden in Betrieb, weshalb die FZAG als verantwortliche Werkeigentümerin weitergehende Massnahmen – bspw. eine Abschaltung der Beleuchtung während der Nacht – ablehne.

Gemäss den vorerwähnten Empfehlungen des BUWAL (heute BAFU) zur Vermeidung von Lichtemissionen sind folgende Punkte zu prüfen:

- Notwendigkeit der Beleuchtung;
- Technische Massnahmen: Leuchtkörper sollten so abgeschirmt werden, dass das Licht nur dorthin gelangt, wo es einem Beleuchtungszweck dient;
- Ausrichtung und Platzierung der Leuchten: Jede Leuchte sollte grundsätzlich zum Boden hin gerichtet sein;
- Zeitliche Begrenzung: Beim umweltgerechten Betrieb von Beleuchtungen sind Zeitschaltungen gefragt. Mit ihrer Hilfe kann zu bestimmten Nachtzeiten (in Analogie zum Lärmschutz, wo zwischen 22 Uhr und 6 Uhr tiefere Grenzwerte gelten) die Beleuchtungsstärke zumindest gedrosselt werden.

Die Notwendigkeit der Beleuchtung ist unbestritten. Die technischen Massnahmen sowie die Ausrichtung und Platzierung der Leuchten zum Boden hin sind umgesetzt. In Anbetracht des Zwecks und der geplanten Ausgestaltung der Beleuchtungsanlage kann vorliegend somit einzig noch eine Steuerung der Leuchten durch Bewegungs-

melder in Betracht gezogen werden (Ein- und Abschaltung). Allerdings ist nicht auszuschliessen, dass dies eine störende Wirkung auf den Flugbetrieb haben könnte, da sich der RFS-Warteraum in der An- und Abflugschneise der Piste 10/28 befindet. Dies ist insbesondere der Fall, wenn mit einer hohen Verkehrsfrequenz der an- und abfahrenden LKW zu rechnen ist, wodurch die Massnahme überdies grösstenteils ins Leere läuft, da ständige Bewegungen auf dem Parkplatz eine längerdauernde und damit wirksame Abschaltung der Anlage verhindern. Dies ist der Verhältnismässigkeit dieser Massnahme abträglich.

In seiner Stellungnahme vom 25. März 2013 hält das BAFU schliesslich fest, auf Grund der Ausführungen der FZAG vom 22. Februar 2013 sei ausgewiesen, dass die Anforderungen im Sinne der Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen erfüllt seien. Es erachte somit seinen Antrag betreffend Prüfung und Umsetzung von Massnahmen zur Minimierung der Lichtemissionen als erledigt.

Somit erübrigen sich diesbezügliche Auflagen.

2.8.4 Gewässerschutz

Die Stadt Kloten beantragt, es seien der Aufbau und die Dimensionierung der Versickerungsmulden sowie die baulichen Massnahmen, welche es erlauben würden, dass das Wasser in die Mulden gelange, vor Baubeginn detailliert darzustellen. Rechtzeitig vor Baubeginn sei das Projekt so anzupassen, dass eine Optimierung der Versickerungsverhältnisse resultiere, z. B. seien zusätzliche sickerfähige Flächen einzuplanen (weniger asphaltierte Flächen).

Betreffend Kanalisation seien die Schweizer Norm SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung» Ausgabe 2002 sowie die Vorschriften der «Regenwasserentsorgung» des VSA und der Siedlungsentwässerungsverordnung (SEVO) der Stadt Kloten vom 9. Februar 2010 zu beachten. Sämtliche neu erstellten Kanalisationsleitungen seien vor dem Eindecken/Überbetonieren durch das Kontrollorgan, Ingenieurbüro EWP AG Kloten, Tel. 044 815 15 72, abnehmen zu lassen. Alle Schmutzwasserleitungen seien für die Abnahme mit Wasser zu füllen und einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen. Der Durchmesser der Schmutzwasserleitung zwischen Container und öffentlichem Kanal müsse mindestens 125 mm betragen. Es dürfe kein Oberflächenwasser auf öffentlichen Grund, Privatstrassen und die Nachbarparzellen abfliessen.

Das AWEL hält fest, die Entwässerung entspreche konzeptionell dem GEP Flughafen Zürich 2009. Dem Bauvorhaben könne aus Sicht Entwässerung unter folgenden Auflagen zugestimmt werden:

- Die geplante, bewachsene Geländemulde sei zu vergrössern und auf Starkregen auszulegen (Retentionsmassnahmen prüfen und aufzeigen). Der Aufbau, die Gestaltung sowie der hydraulische Nachweis der Geländemulde seien in einem

- Detailprojekt zu dokumentieren;
- Auf dem RFS-Warteraum dürften keine wassergefährdenden Stoffe und Flüssigkeiten gelagert werden;
 - Auf dem RFS-Warteraum dürften keine Reinigungs-, Service- und Unterhaltmassnahmen an Fahrzeugen und Geräten vorgenommen werden.

Das BAFU unterstützt diese Anträge des AWEL.

In Beilage B10 – Nachweis GEP-Konformität wird dazu Folgendes festgehalten: «Der Lastwagenparkplatz wird über die Schulter in humusierte Entwässerungsmulden entwässert. Das ausgewiesene Flächenverhältnis von maximal 10:1 ist knapp ausreichend. In der Detailprojektierung können die Verhältnisse durch durchlässige Gestaltung geeigneter Flächen (Aufenthaltsbereich, Umgebung des Gebäudes, Abstellplätze) und durch Verbreiterung der Sickermulden noch verbessert werden (Reduktion der befestigten Fläche ausserhalb der Anfahrschwellen).

Die Anträge der Stadt Kloten, des AWEL und des BAFU betreffen im Wesentlichen die bereits in Beilage B10 – Nachweis GEP-Konformität festgestellten Verbesserungsmöglichkeiten zum Gewässerschutz. Für das UVEK besteht unter diesen Umständen kein Anlass, von den übereinstimmenden Beurteilungen der Stadt Kloten, des AWEL und des BAFU abzuweichen. Es sind somit entsprechende Auflagen zu verfügen.

Darüber hinaus äussert sich das AWEL zum in der Beilage B6 – Umweltnotiz erwähnten, an das Projektgebiet angrenzenden Parkplatz P12-100. Das AWEL moniert, es habe mit Schreiben Nr. 1734 vom 2. September 2008 verschiedenen provisorischen Parkplätzen in gewässerschutzrechtlicher Hinsicht zugestimmt. Gemäss den damals eingereichten Unterlagen sei vorgesehen gewesen, die befestigten Fahrspuren mit einem Asphaltbelag sowie die durchlässigen Abstellflächen mit Rasenfugenpflaster zu erstellen. Auf den Fotos (Gesamtansicht und Standort 3: Kiesfläche, Detailansicht) der Beilage B6 – Umweltnotiz sei der inzwischen ausgeführte Parkplatz P12-100 erkennbar. Die Abstellflächen seien nicht wie vorgesehen mit Rasenfugenpflaster (Fugen mit belebtem Bodenmaterial) sondern mit Splittfugen ausgeführt worden. Dies widerspreche u. a. den massgebenden Unterlagen der Plangenehmigung des UVEK vom 1. April 2009. Die FZAG sei deshalb einzuladen, die Abstellflächen entsprechend der Plangenehmigung umzugestalten.

Das BAFU unterstützt diesen Antrag des AWEL und beantragt dem BAZL, entsprechende Massnahmen ausserhalb des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens zu ergreifen.

Die FZAG hält dem entgegen, dieser Antrag stehe in keinem Zusammenhang mit dem vorliegenden Plangenehmigungsgesuch, sondern betreffe das rechtskräftig ge-

nehmigte Projekt P12-100. Gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts seien Auflagen insoweit zulässig, als sie in einem engen sachlichen Zusammenhang mit dem Zweck stünden, welche die Bewilligung verfolge und überdies verhältnismässig seien. Unzulässig seien daher sachfremde Auflagen. Bezogen auf das Plangenehmigungsverfahren seien Bedingungen und Auflagen dann zulässig, wenn die Plangenehmigung aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen überhaupt verweigert werden könnte und die Auflagen insofern als mildere Alternative zur gänzlichen Abweisung des Gesuchs erscheinen würden (Urteil des Bundesgerichts vom 29. März 2012, 2C_875/2011, Erw. 2.2). Die vom AWEL beantragte Auflage 5 erfülle diese Voraussetzungen nicht. Deshalb sei der Antrag 5 des AWEL wegen fehlendem Sachzusammenhang mit dem vorliegenden Plangenehmigungsgesuch abzuweisen.

Gemäss Art. 27g VIL kontrolliert das BAZL die rechtmässige Ausführung eines Vorhabens oder lässt sie durch Dritte kontrollieren. Bei nachträglicher Missachtung von Bauvorschriften, Bedingungen und Auflagen veranlasst das BAZL die Herstellung des rechtmässigen Zustands. Dementsprechend ist ausserhalb des vorliegenden Verfahrens durch das BAZL eine Prüfung der vorerwähnten Vorhalte vorzunehmen und gegebenenfalls die Herstellung des rechtmässigen Zustandes anzuordnen.

2.8.5 Störfallvorsorge, Katastrophenschutz

Die Gesuchstellerin hält in der Beilage B6 – Umweltnotiz fest, dass der Aspekt der Störfallvorsorge weder für die Bau- noch die Betriebsphase relevant sei. Der Kanton äussert sich nicht zum Aspekt der Störfallvorsorge.

Aufgrund der Angaben in der Beilage B6 – Umweltnotiz beurteilt das BAFU die Änderungen durch das Projekt am Flughafen als nicht wesentlich im Sinne der StFV²⁸ (Art. 5 Abs. 3 StFV). Eine Aufdatierung des Kurzberichts sei nicht erforderlich. Aus Sicht der Störfallvorsorge stimmt das BAFU dem Projekt zu.

Diesbezügliche Auflagen erübrigen sich somit.

2.9 *Polizei und Feuerwehr*

Die SRZ beantragt, es sei zusätzlich zu den bereits in der Beilage B1 – Technischer Bericht, Ziff. 5, festgelegten Anforderungen sicherzustellen, dass die Schrankenanlage mit den entsprechenden Einsatzparkkarten für Einsatzfahrzeuge von SRZ geöffnet werden könne.

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei Zürich stellt zur Gewährleistung der zeitgerechten Intervention folgende Anträge:

- Es sei die ungehinderte Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen über die Inter-

²⁸ Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV; SR 814.012)

- ventionsachsen sicherzustellen;
- Es seien die Interventionswege für die Kantonspolizei Zürich zu den alarmgesicherten Objekten in den Gebäuden der REGA, BAC und Waffenplatz Kloten freizuhalten;
 - Temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege im betroffenen Bereich seien ihr frühzeitig bekanntzugeben, damit die Auswirkungen auf die Interventionen beurteilt werden könnten.

Die VTA beantragt eine Anpassung des vorgesehenen Fahrregimes, da das schiefwinklige Einfahren in die Bimenzältenstrasse aus Sicherheitsgründen abzulehnen sei. Die Einfahrt in den RFS-Warteraum könne wie vorgesehen via Bimenzältenstrasse und die unbekannte Zufahrtsstrasse in den RFS-Warteraum erfolgen. Die Wegfahrt müsse jedoch vom Warteraum direkt in die Bimenzältenstrasse erfolgen, womit ein rechtwinkliges Einfahren in die Bimenzältenstrasse gewährleistet sei. Mit dem angepassten Fahrregime werde für den Verkehrsteilnehmer Klarheit geschaffen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht. Überdies ersucht die Kantonspolizei um rechtzeitige Kontaktaufnahme, um in der Ausführungsphase die Details der neuen Verkehrsanordnungen und Markierungen vornehmen oder erlassen zu können.

Diese Anträge wurden von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Das UVEK erachtet diese als sachgerecht und angemessen; sie werden somit in die Verfügung übernommen.

2.10 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und die kantonalen Fachstellen zehn Arbeitstage im Voraus über den Baubeginn und fünf Tage im Voraus über den Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

2.11 *Fazit*

Das Vorhaben erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Es kann mit den beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

3. **Gebühren**

Nach Art. 3 LFG werden für Leistungen des BAZL Gebühren erhoben. Die Gebühr für die Plangenehmigung richtet sich nach Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d GebV-BAZL²⁹

²⁹ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11)

und wird 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 Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund und Kanton sowie der Stadt Kloten wird sie zugestellt.

C. Verfügung

Das Projekt «Neubau LKW-Parkplatz (Ersatzstandort RFS-Warteraum)» am Flughafen Zürich wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand*

Neubau eines LKW-Parkplatzes (RFS-Warteraum) als Ersatz für den durch den Ausbau des Parkhauses P6 wegfallenden RFS-Warteraum.

1.2 *Standorte*

Flughafenareal, östlich des heutigen Überlaufparkplatzes P12-100, Grundstück Kat.-Nr. 5775 / 5801 (Gemeinde Kloten).

1.3 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 5. Juli 2012 mit folgenden Beilagen:

- Beilage B1 – Technischer Bericht (inkl. Projektbeschreibung);
- Beilage B6 – Umweltnotiz;
- Beilage B10 – Nachweis der GEP-Konformität;
- Beilage B11 – Nachweis der energetischen und schalltechnischen Massnahmen;
- Beilage B14 – Unbedenklichkeitsüberprüfung Skyguide.
- Übersichtsplan (inkl. Sicherheitszone, Interventionsachse), Massstab 1:2000, Nr. H.P120.8_1.0;
- Situation RFS-Warteraum inkl. Baustelleninstallation, Massstab 1:500, Nr. H.P120.8_2.0;
- Situation Werkleitungen, Massstab 1:500, Nr. H.P120.8_3.0;
- Normalprofile 1–3 RFS-Warteraum, Massstab 1:50, Nr. H.P120.8_4.0;
- Querprofile 1–5 RFS-Warteraum, Massstab 1:200, Nr. H.P120.8_5.0.

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 dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

Unterlagen und Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den zuständigen Fachstellen genehmigt werden müssen, sind frühzeitig beim AfV einzureichen oder per E-Mail an avf-tvl@vd.zh.ch zu senden.

- 2.1.3 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Werkleitungen, etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Der Stadt Kloten sind für die Nachführung des Kanalisationskatasters spätestens bis zur Inbetriebnahme in allen Teilen revidierte Kanalisationspläne im Doppel sowie eine digitale Version (DWG- oder DXF- Format sowie PDF-Format) abzugeben. Die digitale Version ist per E-Mail an das Kontrollorgan (erich.kueng@ewp.ch) zu senden. Die Ausführungspläne sind durch den Ersteller klar als solche zu bezeichnen.

- 2.1.4 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

Die kantonale Meldestelle / Zonenschutz ist bei Montagekran-Einsätzen mindestens drei Tage im Voraus durch die Kranfirma zu informieren (Tel.: 043 816 39 89).

- 2.1.5 Via AfV sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, die zuständigen kantonalen Fachstellen sowie die Stadt Kloten zehn Arbeitstage im Voraus über den Baubeginn und fünf Arbeitstage im Voraus über den Abschluss der Arbeiten schriftlich (E-Mail genügt) zu informieren.

Die IBK, welche mit der Ausführung der neuen Wasserleitung betraut sind, sind rechtzeitig zu kontaktieren, damit die Termine koordiniert werden können.

- 2.1.6 Die Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten (KI / III / 98 plus Checkliste Bauablauf) sind einzuhalten, mit Ausnahme der Ziff. 4. von Teil «A Allgemeines», welche nicht anwendbar ist.

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

2.2 *Baulärm*

- 2.2.1 Für die Bauarbeiten sind gemäss den Bestimmungen in der BLR Massnahmen im Sinne der Massnahmenstufe B erforderlich, für die Bautransporte solche der Mass-

nahmenstufe A.

- 2.2.2 Lärmbezogene Vorgaben, die sich aus der Zuordnung dieser Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte ergeben, sind in der Rubrik «Besondere Bestimmungen» der Ausschreibung sowie im Werkvertrag festzulegen. Dabei sind die folgenden Massnahmen im Minimum festzulegen:
- Orientierung der lärmbeeinträchtigten Nachbarschaft (BLR Kapitel 3.2.1.3);
 - Schulung des Baustellenpersonals zu lärmminderndem Verhalten (BLR Kapitel 3.3);
 - Zeitbeschränkungen, Definition der Ruhezeiten (BLR Kapitel 3.3);
 - Generelle Anforderungen an Maschinen und Geräte (BLR Kapitel 3.1.6.1/2/3).

2.3 *Bodenverschiebungen*

- 2.3.1 Der Baubehörde ist vor Baubeginn das von der Bauherrschaft und einer Fachperson unterzeichnete Meldeblatt zu Bodenverschiebungen einzureichen.
- 2.3.2 Wird belastetes Bodenmaterial abgeführt, muss die Bauherrschaft durch eine Fachperson eine Dokumentation der Bodenverschiebung nach Vorgabe der kantonalen Fachstelle Bodenschutz erstellen lassen und nach Abschluss der Arbeiten dieser einreichen (Fachstelle Bodenschutz, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich).

2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

- 2.4.1 Die konkreten Standorte und Montagehöhen der einzelnen Strassenleuchten ist in Zusammenarbeit mit der kantonalen Meldestelle / Zonenschutz an Hand des Sicherheitszonenplans festzulegen.
- 2.4.2 Die Blendwirkung der Strassenleuchten ist mit der kantonalen Meldestelle / Zonenschutz abzuklären.

2.5 *Technische Anforderungen*

Vor Baubeginn sind die Unterlagen und der Nachweis der energetischen (Wärmedämmnachweis sowie Energienachweis für Heizung/Warmwasser) und schalltechnischen Massnahmen zu vervollständigen und genehmigen zu lassen. Zuständig für die Prüfung des Nachweises ist die Stadt Kloten.

2.6 *Arbeitnehmerschutz*

Die Auflagen zum Arbeitnehmerschutz gemäss Beilage 1 sind einzuhalten; sie sind von der Gesuchstellerin ebenfalls an die Bauherrschaft bzw. Betreiberin der Anlage weiterzuleiten.

2.7 *Landschaft und Ortsbild, ökologischer Ersatz*

- 2.7.1 Dem BAFU ist via BAZL vor Baubeginn ein Umgebungsgestaltungsplan im Sinne von Art. 3 NHG zur Begutachtung vorzulegen. Die in Ziff. 2.8.2 festgehaltenen Grundsätze sind zu berücksichtigen.
- 2.7.2 Die dem Projekt zum Opfer fallenden Hochstamm-Obstbäume sind ausserhalb des Projektareals zu ersetzen. Die Ersatzstandorte der Hochstamm-Obstbäume sind dem BAFU via BAZL vor Baubeginn zur Beurteilung zu unterbreiten.
- 2.7.3 Für die Beanspruchung der 700 m² umfassenden Kiesfläche ist Ersatz im Rahmen des Projektes «Ökologische Aufwertung Hundig, Glattfelden» im Umfang von 350 m² Trockenwiese zu leisten.
- 2.7.4 Für die Beanspruchung von 20 m² Seggen- und Binsenbestand in der Versickerungsmulde wird eine Ersatzpflicht im Umfang von 20 m² Uferfläche im Rahmen des Projektes «Ökologische Aufwertung Hundig, Glattfelden» festgelegt.

2.8 *Gewässerschutz*

- 2.8.1 Aufbau und Dimensionierung der Versickerungsmulden sowie die baulichen Massnahmen, welche es erlauben, dass das Wasser in die Mulden gelangt, sind vor Baubeginn detailliert darzustellen. Dabei ist die geplante, bewachsene Geländemulde zu vergrössern und auf Starkregen auszulegen (Retentionsmassnahmen prüfen und aufzeigen).
- 2.8.2 In der Detailprojektierung ist eine Verbesserung der Verhältnisse durch durchlässige Gestaltung geeigneter Flächen (Aufenthaltsbereich, Umgebung des Gebäudes, Abstellplätze) anzustreben.
- 2.8.3 Auf dem RFS-Warteraum dürfen keine wassergefährdenden Stoffe und Flüssigkeiten gelagert werden. Ebenso dürfen keine Reinigungs-, Service- und Unterhaltmassnahmen an Fahrzeugen und Geräten vorgenommen werden.
- 2.8.4 Betreffend Kanalisation sind die Schweizer Norm SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung» Ausgabe 2002 sowie die Vorschriften der «Regenwasserentsorgung» des VSA und der Siedlungsentwässerungsverordnung (SEVO) der Stadt Kloten vom 9. Februar 2010 zu beachten. Sämtliche neu erstellten Kanalisationsleitungen sind vor dem Eindecken/Überbetonieren durch das Kontrollorgan, Ingenieurbüro EWP AG Kloten, Tel.: 044 815 15 72, abnehmen zu lassen. Alle Schmutzwasserleitungen sind für die Abnahme mit Wasser zu füllen und einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen. Der Durchmesser der Schmutzwasserleitung zwischen Container und öffentlichem Kanal muss mindestens 125 mm betragen. Es darf kein Oberflächenwasser

auf öffentlichen Grund, Privatstrassen und die Nachbarparzellen abfliessen.

2.9 *Auflagen der Polizei und Feuerwehr*

- 2.9.1 Es ist sicherzustellen, dass die Schrankenanlage mit den entsprechenden Einsatzparkkarten für Einsatzfahrzeuge von SRZ geöffnet werden können.
- 2.9.2 Die ungehinderte Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen über die Interventionsachse ist sicherzustellen.
- 2.9.3 Die Interventionswege für die Kantonspolizei Zürich zu den alarmgesicherten Objekten in den Gebäuden der REGA, BAC und Waffenplatz Kloten sind freizuhalten.
- 2.9.4 Temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege im betroffenen Bereich sind frühzeitig der Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei Zürich bekanntzugeben, damit die Auswirkungen auf die Interventionen beurteilt werden können.
- 2.9.5 Das vorgesehene Fahrregime ist anzupassen, so dass die Wegfahrt vom RFS-Warteraum direkt in die Bimenzältenstrasse erfolgen kann, womit ein rechtwinkliges Einfahren in die Bimenzältenstrasse gewährleistet ist. Die VTA ist rechtzeitig zu kontaktieren, damit in der Ausführungsphase die Details der neuen Verkehrsanordnungen und Markierungen vorgenommen oder erlassen werden können.

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 verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

4. **Eröffnung und Mitteilung**

Eröffnung eingeschrieben an:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBO, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen).

Zur Kenntnis an:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Eidgenössische Zollverwaltung, Zollstelle Zürich-Flughafen, 8058 Zürich;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich;

- Amt für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitsbedingungen, 8090 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich-Flughafen;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, Nordstrasse 44, 8021 Zürich;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzunterstützung Flughafen Zürich, 8036 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich, Walcheplatz 2, Postfach, 8090 Zürich;
- Amt für Landschaft und Natur des Kantons Zürich, Walcheplatz 2, 8090 Zürich;
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, Stampfenbachstrasse 14, Postfach, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt des Kantons Zürich, Fachstelle Lärmschutz, Postfach, 8090 Zürich;
- Kantonale Meldestelle / Zonenschutz, c/o Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich;
- Industrielle Betriebe Kloten AG, Flughafenstrasse 25, 8302 Kloten;
- Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

sign. Véronique Gigon
Stellvertretende Generalsekretärin

Beilagen und Rechtsmittelbelehrung auf der folgenden Seite.

Beilagen

- Beilage 1: AWA; Auflagen zum Arbeitnehmerschutz.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.