



3003 Bern, 15. Januar 2013

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Neue Standplätze Echo Nord 1

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 13. Oktober 2011 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch ein für die Erstellung von sieben neuen Abstellplätzen für Flugzeuge mit Code-Letter C (Standplätze Echo Nord 1) im Bereich des ehemaligen Rollwegs Echo nordwestlich des Docks E. Gestützt auf das Protokoll der Sitzung 07/10 vom 30. September 2010 der VPK¹ hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG² mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgelegt.

1.2 *Begründung*

Die FZAG begründet ihr Gesuch wie folgt: Seit einigen Jahren sei ein Trend zu grösseren Flugzeugen feststellbar; sei im Jahr 2000 noch mit durchschnittlich 70 Passagieren pro Flugbewegung (Pax/ATM) gerechnet worden, so habe die durchschnittliche Anzahl Pax/ATM im Jahr 2010 bereits 85 Passagiere betragen. Diese Flottenpolitik der Airlines habe dazu geführt, dass die Passagierentwicklung am Flughafen Zürich die Entwicklung im Bereich Flugbewegungen deutlich übersteige. Infrastruktureitig beanspruchten die grösseren Flugzeuge grössere Standplätze, was zu einer Verknappung der verfügbaren Standplätze am Flughafen Zürich geführt habe, so dass bereits heute in Spitzenzeiten keine Abfertigungsstandplätze mehr frei seien. Im Rahmen ihrer Flottenpolitik habe die Swiss entschieden, ihre 20 Flugzeuge vom Typ Avro RJ 100 («Jumbolinos»; Durchschnittsalter 13,5 Jahre) schrittweise durch neue Bombardier CS 100 zu ersetzen. Diese Flugzeuge wiesen im Vergleich zum Jumbolino eine 9 m grössere Spannweite auf und beanspruchten dementsprechend mehr Standplatzfläche. Die Jumbolino-Flotte werde heute primär auf der Südseite der Piste 28 (Standplätze Hotel, India und Foxtrot) abgefertigt. Aufgrund der grösseren Spannweite der neuen Flugzeuge reduziere sich die Nutzung der bestehenden Fläche im Bereich Hotel / India von heute 15 Standplätzen für Jumbolinos auf zukünftig acht Standplätze für Bombardier CS 100, was einen Kapazitätsverlust von insgesamt sieben Standplätzen zur Folge habe. Darüber hinaus würden nach dem Ersatz der Jumbolinos auf den Standplätzen Foxtrot nur noch Business Jets abgefertigt werden können; die für die Standplätze Foxtrot zur Verfügung stehende Fläche sei für Flugzeuge des Typs Bombardier CS 100 zu klein. Daher könnten nach dem Ersatz der Jumbolino-Flotte insgesamt nur noch knapp die Hälfte der Bombardier CS 100 abgefertigt werden. Abzustellende Grossraumflugzeuge (ohne Abfertigung)

¹ Verfahrensprüfungskommission des Flughafens Zürich

² Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

müssten heute auf die Whiskey-Standplätze verschoben werden, was Pistenquerungen bedinge. Aus Gründen der Flugsicherheit, aber auch aufgrund der kürzeren Rollstrecken seien im westlichen Bereich der Standplätze Echo Nord daher alternativ ein bis zwei Abstellplätze für Grossraumflugzeuge vorgesehen.

1.3 Beschreibung

Auf den Standplatzflächen India und Hotel liegen heute 15 Standplätze für Jumbolinos, neun auf der Fläche India (I 90 – I 98) und sechs auf der Fläche Hotel (H 81, H 82 und H 85 – H 88). Mit der Ablösung der Jumbolinos durch die neuen Bombardier-Flugzeuge verbleiben hier insgesamt im Maximum acht Abfertigungsplätze für Code-Letter-C-Flugzeuge (I 01 bis I 05 bzw. H 11 bis H 13); insgesamt gehen somit sieben Plätze verloren (siehe Abb. 1):

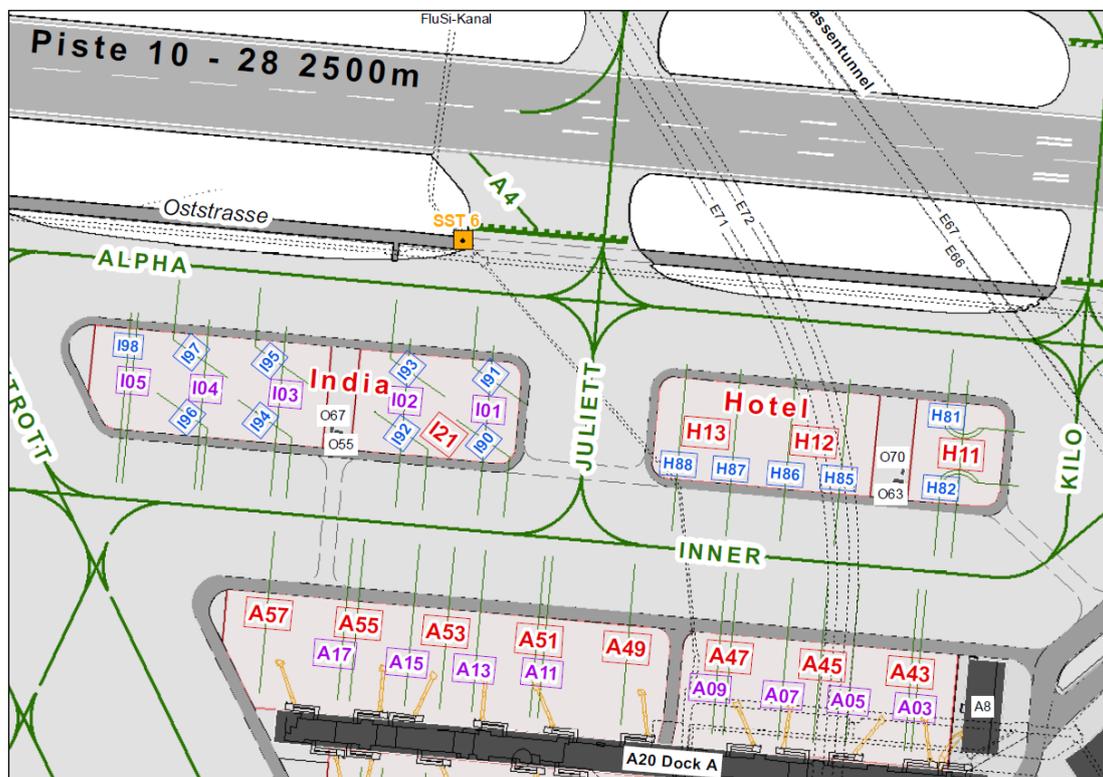


Abb. 1: Heutige Konfiguration der Standplätze India und Hotel zwischen Dock A und Piste 10-28

Mit dem vorliegenden Gesuch beantragt die FZAG die Erstellung von sieben neuen Abfertigungsplätzen für Flugzeuge mit Code-Letter C im Bereich Echo Nord 1. Alternativ können statt sieben Code-C-Flugzeugen fünf Code-C- und ein Code-E- oder Code-F- bzw. vier Code-C- und zwei Code-E-Flugzeuge abgestellt werden (siehe Abb. 2)

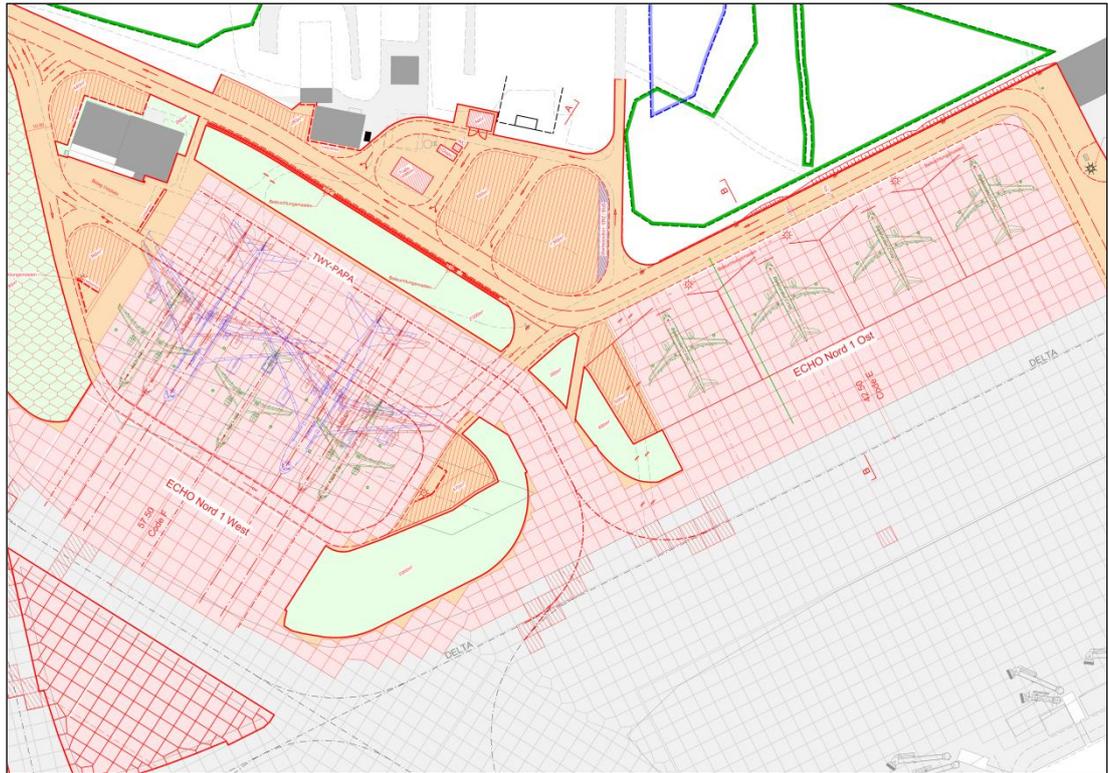


Abb. 2: Geplante Konfiguration der Standplätze Echo Nord 1 nordwestlich des Dock E

Die Stand- bzw. Abfertigungsplätze werden an das Unterflurbetankungsnetz des Flughafens angeschlossen und werden mit einer zentralen Flugzeugenergieversorgung ausgerüstet.

Weiter gehören zum Projekt die erforderlichen Rollweganpassungen inkl. Markierung und Befahrung, Signalisationen, Vorfeldbeleuchtung (Kandelaber), Entwässerung, Handlungsflächen sowie der Neubau der Trafostation Cheibenwinkel samt der entsprechenden Leitungen.

Projektbedingt müssen die heutige Schneedeponie-Fläche und die Servicestraszen (Riet- und Rütistrasse) angepasst werden. Entlang der Rietstrasse wird im westlichen Bereich der neuen Standplätze ein *Blast Fence* erstellt, um die dahinter liegenden Gebiete vor dem Triebwerkstrahl zu schützen.

Mit Plangenehmigung vom 16. Oktober 2009 war der Neubau der NAV-Garage der Skyguide (Unterstand für Messfahrzeuge der Gleitwegsender) genehmigt worden; das Vorhaben wurde jedoch noch nicht ausgeführt, da es in den Projektperimeter für die nun beantragten Standplätze zu liegen gekommen wäre. Mit dem vorliegenden Gesuch wird die Verlegung der Garage um einige Meter nach Nord-Osten beantragt, im Übrigen soll sie unverändert erstellt werden.

Im Bereich der Handlingsflächen sind ein Bürocontainer für den Disponenten sowie ein WC-Container für das Servicepersonal vorgesehen.

Im Projektperimeter liegen zwei 25-Meter-Schiessanlagen der Kantonspolizei, die mit dem Bau der Handlingsfläche entfallen. Mit Inbetriebnahme der Standplätze Echo Nord 1 werden die übrigen Schiessanlagen im Gebiet Cheibenwinkel ausser Betrieb genommen.

Der Projektperimeter umfasst gemäss Projektbeschreibung die verbliebenen Teile des ehemaligen Rollwegs Echo sowie den ehemaligen Installationsplatz Midfield (5. Bauetappe). Das Plangenehmigungsgesuch «Weiterbestand Teile Rollweg Echo und ehemaliger Installationsplatz Midfield» vom 10. April 2007 wird daher gemäss Angaben der FZAG auf den Zeitpunkt der Erteilung der Plangenehmigung für die Standplätze Echo Nord vollumfänglich zurückgezogen.

1.4 *Eigentumsverhältnisse*

Die vom Bauvorhaben betroffenen Grundstücke befinden sich gemäss Gesuchsangaben im Eigentum der FZAG.

1.5 *Gesuchsunterlagen*

- Gesuchsbrief vom 30. September 2011;
- Gesuchsformular FZAG;
- Beilage B1: Technischer Bericht Tiefbau;
- Beilage B2a: Technischer Bericht Elektro;
- Beilage B2b: Gesuchsformulare Elektroanlagen;
- Beilage B3: Safety Assessment;
- Beilage B4: Umweltverträglichkeitsbericht (UVB);
- Beilage B5: Unbedenklichkeitsüberprüfung Skyguide;
- Beilage B6: Nachweis GEP³-Konformität;
- Projektpläne zu Situation, Oberflächen, Werkleitungen, Ersatz Schneedeponie, Signalisation, Trafostation Cheibenwinkel, NAV-Garage Skyguide.

Während der Anhörung wurden folgende Gesuchsergänzungen nachgereicht:

- Revidierter Ersatzbedarf und Ersatzmassnahmen, Quadra GmbH – FZAG, 13. Februar 2012, Eingang beim BAZL am 6. März 2012;
- Ergänzungsdossier Treibstoffleitung Standplätze Echo Nord 1, Tanklager Rüm- lang AG (TAR) – Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG (UBAG) – Oehrli Engineering – FZAG, 13. Februar 2012, Eingang beim BAZL am 13. März 2012.

³ GEP: Genereller Entwässerungsplan

Diese Unterlagen wurden den zuständigen Stellen via AfV bzw. vom BAZL weitergeleitet.

1.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

Das Bauvorhaben hat keine nennenswerten Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Als verfahrensleitende Behörde führt das BAZL das Plangenehmigungsverfahren für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) durch.

Am 20. Oktober 2011 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Verkehr (AfV) des Kantons Zürich zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im Bundesblatt vom 8. November 2011 sowie in den kantonalen und kommunalen Publikationsorganen publiziert. Das Gesuch inkl. UVB lag vom 14. November bis zum 13. Dezember 2011 bei der Stadt Kloten, den Gemeinden Oberglatt und Rümlang sowie beim AfV öffentlich auf. Im Übrigen hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Eidgenössische Rohrleitungsinspektorat (ERI) direkt an. Die Anhörung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats (ESTI) erfolgte vereinbarungsgemäss durch das AfV.

Die BAZL-Sektion SIAP⁴ wurde mit einer luftfahrtspezifischen Prüfung beauftragt.

2.2 *Stellungnahmen*

Dem BAZL liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, vom 31. Januar 2012 und vom 11. April 2012;
- Baudirektion des Kantons Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), vom 5. Januar 2012 mit folgenden Anhängen bzw. Fachstimmungen:
 - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich vom 15. Dezember 2011 (Anhang 1);
 - Amt für Landschaft und Natur (ALN) des Kantons Zürich, Fachstelle Bodenschutz (FBS), vom 6. Dezember 2011 (Anhang 2);
 - Amt für Landschaft und Natur (ALN) des Kantons Zürich, Fachstelle Natur-

⁴ Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse

- schutz (FNS), vom 14. Dezember 2011 (Anhang 3);
- Amt für Landschaft und Natur (ALN) des Kantons Zürich, Abteilung Wald, vom 16. November 2011 (Anhang 4);
 - Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH⁵) des Kantons Zürich vom 1. November 2011 (Anhang 5);
 - Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) des Kantons Zürich, Arbeitsbedingungen, Stellungnahme zu Industrie- und Gewerbelärm vom 24. November 2011 (Anhang 6);
 - Tiefbauamt (TBA) des Kantons Zürich, Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 21. Oktober 2012 (Anhang 7);
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, vom 16. November 2011;
 - Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) des Kantons Zürich, Arbeitsbedingungen, Stellungnahme zum Arbeitnehmerschutz vom 24. November 2011;
 - Eidgenössisches Rohrleitungsinspektorat (ERI), Stellungnahmen vom 2. Dezember 2011, 26. März 2012 und 7. Juni 2012;
 - Eidgenössisches Starkstrominspektorat (ESTI), Stellungnahme vom 2. Dezember 2011;
 - Eidgenössische Zollverwaltung (EZV), Zollstelle Zürich-Flughafen vom 23. Dezember 2011;
 - BAFU vom 19. Juni 2012;
 - Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 20. Dezember 2011;
 - Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 17. Januar 2012;
 - Gemeinde Oberglatt, Bauamt, vom 12. Januar 2012;
 - Gemeinde Rümlang, Gemeinderat, vom 15. Dezember 2011;
 - Stadt Kloten vom 24. Januar 2012;
 - Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich (UBAG) vom 17. Januar 2011 (E-Mail) und vom 23. März 2012;
 - BAZL, Abteilung Sicherheit und Infrastruktur, luftfahrtspezifische Prüfung vom 23. Januar 2012 und Update vom 28. Januar 2012;
 - ALN, Stellungnahme vom 3. April 2012 zu den Ergänzungsunterlagen Ersatzbedarf und -massnahmen;
 - AWEL, Stellungnahme vom 28. März 2012 zu den Ergänzungsunterlagen Treibstoffleitung;
 - SRZ vom 13. März 2012, Stellungnahme zu den Ergänzungsunterlagen Treibstoffleitung;
 - BAFU vom 4. Juni 2012, Stellungnahme zu den Ergänzungsunterlagen Treibstoffleitung und Ersatzbedarf und –massnahmen.

⁵ Um Verwechslungen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zu vermeiden, wird in der vorliegenden Verfügung für das ARE des Kantons die Abkürzung ARE-ZH verwendet.

2.3 *Einsprache*

Im Rahmen der öffentlichen Auflage ging beim BAZL eine Einsprache von 36 Gemeinden⁶ aus den Kantonen Zürich, Aargau und Schaffhausen und des Planungsverbands Zurzibiet (im Folgenden PV Zurzibiet) ein, alle vertreten durch RA Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Moosweg 70, 4125 Riehen.

2.4 *Gewährung des rechtlichen Gehörs und Abschluss der Instruktion*

Die eingeholten Stellungnahmen und die Einsprache wurde der FZAG zur Kenntnis gebracht und sie wurde aufgefordert, dazu Stellung zu nehmen, was sie am 6. Juli 2012 tat.

In einem zweiten Schriftenwechsel stellte das BAZL den Einsprechern die nachgereichten Unterlagen sowie die eingegangenen Stellungnahmen der angehörten Fachstellen von Bund, Kanton und Gemeinden sowie die Stellungnahme der FZAG zu und gab auch ihnen Gelegenheit, sich zu diesen zu äussern. Im Weiteren bot das BAZL an, sie könnten Einsicht in die übrigen Verfahrensakten nehmen, wovon die Einsprecher aber keinen Gebrauch machten.

Am 29. November 2012 (Eingang beim BAZL am 30. November) nahmen die Einsprecher innerhalb der gesetzten Frist ein zweites Mal Stellung. Sie bestätigten darin ihre Anträge aus der Einsprache und machten weitere Ausführungen zu den Anträgen der Baudirektion des Kantons Zürich vom 5. Januar, zur luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 28. März und zur Eingabe der FZAG vom 6. Juli 2012.

Da sich aus dieser zweiten Stellungnahme keine neuen Elemente ergaben, die eine Weiterführung des Schriftenwechsels erfordert hätten, konnte die Instruktion damit abgeschlossen werden.

⁶ Gemeinden, die sich an der Einsprache beteiligen:

Kanton Zürich: Bachs, Bülach, Eglisau, Glattfelden, Hochfelden, Höri, Neerach, Stadel, Weiach, Winkel;

Kanton Aargau: Baldingen, Böbikon, Böttstein, Döttingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Kaiserstuhl, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mandach, Melikon, Rekingen, Rietheim, Rümikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Unterendingen, Wislikofen, Bad Zurzach;

Kanton Schaffhausen: Buchberg, Rüdlingen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt betrifft neue Flächen für die Abfertigung und das Abstellen von Flugzeugen; diese dienen dem Betrieb des Flughafens und gelten daher als Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL⁷. Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

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

1.3 *Einsprache*

Verschiedene Gemeinden der IG-Nord und der PV Zurzibiet haben eine gemeinsame Einsprache gegen die Plangenehmigung der Ersatzstandplätze Echo Nord 1 eingereicht, die gleichzeitig als ergänzende Eingabe im Rahmen des SIL-Verfahrens an Frau Bundesrätin Doris Leuthard gerichtet ist.

Sie stellen den Hauptantrag, das vorliegende Gesuch um Plangenehmigung sei abzulehnen.

Gemäss der Einsprache handelt es bei der IG-Nord um den Zusammenschluss von 38 Gemeinden aus den Kantonen Zürich, Aargau und Schaffhausen sowie dem PV Zurzibiet zur Wahrung der Interessen der Gemeinden und ihrer Bevölkerung, handelnd durch den Leitenden Ausschuss, dieser vertreten durch RA Dr. iur. H. Ueberwasser. Offenbar haben sich aber nicht alle Mitgliedsgemeinden aus dem Kanton Zürich an der Einsprache beteiligt; gemäss Auflistung in der Einsprache beteiligen sich an ihr 36 Gemeinden der IG-Nord und der PV Zurzibiet (vgl. Ziffer A.2.2 oben), die in der Einsprache – etwas verwirrend – als «IG Nord-Gemeinden» bezeichnet werden – und nicht identisch mit der «IG-Nord» sind.

⁷ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

1.3.1 Fristen und Form

Die Auflagefrist für das Vorhaben lief vom 14. November bis zum 13. Dezember 2011. Die Einsprache der von RA Dr. Ueberwasser vertretenen IG-Nord-Gemeinden datiert vom 13. Dezember 2011 und wurde am gleichen Tag eingeschrieben der schweizerischen Post übergeben (Eingang beim BAZL am 14. Dezember 2011). Sie wurde somit fristgerecht gemäss Art. 21 Abs. 1 VwVG⁸ eingereicht.

Kollektiveinsprachen und vervielfältigte Einzeleinsprachen haben eine Person zu bezeichnen, welche die Einsprechergruppe rechtsverbindlich vertreten darf. Andernfalls bezeichnet das BAZL diese Vertretung (Art. 11a VwVG).

Zusammen mit der Einsprache legte RA Dr. Ueberwasser die Mehrzahl der Vollmachten zur anwaltlichen Vertretung durch ihn bei; am 12. Januar 2012 gingen beim BAZL die restlichen Vollmachten ein, die aber nach Ablauf der Beschwerdefrist datiert sind.

1.3.2 Zulässigkeit der Einsprache

Für das Plangenehmigungsverfahren legt Art. 37f Abs. 1 und 3 LFG fest, dass:

- wer nach den Vorschriften des VwVG oder des EntG⁹ Partei ist, während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben kann;
- wer keine Einsprache erhebt, vom weiteren Verfahren ausgeschlossen ist; und
- die betroffenen Gemeinden ihre Interessen mit Einsprache wahren (Art. 37f Abs. 3 LFG).

Nach Art. 48 VwVG kann Beschwerde führen, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Buchst. a), oder jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das Bundesrecht als solche zur Beschwerde ermächtigt (Buchst. b).

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung (siehe u. a. BGE 119 II Ib 374 E. 2) verlangt, dass der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht. Ein schutzwürdiges Interesse liegt vor, wenn die tatsächliche oder rechtliche Situation des Beschwerdeführers durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden kann.

Im Bereich von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz legt die VBO¹⁰ fest, welche Orga-

⁸ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVG); SR 172.021)

⁹ Bundesgesetz über die Enteignung (EntG); SR 711

¹⁰ Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO); SR 814.076

nisationen grundsätzlich beschwerdeberechtigt sind. Da weder die IG-Nord noch der PV Zurzibiet Organisationen gemäss VBO sind, müssen sie ihre Legitimation in jedem Einzelfall nachweisen.

Die Einsprecher begründen ihre Legitimation damit, dass sie einerseits vom Flugbetrieb und andererseits durch die Abgrenzungslinie im SIL, durch Sicherheitszonenpläne und den im SIL vorgesehenen gekröften Nordanflug besonders betroffen seien. Ihren Bezug zum Plangenehmigungsprojekt für die Ersatzstandplätze legen die Einsprecher nicht dar.

Da die Einsprache in vielen Punkten eine ergänzende Eingabe im Rahmen des SIL-Verfahrens darstellt, wird zu prüfen sein, in welchen Punkten sie überhaupt im Sachzusammenhang mit dem hier zu beurteilenden Vorhaben steht und ob auf sie einzutreten ist.

Die Einsprecher begründen ihren Hauptantrag auf Nichterteilung der Plangenehmigung damit, dass das Gesuch mit dem Moorschutz nicht vereinbar sei. Obwohl sie ihre Beschwerdelegitimation bezüglich des Bauprojekts nicht begründen, ist die Beschwerdelegitimation gemäss den Vorschriften des NHG zu prüfen. Gemäss Art. 12 Abs. 1 Buchst. a NHG steht den Gemeinden das Beschwerderecht gegen Verfügungen der kantonalen oder Bundesbehörden zu, die Interessen des Naturschutzes verletzen. Allerdings sind die Gemeinden nicht bei allen Verfügungen, die in den Anwendungsbereich des NHG fallen, zur Beschwerde legitimiert, sondern nur bei denjenigen Vorhaben, die auf ihrem kommunalen Hoheitsgebiet ausgeführt werden sollen oder sich zumindest auf dieses auswirken werden (Peter M. Keller, Kommentar zum NHG, Zürich 1997, Rz 6 zu Art. 12). Nach Rechtsprechung des Bundesgerichts ist die Beschwerdelegitimation einer Gemeinde nur dann gegeben, wenn sich das betroffene Moor auf ihrem Gemeindegebiet befindet (vgl. BGE 118 Ib 616 f. E. IG). Es liegt nicht im Rechtsschutzinteresse jeder einzelnen Gemeinde, für den Moorschutz im ganzen Land zu sorgen.

Einzig die Gemeinde Winkel hat Anteil am Flachmoor des Klotener Riets. Da somit nicht ausgeschlossen werden kann, dass mit Winkel eine der einsprechenden Gemeinden vom hier zu beurteilenden Projekt betroffen sein könnte, kann die Frage, inwiefern für die übrigen Einsprecher tatsächlich ein schutzwürdiges Interesse vorliegt, offen bleiben. Auf die Einsprache ist grundsätzlich einzutreten.

1.3.3 Formelle Anträge und solche zum Verfahren

Die Einsprecher verlangen eventualiter (Ziffer 2 der Einsprache vom 13. Dezember 2011), es müsse

- [2a] eine vollständige Sicherheitsprüfung und nicht bloss eine «Unbedenklichkeitsprüfung» der Skyguide erfolgen – und zwar aufgrund der vor der öffentli-

- chen Auflage des Gesuchs um Projektgenehmigung abgeschlossenen Untersuchungen und Einarbeitung in das Projekt, zusammen mit vom Flughafen gegenüber Bund im Vorfeld der Entscheidung über das SIL-Objektblatt geäusserten Absichten und Überlegungen zu möglichen späteren Projekten;
- [2b] eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfolgen bzw. im Rahmen der öffentlichen Auflage des Gesuchs um Plangenehmigung ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vorgelegt werden, der das vorliegende Projekt für neue Flugzeugabstellplätze, zusammen mit vom Flughafen gegenüber dem Bund im Vorfeld der Entscheidung über das SIL-Objektblatt geäusserten Absichten und Überlegungen zu möglichen späteren Projekten vollständig prüft.

Auf den Antrag [2a] betreffend Sicherheitsprüfung wird unter den materiellen Erwägungen der Ziffer B.2.6 (Luftfahrtspezifische Anforderungen) eingegangen; auf denjenigen betreffend UVP [2b] in der folgenden Ziffer B.1.4 bzw. – bezogen auf die Forderungen zur SIL-Koordination – unter Ziffer B.2.4.

Die Einsprecher stellen weiter eine Reihe formeller Anträge (Ziffer 4 der Einsprache vom 13. Dezember 2011), nämlich:

- [4a] Es sei den Gemeinden (eventualiter: den Perimeter-Gemeinden und den von einer allfälligen Sicherheitszonenplan-Erweiterung betroffenen Gemeinden) *Akteneinsicht* (eventualiter: mit Reverspflicht) in die Korrespondenz und Besprechungsnotizen zwischen den sog. Flughafenpartnern (Flughafen Zürich, kantonale Stellen, Bundesstellen, Skyguide und Swiss) zu gewähren sowie Auskunft zu erteilen soweit es um kommunizierte Überlegungen und Planungen aller Art und Stufen zu Vorhaben geht, welche mit künftigen Einschränkungen der Entwicklung der IG Nord-Gemeinden einhergehen oder sonst wie Auswirkungen auf das Gebiet der IG Nord-Gemeinden haben. Soweit nicht bereits schriftliche Unterlagen bestehen, sei den Gemeinden schriftlich Auskunft zu erteilen.
- [4b] Analog gilt dieser Antrag für sämtliche Kontakte zwischen Flughafen, Bund und Kanton im Zusammenhang mit dem Moorschutz nach Art.78 Abs.5 BV und sich daraus ergebenden Fragen.
- [4c] Es sei ein *zweiter Schriftenwechsel* durchzuführen.
- [4d] Es sei ein *Augenschein* durchzuführen.
- [4e] Es sei eine *mündliche Verhandlung* durchzuführen; die aufgeführten Gemeinden seien anzuhören.
- [4f] Mit den Perimetergemeinden sei ein *zusätzliches SIL-Perimetergespräch* durchzuführen, auch mit jenen, die erst bei einer Wiederberücksichtigung des Parallelpistensystems zu Flughafen Perimetergemeinden würden.
- [4g] Es seien die *Verfahren* für die Flugzeugabstellplätze und das SIL-Objektblatt *zu koordinieren*, sämtliche Entscheidungsgrundlagen und Akten in beiden Verfahren beizuziehen und den Einsprechenden das rechtliche Gehör zu gewähren, um zusätzlich zu den Unterlagen als Ganzes in beiden Verfahren Stellung nehmen zu können evtl. gegen die Zusage («Reversverpflichtung»), den Inhalt ganz oder

teilweise vertraulich zu behandeln.

Zu diesen Anträgen ist folgendes festzustellen: Ein zweiter Schriftenwechsel wurde durchgeführt und die Möglichkeit zur Akteneinsicht wurde den Einsprechern gewährt, ohne dass sie davon Gebrauch gemacht hätten. Damit wurde den Anträgen [4a] bis [4c] entsprochen.

Zu den Anträgen [4d] (Augenschein) und [4e] (mündliche Verhandlung) ist – soweit sich diese auf das hier zu beurteilende Bauvorhaben beziehen – festzuhalten, dass nicht ersichtlich ist, wodurch ein Augenschein oder eine mündliche Verhandlung weitere Erkenntnisse liefern könnten, die sich nicht aus den Gesuchsunterlagen sowie den Stellungnahmen der Fachstellen ergeben und von der Entscheidbehörde gewürdigt und beurteilt werden können. Zusätzliche Abklärungen sind nur dann vorzunehmen, wenn hierzu aufgrund der Parteivorbringen oder anderer sich aus den Akten ergebender Anhaltspunkte Anlass besteht. Von beantragten Beweisvorkehren kann abgesehen werden, wenn der Sachverhalt, den eine Partei beweisen will, nicht rechtserheblich ist, wenn bereits Feststehendes bewiesen werden soll, wenn von vornherein gewiss ist, dass der angebotene Beweis keine wesentlich neuen Erkenntnisse zu vermitteln vermag oder wenn die Behörde den Sachverhalt aufgrund eigener Sachkunde ausreichend würdigen kann (vgl. ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2. Auflage, Zürich 1998, Rz. 319 und 320; BGE 122 V 157 E. 1d S. 162 mit Hinweis).

Nach Art. 12 VwVG stellt die Behörde den Sachverhalt von Amtes wegen fest und bedient sich nötigenfalls der Beweismittel Urkunden, Auskünfte der Parteien, Auskünfte oder Zeugnis von Drittpersonen, Augenschein oder Gutachten von Sachverständigen. Im vorliegenden Fall zeigt sich, dass das UVEK gestützt auf die Gesuchsunterlagen, den UBV und die eingeholten Stellungnahmen der Fachstellen von Gemeinden, Kanton und Bund ohne weiteres in der Lage ist, das Vorhaben abschliessend zu beurteilen. Die Anträge [4d] und [4e] werden somit abgewiesen.

Auf die Anträge [4f] und [4g] wird am Schluss der Ziffer B.2.4 weiter unten eingegangen.

1.4 *Verfahren*

1.4.1 UVP-pflichtige Vorhaben

Mit dem Vorhaben wird die Standplatzfläche für Flugzeuge erhöht und es findet eine untergeordnete Verlagerung des Betriebslärms in das Gebiet zwischen dem De-icing-Pad Foxtrot und dem Dock E statt. Zwar hat das Vorhaben keine massgeblichen Auswirkungen auf die Erscheinung des Flugplatzes, dennoch ist es aufgrund seiner Grösse insgesamt als wesentlicher Umbau einer bestehenden Anlage und

somit als wesentliche Änderung zu qualifizieren.

Nach Art. 2 UVPV¹¹ unterliegen Änderungen bestehender Anlagen, die im Anhang aufgeführt sind, der Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, das bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist (Art. 5). Als massgebliches Verfahren für die Änderung von Flugplatzanlagen auf Flughäfen gilt nach Anhang 14.1 UVPV das Plangenehmigungsverfahren nach Art. 37 Abs. 1 LFG.

Das Vorhaben unterliegt demnach der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Für das Vorhaben kommt somit das ordentliche Plangenehmigungsverfahren mit amtlicher Publikation und öffentlicher Auflage zur Anwendung.

1.4.2 Umweltverträglichkeitsbericht

Nach Art. 10b USG¹² muss der Gesuchsteller der zuständigen Behörde einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) unterbreiten, der die Grundlage der UVP bildet. Der Bericht hat alle Angaben, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind, zu enthalten und ist nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstellen zu erstellen; er umfasst folgende Punkte:

- den Ausgangszustand;
- das Vorhaben, einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt und für den Katastrophenfall;
- die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt.

Art. 5 UVPV legt fest, dass die Prüfung von derjenigen Behörde durchgeführt wird, die im Rahmen eines Bewilligungs-, Genehmigungs- oder Konzessionsverfahrens über das Projekt entscheidet (zuständige Behörde). Nach Art. 12 Abs. 2 UVPV beurteilt das BAFU die Voruntersuchung, das Pflichtenheft und den UVB zu Projekten, die von einer Bundesbehörde geprüft werden. Es berücksichtigt dabei die Stellungnahme des Kantons.

Gemäss Art. 8 UVPV berät die zuständige Umweltfachstelle den Gesuchsteller bei der Erarbeitung der Voruntersuchung und des Pflichtenhefts, das Auskunft über die im Detail zu untersuchenden Umweltbelange gibt. Werden in der Voruntersuchung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt und dargestellt, so gilt die Voruntersuchung als Bericht (Art. 8a UVPV).

¹¹ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV); SR 814.011

¹² Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG); SR 814.01

Das UVP-Handbuch¹³ des BAFU hält fest, dass die Gesuchsteller die UVP-Berichterstattung – auch wenn von der Anlage erhebliche Auswirkungen zu erwarten sind – mit der Voruntersuchung abschliessen (Art. 10b Abs. 3 USG) können. Voraussetzung dafür ist, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt und dargestellt worden sind. Konkret heisst das, dass der Bericht alle nach Art. 9 und 10 UVPV erforderlichen Angaben enthält, welche die Behörden zur Beurteilung und Prüfung der Umweltrechtskonformität eines Vorhabens benötigen; die Voruntersuchung muss inhaltlich den Anforderungen an den UVB entsprechen. Selbstverständlich entfällt in diesem Fall die Erarbeitung eines Pflichtenhefts (Modul 5, Ziffer 2.5).

Einzelne Fachstellen bezeichnen denn den Bericht auch als «abschliessende Voruntersuchung». Auf die materielle Beurteilung des Berichts wird unter Ziffer B.2.13 eingegangen.

Der Antrag 2.b. der Einsprache, es sei eine vollständige UVP durchzuführen, ist somit erfüllt.

1.4.3 Ergänzende Unterlagen

Nach Art. 37b LFG prüft die Leitbehörde die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen. Ergeben sich aufgrund der Eingaben in einem Planenehmigungs-, Konzessions- oder Bewilligungsverfahren wesentliche Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt, so muss das geänderte Projekt den Betroffenen erneut zur Stellungnahme vorgelegt oder gegebenenfalls öffentlich aufgelegt werden (Art. 5 VIL). Im vorliegenden Fall verlangte das BAZL, gestützt auf die Anträge des ERI und der FNS, ergänzende Unterlagen. Diese betrafen einerseits technische Anpassungen der Planvorlage für die Treibstoffleitungen gemäss den Anforderungen des ERI und andererseits untergeordnete Änderungen bei der Interpretation der vom BAFU gutgeheissenen Methode zur Beurteilung des ökologischen Ersatzbedarfs.

Das hier zu beurteilende Projekt wurde weder durch die Anforderungen des ERI noch der FNS geändert. Die Anpassungen für die ökologischen Ersatzmassnahmen werden in das separate Ersatzprojekt Hundig eingearbeitet und sind dort abschliessend zu beurteilen (vgl. Ziffer B.2.13.7, ökologische Ersatzmassnahmen). Somit genügte es, die Ergänzungsunterlagen den jeweiligen Fachstellen und den Einsprechern zukommen zu lassen. Für eine erneute öffentliche Auflage bestand kein Anlass.

¹³ Richtlinie des Bundes für die Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 10b Abs. 2 USG und Art. 10 Abs. 1 UVPV), BAFU 2009

1.4.4 Koordinationspflicht

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG¹⁴. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. In Anwendung von Art. 62a RVOG wird die Stellungnahme des ESTI vom 2. Dezember 2011 für die Trafostation Cheibenwinkel inkl. der elektrischen Erschliessungs- und Verbindungsleitungen als Stellungnahme einer Fachbehörde entgegengenommen. Mit der vorliegenden Plangenehmigung wird auch die Genehmigung für diese Elektroinstallationen erteilt; es gilt die Beschwerdefrist der vorliegenden Verfügung.

Die Ausführungsprojekte für die Unterflurbetankungsanlage, deren Fachbeurteilung in den Kompetenzbereich des ERI fallen, werden vom diesem direkt geprüft, die vorliegende Verfügung gilt – unter allfälligen Bedingungen und Auflagen des ERI bzw. des Bundesamts für Energie (BFE) – auch als Plangenehmigung für das Rohrleitungsprojekt. Die erforderliche Betriebsfreigabe bzw. Betriebsbewilligung für diese Projektbestandteile kann ohne Weiteres zu einem späteren Zeitpunkt direkt beim ERI bzw. BFE eingeholt werden.

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für den Bau der neuen Flugzeugstandplätze liegt vor (vgl. Ziffer A.1.2 oben). Der Bedarf an sich für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten; auch nicht seitens der Einsprecher.

¹⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG); SR 172.010

Zur Begründung ist Folgendes festzuhalten: Die Entwicklung des Jumbolinos erfolgte in den späten 1970-er bzw. frühen 1980-er Jahren; konzeptionell stellt er heute mit seinen vier wartungsintensiven Triebwerken ein «altes» Flugzeug dar. Es ist somit durchaus im Sinne der Nachhaltigkeit, wenn das nach wie vor wachsende Passagieraufkommen mit modernen, emissions- und wartungsärmeren, aber grösseren Flugzeugen abgedeckt wird. Dies hat positive Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung auch in der weiteren Umgebung des Flughafens, da mit relativ weniger Flugbewegungen mehr Passagiere befördert werden können. Aufgrund der deutlich grösseren Spannweiten bedingt dies aber zwingend mehr Standplatzfläche. Da die Anzahl der Standplätze durch das Vorhaben nominell nicht erhöht wird, handelt es sich in dieser Beziehung um einem 1:1-Ersatz (vgl. Ziffer A.1.3.1 oben).

Die im Gesuch angeführte Begründung ist deshalb plausibel und nachvollziehbar.

2.3 *Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen der Fachstellen und der Einsprache*

In ihrer Stellungnahme vom 6. Juli 2012 legte die Gesuchstellerin ihre Einwände zu einzelnen Auflagen der Fachstellen und zur Einsprache der IG Nord-Gemeinden dar; auf diese wird in den entsprechenden folgenden Abschnitten wo erforderlich eingegangen.

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

Nach Art. 37 Abs. 5 LFG setzt die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach dem RPG¹⁵ voraus. Die Sachpläne werden durch den Bundesrat verabschiedet und sind für die Bundesstellen sowie für die Kantone und Gemeinden (Richt- und Nutzungsplanung) verbindlich. Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL hat der Bundesrat im Oktober 2000 verabschiedet. Diesem Teil folgen schrittweise die Objektblätter für die einzelnen Luftfahrtanlagen.

2.4.1 *Genehmigungsfähigkeit von Infrastrukturanlagen am Flughafen Zürich*

In seinem Urteil zum vorläufigen Betriebsreglement¹⁶ (vBR) vom 22. Dezember 2010 macht das Bundesgericht grundsätzliche Erwägungen betreffend Infrastrukturausbauten am Flughafen Zürich. Es weist darauf hin, dass der konkrete, auf den Flughafen Zürich bezogene Teil des SIL (d. h. das Objektblatt) noch fehle, welcher die künftigen Rahmenbedingungen für den Flughafenbetrieb, die in der Betriebsbewilligung (recte: im Betriebsreglement) gemäss Art. 36c Abs. 2 LFG konkret auszugestalten seien, definiere. Es fordert daher eine besondere Zurückhaltung bei der Be-

¹⁵ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG); SR 700

¹⁶ BGE 1C_58/2010, E. 3.3.1–3.3.3

willigung von kapazitätserhöhenden Infrastrukturmassnahmen, da diese Fakten schafften, die nicht (oder sehr schwer) wieder rückgängig gemacht werden und daher den Planungsprozess präjudizieren könnten. Dies gelte namentlich für Massnahmen, welche die Kapazität des Flughafens erhöhten.

Auch wenn das im erwähnten BGE zum vBR nicht explizit gesagt wird, muss aufgrund des Kontexts des Urteils davon ausgegangen werden, dass mit «Kapazität des Flughafens» die Leistungsfähigkeit des Flughafens bezogen auf den eigentlichen Flugbetrieb gemeint ist.

Da mit den neuen Standplätzen Echo Nord 1 aber Realersatz für nicht mehr in der bisherigen Art genutzte Standplätze erfolgt (vgl. Ziffern A.1.2 und A.1.3 oben), geht mit ihnen auch keine Kapazitätserhöhung einher. Das Vorliegen des verabschiedeten Objektblatts für den Flughafen Zürich ist daher nicht zwingend erforderlich und es spricht unter diesem Aspekt nichts gegen die Erteilung der Plangenehmigung im jetzigen Zeitpunkt.

2.4.2 SIL-Konzeptteil

Die Zweckbestimmung und die Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Flughafens Zürich stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL zu den Landesflughäfen (Teile III B und III B 1) und die Luftfahrtpolitik des Bundes, nach denen er seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können soll. Im Interesse der anzustrebenden nachhaltigen Entwicklung legt der SIL jedoch differenzierte, auf das Kriterium der Lärmbelastung ausgerichtete Entwicklungsgrundsätze fest.

Bereits im Konzeptteil vom Oktober 2000 (SIL, Teil III B1-B7 – 2) wurde für die Landesflughäfen festgestellt, dass namentlich in den Bereichen Passagierabfertigung sowie Flugzeugabstellplätze Handlungsbedarf bestehe. Die Folgen davon seien Verkehrsengpässe und Verspätungen mit all ihren negativen Folgen. Bestehenden Engpässen müsse [...] durch eine rechtzeitige Planung und Bereitstellung bedarfsgerechter Flughafenanlagen begegnet werden. Dabei seien aber auch die mit der Luftverkehrszunahme verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt und die räumliche Entwicklung der umliegenden Gemeinden zu berücksichtigen. Weiter gelte es zu beachten, dass innerhalb des Flugplatzperimeters die Luftfahrtbedürfnisse Nutzungspriorität hätten. Flächen, die dafür nicht gebraucht werden, könnten gewerblich (Nebenanlagen) oder landwirtschaftlich genutzt werden. Wo möglich, sollten sie aber vor allem ökologisch aufgewertet werden, was der Regelung gemäss Landschaftskonzept Schweiz (LKS) entspreche (SIL, Teil III B -14).

2.4.3 SIL-Objektblatt, Flughafenperimeter und Projektstandorte

Die SIL-Objektblätter konkretisieren die allgemeinen Festlegungen des Konzeptteils. Sie enthalten verbindliche Aussagen zur Zweckbestimmung des Flugplatzes, zu den Rahmenbedingungen für den Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung, zur Hindernisbegrenzung, zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zur landseitigen Erschliessung. Die Inhalte sind als Text und in einer Anlagekarte dargestellt.

Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich liegt in seiner endgültigen Form noch nicht vor. Die Anhörung der Kantone und Gemeinden sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 19 RPV¹⁷ zum Entwurf vom 16. August 2010 sind abgeschlossen und eine zweite Ämterkonsultation für die Bereiche, die vom Staatsvertrag mit Deutschland nicht tangiert werden (u. a. Zweck, Perimeter, landseitiger Verkehr, ökologischer Ausgleich bzw. Ersatz), wurde soeben eingeleitet.

Gemäss der Festsetzungen und Erläuterungen im Objektblatt-Entwurf vom 16. August 2010 umgrenzt der Flughafenperimeter das von den Flughafenanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich der für deren Erweiterung und Erneuerung benötigten Flächen; er ist in der Karte 4 des Objektblatt-Entwurfs dargestellt. Die Hauptnutzung der Erweiterungsflächen richtet sich nach ihrer Zweckbestimmung. Andere, untergeordnete Flughafenanlagen sind nicht ausgeschlossen. Innerhalb des Flughafenperimeters haben die Flughafenanlagen Priorität. Andere Bauten und Anlagen (Nebenanlagen) sind möglich, haben sich den Flughafenanlagen aber unterzuordnen.

Die vom hier zu beurteilenden Bauprojekt beanspruchte Fläche liegt im Pistendreieck nordwestlich des Docks E – und somit klar innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010. Sie ist auf allen Seiten von Pisten und Flugbetriebsflächen umgeben.

Im Flughafengebiet befinden sich verschiedene Schutzgebiete von nationaler und kantonaler Bedeutung: So ist auch das Flachmoor Nr. 842 Klotener Riet im Bundesinventar der Flachmoore aufgeführt (Anhang 1 Flachmoorverordnung), das in der Nähe des Projektperimeters des Vorhabens Standplätze Echo Nord 1 liegt. Auch dieses Schutzgebiet wird durch das Projekt flächenmässig nicht tangiert. Inwiefern sich das hier zu beurteilende Vorhaben auf den Naturhaushalt der Flachmoors auswirken könnte, wird im Rahmen der Erwägungen zum UVB zu beurteilen sein.

2.4.4 Einsprache

Die Einsprecher wehren sich gegen den Bau der neuen Flugzeugabstellplätze Echo Nord 1, nehmen das Bauvorhaben aber zum Anlass, gleichzeitig mit ihrer Einspra-

¹⁷ Raumplanungsverordnung, (RPV); SR 700.1

che eine Ergänzung zur Eingabe vom 26. Oktober 2010, die im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum SIL-Objektblatt abgegeben worden war, vorzulegen. Zahlreiche Ausführungen und Anträge (insbesondere die Anträge Ziffer [3a], [4f] und [4g] sowie Ausführungen unter den Ziffern II.10 bis II.15) beziehen sich auf das SIL-Verfahren und die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden oder haben die Belastung durch Fluglärm zum Gegenstand. Sie stehen in keinem erkennbarem Sachzusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben und können daher nicht Gegenstand des vorliegenden Plangenehmigungsverfahrens sein. Dasselbe gilt auch für die Ausführungen der Einsprecher unter Ziffern 3a und 3d ihrer zweiten Stellungnahme vom 29. November 2011. Auf alle diese Anträge und Ausführungen kann deshalb nicht eingetreten werden.

Die Frist zur öffentlichen Mitwirkung am SIL-Objektblatt lief im Übrigen vom 23. August bis zum 29. Oktober 2010 und war im Zeitpunkt der öffentlichen Auflage zum Bauprojekt für die Standplätze Echo Nord 1 seit mehr als einem Jahr abgeschlossen, weshalb die ergänzenden Einsprachepunkte, die das SIL-Objektblatt betreffen, hier nicht berücksichtigt werden können.

Es sei an dieser Stelle aber darauf hingewiesen, dass es im Laufe des Jahres 2013 im Rahmen der Anhörung zum definitiven SIL-Objektblatt noch einmal eine Möglichkeit zur Mitwirkung der Bevölkerung geben wird.

2.4.5 Fazit

Bei den Standplätze Echo Nord 1 handelt es sich um den Bau von sieben neuen Flugzeugabfertigungs- bzw. Standplätzen, nominell wird die Standplatzzahl jedoch nicht erhöht. Da durch die neuen Standplätze aber nicht mehr Flugzeuge abgefertigt werden können, hat das Vorhaben weder Auswirkungen auf die flugbetriebliche Kapazität des Flughafens noch auf den eigentlichen Flugbetrieb (abgesehen vom Einsatz moderneren und emissionsgünstigeren Flugmaterials). Das Vorhaben und seine Auswirkungen sind somit örtlich begrenzt. Der Projektperimeter liegt auf dem Gemeindegebiet der Flughafen-Standortgemeinden Kloten, Rümlang und Oberglatt, wobei Oberglatt lediglich durch die Verlegung des Schneedepots neu auf ihr Gemeindegebiet betroffen ist. Keine dieser Gemeinde erhob Einsprache, sie nahmen aber alle im Anhörungsverfahren zum Projekt Stellung. Mit Winkel beteiligt sich allerdings auch eine der Standortgemeinden des Flughafens an der Einsprache. Auch wenn das hier zu prüfende Vorhaben ihr Gemeindegebiet nicht tangiert, könnte Winkel allenfalls indirekt durch das Vorhaben betroffen sein, da seine nächstgelegenen Wohngebiete etwa gleich weit vom Projektstandort entfernt sind, wie diejenigen von Oberglatt oder Rümlang; zudem hat die Gemeinde Winkel auch Anteil am Flachmoor des Klotener Riets, das seinerseits in der Nähe des Projektstandorts liegt.

Das Bauvorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Nutzungsbestimmungen und steht mit auch den Anforderungen der Raumplanung im Einklang, was auch vom ARE-ZH ohne weitere Anträge bestätigt wird. Die raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

2.5 *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).

2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1 bis VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 (ICAO-Anhänge) zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (SR 0.748.0) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt.

Gemäss der Unbedenklichkeitsprüfung der Skyguide waren bei der Projekteingabe verschiedene Punkte betreffend Auswirkungen auf ihre Navigationsanlagen, namentlich auf das Multilaterationssystem (MLAT), noch offen. Während des Verfahrens wurden die weiteren Erkenntnisse in das Ausführungsprojekt eingearbeitet und in der Zwischenzeit dem BAZL zu Händen des UVEK am 11. Oktober 2012 ein Plangenehmigungsgesuch für die Erweiterung des SAMAX¹⁸ eingereicht. Die Eingabe dieses Gesuchs hatte sich verzögert, da bei der Festlegung der endgültigen Antennenstandorte neben den Standplätzen Echo Nord 1 gleichzeitig die Einflüsse der neuen Schallschutzhalle einbezogen werden mussten. Die Inbetriebnahme des angepassten SAMAX/MLAT-Systems stellt eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Standplätze Echo Nord 1 dar. Verglichen mit dem grossen Tiefbauvorhaben ist die erwartete Bauzeit aber sehr kurz und es ist ohne Weiteres davon auszugehen, dass das System bei der Betriebsaufnahme auf den Standplätzen in Betrieb sein wird.

Auch die geplante Schneedeponie dürfte mit den erwarteten Verbesserungen am neuen Standort zu keinen Problemen führen. Sollte dies wider Erwarten doch der Fall sein, müssten die Dimensionen bzw. Höhen der Schneehaufen beschränkt werden.

¹⁸ SAMAX: Swiss Airport Movement Area Control System

Die luftfahrtspezifische Prüfung der zuständigen BAZL-Sektion SIAP, datiert vom 23. Januar 2012, wurde durch eine überarbeitete Version (Update vom 28. März 2012) ersetzt, die die Ergebnisse einer Besprechung zwischen Vertretern der FZAG und des BAZL vom 6. März 2012 berücksichtigt. Die Prüfung hat ergeben, dass dem geplanten Bauvorhaben zugestimmt werden kann, sofern die darin formulierten Auflagen erfüllt werden. Die Auflagen gemäss luftfahrtspezifischer Prüfung, Version vom 28. März 2012, sind daher Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 1) und umzusetzen. Die erforderlichen Unterlagen sind dem BAZL rechtzeitig einzureichen.

In Ergänzung zu den Auflagen aus der luftfahrtspezifischen Prüfung ist als Auflage zu verfügen, dass spätestens mit der Inbetriebnahme der Standplätze Echo Nord 1 die Jumbolino-Standplätze in den Vorfeldzonen Hotel und India (I 90 bis I 98 sowie H 81, H 82 und H 85 bis H 88) aufzuheben und zu demarkieren sind.

Unter diesem Aspekt spricht nichts gegen die Plangenehmigung für die Standplätze Echo Nord 1.

Mit Antrag [2a] fordern die Einsprecher, dass eine vollständige Sicherheitsüberprüfung und nicht bloss eine Unbedenklichkeitsprüfung der Skyguide durchgeführt werde. Zuständig für die Sicherheitsprüfung eines Bauvorhabens ist die Abteilung Sicherheit Infrastruktur des BAZL, sie stützt ihre Prüfung u. a. auf die oben genannten Normen, aber auch auf die Gesuchsunterlagen inkl. Safety Assessment oder Prüfungen der Skyguide. In ihrer zweiten Stellungnahme kommentieren die Einsprecher die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL ausführlich. Sie scheinen aber hier den eigentlichen Zweck des Verfahrens zu verkennen: Im Zeitpunkt der Gesuchseingabe sind die jeweiligen Anforderungen der Fachstellen in der Regel noch nicht im Detail bekannt – auch nicht diejenigen des BAZL. Es ist aber gerade Zweck des Verfahrens und Aufgabe der Fachbehörde festzustellen, ob sie ein Vorhaben aufgrund der eingereichten Unterlagen abschliessend prüfen kann, oder ob allenfalls Ergänzungen zur Prüfung eingereicht werden müssen. Im vorliegenden Fall zeigte sich, dass die eingereichten Unterlagen für die luftfahrtspezifische Prüfung ausreichen und diese somit vollständig durchgeführt werden konnte.

Da die Anträge aus der luftfahrtspezifischen Prüfung als Auflagen in die Verfügung übernommen werden, sind die Anforderungen an die vollständige Sicherheitsprüfung erfüllt. Nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme der einzelnen Projektteile erfolgt zudem jeweils eine Abnahme durch die zuständige Sicherheits-Abteilung des BAZL. Somit ist auch der Antrag der Einsprache erfüllt; entgegenstehende Anträge sind abzuweisen.

2.7 *Bauliche Anforderungen*

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

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.

Wo detaillierte Unterlagen noch vor der Ausführung bzw. vor der Inbetriebnahme vorgelegt werden müssen (erforderliche Unterlagen gem. Luftfahrtspezifischer Prüfung, technisches Rohrleitungsprojekt, Gesuch um Betriebsbewilligung für die Unterflurbetankungsanlage, Konzepte für Bauinstallationen, Behandlung des Baustellenabwassers inkl. Monitoring, Moormonitoring, etc.) sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden. Die vom Vorhaben betroffenen Pläne sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sowie alle relevanten Zwischenstände sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen, der Stadt Kloten sowie den Gemeinden Rümlang und Oberglatt via AfV jeweils zehn Tage im Voraus schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

Weitere Anträge der Stadt Kloten sowie der Gemeinden Rümlang und Oberglatt werden im Folgenden unter den jeweiligen Titeln behandelt.

2.8 *Rohrleitungen*

Die neuen Standplätze im Bereich Echo Nord werden an das bestehende Netz der Unterflurbetankung angeschlossen; die Rohrleitungen unterstehen der technischen Aufsicht durch das ERI. Betreffend Rohrleitungen sind die Zuständigkeiten zwischen dem Bundesamt für Energie (BFE), dem Eidg. Rohrleitungsinspektorat (ERI) und dem BAZL in der Zusammenarbeitsvereinbarung vom 18. Mai 2007 geregelt. Nach dieser wird über Rohrleitungen, die dem RLG¹⁹ bzw. der RLV²⁰ und der RLSV²¹ unterstehen und als Flughafenanlagen gelten (z. B. Leitungen für die Unterflurbetankung), grundsätzlich mit der Plangenehmigung nach LFG entschieden (vgl. Ziffer

¹⁹ Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz, RLG); SR 746.1

²⁰ Rohrleitungsverordnung (RLV); SR 746.11

²¹ Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV); SR 746.12

B.1.3 oben). Das BAZL hört das ERI zum Vorhaben an, welches seine Beurteilung an die Sektion Rohrleitung des BFE weiterleitet. Das BFE seinerseits erteilt, gestützt auf die Beurteilung und die technische Abnahme der Anlageteile schliesslich die Betriebsbewilligung.

Das ERI forderte im Rahmen der Projektprüfung Gesuchsergänzungen zur geplanten Unterflurbetankungsanlage an, die jedoch rein technischer Natur waren. In seiner Stellungnahme vom 11. Juni 2012 hält es fest, dass die Baupläne nach Art. 17 RLV nach der Plangenehmigung zu erstellen und vor Baubeginn auf Antrag des ERI durch das BFE zu kontrollieren seien. Es beantragt denn auch,

- die Plangenehmigung für das Vorhaben zu erteilen;
- die technischen Unterlagen gemäss der ERI-Richtlinie Anhang 12 aufzubereiten und gemäss Art. 11 RLV dem ERI einzureichen; und
- dem BFE das Gesuch um Betriebsbewilligung spätestens einen Monat vor der geplanten Inbetriebnahme einzureichen.

Die Anträge des ERI entsprechen der Zusammenarbeitsvereinbarung von BFE, ERI und BAZL und stützen sich auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Die FZAG ihrerseits macht keine Bemerkungen zu den Anträgen des ERI. In die vorliegende Verfügung ist somit die Auflage aufzunehmen, dass die Unterflurbetankung auf den neuen Standplätzen erst nach Vorliegen der Betriebsbewilligung des BFE in Betrieb genommen werden darf; auch die übrigen Anträge werden als Auflagen in den Entscheid übernommen.

Das BFE wird ersucht, dem BAZL eine Kopie der Betriebsbewilligung samt der von ihm bzw. dem ERI genehmigten Ausführungspläne zuzustellen. Die FZAG hat dem ERI dafür einen zusätzlichen Satz Unterlagen einzureichen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Das AWEL hat die vom ERI verlangten Ergänzungsunterlagen zu den Treibstoffleitungen ebenfalls geprüft und kommt in seiner Stellungnahme vom 28. März 2012 zum Ergebnis, dass es dem Vorhaben unter den Aspekten Gewässerschutz, Grundwasser und Luftreinhaltung ohne Auflagen zustimmen könne.

Bezüglich der bestehenden Werkleitungen beantragt es, diese seien bei Baubeginn von Hand zu sondieren und während der Bauzeit gegen Beschädigungen zu schützen.

Diese Auflage ist sinnvoll; sie gilt aber nicht nur für den Projektteil der Treibstoffleitungen, sondern für das ganze Projekt und wird daher als allgemeine Bauauflage in die Verfügung übernommen.

Die übrigen Umweltauswirkungen des Rohrleitungsprojekts werden in den einschlägigen Abschnitten unter Ziffer B.2.13.15 weiter unten beurteilt.

Andere Fachstellen haben sich zum Rohrleitungsteil des Vorhabens nicht geäußert. Auch die Einsprache geht nicht darauf ein.

2.9 *Elektroanlagen*

Mit dem Vorhaben wird der Bau einer neuen Trafostation und einer 16-kV-Leitung beantragt, für deren technische Beurteilung das ESTI zuständig ist. Auch mit dem ESTI hat das BAZL eine Zusammenarbeitsvereinbarung getroffen, nach der das BAZL im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens das ESTI zu allen Gesuchen anhört, die elektrische (Starkstrom-)Anlagen zum Gegenstand haben. Die Auflagen des ESTI gemäss den Vorschriften von Elektrizitätsgesetz²², Starkstromverordnung²³ und Leitungsverordnung²⁴ werden demnach in die Plangenehmigung nach LFG übernommen.

Das ESTI hat das Elektro-Gesuch geprüft und hält fest, dass die Transformatorenstation Cheibenwinkel und die 16-kV-Leitung zwischen den Trafostationen Cheibenwinkel und Ost gemäss den eingereichten Unterlagen unter Auflagen erstellt werden können. Es beantragt, seine Auflagen in die Plangenehmigung zu integrieren. Die Auflagen des ESTI (Ziffern 1.1 bis 1.5 und 2.1 bis 2.6 seiner Stellungnahme vom 2. Dezember 2011) stützen sich auf die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen. Sie werden als Auflagen übernommen; die Stellungnahme des ESTI wird als Beilage 2 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Auf die Umweltauswirkungen des Elektroprojekts wird im Abschnitt B.2.13.14 eingegangen.

2.10 *Anträge der Kantonspolizei und der Zollorgane*

Weder die Zollstelle Zürich-Flughafen noch die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei haben Einwände gegen das vorliegende Gesuch. Die Zollstelle merkt lediglich an, dass für das Vorhaben die Zollvorschriften für den Flughafen Zürich gelten. Die Kantonspolizei verlangt, wesentliche Projektänderungen seien ihr im ordentlichen Verfahren anzuzeigen.

Mit den generellen Bauauflagen sind die Anträge abgedeckt, weitere Auflagen erübrigen sich.

²² Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz, EleG); SR 734.0

²³ Verordnung über elektrische Starkstromanlagen (Starkstromverordnung); SR 734.2

²⁴ Leitungsverordnung (LeV); SR 734.31

2.11 Brandschutz und Anträge der Feuerpolizeiorgane

Die einzigen Gebäude, die im Rahmen des Vorhabens realisiert werden sollen, sind die Trafostation Cheibenwinkel und die grundsätzlich bereits genehmigte NAV-Garage. Das AWA stellt unter den Ziffern 4 und 5 seiner Stellungnahme vom 24. November 2011 (Beilage 3) eine Reihe von allgemeingültigen Anträgen zu Gebäuden und Fluchtwegen. Diese Anträge des AWA sind beim Bau der Trafostation zu berücksichtigen; eine entsprechende Auflage wird übernommen und die Beilage 3 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung. Die Bau-Auflagen zur NAV-Garage gemäss der Plangenehmigung vom 16. Oktober 2009 behalten ihre Gültigkeit (vgl. Ziffer B.2.15).

SRZ stellt in der Stellungnahme vom 17. Januar (Beilage 4) ebenfalls Anträge bezüglich Brandschutz der Trafostation (Ziffern 1 bis 3), zu den Standplätzen und Flächen (Ziffer 4) sowie zu Baumeldungen (Ziffern 5 und 6). Diese Anträge sind begründet und werden als Auflagen übernommen; die Beilage 4 wird ebenfalls Bestandteil der Verfügung.

Ergänzend zur ersten Stellungnahme beantragt SRZ für die Bauphase der Treibstoffleitung am 13. März 2012,

- während der Bauarbeiten müssten die Rettungssachse für die Feuerwehr ab den Rollwegen Echo bzw. Foxtrot in Richtung Rütistrasse sowie die Rietstrasse jederzeit hindernisfrei befahrbar sein;
- allfällige Behinderungen seien SRZ (Tel.-Nr. 044 411 11 11, Einsatzleitzentrale) zu melden.

Auch diese Anträge werden als Auflagen übernommen.

Die Gemeinde Rümlang, auf deren Gemeindegebiet die neue Trafostation Cheibenwinkel zu stehen kommt, macht keine feuerpolizeilichen Auflagen.

2.12 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Bei seinen Beurteilungen stützt sich das AWA auf das ArG, die ArGV 3, Art. 82 UVG²⁵ und die VUV²⁶. Es stellt in seiner Stellungnahme vom 24. November 2011 eine Reihe von Bedingungen und Anträgen zum Arbeitnehmerschutz. Dabei wurden die Auflagen betreffend Gebäude allgemein und Fluchtwege (Ziffern 4 und 5) unter dem Titel Brandschutz subsumiert.

Das AWA hält fest, ihm sei die Aufnahme der betrieblichen Tätigkeit auf den neuen Standplätzen im Voraus anzuzeigen. Dieser Antrag wird als Auflage übernommen.

²⁵ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

²⁶ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

Die weiteren Auflagen betreffen:

- künstliche Beleuchtung (Ziffer 6);
- Arbeitsplätze (Ziffer 7);
- künstliche Raumlüftung (Ziffer 8);
- Sozialräume (Ziffer 9); sowie
- Betriebseinrichtungen, Allgemeines (Ziffer 10).

Die Forderungen des AWA gemäss Beilage 3 stützen sich auf die anwendbaren gesetzlichen Grundlagen. Sie sind begründet und wurden in diesen Punkten denn auch nicht bestritten und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.13 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

Das Prinzip der gesamtheitlichen Betrachtungsweise (Art. 8 USG) verlangt, dass für die Beurteilung der UVP-Pflicht einer Anlagenänderung sämtliche Umweltbelastungen berücksichtigt werden, die mit dem betreffenden Vorhaben verbunden sind (vgl. UVP-Handbuch, Modul 2, Ziffer 3.4). Da das Vorhaben keine Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung und das Betriebsreglement hat, brauchen die entsprechenden Bereiche in der UVP nicht untersucht zu werden. Die übrigen Umweltbereiche konnten anhand der Relevanzmatrix – und in Absprache mit dem BAFU – bestimmt werden. Der vorgelegte UVB erfüllt die gesetzlichen Anforderungen einer abschliessenden Voruntersuchung; in diesem Fall gilt er nach Art 10b Abs. 3 USG als Bericht.

2.13.1 Umweltverträglichkeitsbericht

Der UVB umfasst die folgenden Kapitel:

1. Zusammenfassung;
 - 1.1 Ausgangslage;
 - 1.2 Belastungsmatrix;
 - 1.3 Synthese und Gesamtbeurteilung;
 - 1.4 Fazit und Empfehlungen zur Umweltverträglichkeit;
2. Einleitung;
 - 2.1 Kurzbeschreibung Projekt;
 - 2.2 Ausgangslage, Projektbegründung;
 - 2.3 Massgebliches Verfahren, UVP-Pflicht;
 - 2.4 Anforderungen an den UVB;
 - 2.5 Grundlagen;
3. Vorhaben;
 - 3.1 Grundlagen;
 - 3.2 Projektbeschreibung;
4. Umweltaspekte;
 - 4.1 Grundlagen und Methoden;
 - 4.2 Relevanzmatrix;

- 4.3 Luftreinhaltung;
- 4.4 Lärmschutz (Betriebslärm, Industrie- und Gewerbelärm);
- 4.5 Lärmschutz (Schiesslärm);
- 4.6 Schutz vor nicht ionisierender Strahlung;
- 4.7 Oberflächenwasser und Moorhydrologie;
- 4.8 Grundwasserschutz;
- 4.10 Boden;
- 4.11 Altlasten und Abfälle;
- 4.12 Walderhaltung;
- 4.13 Lebensräume, Fauna und Flora;
- 4.14 Landschaftsschutz;
- 4.15 Nicht relevante Fachbereiche;
5. Massnahmenübersicht;
6. Abkürzungen;
7. Anhänge.

Der UVB kommt zu folgender Synthese und Gesamtbeurteilung:

In allen relevanten Umweltaspekten ergebe sich im Betriebszustand des Projekts eine neutrale Beurteilung, teilweise sogar eine leichte Verbesserung der Umweltbelastung. Positiv hervorzuheben seien folgende Umweltbereiche:

- Luftreinhaltung: Die Emissionen würden gemäss Aussage des Herstellers der neuen Pure-Power-PW-1000G-Triebwerke für die von der Swiss bestellten Bombardier-CS-100-Flugzeuge während der Betriebsphase deutlich verringert.
- Schiesslärm: Aufgrund der Einstellung des Schiessbetriebs nach Inbetriebnahme der Standplätze ergebe sich hier eine deutliche Verbesserung im Flughafenperimeter.
- Altlasten und Abfälle: Mit dem Bau der neuen Standplätze Echo Nord 1 würden im Bereich des Schiessplatzes belastete Materialien sowie Blindgänger entfernt. Zusätzlich würden im Rahmen des Rückbaus des ehemaligen Rollweges Echo sowie verschiedener Strassenabschnitte allfällig belastete Bausubstanzen weitgehend aus- resp. rückgebaut und entfernt. Dadurch ergebe sich eine Verbesserung der Situation hinsichtlich vorhandener belasteter Materialien und deren latenter Gefährdung von relevanten Schutzgütern.
- Versiegelung und Entwässerung: Die beiden Umweltaspekte Versiegelung und Entwässerung seien aufgrund der möglichen negativen Einwirkungen auf das Flachmoor vorgängig als kritisch betrachtet worden. Die Untersuchung habe jedoch bei keinem der beiden Bereiche einen negativen Einfluss auf das Flachmoor gezeigt.

In der Bauphase ergäben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Massnahmen gemäss den vorhandenen Richtlinien keine relevanten Umweltbelastungen. Das Vorhaben zeige in der Bauphase insgesamt eine neutrale Einwirkung.

Die Untersuchung habe somit gezeigt, dass die Umweltverträglichkeit bei allen Umweltaspekten gewährleistet sei und das Projekt gesamthaft keine negativen Einflüsse auf die Umwelt zeige, in gewissen Teilbereichen weise es sogar Verbesserungen auf.

Aufgrund dieser Beurteilung wird empfohlen, dass das Vorhaben durch die Behörden als umweltverträglich beurteilt wird.

In der Folge wird auf die Stellungnahmen der Fachstellen von Gemeinden, Kanton und Bund zu den einzelnen Aspekten eingegangen, soweit relevant auch auf Einwände aus der Einsprache.

2.13.2 Stellungnahmen

Die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) sammelte die einzelnen Stellungnahmen der angehörten kantonalen Fachstellen, namentlich AWEL, ALN (Bodenschutz, Naturschutz, Wald), ARE, AWA (Industrie- und Gewerbelärm) und TBA (Lärmschutz) und fasste die Stellungnahmen der obengenannten Stellen zusammen. Im vorliegenden Fall kann somit im Wesentlichen auf diese Stellungnahme abgestellt werden. Bei Bedarf werden auch weitere Stellungnahmen, so auch der angehörten Standortgemeinden einbezogen. Massgeblich ist die Stellungnahme des BAFU, das diese in Kenntnis und unter Berücksichtigung der jeweiligen kantonalen Fachstellen verfasst hat.

Für die Interpretation der Berechnungsmethode für die Bestimmung des Ersatzbedarfs wurden Ergänzungen verlangt; darauf ist im entsprechenden Abschnitt weiter unten einzugehen. Materiell ist die Ergänzung von untergeordneter Bedeutung und hat keine wesentlichen Auswirkungen auf das Vorhaben.

2.13.3 Entwässerung

Das AWEL führt in seiner Stellungnahme vom 15. Dezember 2011 zum Entwässerungskonzept aus, die Entwässerung der geplanten Standplätze richte sich nach dem GEP des Flughafens Zürich von 2009 und den gültigen Entwässerungsgrundsätzen gemäss Art. 7 GSchG²⁷. Es beantragt, die Anordnung, Dimensionierung und Gestaltung der Kanäle, der vergrösserten Stapelbecken und Retentionsfilterbecken, die Bauausführung (Installationskonzept) sowie die Anpassungen im Monitoring seien im Rahmen des Detailprojektes aufzuzeigen und dem AWEL vorzulegen. Für die Bauphase hält es fest, das Baustellenabwasser sei gemäss der Norm SIA 431 «Entwässerung von Baustellen» vorzubehandeln, was ohne Weiteres als Auflage übernommen werden kann.

²⁷ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG); SR 814.20

Zur Verregnung des Enteiserabwassers hält es fest, auch die Behandlung des Enteiserabwassers der geplanten Standplätze richte sich nach dem GEP Flughafen Zürich 2009. Die Behandlungsanlagen würden dazu entsprechend erweitert. Mit den vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung seines Antrages könne das Vorhaben aus Sicht der Entwässerung umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU schliesst sich der Haltung des AWEL an.

Die FZAG bestreitet die Anträge nicht. Sie sind begründet und als Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

2.13.4 Grundwasser

Das AWEL führt in seiner Stellungnahme vom 15. Dezember 2011 aus, das Projektareal liege im Gewässerschutzbereich üB und gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich ausserhalb eines Schotter-Grundwasservorkommens. Die lokalen Baugrunduntersuchungen hätten feinkörnige Sedimente aufgeschlossen. Eine Wasserhaltung sei nur bei der Erweiterung des Stapelbeckens, für Einzelfundamente von Masten und bei neuen Kanälen erforderlich. Das abzupumpende Grundwasser werde in den Vorfluter eingeleitet. Im Rahmen des Projektes würden die bereits bestehenden Drainagen mit zusätzlichen Sickerleitungen ergänzt. Zur Foundation der Rollwege und Standplätze werde der Untergrund mit Zement stabilisiert. Da die Zementstabilisation von oben nicht durchsickert wird und über dem Niveau der Drainagen liegt, sei keine nachteilige Beeinflussung des pH-Werts des Grundwassers zu erwarten. Auflagen zum Grundwasserschutz im Projektperimeter beantragt es in Übereinstimmung mit dem BAFU keine.

Im Weiteren macht es Ausführungen zu den geplanten ökologischen Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig (Gemeinde Glattfelden); auf diese wird weiter unten unter Ziffer B.2.13.7, ökologische Ersatzmassnahmen, einzugehen sein.

2.13.5 Wasserbau

Unter diesem Titel führt das AWEL aus, das Vorhaben tangiere keine Oberflächengewässer unmittelbar. Die geplanten Standplätze lägen gemäss den Vernehmlassungsunterlagen der Hochwasser-Gefahrenkarte Mittleres Glatttal Blatt «Kloten Flughafen» knapp ausserhalb der gelben Gefährdungsfläche (schwache Gefährdung), welche durch ein HQ_{300}^{28} im Himmelbach verursacht wird.

Einzig der Bereich des geplanten Schneedepots liege innerhalb der gelben Gefährdungsfläche, was jedoch kein Problem darstelle. Für die neuen Standplätze würden daher keine Auflagen bezüglich des Hochwasserschutzes formuliert.

²⁸ HQ_{300} : Hochwasser mit einer statistisch zu erwartenden Wiederkehrperiode von 300 Jahren

Auch das BAFU schliesst sich dieser Beurteilung an. Projektspezifische Auflagen zum Wasserbau und / oder Hochwasserschutz für die Standplätze ergeben sich somit keine.

Weiter verweist das AWEL auch unter dem Titel Wasserbau auf das ökologische Ersatzprojekt Hundig, auf die in diesem Zusammenhang gestellten Anträge wird ebenfalls unten (Ziffer B.2.13.7) eingegangen.

2.13.6 Moorschutz

a) Ausgangslage und Angaben im UVB

Im Nordosten des Projektperimeters liegt – im Südwesten begrenzt durch die Riet-, im Norden durch die Sender- und im Südosten durch die Rütistrasse – eine dreieckige Fläche, in der sich die Schiessanlage Cheibewinkel befindet. Das Flachmoor von nationaler Bedeutung des Klotener Riets, Nr. 842 des Bundesinventars der Flachmoore, liegt gemäss Anhang 1 Flachmoorverordnung auf dem Gebiet der Gemeinden Kloten, Rümlang, Oberglatt und Winkel. Es wird vom Projektperimeter aber nicht tangiert und schliesst im Wesentlichen es an die Sender- und Rütistrasse an, lediglich ein kleiner Bereich liegt südlich der Senderstrasse (vgl. Abb. 3).

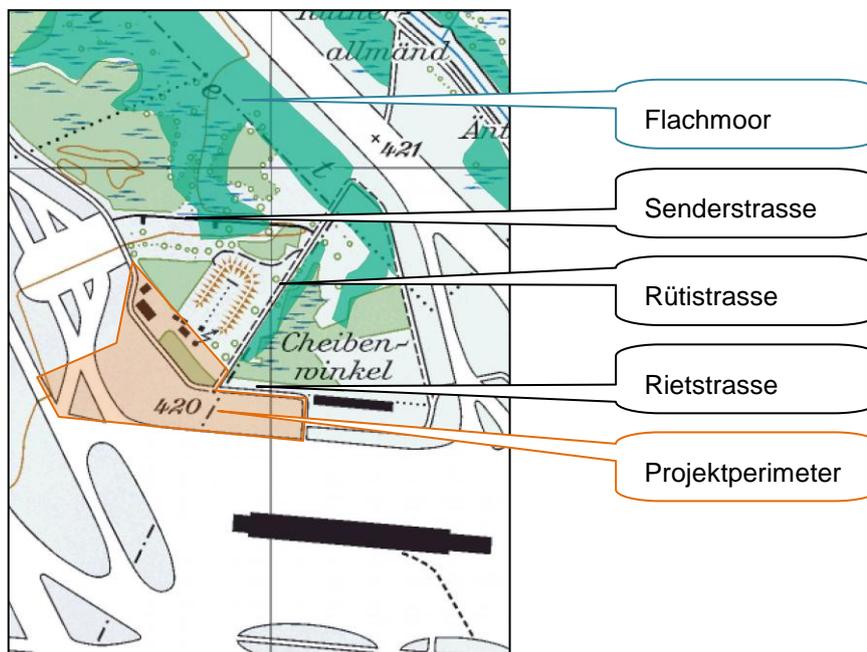


Abb. 3: Flachmoor Nr. 842 Klotener Riet und Projektperimeter Standplätze Echo Nord 1

Quellen Flachmoor: BAFU, BLW, WSL, swisstopo (DV351.5, DV002213, DV043734.1); Projektperimeter gemäss Gesuchsangaben

Bereits mit der 5. Bauetappe wurden mit dem Dock und den Rollweg- und Vorfeldflächen Midfield (heute Dock E), dem Bereitstellungsgebäude im Norden des Docks sowie den De-Icing-Pads Foxtrot wesentlich grössere Vorhaben realisiert. Das um-

fangreiche angeordnete Moor-Monitoring während der Bauphase und den zehn ersten Jahren nach Inbetriebnahme zeigte keine negativen Auswirkungen auf das Flachmoor (vgl. Schlussbericht vom 1. März 2010, Monitoring zur Überwachung der Flachmoore von nationaler Bedeutung, 5. Bauetappe, Baukonzession Rollwege/Vorfeld Midfield (Dock E)).

Der UVB hält zum Moorschutz einleitend fest, das teilweise im Nahbereich des Projektes liegende Flachmoor Klotener Riet sei ein Flachmoor von nationaler Bedeutung gemäss Flachmoorverordnung. Im Gegensatz zu anderen Biotoptypen seien für Moore von nationaler Bedeutung Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen oder Ausnahmeregelungen nicht zulässig. Der Vollzug der Flachmoorverordnung obliege den Kantonen. Sie legten, basierend auf der Abgrenzung gemäss eidgenössischem Flachmoorinventar, insbesondere den genauen Grenzverlauf der Objekte fest, und schieden, gestützt auf den Pufferzonen-Schlüssel des BAFU um die Objekte ökologisch ausreichende Pufferzonen aus. Diese beinhalteten eine Nährstoff-Pufferzone, ggf. darüber hinaus reichende, für moortypische Lebewesen erforderliche ergänzende Lebensräume sowie eine hydrologische Pufferzone.

Der Kanton Zürich schütze nationale Moorbiotope nach kantonalem Planungs- und Baugesetz i. d. R. mittels Schutzverordnung. Für das Klotener Riet sei eine entsprechende kantonale Verordnung noch nicht erlassen worden; der genaue Grenzverlauf des Schutzobjektes sei daher noch nicht festgelegt. Der vorliegende Bericht übernehme bezüglich der Lage und Abgrenzung der nationalen Moorflächen deshalb die Abgrenzung gemäss Objektblatt des Bundesinventars (Objekt Nr. 842). Was die vom Bund verlangten Pufferzonen betreffe, scheidet der Kanton Zürich, von Ausnahmen abgesehen, keine hydrologischen Pufferzonen aus. Stattdessen würden im möglichen hydrologischen Einzugsgebiet von nationalen Mooren erfolgende Bauten basierend auf UVB oder Gutachten, die mit dem Baugesuch einzureichen sind, auf moorhydrologische Projektauswirkungen geprüft, ggf. optimiert und der Bau anschliessend mittels Wasserspiegelzeichnungen überwacht. Die moorhydrologische Bauüberwachung ermögliche es, allfällige in der Bauphase auftretende, unerwartete Bau- und Projektauswirkungen auf die Moore frühzeitig zu erkennen und die Aufrechterhaltung des Moorwasserhaushalts mit Anpassungen an der Wasserhaltung an Baugrubenabschlüssen oder mit anderweitigen Massnahmen sicherzustellen.

Auf 13 Seiten beleuchtet der UVB die Beziehungen zwischen dem Bauvorhaben und dem Flachmoor unter hydrologischen, morphologischen (hydro-)geologischen und historischen Aspekten. Zusammenfassend kommt der Bericht zum Fazit, dass

- für die mit dem Projekt Standplätze Echo Nord 1 geplanten Bauten und Anlagen ein nachteiliger Einfluss auf die nördlich und nordöstlich im weiteren Projektumfeld liegenden Moorflächen des Klotener Riets mit guter Sicherheit sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase ausgeschlossen werden könne;

- der Anteil der versiegelten Flächen gegenüber heute zwar leicht zunehme, was aber bezogen auf die moorhydrologischen Verhältnisse vor allem deshalb zu keinen Bedenken Anlass gebe, weil die moorseitige Randzonen des Projekts schon seit Jahrzehnten entwässert seien;
- es somit auch kaum eine Rolle spiele, ob im Projektperimeter einfallendes Niederschlagswasser wie in der heutigen Situation noch über die bestehenden, flächigen Drainagen oder aber via die mit dem Projekt geplanten Versiegelungen aus dem Projektgebiet abgeleitet werde;
- es sich weiter gezeigt habe, dass die Moorflächen in sämtlichen bisher aufgezzeichneten Witterungssituationen stets zu Projektflächen hin entwässerten – und nicht in Richtung des Moores; und
- die Moorflächen zudem durch gering durchlässige, stark tonig-siltige Bodenschichten vor möglichen (indirekten) Baueinflüssen hydraulisch und bodenkundlich gut geschützt seien.

Zur Verhinderung von hydraulischen Kurzschlüssen im Leitungskies von tief projektierten Leitungen (Sammlern), soll im Nahbereich des Moores (Verzweigung Riet- und Rütistrasse) das Leitungskies abschnittsweise mit Lehmriegeln unterbrochen werden. Der Einbau eines etwas längeren, moorseitig abdichtenden Lehmriegels soll zur Absicherung des Moorwasserhaushalts je nach beim Bau angetroffenen Verhältnissen dann erfolgen, wenn in der moornahen Baugrube unmittelbar nordwestlich der Verzweigung Riet- und Rütistrasse unerwartete Wasseraustritte festgestellt werden sollten.

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Massnahmen könne das Bauprojekt Standplätze Echo Nord 1 bezüglich der erwarteten moorhydrologischen Auswirkungen als neutral beurteilt werden.

Für die Bauphase wird als Massnahme eine moorhydrologische Baubegleitung und Überwachung anhand von bereits installierten Pegelmess-Stellen vorgeschlagen. Mit dieser soll sichergestellt werden, dass nicht erwartete nachteilige Bauauswirkungen auf den Moorwasserhaushalt rechtzeitig erkannt und entsprechende Massnahmen getroffen werden können.

b) Stellungnahmen der Fachstellen FNS und BAFU

Zum Moorschutz führt die FNS in ihrer Stellungnahme aus, für die nationalen Moorbiotope Cheibenwinkel fehlten eine parzellenscharfe Abgrenzung sowie die Pufferzonen. Der erforderliche Wasserhaushalt dieser Moorbiotope werde von ihr aufgrund der 2011 erfolgten Kartierung und der darauf basierenden Festlegung der Zielbiotope demnächst festgelegt. Es sei davon auszugehen, dass zumindest partiell wieder eine stärkere Vernässung des Moorbodens sowie eine zielgemässe Ableitung des überschüssigen Wassers bei starken Niederschlägen erforderlich seien.

An dieser Stelle ist auf die Bestimmungen von Art. 3 der Flachmoorverordnung hinzuweisen, nach dem die Kantone vor der Festlegung des genauen Grenzverlaufs der Objekte und der Ausscheidung ökologisch ausreichender Pufferzonen die Grundeigentümer, Bewirtschafter, Inhaber von Konzessionen und Bewilligungen für Bauten und Anlagen sowie im Bereich von Konzepten und Sachplänen des Bundes auch die zuständigen Bundesstellen anhören müssen.

Weiter stellt die FNS fest und beantragt:

- im UVB-Kapitel «4.7 Oberflächenwasser und Moorhydrologie» würden die Auswirkungen auf die Hydrologie der nationalen Flachmoore beurteilt. Wie der Gebietswasserhaushalt zu verbessern sei, werde nicht dargelegt.
- Durch den Bau der Standplätze Echo Nord 1 rückten die Bauten und die Betriebsflächen des Flughafens in den unmittelbaren Randbereich des nationalen Moores und der kantonalen Feuchtgebiete und führten damit zu einer weiteren Verminderung deren ökologischen Werts.
- Als Grundlage für die moorhydrologische Baubegleitung sei ein Überwachungskonzept zu erarbeiten und von der FNS vor Baubeginn genehmigen zu lassen.
- Gemäss Art. 5 Buchst. g der Flachmoorverordnung sei dafür zu sorgen, dass der Gebietswasserhaushalt erhalten und, soweit es der Moorregeneration diene, verbessert würde.
- Da angrenzend mit dem vorliegenden Projekt mehrere Hektaren entwässert und überbaut würden, seien die Zu- und Ableitungen für den Moorwasserhaushalt vor Baubeginn zu planen und beim Bau der Standplätze zu erstellen.
- Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge könne das Vorhaben auch unter den Aspekten des Moorschutzes umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU beurteilt die grundsätzlichen Aspekte des Moorschutzes wie folgt:

- Die Kanalisation der Glatt und deren Zuflüsse im 19. Jahrhundert habe den Grundstein der Entwässerung des gesamten Flughafengebiets gebildet und sei derjenige menschliche Eingriff, der die Entwicklungsbedingungen der Moore in der Region am meisten beeinflusst habe. Die Drainagen im betroffenen Gebiet seien viel früher als das Inkrafttreten der Flachmoorverordnung ausgeführt worden. Die meisten Entwässerungen seien vor oder parallel mit dem Bau des Flughafens erstellt worden, was die Entwässerungspläne von 1950 bestätigten; nach 2000 seien während der 5. Etappe der Ausbauarbeiten des Flughafens im Gebiet des vorliegenden Projekts zusätzliche Drainagen erstellt worden. Diese verschiedenen Entwässerungsetappen des gesamten Flughafengebiets und dessen Umgebung hätten zu einer starken Veränderung des Gebietswasserhaushaltes geführt, was nicht nur eine starke Verkleinerung der Moorbiotopflächen, sondern auch eine grundlegende Veränderung der Wasserzufuhr zur Folge gehabt habe: In die Flachmoore gelange nur noch ein kleiner Anteil an mineralreichem Grundwasser, eine Veränderung, die sehr wahrscheinlich für alle Flachmoore des

Flughafengeländes, besonders aber für alle Flächen zwischen den Pisten gelte. Da die meisten Eingriffe in den Wasserhaushalt vor dem Inkrafttreten des Flachmoorinventars geschehen seien, könne aber nun im Rahmen des vorliegenden Projekts nicht die Wiederherstellung gefordert werden. Nach Art. 8 Flachmoorverordnung sei jedoch dafür zu sorgen, dass bestehende Beeinträchtigungen von Objekten bei jeder sich bietenden Gelegenheit soweit als möglich rückgängig gemacht würden. [...]

- Soweit ihm bekannt sei, seien vor einigen Jahren (2003) unter der Leitung von Prof. G. M. Steiner von der Universität Wien zahlreiche Vegetationsaufnahmen gemacht worden. Der damalige Vegetationszustand sei also sehr detailliert und flächendeckend bekannt. Diese Erhebungen würden einen Vergleich mit denjenigen von F. Klötzli aus den 1960-er Jahren und von W. Koch aus den 1920-er oder 1930-er Jahren ermöglichen. Sie bildeten ausserdem eine nützliche Grundlage, um die tatsächliche Entwicklung der Flachmoore zu evaluieren und um zu bestätigen, dass diese austrockneten und/oder saurer würden, während die typischen Pflanzen und Tiere der basischen Flachmoore verschwänden.

Bezogen auf das konkrete Vorhaben führt das BAFU aus:

- Aus der Beschreibung des Ausgangszustandes gehe hervor, dass die Wasserzufuhr durch Überflutung aus den Bächen östlich und nördlich der Moorbiotope als gewichtiger eingeschätzt werde, als die Zufuhr durch Zusickerung der südöstlich der Flachmoorbiotope gelegenen Grundwasserleiter. Das sei richtig.
- Laut der Stellungnahme der FNS werde sie den erforderlichen Wasserhaushalt der Moorbiotope Cheibenwinkel basierend auf einer 2011 erfolgten Kartierung und der darauf basierenden Festlegung der Zielbiotope demnächst festlegen.
- Gemäss der FNS-Stellungnahme sei davon auszugehen, dass zumindest partiell wieder eine stärkere Vernässung des Moorbodens sowie eine zielgemässe Ableitung überschüssigen Wassers bei starken Niederschlägen erforderlich werde. Da mit dem vorliegenden Projekt direkt angrenzend mehrere Hektaren entwässert und überbaut würden, seien die Zu- und Ableitungen für den Moorwasserhaushalt vor Baubeginn zu planen und beim Bau der Standplätze zu erstellen. Da der Schiessbetrieb Ende 2013 [recte: mit Betriebsaufnahme auf den neuen Standplätzen] eingestellt werde, ergebe sich auch dort eine Gelegenheit, basierend auf Art. 8 der Flachmoorverordnung, ein Konzept für die Wiederherstellung der ursprünglichen Moore zu erarbeiten.

Das BAFU stellt seinerseits die folgenden Anträge:

- Die Verbesserung des Moorwasserhaushaltes sei in Übereinkunft mit der kantonalen Fachstelle Naturschutz vor Baubeginn zu planen, mit dem Projekt der Standplätze abzustimmen und allenfalls nötige Zu- und Ableitungen im Bereich der Standplätze mit dem Bau zu realisieren. Sollte dies aus zeitlichen Gründen ein Problem sein, so sei in der Verfügung folgender Vorbehalt aufzunehmen: Der Bau allfällig für die Verbesserung des Moorwasserhaushaltes nötiger Zu- und

- Ableitungen im Bereich des Projektes Standplätze Echo Nord 1 bleibe vorbehalten.
- Zur Überwachung der Moore und zur Sicherstellung, dass keine Beeinträchtigung am Wasserhaushalt erfolge, sei gemäss der im UVB vorgeschlagenen Massnahme eine moorhydrologische Baubegleitung vorzusehen.
 - Mit einem Monitoring sei aufzuzeigen, dass auch langfristig keine Beeinträchtigung erfolge (analog Monitoring Dock E); ein entsprechender Vorschlag für das Monitoring sei zu erarbeiten und dem BAFU zur Kenntnis einzureichen.
- c) Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen

Die FZAG hält zu den Anträgen der FNS und des BAFU fest,

- sie habe dem BAFU bereits im Jahr 2009 [recte: 2010] den Schlussbericht zum zehnjährigen Monitoring der Flachmoore innerhalb des Flughafenperimeters eingereicht. Dieser umfasse auch einen Vergleich mit den Erhebungen von F. Klötzli. Die Ergebnisse dieses Vergleichs zeigten, dass entgegen den Vermutungen der Fachstellen die Anzahl Flachmoorzeigerarten im Klotener Riet nicht zurückgegangen sei, sondern sich vielmehr fast verdoppelt habe. Das Flachmoor sei auch nicht trockener geworden, sondern es sei vielmehr eine Verschiebung in Richtung basischen Lebensraums festgestellt worden, weshalb keine Massnahmen zur Verbesserung des Wasserhaushalts ergriffen werden müssten. Das BAFU habe sich in seiner Stellungnahme vom 22. Juni 2011 zum Flachmoormonitoring den Schlussfolgerungen des Gutachtens angeschlossen. Die Annahme der FNS, es sei davon auszugehen, dass zumindest partiell wieder eine stärkere Vernässung des Moorbodens erforderlich werde, widerspreche dieser Haltung und könne nicht Grundlage für eine Verpflichtung zu baulichen Massnahmen sein;
- der Antrag der FNS und des BAFU sei jedoch auch unter dem Gesichtspunkt der Tragfähigkeit des Bodens im Sicherheitsstreifen der Piste 14-32 heikel. Das BAZL habe die FZAG in seinem Schreiben vom 27. April 2012 betreffend dringliche Sicherheitsmassnahmen darauf aufmerksam gemacht, dass die ungenügende Bodentragfähigkeit vom BAZL im Rahmen einer Inspektion identifiziert worden sei. Das BAZL fordere daher Abklärungen von Massnahmen und einen Terminplan zur Umsetzung bis 31. August 2012. Ende Mai habe die FZAG bestätigt, dass die geforderten Abklärungen durchgeführt würden und der Massnahmenplan in Erarbeitung sei (am 30. August 2012 reichte die FZAG den verlangten Massnahmenplan ein: dieser wird durch die zuständigen Sicherheitsabteilung des BAZL geprüft. Falls bauliche Massnahmen erforderlich werden, ist auf dem ordentlichen Weg ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch einzureichen). Die Umsetzbarkeit von allfälligen Massnahmen in der Nähe des Flachmoors sei jedoch noch unklar. Aufgrund dieser Ausgangslage seien die Auswirkungen einer Einspeisung von zusätzlichem Wasser ins Flachmoor, insbesondere auf die Bodenfestigkeit des Pistenstreifens 14-32, umfassend abzuklären

und zu beurteilen. Dementsprechend würde die Anordnung von Vorinvestitionen in Zu- und Ableitungen in einem Zeitpunkt, in welchem weder klar sei, ob dem Moor zusätzliches Wasser zugeführt werden müsse, noch ob eine künstliche Vernässung des Moors mit den luftfahrtspezifischen Sicherheitsanforderungen vereinbar wäre, dem Prinzip der Verhältnismässigkeit zuwiderlaufen.

Aufgrund dieser Ausgangslage beantragt sie, die entsprechenden Anträge der FNS und des BAFU seien – gestützt auf die eingereichten Unterlagen (inkl. Schlussbericht zum Monitoring von 2010) und das Schreiben des BAZL vom 27. April 2012 betreffend dringliche Sicherheitsmassnahmen – abzuweisen. Zu den übrigen Anträgen (moorhydrologische Baubegleitung und Moormonitoring) äussert sich die FZAG nicht.

d) Beurteilung und Auflagen zum Moorschutz

Die Ausführungen des BAFU zeigen exemplarisch den Wandel in der Beurteilung von versumpften Landstrichen. Noch bis in die 50-er und 60-er Jahre des letzten Jahrhunderts wurden Bäche und Flüsse «korrigiert», Sümpfe und Moore trockengelegt bzw. «melioriert» und für die intensive landwirtschaftliche Nutzung bzw. die Ausbreitung von Siedlungs-, Industrie- und Gewerbenutzungen oder für grossflächige Infrastrukturen für Verkehrsanlagen erschlossen (z. B. im unteren Limmattal). Heute geniessen die noch verbliebenen «Sümpfe» als Flach- oder Hochmoore unbestreitbaren – und auch im vorliegenden Fall nicht bestrittenen – ausserordentlich hohen Schutz. Das Klotener Riet profitiert ohne Zweifel auch von seiner einzigartigen Lage im Zentrum des Pistendreiecks des Flughafens; gerade diese Lage ist eine Garantie für seinen langjährigen Weiterbestand. Zudem ist es für die Öffentlichkeit nicht zugänglich und wird kaum betreten, durch den Unterhaltungsdienst der FZAG kann eine fachmännische Pflege gewährleistet werden, auch gibt es in seiner Umgebung weder eine touristische Nutzung noch eine intensive Landwirtschaft. Damit werden viele Aspekte von Art. 5 Flachmoorverordnung erfüllt.

Die Anforderungen von Art. 7 Flachmoorverordnung, nach denen in den Objekten gemäss ihrem Anhang 1 jegliche Bauten, Anlagen und Bodenveränderungen sowie erhebliche Nutzungsänderungen verboten sind, solange die Kantone keine Schutz- und Unterhaltmassnahmen getroffen haben, werden mit dem vorliegenden Projekt respektiert, da der Objektperimeter des Klotener Riets durch das Vorhaben nicht tangiert wird.

Gestützt auf fachlich nicht zu beanstandende Untersuchungen zeigt der UVB, dass trotz dieser Nähe kaum gravierende Einflüsse auf das Mooregebiet zu erwarten sind. Die Herleitung dieser Aussage ist plausibel und nachvollziehbar. Für den Schutz des Moores sind insbesondere die hydrologischen bzw. hydraulischen Beziehungen zwischen dem Projektperimeter und dem Mooregebiet relevant. Hier konnte der UVB auf-

zeigen, dass zwischen den vom Projekt beanspruchten Flächen und dem Moor im Cheibenwinkel schon heute keine massgebliche hydraulische Verbindung besteht und die Flächen über die alten Drainagen sowie diejenigen, die mit der 5. Bauetappe erstellt wurden, gegen Südosten entwässert werden. Auch im Untergrund findet aufgrund der vorhandenen Schichten kaum eine Infiltration aus dem Projektperimeter in das Moor statt, was vom BAFU denn auch bestätigt wird.

Unbestreitbar – und auch unbestritten – ist aber auch, dass mit dem Projekt für die Standplätze Echo Nord 1 die flugbetrieblichen Nutzungen näher an das Flachmoor heranrücken.

Die pauschale Feststellung der FNS, nach der das Heranrücken der Betriebsflächen in den Randbereich des Moores quasi automatisch zu einer Verminderung des ökologischen Werts führe, wird hingegen nicht näher begründet.

Weiter ist zu beachten, dass das Moor-Monitoring im Nachgang zur 5. Bauetappe gezeigt hat, dass sich – entgegen den Vermutungen der FNS – die Anzahl Flachmoorzeigerarten im Klotener Riet nicht verringert, sondern fast verdoppelt hat und das Moor auch nicht trockener geworden ist. Auch von diesem Bericht hat das BAFU in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen. Hingegen trifft zu, dass aus dem Monitoring-Bericht zur 5. Bauetappe nicht geschlossen werden kann, dass das hier zu beurteilende Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf das Moor habe.

Den Anträgen des BAFU bezüglich moorhydrologische Baubegleitung sowie Erarbeitung eines Monitoring-Konzepts analog zum Konzept für die 5. Bauetappe ist daher zu folgen; die entsprechenden Auflagen sind in die Verfügung zu übernehmen.

Sinngemäss entsprechen diese Anträge denjenigen der FNS. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass mit der Plangenehmigung über sämtliche Belange entschieden wird, die Genehmigung der Konzepte durch eine kantonale Fachstelle ist nicht erforderlich. Die Unterlagen sind daher grundsätzlich dem BAZL zu Handen des BAFU einzureichen, werden aber auch der FNS zur Kenntnis gebracht.

Betreffend der Planung und Erstellung von Zu- und Ableitungen ist teilweise der Argumentation der FZAG und somit dem Eventualantrag des BAFU zu folgen. Da im heutigen Zeitpunkt in der Tat nicht feststeht, ob bzw. welche Massnahmen im Sinne von Art. 4, 5 und 8 Flachmoorverordnung getroffen werden müssen, kann die Erstellung der Zu- bzw. Ableitungen mit der vorliegenden Verfügung nicht angeordnet werden. Sollten sie aufgrund von (unerwarteten) Projektauswirkungen tatsächlich nötig werden, bleibt ihre Erstellung gemäss Antrag des BAFU vorbehalten; in diesem Fall wäre ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch einzureichen. Sollten durch die bereits erfolgte Realisierung der Standplätze Echo Nord 1 Mehrkosten entstehen, sind diese von der FZAG zu tragen. Der Antrag des BAFU ist in diesem Sinn

als Auflage zu übernehmen.

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen und bei Übernahme der Anträge gemäss den obenstehenden Erwägungen als Auflagen in die vorliegende Verfügung erfüllt das Vorhaben die Anforderungen an den Moorschutz und kann genehmigt werden.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass es gemäss Art. 5 und 8 Flachmoorverordnung Sache des Kantons ist, nach Anhören der Betroffenen die zur ungeschmäler-ten Erhaltung der Objekte geeigneten Schutz- und Unterhaltmassnahmen zu treffen und dafür zu sorgen, dass bestehende Beeinträchtigungen von Objekten bei jeder sich bietenden Gelegenheit soweit als möglich rückgängig gemacht werden. Die Festlegungen der Massnahmen nach Art. 3 Abs. 1 und Art. 5 Flachmoorverordnung hätten laut Art. 6 innert drei Jahren getroffen werden sollen (mittlerweile ist die Flachmoorverordnung seit 18 Jahren in Kraft).

2.13.7 Ökologische Ersatzmassnahmen

Die FNS und das BAFU halten fest, aufgrund von direkten und indirekten Beeinträchtigungen von schutzwürdigen Arten und Lebensräumen durch die Realisierung des Projekts ergebe sich entsprechend Art. 1^{ter} NHG²⁹ ein Bedarf von ökologischen Ersatzmassnahmen. Es ist unbestritten, dass für die verlorengelassenen Flächen mit ökologischem Wert grundsätzlich Ersatz geschaffen werden muss.

a) Standorte für Ersatzmassnahmen

Bereits in den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt werden diesbezüglich wesentliche Aussagen gemacht, die auch im vorliegenden Fall von keiner Seite bestritten wurden, nämlich: Die durch den Bau von Flughafenanlagen erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen sollten durch die Aufwertung geeigneter Flächen soweit möglich innerhalb des Flughafenperimeters realisiert werden, erforderlich seien aber auch Flächen ausserhalb des Perimeters. Solche Standorte seien auf die übergeordneten kantonalen Schutzkonzepte abzustimmen. Der Kanton Sorge dafür, dass sie in ausreichendem Umfang gesichert würden. Die Realisierung der Ersatzmassnahmen könne auch durch Beiträge der Flughafenhalterin an Aufwertungen im Rahmen eines kantonalen Massnahmenpools erfolgen.

Das Plangenehmigungsgesuch für die Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig – mit dem nicht nur der geschuldete ökologische Ersatz für die Standplätze Echo Nord 1 geleistet werden wird – wurde im Dezember 2012 Jahr beim BAZL zu Händen des UVEK eingereicht.

²⁹ Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG); SR 451

b) Festlegung des ökologischen Ersatzbedarfs

Gemäss den Erläuterungen zum SIL-Objektblatt haben die Ausdehnung und die Qualität der Ersatzmassnahmen dem ökologischen Wert der durch den Bau der Flughafenanlagen beanspruchten Flächen zu entsprechen. Der Umfang der zu sichernden Flächen für Ersatzmassnahmen orientiert sich demnach am Zustand der künftig durch Flughafenanlagen beanspruchten Flächen im Jahr 2008. Der konkrete Ersatzbedarf wird mit der Plangenehmigung neuer Flughafenanlagen ermittelt und verfügt.

Die FNS fest hält, für die Quantifizierung habe das Büro Renat eine Methodik entwickelt, die im vorliegenden UVB angewandt wurde. (Diese Methode zur Bestimmung ist im Grundsatz durch das BAFU gutgeheissen worden). Der gemäss UVB ermittelte Ersatzbedarf sei zwischen der FZAG und der FNS anlässlich verschiedener Besprechungen analysiert und diskutiert worden und an der Sitzung vom 30. November 2011 sei vereinbart worden, dass die FZAG den Ersatzbedarf im UVB revidiere und ein angepasstes Projekt der vorzusehenden Ersatzmassnahmen als Ergänzung nachreiche. Die FNS formulierte einen entsprechenden Antrag in seiner Stellungnahme vom 14. Dezember 2011.

Diese Ergänzungen vom 13. Februar 2012 wurden dem BAZL am 6. März 2012 zugestellt, das darauf die FNS und das BAFU dazu anhörte.

Am 3. April 2012 nahm die FNS zu den überarbeiteten Unterlagen wie folgt Stellung: Die Ergänzung des UVB der FZAG entspreche seinem Antrag vom 14. Dezember 2011 und umfasse die revidierten Ergänzungsunterlagen zum ökologischen Ersatzbedarf und zur ökologischen Ersatzleistung, die sich aus dem Projekt des Baus der neuen Standplätze ergebe. Geändert worden sei dabei im Wesentlichen nur die Berechnung (d. h.: die individuell-konkrete Interpretation der Methode Renat) und die Lage der Ersatzmassnahmen innerhalb des unveränderten Gesamtkonzepts für die ökologische Aufwertung im Gebiet Hundig, Glattfelden.

Das Ausmass der ökologischen Ersatzmassnahmen und die Zielbiototypen gemäss der Überarbeitung seien zweck- und verhältnismässig. Die FNS habe gegenüber der FZAG den revidierten Ersatzmassnahmen bereits grundsätzlich zugestimmt. Für die Realisierung sei ein Detailprojekt zu erarbeiten und die Zustimmung der Eigentümer und Bewirtschafter einzuholen. Es beantragt, die ökologischen Ersatzmassnahmen seien entsprechend zu realisieren.

Die Abteilung Flughafen und Luftverkehr des AfV stellt fest, im Plangenehmigungsgesuch seien die ökologischen Ersatzmassnahmen nicht speziell erwähnt, sie seien aber Bestandteil des UVB (Ziff. 4.13, Anhang B4 – A7). Diesen Massnahmen sei in der Plangenehmigungsverfügung besondere Aufmerksamkeit zu schenken, weil die

Ersatzmassnahmen im Rahmen eines Pilotprojekts für einen Flächen- bzw. Massnahmenpool im Gebiet Hundig, Glattfelden, vorgenommen werden sollten. Wie bereits am 13. September 2011 zwischen BAZL, BAFU, FZAG und kantonalen Fachstellen besprochen, sollten die Ersatzmassnahmen mit einer separaten Plangenehmigungsverfügung festgelegt werden. Gegenwärtig werde durch das AfV eine Vereinbarung vorbereitet, welche die Rechte und Pflichten aller am Pool beteiligten Akteure zu regeln sucht. Es sei wünschbar, dass sich die Auflagen für die Ersatzpflichten und -massnahmen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Plangenehmigungsverfahren gut in diesen Gesamtkontext einfügten.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 19. Juni 2012 fest, die vom Projekt dauerhaft und temporär beeinträchtigten Lebensräume seien im Gelände kartiert und die Bewertung der Beeinträchtigung der vorhandenen schutzwürdigen Lebensräume in enger Absprache zwischen Kanton, BAFU und der FZAG vorgenommen worden, wobei auch indirekte Beeinträchtigungen mitberücksichtigt seien.

Die notwendigen angemessenen Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG seien im Aufwertungsprojekt Hundig vorgesehen: Dort sollten 341 Aren Auen-Trockenwiesen und 169 Aren Magerwiesen neu angelegt werden. Die Arbeiten zur Realisierung der Ersatzmassnahmen (Vorprojekt, notwendiger Landerwerb, Information und Öffentlichkeitsarbeit) seien bereits weit fortgeschritten. Das Einreichen eines entsprechenden Plangenehmigungsgesuchs für die Realisierung der Ersatzmassnahme im Gebiet Hundig sei für Ende 2012 vorgesehen. – Das Gesuch wurde denn auch Ende Dezember 2012 beim BAZL eingereicht.

Es beantragt, die Ersatzmassnahmen seien wie in den (ergänzten) Planunterlagen vorgesehen zu realisieren. Sie seien spätestens innert zweier Jahre nach Inkrafttreten der Plangenehmigungsverfügung umzusetzen. Über die Umsetzung und später auch über den Erfolg und die Wirkung der Massnahmen sei dem BAZL zuhänden des BAFU jeweils Bericht zu erstatten. Die Details seien im nachlaufenden Projekt für die Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig zu regeln.

Diese Anträge von FNS und BAFU stützen sich auf die gesetzlichen Grundlagen betreffend ökologische Ersatzmassnahmen sowie der von den Bundesstellen anerkannten Methode zur Bewertung der beeinträchtigten Flächen und zur Festlegung des Ersatzbedarfs. Sie erscheinen angemessen und zweckmässig. Da im Flughafenperimeter kaum noch genügend Flächen für solche Massnahmen vorhanden sind, ist es sinnvoll, diese an einem geeigneten Standort zusammenzufassen. Das Gebiet Hundig bietet diese Möglichkeiten und im Flächenpool wurde der geschuldete Ersatzbedarf bereits für mehrere Flughafenanlagen eingebracht und verfügt (letztmals mit den UVEK-Verfügungen vom 7. und 29. September 2012 betreffend Schallschutzhalle und GEP-Umsetzung 2010–2015).

Ebenso ist dem BAFU zu folgen, wenn es die Regelung der Details im Projekt Hundig, eine Berichterstattung über die Umsetzung und Erfolgskontrolle sowie eine Frist für die Umsetzung der Massnahmen verlangt.

In der vorliegenden Plangenehmigung sind daher die folgenden Auflagen zu verfügen:

- Im Rahmen des Aufwertungsprojekts Hundig sind 341 Aren Auen-Trockenwiesen und 169 Aren Magerwiesen neu anzulegen.
- Die genaue Lage der aufzuwertenden Flächen ist in Übereinkunft mit der FNS festzulegen.
- Die Ersatzmassnahmen haben spätestens zwei Jahre nach Rechtskraft der Plangenehmigung für das Projekt Hundig zu erfolgen; über die Umsetzung und Erfolgskontrolle ist dem BAZL zu Handen des BAFU Bericht zu erstatten.
- Sollte wider Erwarten das Projekt im Gebiet Hundig scheitern, ist der Ersatz an einem anderen geeigneten Ort zu leisten.

Das AWEL stellt in seiner Stellungnahme vom 15. Dezember 2011 die folgenden Anträge zum Ersatzprojekt Hundig, die vom BAFU unterstützt werden:

- Das Gesamtkonzept «Ökologische Aufwertung Hundig, Glattfelden» sei unter frühem Einbezug der Betroffenen mit Aufwertungs- und Revitalisierungsmassnahmen entlang der Glatt zu ergänzen.
- Die detaillierten Ersatzmassnahmen seien als erste Etappe des Gesamtkonzeptes «Ökologische Aufwertung Hundig, Glattfelden» unter Einbezug der Glatt zu planen.
- Die Planung habe in Absprache mit der Abteilung Wasserbau des AWEL zu erfolgen und es sei ein auf Flussrevitalisierungen spezialisiertes Ingenieurbüro beizuziehen.
- Der Abteilung Wasserbau des AWEL sei frühzeitig ein Gesuch zur Wassernutzung aus der Glatt einzureichen, wenn wie empfohlen schon in der ersten Aufwertungsetappe die Reaktivierung von Wässerwiesenflächen ins Auge gefasst werde.
- Im Detailprojekt für die Aufwertung Hundig sei aufzuzeigen, dass die geplanten Massnahmen zu keiner Verschlechterung der Grundwasserqualität führten.

Dazu ist anzumerken, dass:

- die Details der Umsetzung der ökologischen Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig Gegenstand eines separaten Plangenehmigungsverfahrens sind;
- die Fachstellen von Bund und Kanton im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Detailprojekt «Ökologische Aufwertung Hundig, Glattfelden» anzuhören sein und dort Gelegenheit haben werden, eine Stellungnahme abzugeben;
- die FZAG darauf hinweist, diese Anliegen seien in die Erarbeitung des Plangenehmigungsgesuchs für das Aufwertungsprojekt Hundig bereits eingeflossen.

Mit der Aufnahme der weiter oben genannten Auflagen in die Verfügung wird die Ersatzpflicht nach Art und Menge festgelegt. Die konkrete Ausgestaltung des Aufwertungsprojekts ist Gegenstand eines eigenständigen Plangenehmigungsverfahrens. Konkrete Auflagen dazu können nicht Gegenstand der vorliegenden Verfügung sein.

Anträge, die über die zu verfügenden Auflagen hinausgehen, sind daher abzuweisen.

2.13.8 Naturschutz

Die FNS hält fest, gestützt auf Art. 18 Abs. 1^{ter} habe der Verursacher bei einer Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume primär für bestmögliche Schutzmassnahmen zu sorgen. Sie stellt daher die folgenden Anträge, die ebenfalls vom BAFU unterstützt werden:

- Die Böschungen gegen die Feuchtgebiete seien in Übereinkunft mit der FNS naturschutzverträglich zu gestalten; und
- für die Beleuchtungen sei eine Lichtart zu verwenden, die möglichst wenige Insekten anziehe.

Weiter beantragt sie, das in den Gesuchsunterlagen erwähnte Drittprojekt³⁰ sei von jeglicher Bewilligung auszuschliessen, da es den Moorschutzbestimmungen widerspreche. Auf diesen Antrag ist nicht einzutreten, da er ein Vorhaben betrifft, das nicht Gegenstand der vorliegenden Verfügung ist.

Die FZAG hält bezüglich Lichtart fest, die Beleuchtung von Standplätzen müsse gemäss den Regelungen der ICAO erfolgen. Die angestrebte Beleuchtungsstärke liege zwar über den von der ICAO geforderten Mindestwerten, entspreche aber dem am Flughafen Zürich angewandten Standard, der auch die Anforderungen an Arbeitsplätze im Aussenbereich erfüllen müsse (vgl. Seco-Wegleitung zu den Verordnungen 3 und 4 zum Arbeitsgesetz). Zum Schutz der Insekten seien bereits im Gesuch Blenden vorgesehen. Die Verwendung einer von den ICAO-Vorschriften abweichenden Lichtart zum Schutz der Insekten sei mit den luftfahrtspezifischen und arbeitsrechtlichen Sicherheitsanforderungen nicht vereinbar.

In seiner luftfahrtspezifischen Prüfung hält das BAZL fest, nach der Installation der Beleuchtungsmasten, mindestens jedoch vier Wochen vor Inbetriebnahme der Standplätze, sei ein Nachweis einzureichen, dass die Beleuchtungsstärken und die Ausleuchtung gemäss den Vorgaben des ICAO Annex 14, Vol. I, Kapitel 5.3.23, sowie die Vorgaben des ICAO Aerodrome Design Manual, Part 4, Kapitel 13 erfüllt werden.

³⁰ Anmerkung BAZL: Hierbei handelt es sich um das Vorhaben der FZAG zur Verlegung des Delaborierstand in das Gebiet Cheibenwinkel.

Mit der Verwendung spezieller Blenden wird den Anliegen von FNS und BAFU im Rahmen der technischen Möglichkeiten und Vorschriften entsprochen. Mit der generellen Auflage, dass das Vorhaben gemäss den eingereichten Unterlagen zu realisieren sei, ist dem Antrag entsprochen; eine spezielle Auflage ist nicht erforderlich.

Zur naturnahen Gestaltung der Böschungen äussert sich die FZAG nicht; der Antrag erscheint sinnvoll und kann ohne unverhältnismässigen Aufwand umgesetzt werden; eine entsprechende Auflage wird übernommen.

2.13.9 Landschaftsschutz

Das Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH) führt aus, dass das Vorhaben mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen umweltverträglich im Sinne von Art. 13 Abs. 3 UVPV realisiert werden könne, da aus seiner Sicht

- die von ihm zu beurteilenden Umweltaspekte gemäss Belastungsmatrix beurteilt werden können;
- die Beschreibung des Ist-Zustands sowie der Umweltauswirkungen während der Bau- und Betriebsphase korrekt seien;
- durch das Vorhaben weder landschafts- noch erholungsrelevante Festlegungen betroffen seien.

Auch das BAFU teilt die Beurteilung des UVB und kann dem Projekt ohne Anträge unter dem Aspekt Landschaftsschutz zustimmen.

Konkrete Auflagen erübrigen sich daher.

2.13.10 Bodenschutz

Das ALN, Fachstelle Bodenschutz, hält fest, durch das Vorhaben würden 6 ha Boden versiegelt. Gesamthaft würden rund 2 000 m³ Boden abgetragen. Für Rekultivierungen (rund 6 100 m²) sollten 1 200 m³ Oberboden im Projektperimeter verwertet werden; der übrige Bodenaushub solle innerhalb des Flughafenareals für künftige Verwertungen zwischengelagert werden. Sämtliche Bodenbewegungen würden erfasst und der sachgerechte Umgang mit Boden sei durch eine bodenkundliche Baubegleitung sichergestellt. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen könne das Vorhaben aus Sicht des Bodenschutzes umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU seinerseits kommt zum Schluss, dass das Projekt eine Fläche von rund 6 ha gewachsenen Böden betreffe, die vorwiegend anthropogen beeinflusst seien. Der Bereich Boden sei im UVB vollständig abgefasst und die vorgeschlagenen Massnahmen seien zum Schutz der Böden geeignet. Der Bodenschutz werde mit bodenkundlicher Baubegleitung sichergestellt. Weitere Anträge stellt es zu diesem Thema nicht. Mit der Auflage, dass die im UVB vorgesehenen Massnahmen umzu-

setzen sind, sind die Anforderungen an den Bodenschutz abgedeckt.

2.13.11 Wald

Der Wald am Flughafen Zürich wurde mit Verfügung vom 19. Februar 2009 des ALN, Abteilung Wald, festgesetzt.

Die Abteilung Wald des ALN führt in ihrer Stellungnahme aus, durch das Vorhaben seien Versiegelungen von Flächen innerhalb des gesetzlichen Waldabstands geplant. Die Versiegelungen erforderten in Anlehnung an Art. 17 WaG³¹ sowie § 3 der kantonalen Waldverordnung eine forstrechtliche Bewilligung. Diese könne erteilt werden, falls durch das geplante Vorhaben die Erhaltung, Pflege und Nutzung des Waldes nicht beeinträchtigt wird. Für neu zu versiegelnde Flächen würden die von der Abteilung Wald geforderten Mindestabstände von 5 m eingehalten. Auf einem räumlich eng begrenzten Gebiet im Nordwesten des Perimeters werde der Waldabstand auf 3 m verkleinert. Mit einer Beeinträchtigung der Waldbewirtschaftung sei jedoch nicht zu rechnen und die Walderhaltung sei somit nicht gefährdet.

Sie beantragt, das Waldareal dürfe nicht zum Aufstellen von Baubaracken oder zur Deponie von Material, Aushub und dergleichen beansprucht werden.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des Antrages könne das Vorhaben aus Sicht Wald umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU hält fest, das Kapitel Wald sei im UVB vollständig abgehandelt, das Dossier vollständig und nachvollziehbar. Das Projekt tangiere eine Hecke, die nicht Wald im Rechtssinne sei. Eine Rodung sei daher nicht nötig. Der Projektperimeter reiche aber bis 3 m an ein Wäldchen heran, das rechtlich Wald sei. Nach § 3 der Waldverordnung des Kantons Zürich seien Bauten innerhalb eines Waldabstands von 15 m bewilligungspflichtig. Aus waldrechtlicher Sicht handle es sich somit um eine Unterschreitung des Waldabstandes gemäss Art. 17 WaG.

Seit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren seien gemäss den Bundesinfrastrukturgesetzen kantonale Bewilligungen bei Bundesleitverfahren nicht mehr erforderlich. Art. 16 und 17 WaG seien jedoch nicht wie Art. 6 WaG angepasst worden (Gesetzeslücke). Im Sinne des Koordinationsgesetzes sei bei einem Bundesleitverfahren die Unterschreitung des Waldabstandes durch die zuständige Bundesleitbehörde zu bewilligen. Das kantonale Recht sei aber jeweils soweit möglich zu berücksichtigen. Vollzug und Kontrolle der Unterschreitung des Waldabstandes seien Sache der Abteilung Wald des ALN.

³¹ Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG); SR 921.0

Das BAFU unterstützt denn auch dessen Stellungnahme vom 16. November 2011. Aus Sicht der Walderhaltung ist es mit der Unterschreitung des Waldabstandes unter Vorbehalt des nachfolgenden Antrags einverstanden. Die in der kantonalen Stellungnahme enthaltene Auflage sei darin integriert und müsse nicht mehr separat aufgeführt werden.

Die Bewilligung für eine Unterschreitung des Waldabstandes gemäss Art. 17 WaG könne unter folgenden Auflagen erteilt werden:

- Die Bauarbeiten haben unter Schonung des Waldareals zu erfolgen. Es ist insbesondere untersagt, darin Baubaracken zu errichten sowie Aushub, Fahrzeuge und Materialien aller Art zu deponieren; und
- das ALN des Kantons Zürich, Abteilung Wald, Forstkreis 6, wird beauftragt, im Rahmen des Vollzugs des Waldrechts alle notwendigen Vollzugsschritte einzuleiten.

Der Argumentation des BAFU ist zu folgen, materiell entspricht der Antrag auch demjenigen des ALN. In die Verfügung sind die Auflagen gemäss des BAFU-Antrags zu übernehmen.

2.13.12 Luftreinhaltung

Das AWEL kommt betreffend Lufthygiene zu folgender Beurteilung:

a) Bauphase

Für die Bauarbeiten sind die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2009) einzuhalten. Der UVB ordnet die Bauarbeiten korrekt der Massnahmenstufe B zu. Für dieselbetriebene Baumaschinen und Geräte sind Art. 19a und Anhang 4 Ziffer 3 LRV³² sowie die Übergangsbestimmungen zu beachten. Diese Anforderungen an Baumaschinen richten sich seit 1. Januar 2009 an die Betreiber der Baumaschinen, d. h. an den Bauunternehmer und nicht mehr an die Bauherrschaft. Da mehr als 20 000 m³ Material auf der Strasse transportiert werden, ist § 10 der Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons Zürich vom 9. Dezember 2009 umzusetzen: Für den Transport von Massengütern (wie Aushub, Kies, Beton etc.) sind Lastwagen einzusetzen, welche der Abgabekategorie 2 oder 3 gemäss Anhang 1 SVAV³³ angehören. Dies bedeutet zurzeit, dass mindestens die Abgas-Norm EURO 3 einzuhalten ist. Gemäss UVB erfüllen die Transportfahrzeuge die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG, d. h. sie halten mindestens EURO 4 ein und sind mit Partikelfiltern ausgerüstet. Mit den Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG (Stand: 4. Juni 2008) und der entsprechenden Ausgestal-

³² Luftreinhalte-Verordnung (LRV); SR 814.318.142.1

³³ Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV); SR 641.811

tung der Submissionsvorgaben werden die lufthygienischen Anforderungen während der Bauphase erfüllt.

Dass BAFU hält fest, aus lufthygienischer Sicht seien gegen das Projekt keine Einwände anzubringen. Lufthygienisch relevante Emissionen entstünden während der Bauphase und seien mit geeigneten Massnahmen, wie sie im Kapitel «4.3.6 Luftreinhaltung – Massnahmen» im UVB formuliert sind, zu reduzieren. Die Baustelle entspreche der Massnahmenstufe B gemäss der vom BAFU herausgegebenen Vollzugshilfe Luftreinhaltung auf Baustellen (Baurichtlinie Luft, BauRLL).

b) Betriebsphase

Gemäss dem UVB werden durch das Vorhaben weder die Anzahl der Standplätze noch die Flugbewegungen erhöht. Gegenüber der heutigen Situation ist mit geringeren Schadstoffemissionen zu rechnen. Dies erklärt sich zum einen durch die zu erwartenden tieferen Schadstoffwerte der neu eingesetzten Flugzeuge und kürzere Rollzeiten zu den neuen Standplätzen. Zum anderen werden die neu geplanten Standplätze Echo Nord 1 mit einer stationären Flugzeug-Energieversorgung ausgerüstet. An den bisherigen Standplätzen Hotel und India werden laut UVB rund 35 % weniger Flugzeuge abgefertigt und es wird mit einem entsprechenden Rückgang der Schadstoffemissionen der hier betriebenen externen Stromversorgung der Flugzeuge mit Ground Power Units (GPU, Bodenstromaggregate) gerechnet. Dies ist als positiv zu bewerten.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das UVEK mit Verfügung vom 2. März 2012 betreffend Energieversorgung auf offenen Standplätzen (Massnahme L3 des kantonalen Massnahmenplans Luftreinhaltung) dem Konzept der FZAG zu Beschaffung und Einsatz von mobilen GPU mit Partikelfilter- und Entstickungs-Systemen zugestimmt hat. Der Einsatz der GPU auf Standplätzen ohne stationäre Energieversorgung wird somit kontinuierlich abnehmen.

Zur Betriebsphase macht das BAFU keine Bemerkungen.

c) Fazit

Mit den im UVB vorgeschlagenen Massnahmen sind die Umweltschutzanforderungen in diesem Punkt erfüllt; weitere Auflagen erübrigen sich.

2.13.13 Lärmschutz

a) Bauphase (Baulärm)

Der Baulärm wird durch die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des TBA beurteilt.

Die FALS hält fest, dass mit dem Projekt keine Kapazitätserhöhung verbunden sei; die Anzahl der Standplätze und der Flugbewegungen würden durch das vorliegende Projekt nicht verändert. Die Erstellung von neuen Standplätzen sei nötig, da die Swiss Teile ihrer bestehenden Flugzeugflotte durch grössere Flugzeuge ersetzen werde und daher auf den bisherigen Standplätzen weniger Flugzeuge abgefertigt werden könnten. Aufgrund der grossen Distanz zur Nachbarschaft sei für die Bauarbeiten keine Zuordnung der Massnahmenstufe gemäss Baulärmrichtlinie nötig. Dennoch seien die üblichen Vorsorgemassnahmen anzuwenden (Art. 11 Abs. 2 USG). Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des Antrages könne das Vorhaben aus Sicht Baulärm umweltverträglich realisiert werden.

Gemäss der Abteilung Flughafen und Luftverkehr des AfV handelt es sich beim entstehenden Lärm bei Bau und Betrieb des erwähnten Objektes um Industrie- und Gewerbelärm; dazu könne sie sich nicht äussern.

Das BAFU schliesst sich der Beurteilung der FALS an. Es unterstützt weiter das Anliegen der Gemeinde Oberglatt, die beantragt hatte, dass die Gemeinde und die Bevölkerung über die erforderlichen Nachtarbeiten rechtzeitig informiert und die für Nachtarbeiten notwendigen Vorkehrungen bezüglich des Lärmschutzes getroffen würden. Es beantragt, die anliegenden Gemeinden seien vor Nachtarbeiten rechtzeitig zu informieren; eine entsprechende Auflage wird übernommen.

b) Betriebsphase (Industrie- und Gewerbelärm)

Der von den Standplätzen ausgehende Betriebslärm wird nach Art. 7 und Anhang 6 LSV³⁴ (Industrie- und Gewerbelärm) beurteilt; im Kanton Zürich ist das AWA dafür zuständig.

Das AWA führt in seiner Stellungnahme aus, dass

- der UVB übersichtlich, verständlich und nachvollziehbar sei;
- der Projektbeschrieb ausreiche, um die Umweltauswirkungen zu beurteilen;
- die Umweltbereiche Industrie- und Gewerbelärm als relevante Projektbelange aufgeführt und richtig gewichtet würden;
- die angewandten Berechnungsmethoden, die getroffenen Annahmen sowie die zeitliche und räumliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens zweckmässig;

³⁴ Lärmschutz-Verordnung (LSV); SR 814.41

und

- die Lärmauswirkungen korrekt ermittelt und dargestellt worden seien.

Es kommt zum Schluss, dass mit den im UVB vorgeschlagenen bzw. im Projekt vorgesehenen Massnahmen die Umweltschutzbestimmungen im Bereich Industrie- und Gewerbelärm eingehalten werden können und das Vorhaben ohne zusätzliche Auflagen bewilligt werden kann.

Das BAFU beurteilt den Betriebslärm des Vorhabens wie folgt: Beim vorliegenden Neubau von Standplätzen aufgrund neuer Flugzeuge mit grösserer Spannweite handle es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 LSV und gleichzeitig um einen Realersatz heutiger Standplätze, der gemäss UVB (S. 29) keinen Einfluss auf die Gesamtzahl der Flugbewegungen und der abgefertigten Flugzeuge habe. Die Lärmermittlung und -beurteilung aufgrund der örtlichen Verschiebung der Standplätze habe nach Anhang 6 LSV (Industrie- und Gewerbelärm) zu erfolgen. Die FZAG ordne das Projekt lärmrechtlich als eine geänderte Anlage ein. Es schliesse sich dieser Haltung an.

Die neuen Standplätze führten zu keiner wahrnehmbaren Lärmzunahme an den Immissionsorten. Die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile seien nach Massgabe von Art. 11 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV zu begrenzen (Vorsorgeprinzip). Das Projekt entspreche mit den vorgesehenen Emissionsbegrenzungen (stationäre Energieversorgung zur Vermeidung bzw. Minimierung von Lärmemissionen durch Ground Power Units (GPU) und Auxiliary Power Units (APU) und der projektbedingten Aufhebung des Schiessbetriebs) den genannten Bestimmungen.

Das BAFU sehe keine anderen Massnahmen, die die Lärmemissionen in Anbetracht des technisch und betrieblich Möglichen sowie wirtschaftlich Tragbaren weiter begrenzen könnten.

Die Abteilung Flughafen und Luftverkehr des AfV hat speziell die Beilagen B3 (Safety Assessment) und B4 (UVB) sowie die ebenfalls in den Unterlagen des Gesuchs vorhandenen Pläne aus Sicht Flugbetrieb und Umwelt genauer geprüft. Die Angaben und Schlussfolgerungen des Gesuchs seien nachvollziehbar, sodass sie diesbezüglich keine Einwendungen habe. Zusammenfassend lasse sich festhalten, dass der Flugbetrieb (Anzahl Bewegungen) von und nach Zürich aller Voraussicht nach nicht betroffen sein wird. Somit sei durch das Bauvorhaben keine Änderung der Fluglärmbelastung zu erwarten.

c) Schiesslärm

Die FALS beantragt, der Betrieb der Schiessanlage Cheibenwinkel sei per Ende 2013 vollständig einzustellen.

Dazu ist festzuhalten, dass die beiden 25-m-Anlagen im Projektperimeter aufgehoben werden müssen. Gemäss Gesuchsunterlagen wird der Schiessbetrieb auf den übrigen Anlagen mit Inbetriebnahme der Standplätze Echo Nord 1 eingestellt. Mit der Auflage, das Projekt sei gemäss den eingereichten Unterlagen zu realisieren, wird dem Antrag materiell entsprochen, eine Auflage erübrigt sich.

d) Fazit

Aufgrund der Beurteilungen der zuständigen Fachstelle von Kanton und Bund zeigt sich, dass das Vorhaben unter den Aspekten Bau- und Betriebslärm die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Die im Projekt und UVB vorgesehenen Massnahmen sind zweckmässig und umzusetzen. Zusätzlich ist der Antrag des BAFU bzw. der Gemeinde Oberglatt betreffend Informationen über bevorstehende Nacharbeiten als Auflage zu übernehmen.

2.13.14 Schutz vor nichtionisierender Strahlung

Auswirkungen betreffend nichtionisierende Strahlung (NIS) können im vorliegenden Projekt von der geplanten neuen Trafostation Cheibenwinkel ausgehen. Das AWEL hat die Unterlagen betreffend NIS geprüft und kommt zu folgender Beurteilung: Zur Energieversorgung sei eine neue Trafostation erforderlich. Es sei vorgesehen, dass zunächst nur ein ölgekühlter Transformator mit 1 000 kVA eingebaut wird. Je nach Leistungsbedarf könne die Station mit einem zweiten Trafo mit derselben Leistung nachgerüstet werden. Damit an einem Ort mit empfindlicher Nutzung der Anlagegrenzwert von 1 Mikrottesla eingehalten werde, müssten gemäss NISV³⁵-Beurteilung bei zwei Öltransformatoren seitliche Abstände von 9 m eingehalten werden. Beim nördlich liegenden Dispositionsgebäude werde dieser Abstand knapp eingehalten und die Anforderungen der NISV könnten erfüllt werden. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen könne das Vorhaben aus Sicht NIS umweltverträglich realisiert und wie beantragt bewilligt werden.

Das BAFU macht keine Anmerkungen zu diesem Thema, weitere Auflagen sind nicht erforderlich.

2.13.15 Störfallvorsorge und Katastrophenschutz

Das BAFU stellt fest, der Flughafen Zürich falle grundsätzlich in den Geltungsbereich der StFV³⁶, da auf dem Betriebsareal Stoffe in Mengen über der Mengenschwelle gemäss Anhang 1.1 StFV gelagert werden. Ein Kurzbericht dazu sei im Rahmen der 5. Bauetappe Flughafen Zürich erstellt worden. Die FZAG habe im UVB festgehalten, dass im Projektperimeter gefährliche Güter weder gelagert noch umgeschlagen

³⁵ Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV); SR 814.710

³⁶ Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV); SR 814.012

oder transportiert würden, weshalb das Projekt nicht unter die StfV falle.

Der Kanton äusserte sich in seiner Stellungnahme nicht zum Aspekt der Störfallvorsorge.

Aufgrund der Angaben im Umweltverträglichkeitsbericht beurteilt das BAFU die Änderungen durch das Projekt am Flughafen als nicht wesentlich im Sinne der StfV (Art. 5 Abs. 3 StfV). Eine Aufdatierung des Kurzberichts sei nicht erforderlich und es stimme aus Sicht der Störfallvorsorge dem Projekt zu.

Bezogen auf die geplanten Treibstoffleitungen für die Unterflurbetankung hält es fest, dass diese nicht der StfV unterstellt seien. Jedoch werde in Art. 7 RLV eine Ausmassschätzung infolge von Störfällen nach der StfV verlangt. Zwar fehle diese Einschätzung in den eingereichten Unterlagen, das Risiko der bestehenden Unterflurbetankungsanlage ändere sich jedoch nach Auffassung des BAFU nicht wesentlich, da die Verlängerung der Treibstoffleitung – verglichen mit der gesamten Länge des Treibstoffleitungsringsystems – gering sei. Aus der Sicht der Störfallvorsorge habe es daher keine Einwände zum Projekt.

Im Weiteren verweist das BAFU darauf, dass die Behörden im Zusammenhang mit der geplanten Aufnahme der Rohrleitungen in die Störfallverordnung daran seien, eine Methode zur Ermittlung der Risiken (Ausmass, Wahrscheinlichkeit) von bestehenden Treibstoffleitungen zu erarbeiten. Vorbehalten blieben deshalb allfällige Sicherheitsmassnahmen, die sich aus der Beurteilung der so ermittelten Risiken ergeben könnten.

Da zum einen die Treibstoffleitung – wie das BAFU korrekt feststellt – nicht unter die Bestimmungen der StfV fällt, zum anderen die Technologie der Unterflurbetankung am Flughafen Zürich seit Jahren bewährt und das Rohrleitungsprojekt zudem vom ERI nach technischen und sicherheitsrelevanten Aspekten zu beurteilen ist, kann der Beurteilung des BAFU ohne weitere Auflagen gefolgt werden.

2.13.16 Altlasten und Abfallwirtschaft

Das AWEL hält in seiner Stellungnahme vom 28. März 2012 zu den Ergänzungsunterlagen Treibstoffleitung fest, vom BAZL seien im Randbereich des Projektperimeters zwei mit Abfällen belastete Standorte in den Kataster der belasteten Standorte eingetragen worden. Es handelt sich dabei um das Objekt Nr. ZH-Züri-I-D-34 mit der Bezeichnung «Zürich, Aufschüttung Cheibenwinkel» (Koordinaten 683 942/257 816) sowie ZH-Züri-I-1-23 mit der Bezeichnung «Zürich, Aufschüttung Cheibenwinkel und ehemalige Schiessanlage» (Koordinaten 683 943/257 811). Gemäss den Informationsblättern seien von beiden belasteten Standorten keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Bei Aushubarbeiten im Bereich der belasteten Standorte

sei jedoch mit verschmutzten Bauabfällen zu rechnen. Es beantragt, die Entsorgung von mit Abfällen belastetem Aushubmaterial habe gemäss dem GEK³⁷ des Flughafens Zürich vom 31. März 2011 zu erfolgen.

Aus altlastenrechtlicher Sicht sei gegen die geplante Verlegung der Treibstoffleitungen nichts einzuwenden. Dem Bauvorhaben könne aus bauabfallrechtlicher Sicht unter der genannten Auflage zugestimmt werden.

Das BAFU ist hält fest, der UVB sei bezüglich Bewirtschaftung der anfallenden Bauabfälle vollständig. Die vorgesehenen Massnahmen seien zweckmässig. Das BAFU sei mit dem geplanten Vorgehen einverstanden und habe keine weiteren Bemerkungen.

Der Antrag des AWEL ist begründet, er gilt sinngemäss für das ganze Vorhaben und wird daher als Auflage unter den allgemeinen Bauauflagen übernommen.

2.13.17 Gesamtfazit zur UVP

Die Fachstellen gehen mit der FZAG einig, dass das Vorhaben keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb hat und das Betriebsreglement nicht angepasst werden muss. Die Projektauswirkungen konzentrieren sich somit auf den Projektperimeter und seine unmittelbare Umgebung und beschränken sich im Wesentlichen auf den Flugplatzperimeter selbst; sie sind somit von lokaler Natur. Ausgenommen sind die ökologischen Ersatzmassnahmen, die auf dem Gemeindegebiet von Glattfelden im Gebiet Hundig realisiert werden sollen. Für diese wurde ein separates Plangenehmigungsgesuch eingereicht, das in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und unter Begleitung durch die Bundesstellen BAFU und BAZL erarbeitet wurde.

Die Fachstellen des Kantons und das BAFU beurteilen den UVB generell als übersichtlich, verständlich und für die Beurteilung des Vorhabens nach den Aspekten des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes als ausreichend. Die im Bericht gezogenen Schlussfolgerungen – sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase – sind begründet, nachvollziehbar und plausibel; die vorgeschlagenen Massnahmen angemessen, zweck- und verhältnismässig. Zusammen mit den zu verfügbaren Auflagen sind sie umzusetzen; die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

Unter diesen Voraussetzungen erfüllt das Vorhaben die gesetzlichen Voraussetzungen und kann umweltverträglich realisiert werden.

³⁷ GEK: Generelles Entsorgungskonzept des Flughafens Zürich

2.14 Weitere Anträge der Gemeinden

Die Stadt Kloten stellt folgende weitere Anträge:

- [1] Die neu erstellten Entwässerungsleitungen (ohne Drainagen), die sich auf Gemeindegebiet Klotens befinden, seien dem Kontrollorgan zur Abnahme zu melden.
- [2] Von den behördlich genehmigten Plänen dürfe nicht abgewichen werden. Für jede Änderung sei eine neue Planvorlage einzureichen, es sei denn, das Kontrollorgan begnüge sich bei geringfügigen Änderungen und in Absprache mit der Bauherrschaft mit der Einreichung von Ausführungsplänen.
- [3] Die «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen» der Stadt Kloten (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) bildeten einen Bestandteil ihrer baurechtlichen Bewilligung.
- [4] Der Baubeginn, die Fertigstellung sowie alle relevanten Zwischenstände seien der Baupolizei schriftlich – via AfV – oder per E-Mail zu melden.

Die Anträge [1] und [3] werden als Auflagen übernommen; den Anträgen [2] und [4] wird mit den generell zu verfügbaren Auflagen Rechnung getragen.

Die Gemeinde Rümlang beantragt,

- [1] der Betriebslärm auf den neuen Standplätzen Echo Nord 1 sei auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken. Es dürften keine Flugzeuge auf diesen abgestellt werden, die wegen Unterhaltsarbeiten oder Triebwerksstandläufen zur Werft gebracht werden müssten oder von dort kommen. In Ausnahmefällen müssten Schleppfahrzeuge verwendet werden; und
- [2] in der Plangenehmigung seien verbindliche Termine festzusetzen, bis wann die erforderlichen Ersatzmassnahmen vollzogen sein müssten. Der Vollzug der Aufwertungsmassnahmen im Gebiet Hundig, Glattfelden, sei durch die zuständige kantonale Fachstelle zu kontrollieren und der Gemeinde Rümlang zu rapportieren. Die Fertigstellung der Bauarbeiten sei dem Bauamt Rümlang zur Schlusskontrolle anzuzeigen.

Zum Antrag [1] ist festzuhalten, dass das BAFU zum Schluss kommt, die neuen Standplätze führten zu keiner wahrnehmbaren Lärmzunahme an den Immissionsorten. Das Projekt entspreche mit den vorgesehenen Emissionsbegrenzungen (stationäre Energieversorgung zur Vermeidung bzw. Minimierung von Lärmemissionen durch GPU und APU und der projektbedingten Aufhebung des Schiessbetriebs) den genannten Bestimmungen. Das BAFU sieht zudem keine weiteren Massnahmen, mit denen die Lärmemissionen in Anbetracht des technisch und betrieblich Möglichen sowie wirtschaftlich Tragbaren im Sinne des Vorsorgeprinzips weiter begrenzt werden könnten.

Die FZAG weist darauf hin, dass am Flughafen Zürich seit geraumer Zeit Abfertigungsstandplätze knapp seien. Sollten auf bestehenden oder Ersatzstandplätzen Auflagen verfügt werden, die die Nutzung einschränken, werde die Aufrechterhaltung des ordentlichen Betriebs gefährdet. Daher lehnt sie die von der Gemeinde Rümlang beantragte Nutzungsbeschränkung ab.

Der Argumentation der FZAG kann gefolgt werden. Insbesondere ist zu beachten, dass im Werftvorfeld weitere Abstellplätze verloren gegangen sind bzw. verloren gehen, da dort bereits die provisorische Schallschutzanlage für Triebwerkstandläufe steht und gleichzeitig die neue (definitive) Schallschutzhalle gebaut wird (vgl. Plan genehmigungen des UVEK vom 8. September 2011 und vom 7. September 2012).

Insbesondere aus der Beurteilung des BAFU ergibt sich, dass es für eine Nutzungs- oder Betriebseinschränkung auf den neuen Standplätzen keine rechtliche Grundlage gibt. Hingegen kann als Auflage in der vorliegenden Verfügung festgehalten werden, dass während der flugbetriebsfreien Zeit für die Verschiebung von Flugzeugen von und nach den Standplätzen Echo Nord 1 wenn immer möglich Schleppfahrzeuge eingesetzt werden. Im Übrigen ist der Antrag [1] der Gemeinde Rümlang abzuweisen.

Dem Antrag [2] wird mit der Auflage betreffend Umsetzung der Ersatzmassnahmen weitgehend entsprochen. Auch spricht nichts dagegen, die Gemeinden Rümlang, Oberglatt und Kloten über den Abschluss der Arbeiten zu informieren. Der Antrag der Gemeinde Rümlang, ihrem Bauamt sei die Fertigstellung der Bauarbeiten zur Schlusskontrolle anzuzeigen, kann sich indessen nur auf die Anlageteile des Projekts für die neuen Standplätze beziehen, die auf ihrem Gemeindegebiet liegen (z. B. die Trafostation Cheibenwinkel und/oder Werkleitungen etc.), nicht aber auf das ökologische Ersatzprojekt in Glattfelden. Er ist in diesem Sinn sachgerecht und wird daher als Auflage in die Verfügung übernommen.

Die Gemeinde Oberglatt fragt, wie sichergestellt werde, dass kein verunreinigtes Schmelzwasser vom geplanten Schneedepot in die Glatt gelange und ob es diesbezügliche Auflagen dazu von Seiten des AWEL gebe.

Gemäss dem technischen Bericht wird heute im östlichen Bereich des Projektperimeters entlang der Rietstrasse eine bestehende Kiesschotterfläche als Schneedeponie genutzt, für die ein Ersatzstandort gefunden werden musste. Neu wird sie um ca. 800 m nach Norden verschoben und entlang der Rietstrasse zwischen den De-Icing-Pads Foxtrot und dem Feuerwehrsatteliten Nord angelegt. Auf einer Breite von 8 m und einer Länge von 260 m wird eine Foundationsschicht angelegt; diese Kiesfläche dient als Abladebereich. Der Schnee wird durch den Winterdienst westlich dieses Bereichs zu flachen Haufen geschleudert. Im Gegensatz zur heutigen Deponie erfolgt die Ablagerung nun auf belebtem Boden, wodurch das Schmelzwas-

ser analog der Verregnung durch eine Bodenpassage gereinigt wird. Auf Rückfrage hält die FZAG fest, dass es sich beim Schnee auf den Deponien um weitgehend «sauberen» Schnee handle, da der mit Enteiserflüssigkeit versetzte Schnee zum grössten Teil auf den Standplätzen gemäss dem GEP Flughafen Zürich entsorgt werde.

Dazu ist festzuhalten, dass das Versickernlassen oder Einleiten von Schmelzwasser von wenig oder unverschmutztem Schnee auch für die geplante Schneedeponie dem GEP entspricht. Mit der zusätzlichen Bodenpassage kann eine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand erreicht werden. Unter diesen Aspekten spricht somit nichts gegen die Plangenehmigung, weitere Auflagen sind nicht nötig.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für verschmutzten Altschnee Schneedepots auf befestigten Flächen mit Entsorgung des verschmutzten Schneesmelzwassers in einer ARA nötig wären.

2.15 *Bezug zu früheren Plangenehmigungen und hängigen Gesuchen*

Der Standort für die bereits 2009 bewilligte NAV-Garage wird mit dem vorliegenden Projekt um einige Meter verschoben, am Objekt an sich erfolgen keine Änderungen. Die Auflagen aus der Plangenehmigung vom 16. Oktober 2009 bleiben bestehen und gelten sinngemäss auch für den neuen Standort; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Da das Plangenehmigungsgesuch «Weiterbestand Teile Rollweg Echo und ehemaliger Installationsplatz Midfield» vom 10. April 2007 gemäss Angaben der FZAG auf den Zeitpunkt der Erteilung der Plangenehmigung für die Standplätze Echo Nord vollumfänglich zurückgezogen werden soll, ist das laufende Verfahren dazu mit der vorliegenden Verfügung abzuschreiben; eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv übernommen.

2.16 *Einsprache*

2.16.1 Anträge der Einsprache zum Verfahren

Entgegen den Behauptungen der Einsprache liegt eine vollständige UVP vor. Wie oben unter Ziffer B.1.3 dargelegt, wurde das Verfahren gemäss den Vorschriften von LFG, VIL und UVPV korrekt durchgeführt. Die entgegenstehenden Anträge unter den Ziffern [2b] und [4] der Einsprache (Akteneinsicht, zweiter Schriftenwechsel, Augenschein, mündliche Verhandlung, zusätzliches SIL-Perimetergespräch, Koordination SIL-Objektblatt mit dem Plangenehmigungsverfahren) erweisen sich im Lichte der obigen Erwägungen entweder als erfüllt oder als nicht relevant und sind – soweit darauf eingetreten werden kann – abzuweisen.

2.16.2 Materielle Anträge der Einsprache

Die Prüfung des Vorhabens hat gezeigt, dass es mit dem Moorschutz unter den zu verfügbaren Auflagen der zuständigen Fachstellen vereinbar ist. Zwar ist es richtig, dass gemäss Flachmoorverordnung keine Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zulässig sind, solche sind aber auch nicht vorgesehen. Die Einsprecher scheinen zu übersehen, dass sich die Ersatzpflicht ausschliesslich auf die vom Vorhaben betroffenen zusätzlich versiegelten 6 ha erstreckt. Weiter ist festzuhalten, dass eine Waldrodung nicht erforderlich ist, da es sich beim betroffenen Gehölz gemäss Waldfeststellung nicht um Wald handelt. Der Antrag [1] der Einsprache, es sei festzustellen, dass

- das Vorhaben mit dem Moorschutz nicht vereinbar sei; und
- es sich bei dem betroffenen Feldgehölz um Wald handle, erweist sich somit als unbegründet und ist daher abzuweisen.

Mit den verbleibenden (Sub-)Eventual-Anträgen wird verlangt, dass

- [3b] die gleiche Anzahl Abstellplätze in den Vorfeldbereichen Hotel und India aufgehoben werde;
- [3c] das Ein- und Aussteigen von Passagieren auf den Standplätzen zu untersagen sei; und
- [3e] Schallschutzeinrichtungen zu verlangen und betriebliche Auflagen zu machen seien, sodass aus dem Betrieb für die umliegenden Gemeinden kein zusätzlicher Lärm entstehe.

Zu diesen Anträgen ist festzuhalten, dass die Reduktion der Standplätze in den Bereichen Hotel und India Gegenstand der Vorhabens ist (1:1-Ersatz), die Standplätze genau aus diesem Grund der Abfertigung der Flugzeuge und damit dem Ein- und Aussteigen von Passagieren dienen, und somit im Widerspruch zum Antrag [1] stehen und gemäss den Angaben im UVB in Verbindung mit den Beurteilungen der zuständigen Fachstellen aufgezeigt wurde, dass weder für die Bau- noch für die Betriebsphase in den umliegenden Gemeinden mit wahrnehmbaren zusätzlichen Belastungen zu rechnen ist und das Vorhaben unter diesen Aspekten genehmigt werden kann. Auch diese Anträge sind somit abzuweisen.

Die materielle Prüfung des Vorhabens – insbesondere unter Berücksichtigung des UVB – hat ergeben, dass das Vorhaben in jeder Beziehung genehmigungsfähig ist. Dies gilt auch für die Bereiche, in denen die Gemeinde Winkel betroffen sein könnte; in Frage kommen hier allenfalls Bau- und Betriebslärm, evtl. die Reduktion des Schiesslärms oder Auswirkungen auf das Flachmoor des Klotener Riets. Dies ist jedoch – wie die Erwägungen oben gezeigt haben – nicht der Fall.

Da weiter weder in den Anträgen, Eventual- und Subeventual-Anträgen der Einsprache – soweit auf diese einzutreten war – noch in den Kommentaren in der zweiten

Stellungnahme der Einsprecher zur Beurteilung des Vorhabens durch die Baudirektion des Kantons Zürich neue wesentliche Argumente als die, die in den Erwägungen bereits diskutiert wurden, vorgebracht werden, ist die Einsprache auch in diesen weiteren Punkten vollumfänglich abzuweisen.

2.17 *Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden*

Die FZAG stellt den Antrag, allfälligen Beschwerden gegen die Plangenehmigung sei die aufschiebende Wirkung zu entziehen. Sie begründet ihren Antrag u. a. damit, dass die Swiss gemäss deren Auskunft die ersten Bombardier der C-Serie im August 2014 erhalten werde. Unter Berücksichtigung der Bauzeit würde ein Beschwerdeverfahren bedeuten, dass die Umflottung um mindestens zwei Jahre verschoben werden müsste, was nicht nur negative finanzielle Auswirkungen für die Swiss, sondern auch zur Folge hätte, dass am Flughafen Zürich weiterhin die alten Jumbolinos eingesetzt werden müssten, was dem Anspruch an die Airlines, möglichst lärmgünstiges Fluggerät einzusetzen, diametral entgegen stünde.

Festzuhalten ist, dass eine Beschwerde grundsätzlich aufschiebende Wirkung hat (Art. 55 Abs. 1 VwVG). Nach Art. 55 Abs. 2 VwVG kann in einer Verfügung einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen werden; dieselbe Befugnis steht aber auch der Beschwerdeinstanz nach Einreichung einer Beschwerde zu.

Im vorliegenden Fall liegen für das UVEK aber keine Gründe vor, die den Entzug der aufschiebenden Wirkung im bereits im jetzigen Zeitpunkt Fall rechtfertigten. Sollte eine Beschwerde eingereicht werden, kann der Entzug der aufschiebenden Wirkung von der FZAG mit einer entsprechenden Begründung beim Bundesverwaltungsgericht beantragt werden.

Der Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung ist daher abzuweisen.

2.18 *Gesamtfazit*

Das BAZL kommt somit zum Schluss, dass das Gesuch für die neuen Standplätze Echo Nord 1 unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und genehmigt werden kann.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

2.19 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der

verfügten Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Baubeginn bzw. Abschluss der Arbeiten sowie alle relevanten Zwischenstände sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen, der Stadt Kloten sowie den Gemeinden Rümlang und Oberglatt jeweils zehn Tage im Voraus schriftlich oder per E-Mail zu melden.

3. Gebühren

Die Gebühr für die Plangenehmigung richtet sich nach der GebV-BAZL³⁸, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

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

4. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechern eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund, Kanton sowie der Stadt Kloten und den Gemeinden Rümlang und Oberglatt wird sie zur Kenntnis zugestellt.

³⁸ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluffahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11)

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der Flughafen Zürich AG betreffend den Bau der neuen Standplätze Echo Nord 1 inkl. die erforderlichen Befeuerungen und Beleuchtungen, die Aufhebung der Jumbolino-Standplätze auf den Vorfeldbereichen Hotel und India, die erforderlichen Projektbestandteile zu Energieversorgung, Unterflurbetankung und Entwässerung, Handlingsflächen, die Verlegung des Schneedepots, Anpassungen der Servicestrassen (Riet- und Rütistrasse) sowie den Bau der NAV-Garage am neuen Standort wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen Zürich, Cheibenwinkel, Grundstücke Kategorie Nr. 3139.13 (Kloten), Nr. 4100 (Rümlang) und Nr. 1833 (Oberglatt), auf dem Gebiet der Gemeinden Kloten, Rümlang und Oberglatt.

1.2 Massgebende Unterlagen

- Gesuchsbrief vom 30. September 2011;
- Gesuchsformular FZAG vom 27. September 2011;
- Beilage B1: Technischer Bericht Tiefbau;
- Beilage B2a: Technischer Bericht Elektroanlagen;
- Beilage B2b: Gesuchsformulare Elektroanlagen;
- Beilage B3: Safety Assessment Bericht;
- Beilage B4: Umweltverträglichkeitsbericht inkl. Ergänzungen vom 13. Februar 2012;
- Beilage B5: Unbedenklichkeitsüberprüfung Skyguide;
- Beilage B6: Nachweis GEP-Konformität;
- Plan Nr. 2551-001: FZAG / IG SEN, Übersicht, Situation 1:1 000, 30. September 2011;
- Plan Nr. 2551-002: FZAG / IG SEN, Oberfläche, Situation 1:500, 30. September 2011;
- Plan Nr. 2551-003: FZAG / IG SEN, Werkleitungen, Situation 1:1 000, 30. September 2011;
- Plan Nr. 2551-004: FZAG / IG SEN, Ersatz Schneedeponie, Situation 1:1 000 / Querschnitt 1:100, 30. September 2011;
- Plan Nr. E793-005: FZAG / IG SEN, Signalisation, Situation, 1:1 000, 30. September 2011;
- Plan Nr. E793-008: FZAG / IG SEN, Trafostation Cheibenwinkel, Raumlayout 1:100, 30. September 2012.

Die Detailpläne zum Rohrleitungsprojekt werden vom ERI direkt beurteilt und werden Gegenstand seiner Baufreigabe bzw. der Betriebsbewilligung des BFE.

2. Auflagen

2.1 Luftfahrtspezifische Anforderungen

2.1.1 Die Auflagen aus der luftfahrtspezifischen Prüfung in Beilage 1 sind einzuhalten.

2.1.2 Spätestens mit der Inbetriebnahme der Standplätze Echo Nord 1 sind die Jumbolino-Standplätze in den Vorfeldzonen Hotel und India (I 90 bis I 98 sowie H 81, H 82 und H 85 bis H88) aufzuheben und zu demarkieren.

2.2 Allgemeine Bauauflagen

2.2.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

2.2.2 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.

2.2.3 Wo detaillierte Unterlagen noch vor der Ausführung vorgelegt werden müssen, sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

2.2.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

2.2.5 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

2.2.6 Die bestehenden Werkleitungen sind bei Baubeginn von Hand zu sondieren und während der Bauzeit gegen Beschädigungen zu schützen.

2.2.7 Baubeginn bzw. Abschluss der Arbeiten sowie alle relevanten Zwischenstände sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen, der Stadt Kloten sowie den Gemeinden Rümlang und Oberglatt jeweils zehn Tage im Voraus schriftlich oder per E-Mail zu melden.

2.2.8 Die «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) sind einzuhalten.

2.3 *Rohrleitungen*

- 2.3.1 Die technischen Unterlagen sind gemäss der ERI-Richtlinie Anhang 12 aufzubereiten und gemäss Art. 11 RLV dem ERI einzureichen.
- 2.3.2 Das Gesuch um Betriebsbewilligung ist dem BFE spätestens einen Monat vor der geplanten Inbetriebnahme einzureichen.
- 2.3.3 Das BFE wird ersucht, dem BAZL eine Kopie der Betriebsbewilligung samt den von ihm bzw. dem ERI genehmigten Ausführungsplänen zuzustellen. Die FZAG hat dem ERI dafür einen zusätzlichen Satz Unterlagen einzureichen.
- 2.3.4 Die Unterflurbetankung auf den neuen Standplätzen darf erst nach Vorliegen der Betriebsbewilligung des BFE in Betrieb genommen werden.
- 2.3.5 Allfällige Auflagen des ERI und des BFE sind zu befolgen.

2.4 *Elektroanlagen*

Die Auflagen des ESTI (Ziffern 1.1 bis 1.5 und 2.1 bis 2.6 gemäss der Beilage 2) sind umzusetzen.

2.5 *Brandschutz und feuerpolizeiliche Auflagen*

- 2.5.1 Die Auflagen des AWA in Ziffer 4 und 5 der Beilage 3 sind einzuhalten.
- 2.5.2 Die Auflagen unter den Ziffern 1 bis 6 von SRZ gemäss Beilage 4 sind einzuhalten.
- 2.5.3 Während der Bauarbeiten müssen die Rettungssachse für die Feuerwehr ab den Rollwegen Echo bzw. Foxtrot in Richtung Rütistrasse sowie die Rietstrasse jederzeit hindernisfrei befahrbar sein.
- 2.5.4 Allfällige Behinderungen sind der Einsatzleitzentrale SRZ (Tel.-Nr. 044 411 11 11) zu melden.

2.6 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

- 2.6.1 Die Auflagen des AWA gemäss den Ziffern 6 bis 10 in Beilage 3 sind einzuhalten.
- 2.6.2 Die Aufnahme der betrieblichen Tätigkeit auf den neuen Standplätzen ist dem AWA im Voraus anzuzeigen.

2.7 *Umweltschutz*

Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Ziffer 5 (S. 102 ff.) sind umzusetzen. Zusätzlich gelten die Auflagen in den untenstehenden Abschnitten.

2.8 *Entwässerung*

2.8.1 Das Konzept der Bauinstallationen sowie das Monitoringkonzept für das Baustellenabwasser ist dem AWEL rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen.

2.8.2 Das Baustellenabwasser ist gemäss der Norm SIA 431 «Entwässerung von Baustellen» vorzubehandeln.

2.8.3 Das Ausführungsprojekt für die Anordnung, Dimensionierung und Gestaltung der Kanäle sowie der vergrösserten Stapelbecken und Retentionsfilterbecken ist dem AWEL rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.

2.9 *Moorschutz*

2.9.1 Zur Überwachung der Moore und zur Sicherstellung, dass keine Beeinträchtigung am Wasserhaushalt erfolge, ist eine moorhydrologische Baubegleitung einzusetzen.

2.9.2 Vor Baubeginn ist dem BAFU für die Bauphase ein moorhydrologisches Überwachungskonzept einzureichen.

2.9.3 Für das Moor-Monitoring ist ein Konzept, das Aufschluss über allfällige längerfristige Projektauswirkungen erlaubt, zu erarbeiten (analog Monitoring Dock E) und dem BAFU zur Kenntnis einzureichen.

2.9.4 Falls aufgrund von unerwarteten Projektauswirkungen Massnahmen zur Verbesserung des Moorwasserhaushalts erforderlich werden, sind die nötigen Zu- und Ableitungen durch die FZAG zu erstellen. Sollten durch die bereits erfolgte Realisierung der Standplätze Echo Nord 1 Mehrkosten entstehen, sind sie von der FZAG zu tragen.

2.10 *Ökologische Ersatzmassnahmen*

2.10.1 Im Rahmen des Aufwertungsprojekts Hundig sind 341 Aren Auen-Trockenwiesen und 169 Aren Magerwiesen neu anzulegen.

2.10.2 Die genaue Lage der aufzuwertenden Flächen ist in Übereinkunft mit der FNS festzulegen.

2.10.3 Die Ersatzmassnahmen haben spätestens zwei Jahre nach Rechtskraft der Plangenehmigung für das Projekt Hundig zu erfolgen; über die Umsetzung und Erfolgskontrolle ist dem BAZL zu Handen des BAFU Bericht zu erstatten.

2.10.4 Sollte wider Erwarten das Projekt im Gebiet Hundig scheitern, ist der Ersatz an einem anderen geeigneten Ort zu leisten.

2.11 *Naturschutz*

Die Böschungen gegen die Feuchtgebiete sind in Übereinkunft mit der FNS naturschutzverträglich zu gestalten.

2.12 *Walderhaltung*

2.12.1 Die Bauarbeiten haben unter Schonung des Waldareals zu erfolgen. Es ist insbesondere untersagt, darin Baubaracken zu errichten sowie Aushub, Fahrzeuge und Materialien aller Art zu deponieren.

2.12.2 Das ALN des Kantons Zürich, Abteilung Wald, Forstkreis 6, wird beauftragt, im Rahmen des Vollzugs des Waldrechts alle notwendigen Vollzugsschritte einzuleiten.

2.13 *Baulärm*

Die anliegenden Gemeinden (Kloten, Winkel, Oberglatt, Rümlang) sind vor Nachtarbeiten rechtzeitig darüber zu informieren.

2.14 *Altlasten und Abfallwirtschaft*

Die Entsorgung von mit Abfällen belastetem Aushubmaterial hat gemäss dem GEK des Flughafens Zürich vom 31. März 2011 zu erfolgen.

2.15 *Weitere Auflagen*

2.15.1 Die «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) sind einzuhalten.

2.15.2 Die neu erstellten Entwässerungsleitungen (ohne Drainagen), die sich auf Gemeindegebiet der Stadt Kloten befinden, sind dem Kontrollorgan zur Abnahme zu melden.

2.15.3 Dem Bauamt der Gemeinde Rümlang ist die Fertigstellung der Bauarbeiten für Projektteile auf ihrem Gemeindegebiet zur Schlusskontrolle anzuzeigen.

2.15.4 Während der flugbetriebsfreien Zeit sind für die Verschiebung von Flugzeugen von und nach den Standplätze Echo Nord 1 wenn immer möglich Schleppfahrzeuge einzusetzen.

2.15.5 Die Bauauflagen aus der Plangenehmigung vom 16. Oktober 2009 für die NAV-Garage bleiben auch für den neuen Standort bestehen und gelten sinngemäss.

3. Entgegenstehende Anträge

Entgegenstehende Anträge aus der Einsprache und den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

4. Abschreibung

Das Plangenehmigungsgesuch der FZAG betreffend «Weiterbestand Teile Rollweg Echo und ehemaliger Installationsplatz Midfield» vom 10. April 2007 wird abgeschrieben.

5. Aufschiebende Wirkung

Der Antrag der FZAG auf den vorsorglichen Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden wird abgewiesen.

6. Gebühren

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

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

7. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen);
- IG Nord-Gemeinden, vertreten durch RA Dr. iur. H. Ueberwasser, 4125 Riehen.

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Energie, 3003 Bern;
- Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich (inkl. Beilagen);
- Baudirektion des Kantons Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), 8090 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, 8090 Zürich;
- Amt für Landschaft und Natur, 8090 Zürich;
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt des Kantons Zürich, Fachstelle Lärmschutz, 8090 Zürich;
- Eidgenössisches Rohrleitungsinspektorat, 8304 Wallisellen;
- Eidgenössisches Starkstromleitungsinspektorat, 8320 Fehraltorf;
- Eidgenössische Zollverwaltung, Zollstelle Zürich-Flughafen, 8058 Zürich;
- Eidgenössische Zollverwaltung, Oberzolldirektion, 3003 Bern;
- Eidgenössische Arbeitsinspektion Ost, 8004 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung Flughafen, 8036 Zürich;
- Stadt Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten;
- Gemeinde Rümlang, Gemeinderat, 8153 Rümlang;
- Gemeinde Oberglatt, Bauamt, 8154 Oberglatt.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

sign. Véronique Gigon
Stellvertretende Generalsekretärin

Beilagen und Rechtsmittelbelehrung auf der folgenden Seite.

Beilagen

Beilage 1: BAZL; Luftfahrtspezifische Auflagen

Beilage 2: ESTI; Auflagen betreffend Starkstromanlagen

Beilage 3: AWA; Auflagen zum Arbeitnehmerschutz

Beilage 4: SRZ; Auflagen zum Brandschutz

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.