



3003 Bern, 27. Juni 2017

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Erneuerung Gepäcksortieranlage (GSA); Rückbau A1–A3, Perimeter-
freilegung inkl. Strassenverlegung; Baustelleninstallationen Zone A
Projekt-Nr. 16-06-013

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

In naher Zukunft wird die Gepäcksortieranlage (GSA) des Flughafens in der Zone A anlage- und sicherheitstechnisch erneuert und erweitert. Das Vorhaben wird in verschiedene Teilprojekte aufgeteilt, für die jeweils separate Plangenehmigungsgesuche eingereicht werden (z. B. Gebäuderückbau A1, A2 und A3 sowie Perimeterfreilegung, Hochbauprojekt mit Erweiterung des Gebäudes A4 und Neubau GSA A40 samt Ersatz der GSA-Technik oder verschiedene luftseitige Provisorien während der Bauzeit).

2. Gesuch

2.1 *Gesuchseinreichung*

Am 12. Januar 2017 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein erstes Plangenehmigungsgesuch zu diesem Erneuerungsprogramm ein.

2.2 *Begründung und Projektbeschreibung*

Gemäss Gesuch sind für die Erweiterung des Gebäudes A4 und den Neubau A40 vorgängig eine umfangreiche Freilegung des Perimeters und diverse Ersatzmassnahmen notwendig.

Die Perimeterfreilegung ist Voraussetzung für die Realisierung der weiteren Teilprojekte, namentlich für die Erweiterung des bestehenden GSA-Gebäudes A4 und den Neubau des GSA-Gebäudes A40; Um Platz für die erforderlichen Bauinstallationen zu schaffen, müssen zudem zuerst die landseitigen Verkehrsinfrastrukturen angepasst werden. Das Gesuch für die Perimeterfreilegung umfasst folgende Elemente:

- Neubau Fracht- und Rondellstrasse entlang P6, A4 und A40;
- Neubau Zweiradabstellplätze ausserhalb Projektperimeter;
- Neubau Fussgängerverbindung P6–Terminal 1;
- Rückbau der Gebäude A1, A2, A3 und des Schutzdachs V1;
- bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsinfrastruktur;
- Rückbau der zurzeit vorhandenen Verkehrsinfrastruktur inkl. Zweiradabstellplätze; und

- Anpassungen bzw. Neubau diverser Werkleitungen.

Die Baustelle für die Perimeterfreilegung liegt in der Zone A am Flughafenkopf zwischen dem Terminal 1 (T1), dem Operation Center 1 (OPC1) und dem Parkhaus 6 (P6) hauptsächlich auf der Landseite. Die Baustellenorganisation ist wie folgt vorgesehen:

- der Zugang zur Baustelle allgemein und für die Materialtransporte erfolgt über die Fracht- und Rondellstrasse;
- im Rahmen der Perimeterfreilegung wird zwischen dem neuen A40 und dem Parkhaus P6 ein Baustelleninstallationsplatz für die folgenden Tief- und Hochbauarbeiten in der Zone A erstellt. Der Installationsplatz ist mit Bauwänden umschlossen, die soweit möglich während der gesamten Bauzeit nur minimal verändert werden müssen;
- die eigentlichen Bauinstallationen innerhalb der Fläche (Krane, Container etc.) sind nicht Gegenstand des vorliegenden Gesuchs, sie gehören zum Hauptgesuch;
- Ver- und Entsorgungen erfolgen gemäss den allgemein gültigen Vorschriften. Die erforderlichen Energie-, Wasser und Abwasseranschlüsse werden entsprechend den aktuellen Normen ausgeführt.

Der Baubeginn ist für Anfang September 2017, das Bauende für Ende Oktober 2019 vorgesehen. Die Bauphase für den eigentlichen Neubau A40 soll von April 2018 bis Ende 2022 dauern.

Die Baukosten für dieses Teilprojekt werden mit rund Fr. 4 800 000.– veranschlagt.

2.3 *Standort*

Flughafenkopf, Zone A, Fracht-, Flughafen-, Rondell- und Zaunstrasse, mehrheitlich auf der Landseite des Flughafens, Gemeindegebiet von Kloten, Grundstück-Kat-Nr. 3139.14.

2.4 *Eigentumsverhältnisse*

Nach Angaben im Gesuch ist die FZAG sowohl Gebäude- als auch Grundeigentümerin.

2.5 *Gesuchsunterlagen*

2.5.1 Ursprüngliche Gesuchsunterlagen

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben und folgende Beilagen:

- B1 übergeordneter technischer Bericht;
- B2 Umweltnotiz;
- B3 Verkehrsbericht / Baustellenlogistik;
- B4 Dossier Rückbau;
- B5 Dossier Verkehrsinfrastruktur;
- B6 Dossier Baustelleninstallationen.
- Pläne.

2.5.2 Im Laufe des Verfahrens nachgereichte Unterlagen

Am 6. Februar 2017 reichte die FZAG eine überarbeitete Version der Beilage B3 «Baulogistikkonzept», Fassung vom 18. Januar 2017, ein, die die ursprüngliche Version vom 6. Januar 2017 ersetzt. Mit ihrer Stellungnahme vom 12. Mai 2017 zu den Anträgen der SBB legte die FZAG zusätzliche Pläne zu bestehenden Medienkanälen, in denen auch Kabel der SBB verlaufen, vor.

2.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

3. **Instruktion**

3.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK¹-Sitzung vom 27. Oktober 2016 hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG² festgelegt. Das Gesuch wurde somit in den amtlichen Organen des Kantons Zürich publiziert und lag vom 6. Februar bis zum 7. März 2017 öffentlich auf.

¹ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

² Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

Am 17. Januar 2017 hörte das BAZL den Kanton Zürich an.

Am 23. März 2017 stellte das kantonale Amt für Verkehr (AFV) dem BAZL und in Kopie der FZAG die Stellungnahmen der angehörten kantonalen Fachstellen, der Skyguide, der SBB, der Verkehrsbetriebe Glattal sowie der Stadt Kloten zu.

Am 25. März 2017 ersuchte das BAZL die FZAG, zu den Anträgen aus der Anhörung Stellung zu nehmen.

Die FZAG nahm am 21. April 2017 zu einigen wenigen kantonalen Anträgen Stellung. Gleichzeitig teilte sie mit, an einer Sitzung vom 6. April 2017 zwischen ihr und den SBB seien die genauen Bauabläufe vorgestellt und die Anträge der SBB einzeln besprochen worden. Mehrere Anträge der SBB hätten bereinigt werden können bzw. seien im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert worden. Sie erwarte das Protokoll dieser Sitzung sowie die konsolidierte Fassung der Anträge der SBB bis Ende Mai und werde sie dem BAZL unverzüglich nachreichen.

Zu den übrigen Anträgen der Fachstellen äusserte sie sich nicht.

Am 25. April hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und am 28. April 2017 das Bundesamt für Verkehr (BAV) zum Vorhaben an.

Am 3. Mai 2017 reichten die SBB dem BAZL ihre definitive Stellungnahme mit zahlreichen Anträgen ein, zu der die FZAG am 12. Mai 2017 ausführlich Stellung nahm. Diese beiden Stellungnahmen leitete das BAZL an das BAV weiter.

Das BAV nahm am 22. Mai 2017 zum Vorhaben und insbesondere zu den Anträgen der SBB Stellung.

Das BAFU teile am 6. Juni 2017 per E-Mail mit, dass es auf eine formelle Stellungnahme verzichte.

Schliesslich wurde die Stellungnahme des BAV der FZAG weitergeleitet, die dem BAZL am 9. Juni 2017 ihre Schlussbemerkungen zustellte.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

Einsprachen wurden nicht erhoben.

3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen die Stellungnahmen folgender Fachstellen vor:

- Stadt Zürich – Schutz und Rettung (SRZ), vom 8. Februar 2017;
- Kanton Zürich, Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt (KOBU³) vom 13. Februar 2017;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 13. Februar 2017;
- Verkehrsbetriebe Glatttal vom 23. Februar 2017;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 23. Februar 2017;
- Eidg. Zollverwaltung (EZV), Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 24. Januar 2017;
- Skyguide, Project and Planning, vom 24. Februar 2017;
- Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 27. Februar 2017;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 1. März 2017;
- AFV, Bauen an Staatstrassen, vom 7. März 2017;
- AFV, Stab / Recht und Verfahren, vom 23. März 2017
- SBB, Immobilien – Immobilienrechte, Region Ost, vom 3. Mai 2017;
- BAV, Abteilung Infrastruktur, vom 22. Mai 2017; und
- FZAG, Schlussbemerkungen vom 9. Juni 2017 (Stellungnahme zu den Anträgen des BAV).

³ Die Abteilung Koordination Bau und Umwelt (KOBU) fasst die Stellungnahmen der kantonalen Fachbehörden der Baudirektion in einer Stellungnahme zusammen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die GSA dient dem Betrieb des Flughafens und gilt als Flugplatzanlage nach Art. 2 VIL⁴. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze; sie dürfen gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG in Verbindung mit Art. 2 Bst. e. VIL nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden; auch der Rückbau von Gebäuden ist genehmigungspflichtig. 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 *Verfahren*

Das Vorhaben ist zwar örtlich begrenzt und verändert weder das äussere Erscheinungsbild des Flughafens wesentlich noch wirkt es sich erheblich auf Raum und Umwelt aus. Der Projektperimeter liegt aber am Flughafenkopf auf der Landseite des Flughafens und der Kreis möglicher interessierter Dritter stand nicht zum Vorherein fest. Daher kommt für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG zur Anwendung.

Das PGV ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁵. 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. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁵ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG⁶, GSchG⁷, RPG⁸, EBG⁹ und ArG¹⁰ vereinbar ist.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich diejenigen des Arbeitsrechts sowie 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.

Eine Begründung für die Perimeterfreilegung und die Erneuerung der Werkleitungen als Vorbereitung für die Erneuerung des GSA liegt vor (vgl. oben A.2.2). Sie kann nachvollzogen werden. Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.2 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).

2.3 Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)

Nach Art. 9 VIL kann das BAZL bei allen baulichen und betrieblichen Änderungen auf einem Flugplatz eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen, bei der es prüft, ob die luftfahrtspezifischen Anforderungen im Sinne von Artikel 3 VIL erfüllt und geordnete Betriebsabläufe sichergestellt sind.

Im vorliegenden Fall verzichtete das BAZL auf eine luftfahrtspezifische Prüfung, da

⁶ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

⁷ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz); SR 814.20

⁸ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz); SR 700

⁹ Eisenbahngesetz; SR 742.101

¹⁰ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (ARG); SR 822.11

durch die Perimeterfreilegung keine aviatischen Belange betroffen sind.

Die Skyguide hat das Vorhaben geprüft und erhebt einen Einwand gegen den angeblich vorgesehenen Kranstandort.

In ihrer Stellungnahme vom 21. April 2017 hält die FZAG fest, dass für das vorliegende Bauvorhaben keine Kräne eingesetzt würden. Die Kranstandorte für das Hauptprojekt würden daher mit den Unterlagen dazu zur Beurteilung eingereicht.

Dem ist zuzustimmen. Auflagen erübrigen sich somit hier.

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

Beim Bauvorhaben handelt es sich um Vorbereitungsarbeiten zur Erneuerung bzw. Erweiterung einer Flugplatzanlage auf der Landseite des Flughafens; deren Standortgebundenheit ist gegeben. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 18. September 2015, und das Vorhaben steht in keinem Widerspruch zum SIL. Es bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht auch mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang. Die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen sind:

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden. Die in den eingereichten Konzepten vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, ausser es werde ausdrücklich etwas anderes verfügt.

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.

Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen (z. B. Angaben zum provisorischen Flughafenzaun [Zollgrenze], Bekanntgabe temporärer Änderungen der Verkehrswege an Kantonspolizei, Signalisations- und Markierungspläne, etc.), sind frühzeitig beim AFV, Stab /

Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.

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

Der Baubeginn ist dem BAZL via AFV frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.

Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu organisieren.

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

Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen wird im Folgenden eingegangen.

2.6 *Zollsicherheit*

Die Zollstelle Zürich-Flughafen stimmt dem Vorhaben in der Stellungnahme vom 24. Januar 2017 (Beilage 1) unter einigen Auflagen zu, namentlich betreffend

- Baustellenorganisation;
- provisorische Zollgrenze;
- Abnahme und Freigabe vor Baubeginn jeder Bauphase;
- Fluchttüren über die Zollgrenze; und
- Wahrung der Zollsicherheit allgemein.

Diese Auflagen erscheinen zweckmässig und sind einzuhalten bzw. umzusetzen; die Beilage 1 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage

ist in das Dispositiv aufzunehmen.

2.7 *Gesamtverkehr, Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

2.7.1 Stellungnahme der Abteilung Bauen an Staatsstrassen des AFV

Die Abteilung Bauen an Staatsstrassen des AFV hat das Vorhaben unter den Aspekten Gesamtverkehr, Verkehrstechnik, Verkehrssicherheit und Eigentümerin von Staatsstrassen geprüft und erhebt dazu keine Einwände.

Auflagen erübrigen sich hier somit.

2.7.2 Anträge der Flughafenpolizei, Stabsabteilung, Planung und Technik

Die Stabsabteilung der Flughafenpolizei erhebt gegen das Gesuch der FZAG keine Einwände und verweist in Absprache mit der VTA auf deren Stellungnahme. Um zeitgerechte Interventionen gewährleisten zu können, beantragt sie, folgende Punkte seien durch die FZAG sicherzustellen:

- [1] Die Durchfahrt von der Vorfahrt Ankunft 1 zur neu erstellten Servicestrasse A40–Interventionsachse sei zu garantieren;
- [2] bei temporären Änderungen der Verkehrswege in den betroffenen Bereichen ersuche sie um frühzeitige Bekanntgabe, damit deren Auswirkungen für Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden könnten; und
- [3] wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

Die Anträge [1] und [2] erscheinen dem UVEK zweckmässig und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen. Dem Antrag [3] wird mit den allgemeinen Bauauflagen entsprochen.

2.7.3 Anträge der Kantonspolizei, VTA

Die VTA hat die Gesuchsunterlagen in Bezug auf die definitive Ausgestaltung des landseitigen Strassenbaues geprüft. Durch die Verlegung der Frachtstrasse muss das Vortrittsregime neu geregelt werden. Sie empfiehlt, beim projektierten neuen Knoten Fracht- und Rondellstrasse analog dem Knoten Fracht- und Speditionsstrasse ein Rechtsvortrittsregime einzuführen.

Weiter hält sie fest, für den Erlass von Verkehrsanordnungen benötige sie detaillierte Signalisations- und Markierungspläne und verweist darauf, dass für bestimmte Signalisationen und Markierungen allenfalls Verfahrensfristen einzuhalten seien. Sie bit-

tet darum, entsprechend dem Baufortschritt frühzeitig mit der VTA Kontakt aufzunehmen. Im Übrigen stellt sie folgende Anträge:

- [1] Beim neu projektierten Knoten Fracht- und Flughafenstrasse sei für die kombinierte Führung des leichten Zweirad- und Fussgängerverkehrs analog dem bisherigen Knoten eine Mittelschutzinsel für die etappierte Querung vorzusehen;
- [2] die Bushaltestelle beim P6 sei analog der heutigen Situation als Fahrbahnhaltestelle ohne Überholmöglichkeit auszugestalten. Falls nach wie vor Fussgänger die Flughafenstrasse in diesem Bereich überqueren müssen, sei eine Mittelschutzinsel für die etappierte Querung zu erstellen. Dieses bauliche Element verhindere zudem, dass der stehende Bus in der Haltestelle überholt werden könne; und
- [3] bei allen Einmündungen und Liegenschaftszu- und Wegfahrten seien die notwendigen Sichtweiten zu gewährleisten.

Die FZAG hält fest, es gebe keine Vorschrift, die den Strasseneigentümer dazu verpflichte, im Falle von Fussgängerquerungen Mittelschutzinseln zu erstellen. Eine entsprechende Auflage wäre daher aus ihrer Sicht rechtlich nicht haltbar.

Sie hält aber fest, selbstverständlich liege es in ihrem Interesse als Strasseneigentümerin, dass die Verkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich sicher ist. Aus diesem Grund habe zwischen der FZAG und der VTA am 31. März 2017 eine Sitzung zum vorliegenden Projekt stattgefunden, an der die FZAG der KAPO zugesichert habe, das Ausführungsprojekt in Abstimmung mit der VTA weiterzuentwickeln. Ziel sei eine sichere Verkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich, die auch den künftigen Anforderungen entspreche und das Unfallrisiko im Strassenverkehr minimiere. Dementsprechend stelle sie den Antrag, die Bemerkungen der VTA aus deren Stellungnahme vom 27. Februar 2017 als Empfehlungen in die Plangenehmigung aufzunehmen und die als Auflagen formulierten Anträge – insbesondere die Anträge betreffend die Mittelschutzinsel – abzuweisen.

Da die VTA bereits verschiedene Empfehlungen formuliert hat, die FZAG offenbar mit der VTA im Gespräch ist und z. B. die Signalisations- und Markierungspläne ohnehin noch der VTA vorgelegt werden müssen, kommt das UVEK zu Schluss, im vorliegenden Fall genüge es, als Auflage zu verfügen, dass die Details zur Verkehrsführung inkl. Ausgestaltung der Bushaltestellen und Übergänge für den Velo- und Fussgängerverkehr vor der Ausführung mit der VTA abzusprechen seien.

2.8 *Brandschutz und Feuerpolizei*

In ihrer Stellungnahme vom 13. Februar 2017 hält die Stadt Kloten fest, der Neubau der Frachtstrasse entlang des P6 habe möglicherweise Auswirkungen auf bestehen-

de Fluchtwege und auf die Entrauchung des P6. Ein Fluchtweg aus dem G01 werde entsprechend angepasst. Unter der Ziffer 4 stellt die Stadt Kloten folgende feuerpolizeiliche Anträge:

- [4.1] Während der Bauphasen müssten die heute bestehenden Fluchtwege von und zu angrenzenden Bereichen grundsätzlich jederzeit benutzbar bleiben. Fluchtwege, die wegen der Bauarbeiten wegfielen, dürften erst dann geschlossen werden, wenn eine alternative Lösung genehmigt und von der Feuerpolizei abgenommen sei. Alternative Fluchtwege müssten über eine Sicherheitsbeleuchtung und sicherheitsbeleuchtete Rettungszeichen verfügen; und
- [4.2] im Übrigen gälten die Bestimmungen der VKF¹¹-Brandschutzrichtlinie «Brandverhütung und organisatorischer Brandschutz», insbesondere diejenigen der Ziffer 5.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die feuerpolizeilichen Anträge der Stadt Kloten zweckmässig und einzuhalten bzw. umzusetzen sind. Die entsprechenden Auflagen werden in die vorliegende Verfügung übernommen.

SRZ stellt in der Stellungnahme vom 8. Januar 2017 (Beilage 2) verschiedene Anträge, z. B. betreffend Flucht- und Interventionswege, Werkleitungen (Hydranten) etc.

Die Anträge von SRZ erscheinen zweckmässig und sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Die Beilage 2 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage ist in das Dispositiv aufzunehmen.

2.9 *Auswirkungen auf Eisenbahnanlagen*

2.9.1 Anlagen der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG)

Die VBG haben das Vorhaben geprüft und kommen zum Schluss, die VBG sei durch dieses Bauvorhaben nicht direkt betroffen. Sie hält jedoch fest, der Bus- und Tram-betrieb dürfe zu keiner Zeit gestört werden. Zudem seien im Rahmen von Anlieferungen die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glatttalbahn jederzeit einzuhalten.

Da das VBG-Trasseee ausserhalb des Projektperimeters verläuft, erübrigen sich Auflagen.

¹¹ Vereinigung Kantonalen Feuerversicherer

2.9.2 Anlagen der SBB

a) Ausgangslage

Im 3. und 4. Stock des OPC1, das in unmittelbarer Nachbarschaft zum Projektperimeter Erneuerung GSA liegt, befindet sich die Betriebszentrale Ost der SBB. Aus Luftfahrtsicht handelt es sich dabei um eine Nebenanlage im Sinne von Art. 37m LFG, nach dem die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, dem kantonalen Recht unterstehen. Die SBB sind im OPC1 Mieterin; die für die Betriebszentrale erforderlichen Mieterausbauten waren von der Stadt Kloten bewilligt worden. Die Stromversorgung der SBB Betriebszentrale erfolgt über das Netz der FZAG. Die 5 Streckenkabel der SBB, die zur Betriebszentrale Ost der SBB führen, verlaufen in denselben Medienkanälen der FZAG, in denen auch Kabel für die Versorgung der Flughafengebäude und die Steuerung von flugbetriebsrelevanten Anlagen geführt werden. Ob für die Erstellung dieser Streckenkabel eine eisenbahnrechtliche Bewilligung nach Art. 18 ff. EBG erforderlich war, ist nicht bekannt.

Da die erwähnten Medienkanäle der FZAG teilweise im Projektperimeter oder direkt daran anschliessend liegen, wurden die SBB via AFV zum Vorhaben angehört.

b) Stellungnahme der SBB

Die SBB reichten am 3. Mai 2017 eine umfangreiche Stellungnahme ein. Unter Ziffer 2 halten sie fest, gemäss Art. 18m EBG bedürften Bauten und Anlagen Dritter, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnten, der Zustimmung der SBB. Es handle sich somit um eine eisenbahnrechtliche Spezialbewilligung, ohne die das Bauvorhaben nicht realisiert werden dürfe. Grundsätzlich könne die Zustimmung der SBB nach EBG Art. 18m zur Realisierung des Bauvorhabens unter Einhaltung der im Folgenden aufgeführten Auflagen erteilt werden.

Die SBB halten fest:

- [3.1] Die SBB benötigten für dieses Objekt keinen Objektvertrag, da dieser Gebäudeteil im Eigentum der FZAG verbleibe und diese für den Unterhalt und Erneuerung zuständig sei.

Weiter stellen die SBB diverse Anträge mit zahlreichen Nebenpunkten, die Bestandteil ihrer eisenbahnrechtlichen Zustimmung nach Art. 18m EBG zum Bauvorhaben und somit wörtlich in die Baubewilligung [recte: Plangenehmigung] zu übernehmen seien; u. a. verlangen sie:

- [3.2] Grundsätzlich seien alle Bauwerke, insbesondere Tragwerke, Stützbauwerke

ke, Baugruben, Schüttungen und Kabelkanäle mit Leitungsquerungen nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Schweizer Normen und der SBB-Reglemente zu projektieren und auszuführen. Die entsprechenden Nachweise müssen von einer ausgewiesenen Fachperson erbracht werden. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden. Die Tragsicherheit und die Gebrauchstauglichkeit aller «SBB-Kabelkanäle» [gemeint sind offensichtlich die Medienkanäle der FZAG] seien während allen Bauphasen jederzeit sicherzustellen und aufzuzeigen (24 Std x 365 Tage). In bahnspezifischen Fragestellungen könnten die Fachdienste der SBB die Bauherrschaft beratend unterstützen.

- [3.3] das Ausführungsprojekt (Ausführungspläne inkl. SBB-Werkleitungen, Angaben zum Bauvorgang inkl. Baugrubenplan sowie das Überwachungs- und Alarmierungskonzept) sei 6 Wochen vor Baubeginn in geprüfter Form dem BAV resp. der SBB zur Genehmigung einzureichen (Antrag mit zusätzlich 15 Detailanträgen a. bis o.), wobei sie sich vorbehält, aufgrund der Risikobeurteilung der eingereichten Projektunterlagen weitere Unterlagen oder Nachweise einzufordern sowie die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zu verlangen;
- [3.4] die Bauherrschaft habe das Risiko der Beschädigungen der Bahnanlagen und Bahnbauten sowie der Beeinträchtigung des Bahnbetriebs mit einer Bauherrenhaftpflichtversicherung zu versichern. Die Deckungssumme müsse im Zuge des Projektes in Zusammenarbeit mit den SBB ausgearbeitet werden;
- [3.5] falls Anlagenteile der SBB (Fahrbahn, Fahrleitungs- oder Sicherungsanlagen, Bankettsicherungen Werkleitungen oder Entwässerungen) temporär oder dauerhaft verändert würden, so müsse für diese Anlagenteile mit der SBB ein separates Abnahmeprotokoll nach SIA 118 erstellt werden;
- [3.6] die Dokumentation der ausgeführten bahnrelevanten Bauten und Anlagen (Ausführungspläne, Nutzungsvereinbarung, Prüfberichte, Überwachungs- und Unterhaltsplan) sei spätestens 6 Monate nach Abschluss der Arbeiten der SBB in digitaler Form als PDF-Files sowie in einem Exemplar ausgedruckt zu übergeben; zusätzlich benötigten die SBB für die Nachführung des GIS die Pläne des ausgeführten Bauwerks als georeferenzierte CAD-Files (dxf, dgn, dwg);
- [3.7] vor Baubeginn sei eine vorsorgliche Beweisaufnahme der im Eigentum der SBB befindlichen Anlagen im Projektperimeter durchzuführen. Die Beweissicherung habe in Absprache mit den SBB zu erfolgen und die Protokolle seien spätestens 3 Wochen vor Baubeginn den SBB zuzustellen;
- [3.8] es sei sicherzustellen, dass es zu keinen Schäden an bahntechnischen Anlagen kommen könne. Dazu sei ein Überwachungs- und Alarmierungskonzept, basierend auf der SBB-Richtlinie 1-50009 «Überwachung der Bahntechnikanlagen bei gleisnahen Baustellen» zu erstellen. Das Überwachungs- und Alarmierungskonzept sei spätestens 6 Wochen vor Baubeginn den SBB zur Genehmigung einzureichen; und

- [3.9] die SBB behielten sich vor, die Bauarbeiten jederzeit einstellen zu lassen, falls die Sicherheit des Bahnbetriebs durch die Arbeiten gefährdet werde (zum Beispiel bei übermässigen Vibrationen oder Baulärm).
- [4] Nach der Erteilung der Plangenehmigung, jedoch spätestens 16 Wochen vor Beginn der Planungsarbeiten sei mit der Ansprechperson der SBB Kontakt aufzunehmen, um die Fachdienste der SBB in die Planung einzubeziehen. Im Verlauf der Planung erwarte sie das geprüfte Ausführungsprojekt sowie die weiteren, in den Auflagen geforderten Unterlagen. Anschliessend werde sie die interne Prüfung der Aufлагenerfüllung durchführen und der FZAG die Baufreigabe erteilen. Ohne schriftliche Baufreigabe vom BAV resp. der SBB dürfe mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Weiter verlangen die SBB, sämtliche im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben bei den SBB anfallende Kosten seien – unabhängig von einer allfälligen bei der SBB budgetierten Kostenbeteiligung der Baumassnahmen – der Bauherrschaft in Rechnung zu stellen.

Abschliessend verweisen die SBB darauf, dass dem BAZL gemäss Art. 18m Abs. 2 Bst. a EBG in Verbindung mit Art. 40 EBG die Möglichkeit offen stehe, die Angelegenheit dem BAV zur Beurteilung zu unterbreiten, falls es mit dem Inhalt der SBB-Stellungnahme oder Teilen davon nicht einverstanden sei.

c) Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen der SBB

Die SBB-Stellungnahme wurde der FZAG zugestellt, die am 12. Mai 2017 dazu Stellung nahm. Sie legte ihrer Stellungnahme Pläne der Leitungsschächte bzw. Kabelkanäle und eine Kopie des Rahmenvertrags zwischen ihr und den SBB «Für Lieferung, Betrieb und Wartung von Informatik- und Telematik-Produkten und -Leistungen» vom 19. April 2013 bei.

Die FZAG wies darauf hin, dass das vorliegende Projekt nicht das erste Strassen- bzw. Tiefbauprojekt der FZAG am Flughafenkopf sei. So sei z. B. vom UVEK 2013 die Plangenehmigung «Neugestaltung Vorfahrten» erteilt und in der Zwischenzeit umgesetzt worden. Auch in diesem Plangenehmigungsverfahren seien die SBB angehört worden. Auch dieses Bauvorhaben habe über dem Medienkanal der FZAG gelegen, in dem zwei Streckenkabel der SBB verlaufen; dennoch hätten die SBB weder in ihrer Stellungnahme noch während der gesamten Bauzeit die Kabel und die Betriebszentrale mit keinem Wort erwähnt. Auch sei während der Bauausführung keine einzige Klage der SBB-Betriebszentrale Ost wegen Baulärm eingegangen.

Die heutige Situation mit den geplanten Strassenbauarbeiten und Arbeiten zur Perimeterfreilegung sei vergleichbar mit den bereits ausgeführten Bauarbeiten zur Neugestaltung der Vorfahrten und lägen auch in derselben Entfernung von der SBB-Betriebszentrale. Weiter werde die Betonkonstruktion der Energiekanäle (Schutzhülle) mit dem vorliegenden Bauvorhaben in keiner Weise tangiert. Die Datenkabel der SBB seien durch den Medienkanal mit seiner ca. 30-35 cm starken bewehrten Betondecke und einer Überdeckung von verdichtetem Untergrundmaterial (Sicherheitsabstand) ausreichend gegen Schäden durch die Bauarbeiten geschützt; dieser Sicherheitsabstand betrage bei allen Schnittstellenpunkten zwischen Energiekanal und dem Projekt mindestens 0,8 m und maximal 5,0 m.

Die FZAG hält fest, aufgrund der oben dargestellten Sachlage sei die SBB durch das vorliegende Bauvorhaben der Gesuchstellerin nicht stärker betroffen als jeder andere Mieter im OPC. Aus diesem Grund seien die Voraussetzungen für die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Zustimmung gemäss Art. 18m EBG nicht erfüllt und eine Beurteilung des Bauvorhabens der FZAG durch die SBB erscheine aus ihrer Sicht als unverhältnismässig.

Die FZAG beantragt,

- [1] es sei festzustellen, dass vom vorliegenden Bauvorhaben keine Bahnanlagen betroffen seien. Sämtliche Anträge auf Einbezug der SBB in die Planung des Ausführungsprojekts, Einreichung weiterer Projektunterlagen, Festlegung von Grenzwerten und Erteilung der Baufreigabe seien abzuweisen; und
- [2]–[15] die Anträge [3.2], [3.3], [3.3. b.], [3.3 c.], [3.3 d.], [3.3 e.], [3.3 i.], [3.3 k.], [3.3 l.], [3.7], [3.8], [3.9] und [4] seien abzuweisen, weil entweder der Sachzusammenhang nicht gegeben sei und/oder eine gesetzliche Grundlage für die Anträge der SBB fehle.

Weiter beantragt sie,

- der Antrag [3.3 a.] der SBB sei so anzupassen, dass bei einem durch die Baustelle verursachten Ausfall der Redundanz diejenigen Bauarbeiten einzustellen seien, die den Medienkanal mit dem entsprechenden SBB-Streckenkanal tangieren könnten; und
- eventualiter sei der Antrag [3.3 k.] folgendermassen anzupassen: Die FZAG habe für das Personal der SBB Ersatzparkplätze in unmittelbarer Nähe des OPC1 zur Verfügung zu stellen.

d) Stellungnahme des BAV

Das BAV nahm am 22. Mai 2017 zum Vorhaben Stellung, insbesondere zu den Anträgen der SBB und zur Stellungnahme der FZAG zu diesen.

Das BAV hält fest, beim vorliegenden Verfahren handle es sich um eine Anhörung des BAV nach Art. 62a Abs. 1 des RVOG und nicht um eine solche nach Art. 18m Abs. 2 EBG. Art. 18m EBG behandle den Fall, bei dem eine kantonale Behörde das Genehmigungsverfahren durchführe, demgegenüber sei vorliegend das BAZL bzw. das UVEK Genehmigungsbehörde. Art. 18m EBG sei demzufolge nicht anwendbar. Damit sei auch keine Zustimmung des Eisenbahnunternehmens nach Art. 18m Abs. 1 EBG erforderlich, die Ausführungen der SBB in ihrer Stellungnahme vom 3. Mai 2017 unter den Ziffern 2 und 9 seien demzufolge hinfällig, und eine schriftliche Bau freigabe des BAV bzw. der SBB sei vorliegend nicht erforderlich.

Zu verschiedenen Anträgen der SBB verzichtet das BAV explizit auf eine Beurteilung bzw. überlässt diese der verfahrensleitenden Behörde: Anträge [3.1], [3.4], Anmerkungen in den Ziffern [5] (Ansprechpersonen der SBB), [6] (Termine) und [7] (Kosten) der SBB-Stellungnahme. Zur Ziffer [8] (Weisungen und Reglemente) hält es fest, nach seiner Auffassung seien diese Weisungen und Reglemente vorliegend nicht zutreffend und somit nicht anwendbar.

Zum Antrag [3.2] der SBB hält das BAV fest, im Grundsatz seien die Ausführungen der SBB richtig. Zur Sicherstellung des Bahnbetriebs sei eine entsprechende Auflage in die Verfügung aufzunehmen – soweit die Bauarbeiten die Betriebszentrale und die SBB-Kabel in den Medienkanälen der FZAG betreffen.

Das BAV beantragt dem BAZL, folgende Anträge der SBB als Auflagen in die Plan genehmigung zu übernehmen:

- [3.3 a.] Bei einem durch die Baustelle verursachten Ausfall der Redundanz müssen die Bauarbeiten der FZAG sofort eingestellt werden, bis die Redundanz wiederhergestellt ist;
- [3.3 f.] Bestehende Kabeltrassen und Kühlleitungen die dem Betrieb der Betriebszentrale dienen, dürfen zu keiner Zeit gefährdet sein; die entsprechenden Schutzmassnahmen müssen frühzeitig aufgezeigt werden;
- [3.3 g.] Die Kommunikation bahnintern (Telefon, Funk, GSM-R, etc.) zu den SBB-internen und -Aussenstellen, sowie zu den Ereignis- und Notfalldiensten (SBB-intern und öffentlich) muss aus Sicherheits- und operativen Gründen jederzeit (24 Std x 365 Tage) uneingeschränkt zur Verfügung stehen;
- [3.3 h.] Der Zugang zu den Kabeltrassen (z. B. im Bereich des Bauinstallationsplatzes) muss jederzeit gewährleistet sein;
- [3.3 j.] Die Zu- und Wegfahrt sowie der direkte Zu- und Weggang zu den OPC1 Gebäude D1 und D2 und zu den Räumlichkeiten der Betriebszentrale (alle SBB-Stockwerke) müssen jederzeit (24 Std x 365 Tage) für die SBB zur Verfügung stehen;
- [3.3 k.] Die bestehenden Parkplätze und insbesondere die Parkplätze für das

- Schichtdienst leistende Personal sowie Pikettparkplätze müssen während der kompletten Bauphase zwingend und uneingeschränkt bestehen bleiben (eventualiter gemäss Stellungnahme FZAG vom 12. Mai 2017 aufzunehmen);
- [3.3 n.] Strom- und Wasserversorgung /-Entsorgung zu allen Verbrauchern in den SBB- Stockwerken müssen ebenfalls über die gesamte Projekt-Ausführungszeit sichergestellt bleiben;
 - [3.3 o.] Im Notfall muss eine direkte Ansprechperson von Seiten Bauherrschaft zur Verfügung stehen (24 Stunden x 365 Tage);
 - [3.5] Falls Anlageteile der SBB (Fahrbahn, Fahrleitungs- oder Sicherungsanlagen, Bankettsicherungen Werkleitungen oder Entwässerungen) temporär oder dauerhaft verändert wurden, so muss für diese Anlageteile mit der SBB ein separates Abnahmeprotokoll nach SIA 118 erstellt werden;
 - [3.6] Die Dokumentation der ausgeführten bahnrelevanten Bauten und Anlagen (Ausführungspläne, Nutzungsvereinbarung, Prüfberichte, Überwachungs- und Unterhaltsplan) ist spätestens sechs Monate nach Abschluss der Arbeiten den SBB in digitaler Form als PDF-Files und in einem Exemplar ausgedruckt zu übergeben. Zusätzlich benötigen die SBB für die Nachführung des GIS die Pläne des ausgeführten Bauwerks als georeferenzierte CAD-Files (dxf, dgn, dwg);
 - [3.7] Vor Baubeginn ist eine vorsorgliche Beweisaufnahme der im Eigentum der SBB befindlichen Anlagen im Projektperimeter durchzuführen. Die Beweissicherung hat in Absprache mit den SBB zu erfolgen. Die Protokolle sind spätestens drei Wochen vor Baubeginn den SBB zuzustellen.

Weiter beantragt das BAV mit Auflagen zu verfügen, dass

- sowohl dem BAV als auch den SBB eine Kopie des Entscheides zuzustellen sei; und
- mit den SBB sei vor Beginn der Planungsarbeiten Kontakt aufzunehmen.

Die folgenden Anträge der SBB seien abzuweisen: [3.3], [3.3 b.], [3.3 c.], [3.3 d.], [3.3 e.], [3.3 i.], [3.3 l.], [3.3 m.], [3.8] und [3.9]. Das BAV folgt hierbei weitgehend den Anträgen der FZAG.

e) Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des BAV

In den Schlussbemerkungen vom 9. Juni 2017 hält die FZAG zu den Anträgen des BAV u. a. fest, wie sie bereits in ihrer Stellungnahme vom 12. Mai 2017 zu den Anträgen der SBB ausgeführt habe, seien weder die Betriebszentrale noch die SBB-Streckenkanäle in den Medienkanälen betroffen.

Zu den Anträgen des BAV äussert sie sich wie folgt:

- ad [3.2]: Da weder an den Medienkanälen mit SBB-Kabeln noch an den von den

- SBB gemieteten Räumlichkeiten im OPC1 Änderungen vorgenommen würden und laut der BAV-Stellungnahme die Weisungen und Reglemente der SBB im vorliegenden Fall nicht anwendbar seien, sei der Antrag des BAV abzuweisen.
- ad [3.3 f.]: Die Rechte und Pflichten zwischen der FZAG und den SBB betreffend die Versorgung der Betriebszentrale mit Strom, Notstrom, etc. sei vertraglich geregelt. Die FZAG lehne einen über die vertragliche Regelung hinausgehenden Einbezug der SBB in die Bauarbeiten ab, da das EBG keine genügende gesetzliche Grundlage darstelle, die FZAG zu verpflichten aufzuzeigen, welche Schutzmassnahmen sie für ihre eigenen Medienkanäle treffe. Der Antrag des BAV sei deshalb – und mangels Begründung durch das BAV – abzuweisen.
 - ad [3.3 k.]: Das BAV beantrage, den Antrag 3 als Auflage zu übernehmen – eventualiter gemäss Stellungnahme der FZAG vom 12. Mai 2017. Die FZAG sei mit dem Eventualantrag des BAV einverstanden.
 - ad [3.6]: Die FZAG hält erneut fest, das vorliegende Bauvorhaben tangiere keine bahnrelevanten Bauten und Anlagen. Es fehle auch hier die gesetzliche Grundlage, nach der sie verpflichtet werden könnte, den SBB eine Schlussdokumentation über die Bauausführung von Flughafenanlagen einzureichen. Darüber hinaus wird der Antrag weder vom BAV noch von der SBB rechtsgenügend begründet und er sei daher abzuweisen.
 - ad [7]: Da das vorliegende Bauvorhaben keine Eisenbahnanlagen tangiere, löse es auch keinen gesetzlich gerechtfertigten Aufwand bei den SBB aus. Die FZAG lehne die Kostentragung gemäss Ziffer [7] der Stellungnahme der SBB vollumfänglich ab.

Zu den übrigen Anträgen des BAV äussert sich die FZAG nicht.

f) Beurteilung des UVEK

Das UVEK kommt aufgrund der vorliegenden Gesuchsunterlagen und Stellungnahmen zu folgenden Schlüssen:

1. Die SBB betreiben im OPC1 die Betriebszentrale Ost und sind dort Mieterin der FZAG. Die Betriebszentrale wurde als luftfahrtrechtliche Nebenanlage in einem kommunalen Baubewilligungsverfahren von der Stadt Kloten genehmigt. In diversen Medienkanälen (Eigentum der FZAG) verlaufen auch verschiedene Strom- und Datenkabel der SBB; die Nutzung dieser Infrastrukturen ist zwischen der FZAG und den SBB vertraglich geregelt. Ob, und wenn ja, in welchen Verfahren die SBB-Kabel genehmigt wurden, konnte im Laufe des Plangenehmigungsverfahrens nicht eindeutig festgestellt werden; weder die Stadt Kloten noch das BAV machen Angaben dazu.

2. Bei den Anlagen und Einrichtungen der SBB handelt es sich somit um Nebenanlagen zu einer Flugplatzanlage im Sinn von Art. 37m LFG. Beim hier zu beurteilenden Vorhaben handelt es sich um die Änderung bzw. um die Erstellung neuer Luftfahrtanlagen, über die in einem Plangenehmigungsverfahren nach LFG zu entscheiden ist, und nicht um eine Nebenanlage zu einer Eisenbahnanlage im Sinn von Art. 18m EBG. Eine Zustimmung der SBB nach Art. 18m EBG ist, wie das BAV zu Recht festhält, nicht erforderlich und die Ausführungen der SBB unter den Ziffern 2 und 9 ihrer Stellungnahme vom 3. Mai 2017 sind demzufolge hinfällig.
3. Die von den SBB gemieteten Räume für die Betriebszentrale Ost liegen in der Nachbarschaft des Projektperimeters des hier zu beurteilenden Vorhabens; sie werden durch dieses nicht verändert. Ein Teil dieser Medienkanäle liegt jedoch innerhalb des Projektperimeters, aber auch sie werden durch das Vorhaben nicht verändert.
4. Durch das Vorhaben werden somit keine Anlagen der SBB betroffen. In diesem Punkt ist der Argumentation der FZAG zu folgen.
5. Hingegen werden über den Medienkanälen z. T. bestehende Verkehrswege (Strassen und Fusswege) zurückgebaut bzw. neue angelegt. Eine Beeinträchtigung der Anlagen der SBB ist somit allenfalls während der Bauphase möglich. Zudem kann eine Beschädigung der Medienkanäle – und damit der Strom- und Datenleitungen von SBB und FZAG, die in diesen verlaufen – nicht a priori ausgeschlossen werden.
6. Um die Unversehrtheit der Medienkanäle während der Bauarbeiten – und damit die Sicherheit des Bahnbetriebs der SBB, aber auch des Flugbetriebs (soweit diese durch baubedingte Schäden an den Leitungen beeinträchtigt werden könnten) – so weit als möglich sicherzustellen, erscheint es zweckmässig, gestützt auf die Stellungnahmen von SBB und BAV entsprechende Auflagen in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.
7. Den folgenden Anträgen der SBB wurde weder von Seiten des BAV noch der FZAG widersprochen; sie erscheinen dem UVEK zweckmässig und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen: [3.3 h.], [3.3 j.], [3.3 n.] und [3.3 o.].
8. Zu den Anträgen [3.3 a.] und [3.3.k.] beantragt die FZAG, diese zu präzisieren. Das BAV schliesst sich für den Antrag [3.3 k.] dem Vorschlag der FZAG an, es äussert sich nicht bezüglich Antrag [3.3 a.]. Dem UVEK erscheinen die Präzisierungen der FZAG sinnvoll, die beiden Anträge werden in angepasster Form als Auflagen übernommen.

9. Folgende weitere Anträge erscheinen dem UVEK, teilweise in angepasster bzw. präzisierter Form zweck- und verhältnismässig; die entsprechenden Auflagen werden in den folgenden Formulierungen verfügt (vgl. Anträge [3.3 f.], [3.3 g.], [3.7]):

- Die Tragsicherheit und die Gebrauchstauglichkeit der Medienkanäle im Projektperimeter sind während allen Bauphasen durch geeignete Massnahmen (z. B. zulässige Baumaschinen, Informationen über die Lage der Kanäle an die Unternehmen etc.) jederzeit sicherzustellen.
- Die FZAG hat insofern dafür zu sorgen, dass die Kommunikationswege der SBB (Telefon, Funk, GSM-R, etc.) zu den SBB-internen und -Aussenstellen, sowie zu den Ereignis- und Notfalldiensten (SBB-intern und öffentlich) jederzeit uneingeschränkt zur Verfügung stehen, als diese Kommunikationsmittel in ihrem Einflussbereich liegen.
- Vor Baubeginn ist in Absprache mit der SBB eine Zustandserhebung der SBB-eigenen Kabel und Leitungen in den Medienkanälen der FZAG im Projektperimeter durchzuführen; die Protokolle sind den SBB vor Baubeginn zuzustellen.

10. Für die weitergehenden Anträge der SBB betreffend [3.6] (Schlussdokumentation), [3.8] (Überwachungs- und Alarmierungskonzept), [3.9] (Gefährdung des Bahnbetriebs), [6] (Termine), [7] (Kosten), [8] (Weisungen und Reglemente) und [9] (Anstandsverfahren) kommt das UVEK zum Schluss, dass es im vorliegenden Fall keine Rechtsgrundlage gibt, um diese als Auflagen zu übernehmen – insbesondere weil durch das Projekt keine Eisenbahnanlagen tangiert sind. Sie werden daher abgewiesen.

2.10 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3¹², Art. 82 UVG¹³ und die VUV¹⁴. Es hält fest, im Geschoss G1 des Gebäudes A1 sei zurzeit ein Personalrestaurant untergebracht, das von den Arbeitnehmenden verschiedener Betriebe benutzt werde. Insbesondere uniformiertes Personal mit stetem Kundenkontakt benötige eine Gelegenheit, sich im Personalrestaurant von Kunden und / oder Passagieren zurückziehen zu können. Aus den Gesuchsunterlagen sei nicht ersichtlich, wie eine vergleichbare Verpflegungsmöglichkeit mit ausreichender Kapazität sichergestellt werden könne.

Gestützt auf Art. 33 ArGV 3 beantragt das AWA in seiner Stellungnahme vom 3. März 2017,

- [1] vor Baubeginn sei dem AWA / Arbeitsbedingungen der Ersatz des Personal-

¹² Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

¹³ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

¹⁴ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

- restaurants aufzuzeigen; und
- [2] sämtliche Räume, Arbeitsplätze und Verkehrswege innerhalb und ausserhalb der Gebäude müssten entsprechend ihrer Verwendung ausreichend natürlich und künstlich beleuchtet sein.

Die FZAG äussert sich in ihrer Stellungnahme vom 21. April 2017 zum Antrag [1] des AWA u. a. wie folgt: Die Bestimmungen des ArG richteten sich ausschliesslich an Arbeitgeber. Die FZAG sei eines von insgesamt 285 am Flughafen Zürich tätigen Unternehmen und beschäftige nur rund 1600 der insgesamt rund 26 900 Arbeitnehmenden am Flughafen Zürich. Damit fehlte es grundsätzlich an einer gesetzlichen Grundlage, um die FZAG als einziges Unternehmen dazu zu verpflichten aufzuzeigen, wo und wie sich die 25 000 Arbeitnehmenden am Flughafen Zürich verpflegen könnten.

Zudem biete Art. 33 ArGV 3 keine genügende Rechtsgrundlage, um Arbeitgeber zu verpflichten, ein Personalrestaurant zu betreiben oder betreiben zu lassen. Gemäss Art. 33 Abs. 1 ArGV 3 seien dem Personal lediglich Ess- und Aufenthaltsgelegenheiten zur Verfügung zu stellen, soweit ein Bedürfnis bestehe. Ein solches Bedürfnis werde gemäss Wegleitung des Seco¹⁵ (2010) zu ArGV 3 u. a. dann anerkannt, wenn in Betriebsnähe (im Umkreis von ca. 800 m Gehweg) keine geeigneten Gaststätten vorhanden seien, was im Falle des Flughafens nicht zutrefte. Zudem sei ein Ess- und Aufenthaltsraum kein Restaurant, sondern sollte lediglich die Möglichkeit zum Wärmen von Mahlzeiten bieten (z. B. Mikrowellengeräte oder Küche). Aus der Wegleitung des Seco gehe somit klar hervor, dass Arbeitgeber gemäss der geltenden Gesetzgebung nicht dazu verpflichtet werden können, ein Personalrestaurant einzurichten und betreiben zu lassen.

Aus diesen Gründen beantragt die FZAG, den Antrag [1] des AWA abzuweisen.

Die FZAG fügt weiter an, es sei eine firmeninterne Entscheidung, wie viele und welche Art von Restaurants am Flughafen Zürich betrieben werden sollen. Die FZAG sei sich sehr wohl bewusst, dass ein Personalrestaurant in vielerlei Hinsicht einen Mehrwert für alle Flughafenpartner darstelle. Deshalb habe sie sich bemüht, neue Verpflegungsmöglichkeiten für die am Flughafen tätigen Arbeitnehmenden zu schaffen. Sie beabsichtige, ab 2018 am Standort der heutigen Restaurants «Beans» und «Intermezzo» zwei Selbstbedienungsrestaurants mit Mitarbeitermenüs zum Vorzugspreis betreiben zu lassen. Dabei handle es sich jedoch um ein freiwilliges Projekt. Eine Verknüpfung dieses Projekts mit dem baupolizeilichen Gesuch um Genehmigung des Abbruchs des A1 wäre ihrer Meinung nach aus rechtlicher Sicht nicht haltbar.

¹⁵ Staatssekretariat für Wirtschaft

Das UVEK kommt zum Schluss, dass der Argumentation der FZAG gefolgt werden kann. Zudem hat die FZAG an der VPK-Sitzung vom 18. Mai 2017 ein Projekt vorgelegt, mit dem die heutigen Gastronomieeinheiten im Bereich des Check-in 2 («Intermezzo», «Beans», «Coffee-Shop» und «Aviolino») mit Fokus auf Personalverpflegung umgestaltet und umgebaut werden sollen. Damit ist der Antrag [1] des AWA als erfüllt zu betrachten.

Der Antrag [2] des AWA wurde von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Er erscheint dem UVEK zwar sehr allgemein formuliert, für die Bauphase aber zweckmässig und sinnvoll. Er ist umzusetzen und eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Die Stadt Kloten beantragt,

- [5] Stellen mit Absturzgefahr seien gemäss SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern; und
- [12] die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., seien zu befolgen.

Diese Anträge ergänzen diejenigen des AWA zur Arbeitssicherheit, namentlich für die Bauphase. Sie erscheinen zweckmässig, und ihre Einhaltung bzw. Umsetzung wird verfügt.

2.11 Technische Anforderungen und Umweltschutz

Die KOBU fasst die Stellungnahmen der Fachbehörden der Baudirektion in einer Stellungnahme zusammen. Sie kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie ihrer Anträge bewilligt werden könne. Sie beantragt,

- [1] ihre Anträge zu übernehmen und diese soweit nötig zu koordinieren.

In den folgenden Erwägungen wird auf die Anträge der KOBU soweit erforderlich eingegangen; die Reihenfolge der Titel entspricht dabei derjenigen in der KOBU-Stellungnahme.

Die Baupolizei Kloten hat das Gesuch ebenfalls geprüft und kommt zum Schluss, aus baurechtlicher Sicht sei gegen das Projekt nichts einzuwenden und das Vorhaben könne unter Auflagen ausgeführt werden. Sie hält fest, die Baustelle werde hinsichtlich ihrer Umweltrelevanz in die Klasse II eingeteilt, so dass eine Baustellen-Umweltschutz-Kontrolle durchzuführen sei, die unangemeldet stattfinde.

Hierzu ist festzuhalten, dass das UVEK gemäss der Vereinbarung vom März 2015 den Vollzug für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für

Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt dem Kanton Zürich übertragen hat (vgl. Ziffer B.2.13 unten). Die Koordination der Baukontrollen hat daher durch das AFV zu erfolgen, wobei die kommunale Behörde analog der kantonalen Fachstellen beigezogen wird. Die Baupolizei Kloten hat ihre Kontrollen daher mit dem AFV abzusprechen; eine entsprechende Festlegung wird in das Dispositiv der vorliegenden Verfügung übernommen.

Im Folgenden wird auch auf die Anträge der Baupolizei eingegangen; die Reihenfolge entspricht derjenigen der KOBUS-Stellungnahme.

Das BAFU teile am 6. Juni 2017 per E-Mail mit, dass es auf eine formelle Stellungnahme verzichte, es hielt lediglich fest,

- gemäss Umweltnotiz seien keine Grünflächen betroffen, weshalb es zu Natur und Landschaft auch nicht Stellung nehme;
- mit dem Rückbau- und Entsorgungskonzept sei es einverstanden, obwohl darin noch auf die aufgehobene TVA¹⁶ verwiesen werde, die Entsorgung der Abfälle müsse aber nach der VVEA¹⁷ erfolgen; und
- die übrigen Anträge der kantonalen Fachstellen seien bundesrechtskonform und könnten vom UVEK verfügt werden.

2.11.1 Belastete Standorte

Die KOBUS hält fest, im Projektbereich sei im Kataster der belasteten Standorte (KbS) des BAZL der Standort Nr. ZH-Züri-1-U29 (Ölunfall vor Dienstdurchgang A) eingetragen. Von diesem Standort seien keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten. Gemäss dem eingereichten Rückbau- und Entsorgungskonzept vom 12. Dezember 2016 solle der verschmutzte Untergrund im Bauperimeter vollständig ausgehoben werden. Aus altlastenrechtlicher Sicht sei gegen das Projekt nichts einzuwenden.

Dieser Beurteilung ist zuzustimmen; Auflagen erübrigen sich somit an dieser Stelle.

2.11.2 Bauabfälle und Abfallwirtschaft

Die KOBUS äussert sich nicht zu den vorgelegten Unterlagen und beantragt lediglich,

- [2] verschmutzte Bauabfälle seien unter Berücksichtigung der kantonalen Verwertungsregel bzw. gemäss den GEK¹⁸ der FZAG zu entsorgen; und
- [3] vor dem Abtransport der verschmutzten Bauabfälle seien dem AWEL die Abnahmegarantien der evaluierten Entsorgungsunternehmen einzureichen.

¹⁶ Technische Verordnung über Abfälle; SR 814.600

¹⁷ Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814.600

¹⁸ Generelles Entsorgungskonzept

Die Stadt Kloten hält fest, im vorliegenden Rückbau- und Entsorgungskonzept seien die Ergebnisse der vorgenommenen Schadstoffuntersuchungen aufgeführt. Daraus gehe hervor, dass grundsätzlich kleine Mengen von Schadstoffen vorhanden sind und gewisse Sanierungen vorgesehen seien. Für die Sanierungs- und Rückbauarbeiten werde eine Fachbauleitung eingesetzt, die während den Arbeiten auftauchende Schadstoffe rasch beurteilen und die entsprechend anzuwendenden Verfahren bzw. Entsorgungswege festlegen könne. Sie beantragt,

- [2] die im Rückbau- und Entsorgungskonzept beschriebenen Massnahmen seien umzusetzen.

Das BAFU hatte erst kürzlich im Verfahren zur Perimeterfreilegung für die Sanierung des Werkhofareals¹⁹ festgehalten, es sei mit dem GEK ohne Anträge und Bemerkungen einverstanden.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die Anforderungen an die Entsorgung der Bauabfälle nach VVEA gemäss den vorgelegten Unterlagen und mit dem GEK grundsätzlich erfüllt werden. Zudem ist es der Auffassung, es sei mit verhältnismässig kleinem Aufwand möglich, das Formular F1 gemäss der Webseite www.abfall.ch – wie im Formular vorgesehen – sowohl vor Baubeginn im Sinn einer «Entsorgungserklärung» als auch nach Abschluss der Arbeiten als «Entsorgungsnachweis» auszufüllen und dem BAZL via AFV einzureichen.

Mit der generellen Auflage, dass das Vorhaben gemäss den eingereichten Unterlagen zu realisieren sei, wird dem Antrag [2] der Stadt Kloten entsprochen.

In die Verfügung ist somit als Auflage aufzunehmen, dass

- für die Entsorgung der Bauabfälle grundsätzlich das GEK gilt; und
- ergänzend zu den eingereichten Unterlagen vor Baubeginn («Entsorgungserklärung») und nach Abschluss der Arbeiten («Entsorgungsnachweis») je ein Formular F1 auszufüllen und dem BAZL via AFV zuhanden des AWEL und des BAFU einzureichen ist. Anders als im Formular angegeben, ist die Entsorgung nach VVEA und nicht nach SIA 430 zu deklarieren.

2.11.3 Siedlungsentwässerung

Zur Siedlungsentwässerung hält die KOBU fest, sie könne dem geplanten Vorgehen unter Übernahme folgender Anträge in die Verfügung zustimmen:

- [4] Das Entwässerungskonzept der einzelnen Bauphasen sei dem AWEL frühzeitig zur Beurteilung einzureichen;
- [5] die Entwässerungsanlagen jeder Bauphase seien vor Ort durch das Baukon-

¹⁹ Plangenehmigung des UVEK vom 13. Juni 2017

- trollorgan der Stadt Kloten überprüfen zu lassen;
- [6] die Stadt Kloten habe den jeweiligen Anschlusspunkt der Baustellenentwässerung an die öffentliche Schmutz- oder Mischabwasserkanalisation vorzuzugewähren;
 - [7] der Beginn jeder Bauphase sei dem AWEL zu melden; und
 - [8] im Weiteren würden die Vorgaben der SIA-Empfehlung 431 «Entwässerung von Baustellen» gelten.

Auch die Stadt Kloten beantragt,

- [6] das Baustellenabwasser sei im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Die SIA-Empfehlung 431, «Entwässerung von Baustellen» sei im Sinne von § 360 PBG²⁰ als Richtlinie zu beachten.

Die FZAG beantragt, die Anträge [5] und [6] der KOBU seien abzuweisen, weil eine Begründung zu diesen Anträgen fehle. Sie weist darauf hin, dass die Schmutz- und Regenabwasserkanäle innerhalb des Flughafenperimeters Eigentum der FZAG seien, weshalb die Zuständigkeit der Stadt Kloten daher nicht gegeben sei. Die Stadt Kloten habe auch keine solchen Anträge gestellt.

Das UVEK folgt hier der Argumentation der FZAG, insbesondere weil die übrigen Anträge [4], [7] und [8] der KOBU – und damit auch der Antrag [6] der Stadt Kloten zweckmässig erscheinen und als Auflagen zu übernehmen sind. Die Anträge [5] und [6] der KOBU werden abgewiesen.

2.11.4 Grundwasser

Die KOBU hält fest, das Projektgebiet liege im Gewässerschutzbereich A_u und gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich im Bereich des Grundwasserbeckens von Wallisellen. Die hydrogeologischen Verhältnisse seien generell bekannt, der natürliche mittlere Grundwasserspiegel liege im Projektperimeter auf einer Kote von ca. 423,5 m ü. M.; durch die permanente Grundwasserabsenkung im Flughafenareal liege er aktuell etwas tiefer. Die Bodenplatten der rückzubauenden Gebäude A1 und A2 lägen über dem heutigen Grundwasserspiegel, dies im Gegensatz zum Anbau des Gebäudes A2 und den Medienkanälen mit Unterkante Bodenplatte auf 422,56 bzw. 419,30 m ü. M. Nach dem Rückbau- und Entsorgungskonzept würden alle Bauteile unter dem mittleren Grundwasserspiegel von 423,5 m ü. M. im Zuge der Erweiterung der Gepäcksortierungsanlage und den dann vorgesehenen Wasserhaltungsmassnahmen vollständig rückgebaut.

²⁰ Kantonales Planungs- und Baugesetz; LS 700.1

Laut dem technischen Bericht zur Verkehrsinfrastruktur seien im Bereich der sogenannten Polizeibrücke als Vorinvestition für den neuen Medienkanal unter dem geplanten Gebäude A40 (gehört zum Hauptgesuch Erneuerung GSA) Kleinbohrpfähle als Bestandteil einer offenen Bohrfahlwand sowie die Erstellung des Deckels des Medienkanals vorgesehen, weil die Fussgängeranbindung während der ganzen Bauzeit sichergestellt sein müsse. Der eigentliche Bau des Medienkanals könne später unter dem jetzt zu erstellenden Deckel erfolgen.

Die KOBU stellt daher die folgenden Anträge:

- [9] Den Kleinbohrpfählen als Vorinvestition für den neuen Medienkanal werde in gewässerschutz- und wasserrechtlicher Sicht gemäss § 70 WWG²¹, Art. 19 GSchG und Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV²² zugestimmt (GWA I 8.177);
- [10] die allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom Dezember 2004 seien verbindlich; und
- [11] die erforderlichen Massnahmen (Perforationen) bei der künftigen Bohrfahlwand zur Erhaltung der natürlichen Grundwasser-Durchflusskapazität seien im Genehmigungsverfahren für die Erweiterung der Gepäcksortierungsanlage aufzuzeigen.

Weiter weist die KOBU darauf hin, dass noch keine Angaben zur Ausführung der Wasserhaltung vorlägen, da diese Bestandteil des Gesuchs zur Erweiterung der GSA sei. Die Erteilung der gewässerschutzrechtlichen Zustimmung mit Auflagen zur Grundwasserabsenkung erfolge später im Verfahren zur Erweiterung der GSA.

Dem Antrag [9] wird mit den Festlegungen der vorliegenden Plangenehmigung entsprochen. Die Anträge [10] und [11] stützen sich auf die geltenden gesetzlichen Grundlagen, sie erscheinen dem UVEK zweckmässig und sie werden als Auflagen übernommen.

2.11.5 Baulärm

Gemäss KOBU ist lediglich die Bauphase lärm- und erschütterungsrelevant. Die Bauarbeiten dauerten insgesamt von 2017 bis 2023. Der Abbruch der bestehenden Gebäude erfolge in der ersten Hälfte des Jahres 2018. Gemäss Umweltnotiz seien lärmintensive Bauarbeiten insbesondere während den Abbrucharbeiten sowie in der Anfangsphase der Neubauten zu erwarten. Am stärksten von den Bauarbeiten betroffen seien die Nutzungen am Flughafenkopf (Industriezone Flughafen, Empfindlichkeitsstufe IV), insbesondere auch das Hotel Radisson in 50 m Distanz zur Baustelle. Das nächstgelegene Wohnquartier befinde sich in einer Distanz von 850 m

²¹ Kantonales Wasserwirtschaftsgesetz; LS 724.11

²² Gewässerschutzverordnung; SR 814.201

zur Baustelle bzw. 700 m zum Installationsplatz. Laut Umweltnotiz gelte für Arbeiten am Tag die Massnahmenstufe A nach der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU und für Arbeiten in Zeiten mit erhöhtem Ruheanspruch (über Mittag, nachts sowie an Sonn- und Feiertagen) die Massnahmenstufe B. Für die Bautransporte gelte die Massnahmenstufe A. Mit der Zuordnung der Massnahmenstufen sei die Fachstelle Lärmschutz (FALS) einverstanden. Gemäss Umweltnotiz müssten die Unternehmer in einem Transportkonzept nachweisen, dass keine Bautransportfahrten durch Wohngebiete geführt würden. Die FALS gehe davon aus, dass die lärmbeeinträchtigte Nachbarschaft rechtzeitig, aktuell und umfassend über die Bauarbeiten informiert werde und dass eine Ansprechstelle für Fragen und Reklamationen bekannt gegeben werde. Die KOBU beantragt,

- [12] die Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte gemäss BLR seien im Rahmen der Plangenehmigung von der Bewilligungsbehörde festzulegen.

Die Stadt Kloten beantragt,

- [8] während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die BLR anzuwenden.

Laut Umweltnotiz ist im Rahmen der Bauprojektierung aufzuzeigen, ob durch die Bauarbeiten Erschütterungsimmissionen beim Hotel Radisson entstehen könnten und wie diese vermieden werden. Ausserdem sei die Leitung des Hotels frühzeitig vor Baubeginn über das Projekt, die Baustellendauer und die möglichen Auswirkungen zu informieren.

Das UVEK kommt zum Schluss, die in der Umweltnotiz vorgeschlagenen Massnahmenstufen A bzw. B für Wochenend- und Nachtarbeit für Baulärm und A für die Bautransporte sind korrekt; sie werden entsprechend festgesetzt. Als Auflage ist – wie in der Umweltnotiz bereits erwähnt – zudem aufzunehmen, dass die Nachbarn der Baustelle, neben dem Hotel Radisson insbesondere die SBB, frühzeitig vor Baubeginn über das Projekt, die Baustellendauer, die möglichen Auswirkungen und allenfalls getroffene Massnahmen zu informieren sind.

2.11.6 Luftreinhaltung auf der Baustelle

Laut Umweltnotiz fällt die Baustelle gemäss den Kriterien der BauRLL²³ (Stand 2016) unter die Massnahmenstufe B, daher seien zusätzliche Massnahmen, die über die «gute Baustellenpraxis» hinausgehen, nötig.

²³ BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen», 2009

Folgende Massnahmen seien vorgesehen:

- Maschinen, Geräte und Arbeitsprozesse müssten dem Stand der Technik gemäss Art. 4 Luftreinhalte- Verordnung (LRV) entsprechen. Für Submissionen und Werkverträge kämen die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG (Stand 2014) zur Anwendung. Darin enthalten seien die geltenden Vorschriften für Maschinen und Geräte (u. a. Partikelfilterpflicht, Abgaswartung) sowie zur Staubbekämpfung.
- Für Bautransporte würden emissionsarme Transportfahrzeuge verlangt, welche mindestens der Abgasnorm EURO 4 entsprechen und mit Partikelfiltern ausgerüstet seien. Ältere Fahrzeuge dürften nur in begründeten Einzelfällen eingesetzt werden und hätten mindestens die Norm EURO 3 zu erfüllen

Das UVEK hält fest, dass die BauRLL in Verbindung mit den Umweltschutzbestimmungen der FZAG anwendbar ist. Die Entscheidbehörde hat die Massnahmenstufe in der Plangenehmigung festzulegen, auch wenn – wie hier der Fall – keine entsprechenden Anträge von kantonaler oder kommunaler Seite vorliegen.

Die Massnahmenstufe B, wie in der Umweltnotiz vorgeschlagen, erscheint dem UVEK im vorliegenden Fall gerechtfertigt und wird festgelegt.

2.12 *Fazit*

Das Gesuch für die Perimeterfreilegung in der Zone A inkl. Rückbau der Gebäude A1, A2, A3 und Vordach V1, Verlegung von Strassen, Zweiradabstellplätzen sowie Werkleitungen für die weiteren Teilprojekte erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden. Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

2.13 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen.

Das UVEK hat mit dem Kanton Zürich im März 2015 eine Vereinbarung betreffend die Übertragung des Vollzugs für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt im Kanton Zürich abgeschlossen. Gestützt auf diese Vereinbarung lässt es die Einhaltung der verfügbaren umweltrechtlichen und baupolizeilichen Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinden überwachen.

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. SECO, ERI oder ESTI etc.) wahrgenommen werden.

Zu diesem Zweck sind jeweils der Baubeginn mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, die Abnahme mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen anzuzeigen. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

3. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL²⁴, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten weisen für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– KOBU (Baudirektion)	Fr.	1578.–
– Stadt Kloten (inkl. Schreibgebühr und Porti)	Fr.	2550.–

Die Bezahlung der oben genannten Gebühren wird verfügt.

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

4. Unterschriftsberechtigung

Nach Art. 49 RVOG kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsteherin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 18. Dezember 2013 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 Bst. a LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

²⁴ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Dem BAFU, dem BAV, den SBB und dem Kanton Zürich (via AFV) wird die vorliegende Verfügung zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFV die von ihm angehörten Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend die Perimeterfreilegung in der Zone A mit

- Rückbau der Gebäude A1, A2, A3 und Vordach V1;
- Verlegung und Anpassung der Fracht- und Rondellstrasse;
- Anpassung der Beleuchtung;
- Aufschüttung und Stützmauer entlang des P6;
- Anpassung der Einfahrten ins P6, G01/G0;
- Neubau der Verkehrsinfrastruktur OPC1–A4–A40 mit Interventionskorridor zwischen A40 und T1 inkl. Anpassung der Vorplätze und Strassen auf der Luftseite;
- Verlegung und Anpassung der Fussgängeranbindung P6;
- Rück- und Neubau von Zweiradabstellplätzen;
- Vorinvestition für Medienkanal (Deckel);
- Erneuerung Decke Crew-Tunnel;
- Verlegung und Anpassung von Werkleitungen (Elektro, Wasser, Kanalisation / Meteorwasser);
- Einrichten der Hauptinstallationsfläche für den Neubau A40;

wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafenkopf, zum grössten Teil auf der Landseite, teilweise auch auf der Luftseite des Flughafens, Fracht-, Flughafenstrasse und Rondellstrasse, Grundstück-Kat-Nr. 3139.14, Gemeindegebiet von Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 12. Januar 2017 (Eingang beim BAZL) mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- Beilage B1, Übergeordneter technischer Bericht, Pöyry Schweiz AG, 8048 Zürich, 9.1.2017;
- Beilage B2, Umweltnotiz Zone A / 1, FZAG, 12.1.2017;
- Beilage B3, Verkehrsbericht, Teamverkehr.zug, 6330 Cham, 6.1.2017;
- Beilage B3, Bauleistungskonzept, Teamverkehr.zug, 18.1.2017;
- Beilage B4, Rückbau- und Entsorgungskonzept, CSD Ingenieure AG, 8005 Zürich, 12.12.2016 mit;
 - B 4.1: Plan-Nr. 101, Baustelleninstallation, 1:250, CSD AG, 12.12.2016;

- B 4.2: Plan-Nr. 102, Grundrisse, 1:250, CSD AG, 12.12.2016;
- Beilage B5, Technischer Bericht Verkehrsinfrastruktur; Pöyry AG, 9.1.2017; mit
 - B 5.1: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_ÜP_1, Übersicht Endzustand, 1:400 / 1:2000, Pöyry AG, 9.1.2017, 9.1.2017;
 - B 5.2: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_1, Situation Strassenbau, 1:500, 9.1.2017
 - B 5.3: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_2, Normalprofile 1–5 Strassenbau, 1:100, Pöyry AG, 9.1.2017, 9.1.2017;
 - B 5.4: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_2_1, Längenprofil Frachtstrasse westlich P6, 1:500 / 1:50, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.5: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_2_2, Längenprofil Rondellstrasse, 1:500 / 1:50, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.6: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_2_3, Längenprofil Frachtstrasse (Luftseite), 1:500 / 1:50, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.7: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_6, Situation und Schnitte Passagierweg mit Schutzdach, 1:20 / 1:50 / 1:500, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.8: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_WER_1, Situation Werkleitungen Endzustand, 1:250, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.9: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_BP_1, Situation Bauphasenpläne 2.1 bis 2.5, 1:1000, Pöyry AG, 9.1.2017;
 - B 5.10: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_STB_7, Ansicht West P6, 1:200, Pöyry AG, 10.1.2016 (recte: 10.1.2017);
- Beilage B6, Technischer Bericht Baustelleninstallation; Pöyry AG, 9.1.2017; mit
 - B 6.1: Plan-Nr. POY_90X309604_PGG_IP_1, Situation Baustelleninstallationsplatz, 1:1000, Pöyry AG, 9.1.2017;
- Weitere Pläne:
 - Plan-Nr. 18877, Situation / Kataster, 1:10 000, FZAG, 16.12.2016; und
 - Plan Medienkanäle / SBB-Streckenkanal, Übersicht / Situation, 1:200, FZAG, 13.4.2017.

2. Bewilligungen und Festlegungen

- 2.1 Die Baustelle wird aufgrund ihrer Umweltrelevanz in die Klasse II eingeteilt, es ist eine Baustellen-Umweltschutz-Kontrolle durchzuführen. Die Koordination der Baukontrollen hat durch das AFV zu erfolgen, wobei die kommunale Behörde analog der kantonalen Fachstellen beigezogen wird. Die Baupolizei Kloten hat ihre Kontrolle daher mit dem AFV abzusprechen.
- 2.2 Die gewässerschutzrechtliche Bewilligung nach Art. 19 GSchG für die Erstellung der Kleinbohrpfähle als Vorinvestition für den neuen Medienkanal wird erteilt.

- 2.3 Für die Baustelle gilt bezüglich Baulärm die Massnahmenstufe A, bei allfälliger Wochenend- und Nachtarbeit gilt Stufe B gemäss BLR.
- 2.4 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.
- 2.2 Für die Bauphase gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

- 3.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden. Die in den vorgelegten Konzepten vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, ausser es werde ausdrücklich etwas anderes verfügt.
- 3.1.2 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.
- 3.1.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen (z. B. Angaben zum provisorischen Flughafenzaun [Zollgrenze], Bekanntgabe temporärer Änderungen der Verkehrswege an Kantonspolizei, Signalisations- und Markierungspläne, etc.), sind frühzeitig beim AFV, Stab / Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.
- 3.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 3.1.5 Der Baubeginn ist dem BAZL via AFV frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 3.1.6 Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu organisieren.

- 3.1.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.1.8 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden.
- 3.1.9 Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.
- 3.1.10 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.2 *Wahrung der Zollsicherheit*

Die Auflagen der EZV, Zollstelle Zürich-Flughafen, gemäss der Stellungnahme vom 24. Januar 2017 (Beilage 1) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.3 *Auflagen der Kantonspolizei*

- 3.3.1 Die Durchfahrt von der Vorfahrt Ankunft 1 zur neu erstellten Servicestrasse A40–Interventionsachse muss jederzeit gewährleistet sein.
- 3.3.2 Temporäre Änderungen der Verkehrswege in den betroffenen Bereichen sind der Kantonspolizei frühzeitig anzuzeigen.
- 3.3.3 Die Signalisations- und Markierungspläne sind der VTA rechtzeitig vor der Ausführung zur Prüfung vorzulegen.
- 3.3.4 Details zur Verkehrsführung inkl. Ausgestaltung der Bushaltestellen und Übergänge für den Velo- und Fussgängerverkehr sind vor der Ausführung mit der VTA der Kantonspolizei abzusprechen.

3.4 *Brandschutz und feuerpolizeiliche Auflagen*

- 3.4.1 Während der Bauphasen müssen die heute bestehenden Fluchtwege von und zu angrenzenden Bereichen grundsätzlich jederzeit benutzbar bleiben. Fluchtwege, die wegen der Bauarbeiten wegfallen, dürfen erst dann geschlossen werden, wenn die Feuerpolizei einer alternativen Lösung zugestimmt und die neuen Fluchtwege von

ihr abgenommen worden sind. Alternative Fluchtwege müssen über eine Sicherheitsbeleuchtung und sicherheitsbeleuchtete Rettungszeichen verfügen.

3.4.2 Im Übrigen gelten die Bestimmungen der VKF-Brandschutzrichtlinie «Brandverhütung und organisatorischer Brandschutz», insbesondere diejenigen der Ziffer 5.

3.4.3 Die Auflagen von SRZ gemäss der Stellungnahme vom 8. Februar 2017 (Beilage 2) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.5 *Auflagen zur Wahrung der Betriebssicherheit der SBB*

3.5.1 Die Zu- und Wegfahrt sowie der direkte Zu- und Weggang zu den Räumlichkeiten der SBB-Betriebszentrale im OPC1 müssen jederzeit für die SBB zur Verfügung stehen.

3.5.2 Die FZAG hat dem Personal der SBB Ersatzparkplätze in unmittelbarer Nähe des OPC1 zur Verfügung zu stellen.

3.5.3 Die Strom- und Wasserversorgung zu allen Verbrauchern in den SBB-Stockwerken im OPC1 müssen über die gesamte Projekt-Ausführungszeit sichergestellt bleiben.

3.5.4 Der Zugang zu den Kabeltrassen der SBB in den Medienkanälen der FZAG im Projektperimeter muss jederzeit gewährleistet sein.

3.5.5 Vor Baubeginn ist in Absprache mit den SBB eine Zustandserhebung der SBB-eigenen Kabel und Leitungen in den Medienkanälen der FZAG im Projektperimeter durchzuführen; die Protokolle sind den SBB vor Baubeginn zuzustellen.

3.5.6 Die Tragsicherheit und die Gebrauchstauglichkeit der Medienkanäle im Projektperimeter (bestehende Kabeltrassen und Kühlleitungen) sind während allen Bauphasen durch geeignete Massnahmen (z. B. zulässige Baumaschinen, Informationen über die Lage der Kanäle an die Unternehmen etc.) jederzeit sicherzustellen.

3.5.7 Bei einem durch die Bauarbeiten verursachten Ausfall der Redundanz sind diejenigen Bauarbeiten, die den Medienkanal mit dem entsprechenden SBB-Strecken-kabel tangieren könnten, so lange einzustellen, bis die Redundanz wiederhergestellt ist.

3.5.8 Die FZAG hat insofern dafür zu sorgen, dass die Kommunikationswege der SBB (Telefon, Funk, GSM-R, etc.) zu den SBB-internen und -Aussenstellen sowie zu den Ereignis- und Notfalldiensten (SBB-intern und öffentlich) jederzeit uneingeschränkt zur Verfügung stehen, als die Kommunikationsmittel in ihrem Einflussbereich liegen.

3.5.9 Für Notfälle muss für die SBB eine direkte Ansprechperson der Bauherrschaft zur Verfügung stehen (365 Tage im Jahr während 24 Stunden). Diese ist den SBB vor Baubeginn bekanntzugeben.

3.6 *Arbeitnehmerschutz*

3.6.1 Sämtliche Räume, Arbeitsplätze und Verkehrswege innerhalb und ausserhalb der Gebäude müssen entsprechend ihrer Verwendung ausreichend natürlich und künstlich beleuchtet sein.

3.6.2 Stellen mit Absturzgefahr sind gemäss SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern.

3.6.3 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen.

3.7 *Bauabfälle und Abfallwirtschaft*

3.7.1 Anfallende Bauabfälle sind gemäss dem GEK der FZAG unter Berücksichtigung der VVEA zu entsorgen.

3.7.2 Vor dem Abtransport verschmutzter Bauabfälle sind dem AWEL via AFV die Abnahmegarantien der evaluierten Entsorgungsunternehmen einzureichen.

3.7.3 Vor Baubeginn ist dem BAZL via AFV zuhanden des AWEL und des BAFU das ausgefüllte Formular F1 (Entsorgungserklärung) gemäss www.abfall.ch einzureichen; anders als im Formular angegeben, ist die Entsorgung nach VVEA und nicht nach SIA 430 zu deklarieren.

3.7.4 Nach Abschluss der Arbeiten ist dem BAZL via AFV zuhanden des AWEL und des BAFU das ausgefüllte Formular F1 (Entsorgungsnachweis) gemäss www.abfall.ch einzureichen; anders als im Formular angegeben, ist die Entsorgung nach VVEA und nicht nach SIA 430 zu deklarieren.

3.8 *Gewässerschutz (Siedlungsentwässerung)*

3.8.1 Das Entwässerungskonzept der einzelnen Bauphasen ist dem AWEL via AFV frühzeitig zur Beurteilung einzureichen.

3.8.2 Der Beginn jeder Bauphase ist dem AWEL via AFV zu melden.

3.8.3 Im Weiteren gelten die Vorgaben der SIA-Empfehlung 431 «Entwässerung von Baustellen».

3.9 Gewässerschutz (Grundwasser)

3.9.1 Die allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen des AWEL vom Dezember 2004 sind verbindlich.

3.9.2 Die erforderlichen Massnahmen (Perforationen) bei der künftigen Bohrpfahlwand zur Erhaltung der natürlichen Grundwasser-Durchflusskapazität sind im Genehmigungsverfahren für die Erweiterung der Gepäcksortierungsanlage aufzuzeigen.

3.10 Lärm und Erschütterungen

Die Nachbarn der Baustelle, z. B. Hotel Radisson, SBB etc. sind frühzeitig vor Baubeginn über das Projekt, die Baustellendauer, die möglichen Auswirkungen und allenfalls getroffene Massnahmen zu informieren.

4. Entgegenstehende Anträge

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

5. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der FZAG auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 1578.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt insgesamt Fr. 2550.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBE, Postfach, 8058 Zürich

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

- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Bundesamt für Verkehr, Sektion Bewilligungen II, 3003 Bern
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich
- SBB, Immobilienrechte, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
handelnd durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt



Christian Hegner, Direktor

Beilagen

Beilage 1: Zollstelle Zürich-Flughafen, Stellungnahme vom 24. Januar 2017

Beilage 2: Zürich, Schutz und Rettung, Stellungnahme vom 8. Februar 2017

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde 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 Frist steht still vom 15. Juli bis und mit 15. August.

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