



3003 Bern, 30. August 2021

---

## **Flughafen Zürich**

## **Plangenehmigung**

Piste 14-32, Teilersatz Deckbelag  
Projekt Nr. 21-02-007

---

## A. Sachverhalt

### 1. Gesuch

#### 1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 2. Juli 2021 (Eingang) reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für den Teilersatz des Deckbelags der Piste 14-32 am Flughafen Zürich ein.

#### 1.2 *Begründung und Beschrieb*

Der Mittelstreifen der Piste 14-32 wurde 2014 saniert (Plangenehmigung des UVEK vom 16. April 2012). Dabei wurden in mehreren Schichten insgesamt 35 cm Asphaltbelag eingebaut. Gemäss Angaben der FZAG weist der 4 cm dicke Deckbelag (Verschleisschicht) im nördlichen Pistenabschnitt grosse Verschleisserscheinungen im Mittelstreifenbereich auf. Ohne einen Ersatz des Deckbelages wird es in absehbarer Zeit zu Ausbrüchen und grösserer Rissbildung und als Folge davon zu Beschädigungen des gesamten Aufbaus kommen.

Um den Gesamtaufbau nicht zu gefährden und um die Sicherheit auf der Piste 14-32 weiterhin gewährleisten zu können, wird der 4 cm dicke Deckbelag abgefräst und durch einen neuen Deckbelag ersetzt. Die darunterliegenden Schichten sind noch in gutem Zustand und müssen nicht saniert werden. Die Ausführung erfolgt zusammen mit den Hauptarbeiten der Sanierung Piste 10-28 in Nachtarbeit (ca. 17–20 Bau-nächte). Die Befeuerng bleibt unverändert und steht bei Flugbetrieb uneingeschränkt zur Verfügung.

Der sanierungsbedürftige Pistenabschnitt liegt am nördlichen Ende der Piste 14-32; er beginnt ca. 300 m vor dem TWY GOLF und endet kurz nach der Satellitenstrasse. Bei Nordanflug setzen die Flugzeuge mehrheitlich in diesem Abschnitt auf, weshalb der Deckbelag besonders stark beansprucht wird. Die zu sanierende Belagsfläche ist ca. 1200 m lang und hat eine Breite von ungefähr 22,5 m, was einer Gesamtfläche von ca. 27 000 m<sup>2</sup> entspricht; dabei fallen ca. 1000 m<sup>3</sup> Ausbauasphalt an. Beim Ersatz des Deckbelags muss zur Erhaltung der Betriebssicherheit die Rillierung wieder eingefräst werden, um Aquaplaning zu verhindern. Beim Anschluss an die seitlichen Betonplatten besteht eine Längsfuge im Übergang von Asphalt zu Beton. Diese Fugen können beim Fräsen des bestehenden Deckbelages nicht erhalten werden und müssen nach Einbau des neuen Belags wieder erstellt werden. Durch den Ersatz des Deckbelags werden auch sämtliche darauf befindlichen Markierungen entfernt und müssen wieder neu aufgebracht werden. Während der abschnittswisen

Bauarbeiten wird zum Abschluss jeder Baunacht eine provisorische Markierung aufgebracht, um den Flugbetrieb tagsüber sicherstellen zu können. Die definitive Markierung wird erst nach Fertigstellung der Arbeiten über den ganzen Sanierungsbereich in Nachtarbeit erstellt.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

1. Ersatz Deckbelag:
  - Schneiden bestehender Deckbelag (Anschlussflächen);
  - Abfräsen und Abtransport bestehender Deckbelag;
  - Reinigung Fräsfläche;
  - Applikation Lackbitumen für Schichtverbund;
  - Einbau neuer Deckbelag;
  - Nachbearbeitung und Aufbringen temporäre Markierung;
  - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
  - Abnahme und Übergabe an Betrieb;
2. Erstellung Rillierung:
  - Einfräsen der Rillen;
  - Abtrag des Bitumenfilms;
  - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
  - Abnahme und Übergabe an Betrieb;
3. Erstellung Fugen:
  - Einfräsen der Fuge;
  - Einbringen Fugenmaterial im Heissverguss;
  - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
  - Abnahme und Übergabe an Betrieb;
4. Aufbringen der definitiven Markierung über den ganzen Sanierungsperimeter.

Für die Installationen sind Flächen auf der Schneedeponie Nord vorgesehen. Je nach effektiv beauftragter Unternehmung werden auch andere, bereits für Installationen genutzte Flächen verwendet.

Die in Frage kommenden Asphaltwerke liegen gleichmässig verteilt in der Umgebung des Flughafens. Die endgültigen Zufahrtsrouten werden erst nach Wahl der Unternehmen für das Projekt bekannt sein. Für die Zu- und Wegfahrt der Belagslastwagen zur Luftseite ist das sicherheitstechnisch voll ausgerüstete Tor 130 vorgesehen. Für die Fahrrouen vom Installationsplatz zur Baustelle sind die Servicestraszen des Flughafens vorgesehen, auf denen die Bodenverkehrsordnung des Flughafens (BVO) den Verkehr klar regelt. Sind spezielle Transporte über Flugbetriebsflächen notwendig, werden die Fahrrouen mit der Bausicherheit der FZAG festgelegt und durch die Unternehmen anschliessend gereinigt sowie durch die FZAG kontrolliert und abgenommen.

Die Bauphase ist für die Zeit zwischen Mitte August und Ende September 2022 gleichzeitig mit den Hauptarbeiten zur Sanierung der Piste 10-28 (vgl. Plangenehmigung vom 12. Februar 2018) geplant.

Gemäss FZAG wird mit Baukosten von Fr. 1 200 000.– gerechnet.

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

### 1.3 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das Gesuchsschreiben, das übliche Gesuchsformular, einen technischen Bericht und Planunterlagen.

### 1.4 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

## 2. **Instruktion**

### 2.1 *Anhörung*

Die BAZL-Sektion Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) wurde ersucht, eine luftfahrtspezifische Prüfung gemäss Art. 9 VIL<sup>1</sup> vorzunehmen. Der Kanton Zürich verzichtete in Kenntnis des Vorhabens darauf, angehört zu werden.

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig und fällt unter Ziffer 1.1 lit. b) der Bagatellfallregelung im Sinne von Art. 62a Abs. 4 RVOG<sup>2</sup> zwischen dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem BAZL vom 29. Januar 2018; auf die Anhörung des BAFU und weiterer Bundesstellen konnte verzichtet werden.

### 2.2 *Stellungnahmen*

Die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL lag am 19. Juli 2021 vor. Sie wurde der FZAG zur Kenntnis gebracht, die mit E-Mail vom 23. August 2021 mitteilte, dass sie keine Bemerkungen zu den Auflagen habe. Damit war die Instruktion abgeschlossen.

---

<sup>1</sup> Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

<sup>2</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Die Pisten dienen dem Betrieb des Flughafens; sie sind Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 VIL, die nach Art. 37 Abs. 1 LFG<sup>3</sup> nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden dürfen; nach Art. 1 Abs. 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*

Beim Ersatz der Deckschicht der Piste handelt es sich um die Sanierung von bereits bestehenden Flugbetriebsflächen und somit um grundsätzlich um genehmigungsfreie Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten im Sinne von Art. 28 Abs. 1 VIL. Dieser Absatz findet indessen keine Anwendung, wenn das BAZL eine luftfahrtspezifische Prüfung nach Artikel 9 VIL vornimmt (Art. 28 Abs. 2 lit. b. VIL). Im vorliegenden Fall war eine solche nötig. Deshalb legte das BAZL in Anwendung von Art. 28 Abs. 4 VIL gemäss dem Protokoll der VPK<sup>4</sup>-Sitzung vom 25. März 2021 (VPK 02/21) für das Projekt ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG fest.

Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht, es berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus. Nach Art. 37i Abs. 3 LFG kann die Genehmigungsbehörde beim Kanton eine Stellungnahme einholen; der Kanton Zürich verzichtete in Kenntnis des Vorhabens darauf, angehört zu werden.

---

<sup>3</sup> Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

<sup>4</sup> Verfahrensprüfungskommission der FZAG

## 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 die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Da es sich beim Vorhaben um die Sanierung bestehender Anlageteile handelt, rechtfertigt es sich, diese Punkte summarisch zu prüfen.

### 2.2 *Begründung*

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.1.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde nicht bestritten.

### 2.3 *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).

### 2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 2 VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze sowie die dazugehörigen technischen Vorschriften für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Differenzen zu den Bestimmungen des ICAO-Annex 14.

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann; das Ergebnis dieser Prüfung lag am 19. Juli 2021 vor. Die Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen unter Einhaltung einiger Auflagen eingehalten werden können.

Die FZAG erhebt keine Einwände gegen die Auflagen.

Die luftfahrtspezifische Prüfung stützt sich auf die anwendbaren Vorschriften, Standards und Normen. Die darin formulierten Auflagen sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Sie wird als Beilage Bestandteil dieser Verfügung; eine entsprechende Auflage wird in die vorliegende Verfügung aufgenommen.

## 2.5 *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), und Raumplanung*

Beim Bauvorhaben handelt es sich um Unterhaltsarbeiten an einer Flugplatzanlage auf der Luftseite des Flughafens; die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 23. August 2017. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

## 2.6 *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.

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

Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.

Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Festlegungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung 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.

## 2.7 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Sofern im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

### 2.7.1 Baulärm und Bautransporte

Für die Beurteilung des Baulärms ist die BLR<sup>5</sup> massgebend. Sie zeigt auf, wie die Vorschriften von Art. 11 und 12 USG<sup>6</sup> bei Baustellen zu konkretisieren und anzuwenden sind. Die Vollzugsbehörden, die über die Einhaltung der lärmrechtlichen Vorschriften entscheiden müssen, beurteilen den Baulärm nach der BLR und legen die konkreten Massnahmen bzw. die anzuwendenden Massnahmenstufen in der Plan-genehmigungsverfügung verbindlich fest.

Zum Schutz von Wohn- und Arbeitsorten mit lärmempfindlichen Nutzungen in der Nähe einer Baustelle enthält die BLR einen Katalog von Massnahmen gegen Lärm. Dabei wird zwischen den Massnahmenstufen A, B und C mit verschiedenen strengen Anforderungen unterschieden. Für Bautransporte gibt es nur die Stufen A und B.

Die zu treffenden Massnahmen für Bauarbeiten und lärmintensive Bauarbeiten richten sich nach:

- dem Abstand zwischen der Baustelle und den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung;
- Tageszeit und Wochentag, während denen Bauarbeiten ausgeführt werden;
- der lärmigen Bauphase<sup>7</sup> bzw. der Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten<sup>8</sup>; und
- der Lärmempfindlichkeit<sup>9</sup>.

Die Massnahmenstufen gemäss BLR kommen dann zur Anwendung, wenn sich Wohnräume und Arbeitsorte mit lärmempfindlichen Nutzungen in einer Entfernung von weniger als 300 m zur Baustelle befinden. In Zeiten mit erhöhtem Ruheanspruch (12:00 bis 13:00 Uhr, 19:00 bis 07:00 Uhr sowie sonntags und an allgemeinen Feiertagen) gilt eine Verschärfung der üblichen vorsorglichen Schutzmassnahmen sowie die Erhöhung des Distanzkriteriums auf 600 m.

---

<sup>5</sup> Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

<sup>6</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz; SR 814.0

<sup>7</sup> Als lärmige Bauphase gilt die Zeitspanne, während der Räume mit lärmempfindlicher Nutzung den Bauarbeiten ausgesetzt sind.

<sup>8</sup> Als Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten gilt die Anzahl Tage, an denen solche Arbeiten während mehr als einer Stunde ausgeführt werden. 6 Tage ergeben eine Woche.

<sup>9</sup> Die Lärmempfindlichkeit bestimmt das Mass des Schutzanspruches der vom Baulärm betroffenen Gebiete. Sie richtet sich nach den zugeordneten Empfindlichkeitsstufen (ES; Art. 43 und 44 LSV).

Laut Gesuch betragen im vorliegenden Fall die kürzesten Entfernungen zwischen Baustelle und Gebäuden mit lärmempfindlicher Nutzung (Wohnbauten in Oberglatt bzw. Winkel) in Richtung Oberglatt gut 900 m und in Richtung Winkel etwa 750 m. Gemäss den Bestimmungen der BLR seien deshalb keine Massnahmen gemäss Katalog, sondern die üblichen Vorsorgemassnahmen gemäss Art. 11 USG sowie die Vorschriften der Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG anzuwenden. Zudem würden bei den Abbrucharbeiten (punktuelle Spitzarbeiten) in der Nacht mobile Lärmschutzwände aufgestellt.

Für die Bautransporte gelte die Massnahmenstufe A.

Dieser Beurteilung ist grundsätzlich zuzustimmen. Da der Abstand zu den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung über den nach BLR massgeblichen 600 m liegt, sind keine Massnahmen nach dem Katalog der BLR vorgeschrieben und die Festlegung einer Massnahmenstufe erweist sich als unnötig. Es ist aber zu begrüssen, dass die Arbeiten einerseits gleichzeitig mit den Hauptarbeiten zur Sanierung der Piste 10-28 ausgeführt werden und andererseits geplant ist, die unvermeidbaren Lärmemissionen mit mobilen Lärmschutzwänden so weit möglich einzudämmen.

Betreffend Bautransporte ist festzuhalten, dass die Massnahmenstufe A für die Baustelle auf der Piste 14-32 für sich allein betrachtet gerechtfertigt erscheint. Das UVEK hat aber in der Plangenehmigung vom 12. Februar 2018 für Pistensanierung 10-28 die Massnahmenstufe B festgelegt. Da sich der Baustellenverkehr für die beiden Vorhaben zeitlich überlagert, ist auch für das hier zu beurteilende Vorhaben die Massnahmenstufe B festzulegen.

### 2.7.2 Luftreinhaltung

Der technische Bericht enthält keine Angaben zur Lufthygiene auf der Baustelle.

Die erforderlichen Massnahmen zur Luftreinhaltung auf Baustellen ergeben sich aus der BauRLL<sup>10</sup>. Sie konkretisiert die allgemein gehaltene Vorschrift in Anhang 2, Ziffer 88 LRV<sup>11</sup>. Der Handlungsbedarf zur vorsorglichen Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch Baustellen wird durch die beiden Massnahmenstufen A oder B festgelegt.

Ein Bauvorhaben wird basierend auf den spezifischen Emissionen sowie dem Baustellenumfeld in eine der beiden Massnahmenstufen eingeteilt. Die dazu benötigten

---

<sup>10</sup> Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft), 2009, ergänzte Ausgabe 2016

<sup>11</sup> Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

objektspezifischen Parameter (Dauer, Art und Grösse der Baustelle) sind aus dem Baugesuch ableitbar; der Parameter «Lage der Baustelle» stützt sich auf die örtliche Bebauungs- und Bevölkerungsdichte ab.

Für den Flughafen gilt die Lage «Agglomeration / innenstädtisch».

Eine Baustelle wird in Stufe B (Basismassnahmen und spezifische Massnahmen) eingestuft, wenn eines der Kriterien Dauer > 1 Jahr, Fläche > 4000 m<sup>2</sup> oder Kubatur > 10 000 m<sup>3</sup> erfüllt ist.

Aufgrund der grossen Fläche der Baustelle ist die Massnahmenstufe B festzulegen.

### 2.7.3 Bauabfälle

Laut Gesuch wird sämtliches Ausbau- und Abbruchmaterial gemäss dem aktuellen GEK<sup>12</sup> der FZAG, dem auch die VVEA<sup>13</sup> und VeVA<sup>14</sup> zugrunde liegen, entsorgt bzw. verwertet. Da der betroffene Belag erst im Jahr 2014 eingebaut wurde, sei mit keinen PAK<sup>15</sup>-haltigen Asphaltbelägen zu rechnen. Sollten beim Ausbau trotzdem PAK-haltige Beläge vorgefunden werden, würden diese gemäss dem gültigen GEK entsorgt.

Dem Vorgehen kann zugestimmt werden. Da verfügt wird, dass die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen sind, kann hier auf weitere Auflagen verzichtet werden.

## 2.8 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch seine Fachstellen überwachen. Zu diesem Zweck ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, gemäss den allgemeinen Bauauflagen zu informieren.

## 2.9 *Fazit*

Das Gesuch für den Teilersatz der Deckschicht der Piste 14-32 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden.

---

<sup>12</sup> Generelles Entsorgungskonzept für Bauabfälle, Stand 31. März 2017

<sup>13</sup> Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814.600

<sup>14</sup> Verordnung über den Verkehr mit Abfällen; SR 814.610

<sup>15</sup> Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

### **3. Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL<sup>16</sup>, 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.

Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben (Art. 51 GebV-BAZL).

### **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 3. Januar 2019 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

### **5. Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Sie wird dem BAFU und dem Amt für Mobilität des Kantons Zürich (AFM) zur Kenntnis zugestellt.

---

<sup>16</sup> Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

## C. Verfügung

Das Gesuch der FZAG betreffend den Teilersatz der Deckschicht der Piste 14-32 am Flughafen Zürich wird wie folgt genehmigt:

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand und Standort*

1:1-Ersatz der Asphalt-Deckschicht im nördlichen Bereich der Piste 14-32 inkl. Vor- und Nacharbeiten, namentlich Rillierung, Fugarbeiten und Markierungen.

Flughafenareal, Piste 14-32, Grundstück Kat.-Nrn. 1959 (Oberglatt) und 3000 (Winkel).

#### 1.2 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 2. Juli 2021 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen:

- Technischer Bericht, Piste 14-32, Teilersatz Deckbelag, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Plan Nr. 19102, Teilersatz Deckbelag Piste 14-32, Situation, 1:10 000, FZAG, 1.7.21;
- Plan Nr. 21-02-007\_33-4001, Teilersatz Deckbelag Piste 14-32, Situation, 1:1000, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Plan Nr. 21-02-007\_33-4002, Teilersatz Deckbelag Piste 14-32, Normalprofil-Schnitt, 1:100, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Plan Nr. 21-02-007\_33-4003, Teilersatz Deckbelag Piste 14-32, Bauablauf, Situation/Schemaschnitt, 1:1000, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Kleinplan Nr. 21-02-007\_33-4004.001, Rillierung Piste, Schnitt, 1:1, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Kleinplan Nr. 21-02-007\_33-4004.002, Belagsfugen Deckbelag, Schnitt, 1:1, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021;
- Kleinplan Nr. 21-02-007\_33-4004.003, Belagsfugen Asphalt – best. Beton, Detail, 1:1, Locher Ingenieure AG / Ingenieurbureau Heierli AG, 8022 Zürich, 30.6.2021.

## **2. Festlegungen**

- 2.1 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe B gemäss BRL.
- 2.2 Für die Baustelle 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.
- 3.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 3.1.3 Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.
- 3.1.4 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Festlegungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung 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.

### *3.2 Luftfahrtspezifische Auflagen*

Es gelten die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 19. Juli 2021 (Beilage).

### *3.3 Auflagen zum Umweltschutz*

Die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

#### 4. 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.

#### 5. Eröffnung

Diese Verfügung inkl. Beilage wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBO, Postfach, 8058 Zürich.

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

- Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, 8090 Zürich
- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
i. A.

  
Marcel Kägi  
Vizedirektor Bundesamt für Zivilluftfahrt

#### Beilage

Luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL vom 19. Juli 2021.

#### 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 Er-

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