



3003 Bern, 15. Mai 2019

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Auffüllung Setzungsmulde, Randstreifen westlich der Piste 14-32
Projekt Nr. 18-07-021

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Im Sicherheitsstreifen auf der Westseite der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs GOLF befindet sich eine deutliche Bodensetzungsmulde. Das EASA¹-Regelwerk legt in den «Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design» (CS-ADR-DSN) das maximal zulässige Quergefälle in der Graded Portion² mit 2,5 % fest. Da das Quergefälle im fraglichen Bereich teilweise um bis das Doppelte überschritten wird, hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Flughafen Zürich AG (FZAG) im Rahmen der EASA-Zertifizierung im DAAD³ 001 vom 31. Oktober 2016 aufgefordert, diese ungenügenden Quergefälle-Verhältnisse in einen normkonformen Zustand zu überführen.

2. Gesuch

2.1 Gesuchseinreichung

Am 4. März 2019 reichte die FZAG beim BAZL zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Plangenehmigungsgesuch für die Auffüllung der Setzungsmulde auf der Westseite der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs GOLF ein.

2.2 Beschreibung und Begründung

Laut Gesuch sind im Gebiet der Setzungsmulde entlang der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs Golf die zulässigen Quergefällewerte in der Graded Portion zum Teil deutlich überschritten. Mit den geplanten Baumassnahmen soll der Bereich durch einen Materialersatz ausgeglichen, in einen normkonformen Zustand überführt und damit die im DAAD 001 vom 31. Oktober 2016 festgehaltene Abweichung korrigiert werden.

Innerhalb des Projektperimeters (ca. Pistenkilometer 2,725 bis 3,000), werden die bestehenden Bodenschichten auf einer Länge von ca. 275 m und einer Breite von ca. 55 m abgetragen, durch besser sickerfähiges Material ersetzt und die unzulässigen Gefälleverhältnisse ausgeglichen. Anschliessend wird der Oberboden wieder angelegt.

Der Projektperimeter liegt vollumfänglich auf der Luftseite. Sämtliche Arbeiten werden etappenweise während der nächtlichen Flugbetriebspausen durchgeführt. Das Bauzeitfenster beginnt grundsätzlich nach dem letzten Start bzw. der letzten Landung auf der Piste 14-32 um ca. 23:30 Uhr und dauert bis 05:00 Uhr am folgenden

¹ Europäische Agentur für Flugsicherheit

² Begradigter bzw. eingeebener Teil des Sicherheitsstreifens einer Piste mit erhöhten Anforderungen

³ Deviation Acceptance and Action Document

Morgen. Als reguläre Baunächte sind die Nächte Sonntag / Montag bis Donnerstag / Freitag vorgesehen. Bis 05:00 Uhr muss die Piste und die Protected Area⁴ geräumt, d. h. frei von Baumaschinen und Personen, etc. sein.

Im Frühjahr 2019 ist durch die FZAG eine Untersuchung des Geländes auf Blindgänger geplant. Es muss daher während der Ausführung der Arbeiten im Sommer 2019 nicht mit dem Fund von Munition bzw. Blindgängern gerechnet werden.

Das für eine Nachtetappe benötigte Material wird während des Tages angeliefert und in der darauffolgenden Nacht verarbeitet. Ebenso wird das anfallende Aushubmaterial einer Nachtetappe innerhalb des Flughafengeländes zwischengelagert und am darauffolgenden Tag abgeführt, aufbereitet bzw. in einer nahegelegenen Depone fachgerecht entsorgt. Während der Nacht sind keine Massenguttransporte ausserhalb des Flughafenareals vorgesehen. Baupisten sind keine vorgesehen.

Die Arbeiten an der Setzungsmulde erfolgen mit Raupengeräten. Damit diese nicht für jede Nachtetappe mit einem Tieflader an- und abtransportiert werden müssen, soll ausserhalb der Protected Area beim Durchlass des Himmelbachs oder nördlich der Setzungsmulde beim Unterhaltsweg der Himmelbachstrasse ein Abstellplatz zur Verfügung gestellt werden. Für sämtliche weiteren Installationen, Geräte und Baumaterialien wird eine Installationsfläche beim Brandübungsplatz oder bei der Trafostation Nord zur Verfügung gestellt; hier können auch Baustrom- und Wasseranschlüsse zur Verfügung gestellt werden. Für Aushub- und Auffüllungsmaterialien sind auf dem Humusdepot Nord sowie seitlich der Rietstrasse Zwischenlagerplätze vorgesehen, auf denen jeweils das Material einer Nachtetappe zwischengelagert werden kann.

Die Erschliessung der Baustelle erfolgt über die Autobahn A51 und den Nordring bzw. über vorhandene Hauptstrassen und möglichst ohne Durchfahrt von Wohngebieten. Die Zufahrt zur Luftseite des Flughafens erfolgt ausschliesslich über das sicherheitstechnisch voll ausgerüstete und während 24 h mit Torwächtern besetzte Tor 130 im Südwesten des Flughafengeländes.

Die Baukosten für das Vorhaben werden auf ca. Fr. 600 000.– geschätzt.

Der Baubeginn ist für Anfang Juli, das Bauende für Ende August 2019 vorgesehen.

2.3 Standort

Flughafen – Luftseite, Westseite der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs GOLF, Grundstück-Kat.-Nr. 1959, Gemeindegebiet von Oberglatt.

⁴ Speziell geschützter Teil des Sicherheitsstreifens einer Piste 150 m ab Pistenmittellinie

2.4 *Eigentumsverhältnisse*

Das vom Bauvorhaben betroffene Grundstück befindet sich gemäss Gesuchsangaben im Eigentum der FZAG.

2.5 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben, einen technischen Bericht sowie Pläne.

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, Publikation und öffentliche Auflage*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK⁵-Sitzung 07/18 vom 13. Dezember 2018 hat das BAZL für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG⁶ festgelegt. Das Gesuch wurde daher weder publiziert noch öffentlich aufgelegt.

Am 4. März 2019 hörte das BAZL via Amt für Verkehr (AFV) den Kanton Zürich an.

Das BAZL prüfte das Änderungsgesuch und kam zum Schluss, dass dafür eine luftfahrtspezifische Projektprüfung erforderlich ist; diese wurde am 18. April 2018 fertiggestellt.

Das Vorhaben fällt nicht unter die Bagatellfallregelung im Sinn von Art. 62a Abs. 4 RVOG⁷, die das BAZL mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) am 29. Januar 2019 abgeschlossen hat. Deshalb hörte das BAZL das BAFU zu den vorliegenden Unterlagen an. Angesichts der vollständigen Gesuchsunterlagen und in Kenntnis der kantonalen Stellungnahme verzichtete das BAFU im vorliegenden Fall auf eine eigene formelle Stellungnahme.

Das BAZL übermittelte die eingegangenen Stellungnahmen aus der Anhörung und das Ergebnis seiner luftfahrtspezifischen Prüfung an die FZAG und ersuchte sie, zu den Anträgen Stellung zu nehmen, was sie mit E-Mails vom 17. April (Anträge der kantonalen Fachstellen) und 3. Mai 2019 (Anträge des BAZL) tat. Damit war die

⁵ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

⁶ Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

⁷ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

Instruktion abgeschlossen.

3.2 *Stellungnahmen*

Dem BAZL liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- Eidg. Zollverwaltung, Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 5. März 2019;
- Gemeindeverwaltung Oberglatt, Hochbau und Raumplanung, vom 11. März 2019;
- Flughafen Zürich AG, Zonenschutz, vom 18. März 2019;
- Kanton Zürich Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt (KOBU), kantonale Leitstelle für Baubewilligungen, vom 1. April 2019;
- Skyguide, Project and Planning, vom 2. April 2019;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei, Stabsabteilung – Planung/Technik, vom 2. April 2019;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), Einsatz und Prävention, vom 5. April 2019;
- BAFU vom 29. April 2019 (E-Mail, Verzicht auf Stellungnahme); und
- FZAG, E-Mails vom 17. April und vom 3. Mai 2019.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt betrifft Anpassungen an der Graded Portion des Sicherheitsstreifens der Piste 14-32; bei dieser handelt es sich um eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL⁸. 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*

Beim Vorhaben handelt es sich im Wesentlichen um Geländeanpassungen im Sicherheitsstreifen einer bestehenden Piste, die zu keiner wesentlichen Erweiterung oder Betriebsänderung des Flughafens führen; es ist somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach Art. 10a USG⁹ bzw. Art. 2 UVPV¹⁰ erforderlich. Das Vorhaben verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht und es sind keine schutzwürdigen Interessen Dritter betroffen. Somit sind die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG ohne Publikation und öffentliche Auflage erfüllt.

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidverfahren im Sinne des RVOG. 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 mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG und NHG¹¹ vereinbar ist.

⁸ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁹ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

¹⁰ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011

¹¹ Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz; SR 451

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. 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.

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen von Bund, Kanton und der Gemeinde Oberglatt ist im Folgenden einzugehen.

2.2 Begründung

Die Umsetzung des Vorhabens wurde vom BAZL mit einem DAAD verlangt. Eine Begründung für das Vorhaben liegt somit vor (vgl. Ziffer A.1 bzw. A.2.2 oben) und der Bedarf dafür 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 Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Raumplanung

Beim Vorhaben handelt es sich um eine Geländeanpassung im Pistenstreifen. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 23. August 2017. Die Standortgebundenheit ist gegeben. 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.

2.5 Luftfahrtspezifische Anforderungen

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt

(SR 0.748.0) für Flugplätze unmittelbar anwendbar.

Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt seit dem 15. August 2014 gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. Nr. 1108/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Änderungen gegenüber den Bestimmungen aus dem Anhang 14 zum Übereinkommen über die Internationale Zivilluffahrt (ICAO Annex 14).

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann. Das Ergebnis dieser Prüfung lag am 18. April 2019 vor. Die FZAG teilte am 3. Mai 2019 mit, dass sie keine Einwände gegen die Auflagen des BAZL habe.

Die Auflagen des BAZL sind somit einzuhalten bzw. umzusetzen. Die luftfahrtspezifische Prüfung vom 18. April 2019 wird als Beilage Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv übernommen.

Die Skyguide hält fest, dass das Vorhaben grundsätzlich keine Auswirkungen auf ihre Anlagen habe, jedoch seien folgende Abhängigkeiten zu berücksichtigen:

- Es müsse sichergestellt werden, dass die Piste und das ILS 14 während der Arbeiten nicht verwendet werden (auch nicht für Notfälle etc.); und
- ab Montag, 26. August bis Freitag, 6. September 2019 fänden am Flughafen Zürich Messflüge statt. In dieser Zeit sollten keine Bauarbeiten geplant oder mindestens eng mit Skyguide koordiniert werden, um sicherzustellen, dass sich keine Fahrzeuge im Perimeter befinden, wenn die Testflüge für das ILS 14 stattfänden (auch nachts).

Sie beantragt,

- [1] die Bauherrschaft müsse die Skyguide über die jeweils geplanten Arbeiten informieren.

Die Hinweise und der Antrag der Skyguide erscheinen sachgerecht. Hierzu ist zudem festzuhalten, dass die ILS-Messflüge ausserhalb der Betriebszeiten des Flughafens auf Antrag der FZAG vom BAZL mit einer Ausnahmegenehmigung¹² für bestimmte Zeitfenster genehmigt worden sind. Sollte sich im vorliegenden Fall ein zeitlicher Konflikt zwischen den Bauarbeiten und den Messflügen abzeichnen, haben die Messflüge Priorität vor den Baumassnahmen, da sie nur während der genehmigten Zeiten durchgeführt werden dürfen. Der Antrag der Skyguide ist mit einer entsprechenden Präzisierung als Auflage in die vorliegende Verfügung zu übernehmen.

Der Zonenschutz hat keine Einwände gegen das Vorhaben und verzichtet auf weitere Anträge.

¹² Verfügung des BAZL vom 29. November 2018

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.

Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig beim Amt für Verkehr, 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 allenfalls 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.

2.7 Anforderungen der Zollorgane

Die Zollstelle Zürich-Flughafen erhebt keine Einwände gegen das vorliegende Gesuch. Sie merkt lediglich an, dass für das Vorhaben die Zollvorschriften für den Flughafen Zürich gelten. Auflagen ergeben sich hier keine.

2.8 Anträge der Interventionskräfte (Kantonspolizei und SRZ)

Die Kantonspolizei erhebt bei Beachtung des folgenden Antrags betreffend Sicherstellung zeitgerechter Interventionen keine Einwände gegen das Vorhaben:

- [1] temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege in den betroffenen Bereichen seien ihr frühzeitig bekannt zu geben, damit deren Auswirkungen für Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden können;

Der Antrag [1] erscheint zweck- und verhältnismässig, er wird daher als Auflage in die Verfügung übernommen.

SRZ hält das Vorhaben in der Stellungnahme vom 5. April 2019 für genehmigungsfähig und beantragt,

- [1] es sei zu gewährleisten, dass sämtliche Rettungsachsen (gemäss Standort- und Einsatzkonzept Flughafen Zürich) im Bau- und Endzustand während der Flugbetriebszeiten jederzeit hinderungsfrei befahrbar sind (Ausfahrt Satellit Nord via Satellitenstrasse – Rietstrasse / Echo-3-Strasse – Rollweg ECHO – Rollweg GOLF etc.);
- [2] allfällige Behinderungen auf den Rettungsachsen seien umgehend der Einsatzleitzentrale von SRZ zu melden; und
- [3] wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien SRZ im ordentlichen Verfahren vorzulegen.

Die FZAG hat keine Bemerkungen dazu. Die Anträge sind zweifellos zweckmässig. Die Anträge [1] und [2] sind als Auflagen in die vorliegende Verfügung aufzunehmen; dem Antrag [3] wird bereits mit den allgemeinen Bauauflagen entsprochen.

2.9 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

Da das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist, wurden die Umweltauswirkungen im Kapitel 4.2 des technischen Berichts in den Abschnitten Allgemeines, Lufthygiene, Baulärm, Grundwasser, Oberflächen und Ansaat, Baustellenentwässerung, Bauabfälle, Bodenschutz, Lebensräume, belastete Standorte und Archäologie dargestellt.

Die Umweltnotiz hält fest, den aktuellen «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte» des Flughafens lägen die einschlägigen Gesetzesbestimmungen zugrunde, sie seien jeweils Teil der Submissionsbestimmungen und der Werkverträge mit den Bauunternehmen und gälten am Flughafen Zürich grundsätzlich als Umweltstandard für die Realisierung. Die Bestimmungen könnten je nach Projekt weiter präzisiert

werden. Zusammen mit dem GEP¹³ des Flughafens und dem aktuellen GEK¹⁴ für Bauabfälle stellen sie eine fundierte Basis für die umweltgerechte Realisierung von Bauvorhaben dar.

Die KOBU hat die Gesuchsunterlagen durch die kantonalen Fachstellen prüfen lassen und kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Auflagen bewilligt werden kann. Sie beantragt,

- [1] ihre Anträge in den Entscheid zu übernehmen und diese soweit notwendig zu koordinieren.

Das BAFU ist mit den Angaben im Gesuch zu den Umwelteinwirkungen und den vorgesehenen Massnahmen zu deren Minderung einverstanden. Es verzichtet in Kenntnis des Gesuchs, der kantonalen Stellungnahme und der Stellungnahme des FZAG, nach der sie keine Einwände zu den Anträgen der Fachstellen hat, auf eine formelle Stellungnahme. Es bedauert allerdings, dass die Kommentare einzelner Fachstellen (z. B. Bodenschutz), die nach Prüfung der Unterlagen festgestellt hatten, dass keine weiteren Anträge nötig seien, in der KOBU-Stellungnahme nicht erwähnt werden.

Auf die Anträge zu den Umweltbereichen ist im Folgenden kurz einzugehen.

2.9.1 Naturschutz

Die KOBU hält fest, für den geplanten Geländeausgleich der Setzungsmulde solle laut technischem Bericht eine Grünfläche von ca. 13 000 m² beansprucht werden. Eine Kartierung dieser Fläche liege den Unterlagen nicht bei. Nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG seien bei einer temporären Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume geeignete Wiederherstellungsmassnahmen vorzusehen. Die im Bericht aufgeführten Massnahmen, die den Wiedereinbau des Oberbodens sowie die Samenernte auf der beanspruchten Fläche vorsähen, seien aus ihrer Sicht für die nötige Wiederherstellung der Grünfläche geeignet. Dem Vorhaben könne unter Berücksichtigung folgender Anträge zugestimmt werden:

- [2] die Wiederherstellung der beanspruchten Grünfläche sei wie im technischen Bericht aufgeführt umzusetzen und zu dokumentieren; und
- [3] die Arbeiten seien möglichst schonend auszuführen und weitere, nicht im technischen Bericht erwähnte schutzwürdige Lebensräume oder Flächen dürfen nicht durch bauliche Massnahmen tangiert oder zu Installationszwecken verwendet werden.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass dem KOBU-Antrag [2] mit den allgemeinen Bauauflagen (Ausführung gemäss den eingereichten Unterlagen) entsprochen wird. Der Antrag [3] erweist als gerechtfertigt und ist als Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

¹³ Genereller Entwässerungsplan

¹⁴ Generelles Entsorgungskonzept der FZAG

2.9.2 Landwirtschaft und Meliorationen

Im Projektbereich befinden sich mit öffentlichen Mitteln erstellte, landwirtschaftliche Entwässerungsanlagen aus der Entwässerung des Flughafens Zürich. Die Entwässerungssysteme dienen jedoch nicht mehr der Landwirtschaft; Anträge hierzu werden keine gestellt.

2.9.3 Archäologie

Laut KOBU liegt das Bauvorhaben in der archäologischen Zone 1008.0. In diesem Areal sei ein Schutzobjekt gemäss § 203 Abs. 1 lit. d PBG¹⁵ zu vermuten. Durch Bodeneingriffe werde das potentielle Schutzobjekt unwiederbringlich zerstört. Gestützt auf § 28 Abs. 1 KNHV¹⁶ stellt die KOBU folgende Anträge:

- [4] kommen bei den Aushubarbeiten archäologische Funde zum Vorschein, seien sie umgehend dem Stadtrat [recte: dem Gemeinderat] und der Kantonsarchäologie anzuzeigen. Die Fundsituation dürfe nicht verändert werden;
- [5] der Kantonsarchäologie sei für allfällige Dokumentationen und Fundbergungen genügend Zeit einzuräumen. Ihre Anordnungen seien verbindlich; und
- [6] allfällige Schutzmassnahmen blieben vorbehalten.

Diese Anträge erscheinen zweckmässig; sie werden als Auflagen ins Dispositiv übernommen.

2.9.4 Lärmschutz, Erschütterungen

Die KOBU hat das Gesuch unter diesen Aspekten geprüft und kommt zum Schluss, die Bauzeit betrage knapp zwei Monate. Aus betrieblichen Gründen müssten die Bauarbeiten ausschliesslich nachts durchgeführt werden. Der Abstand zu den nächstgelegenen lärmempfindlichen Räumen im Gebiet Grafenschaft in Oberglatt betrage ca. 750 m. Den Bauarbeiten und Bautransporten werde die Massnahmenstufe B gemäss BLR¹⁷ zugewiesen (anerkannter Stand der Technik für Baumaschinen und Fahrzeuge). Mit dieser Zuordnung sei sie einverstanden. Auch die vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bezüglich Bautransporte, Art der Bodenverdichtung etc. erachte sie als sinnvoll und sei mit diesen einverstanden. Anträge stellt sie daher keine.

Die Entscheidbehörde hat die Massnahmenstufen jeweils in ihren Verfügungen festzulegen, es gilt für die Bauarbeiten und die -transporte jeweils die Stufe B.

¹⁵ Kantonales Planungs- und Baugesetz; LS 700.1

¹⁶ Kantonale Natur- und Heimatschutzverordnung; LS 702.11

¹⁷ Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

2.9.5 Lufthygiene

Die KOBU äussert sich hierzu nicht. Laut technischem Bericht fällt das Bauvorhaben aufgrund der Grösse des Projektperimeters unter die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL¹⁸. Dieser Einschätzung ist beizupflichten; die Massnahmenstufe B ist im Dispositiv festzulegen.

2.9.6 Boden

Obwohl das Vorhaben mit 275 x 55 m beachtliche Ausmasse hat, finden sich in der KOBU-Stellungnahme keine Angaben zum Bodenschutz. Auf Rückfrage des BAZL bestätigte der Kanton Zürich aber, dass die Fachstelle für Bodenschutz angehört worden ist. Sie habe die Plangenehmigungsunterlagen geprüft und festgehalten, dass keine Beurteilung betreffend Bodenschutz erforderlich sei, weil der sachgerechte Umgang mit Boden im Gesuch geregelt und somit keine Anträge erforderlich seien.

2.9.7 Fazit des UVEK zum Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

Das UVEK kommt zum Schluss, dass

- die Angaben im technischen Bericht zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens vollständig und plausibel sind;
- die im technischen Bericht angeführten Massnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Umwelt bzw. zur Einhaltung der Umweltschutzvorschriften zweck- und verhältnismässig erscheinen. Sie sind umzusetzen bzw. anzuwenden, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird; und
- das Vorhaben unter Berücksichtigung der zu verfügenden Festlegungen und Auflagen die Anforderungen an den Umwelt-, Natur- und Heimatschutz erfüllt und unter diesen Aspekten genehmigt werden kann.

2.10 Stellungnahme der Gemeinde Oberglatt

Die Gemeinde Oberglatt teilt per E-Mail mit, sie habe keine Einwände gegen die geplanten baulichen Massnahmen. Da sie keine ergänzenden Auflagen und Bedingungen beantragt, verzichte sie auf eine formelle baurechtliche Stellungnahme.

2.11 Gesamtfazit

Das UVEK stellt insgesamt fest, dass das Gesuch für die Auffüllung der Setzungsmulde auf der Westseite der Piste 14-32 unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und genehmigt werden kann. Entgegenstehende Anträge sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

¹⁸ BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» (2009), Stand 2016

2.12 *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.

Das Vorhaben wird der Umweltrelevanzkategorie 2 (Projekte mit geringer Umweltrelevanz) zugeordnet, für die Stichproben in 10 % der Fälle vorgesehen sind.

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**

Gemäss dem für Plangenehmigungsverfahren nach LFG geltenden Konzentrationsprinzip hat die Leitbehörde sämtliche anfallenden Gebühren in der Plangenehmigungsverfügung festzulegen. So kann sie unter Berücksichtigung des Äquivalenzprinzips prüfen, ob alle Gebühren in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und Komplexität des Gesuchs stehen.

3.1 *Bund*

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL¹⁹, 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.).

3.2 *Kanton und Gemeinde*

In Plangenehmigungsverfahren nach LFG hört die Leitbehörde (BAZL) den Kanton und dieser nebst seinen Fachstellen auch die betroffenen Gemeinden an. Die Gemeinden prüfen insbesondere Fachbereiche, die sonst von keiner kantonalen Stelle

¹⁹ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

geprüft werden (z. B. feuerpolizeiliche Belange etc.). Mit den Stellungnahmen ihrer Fachstellen wirken somit der Kanton und – in geringerem Ausmass – die Gemeinden massgeblich am bundesrechtlichen Verfahren mit, obwohl ihnen keine Entscheidbefugnisse zustehen. Daher geht das UVEK davon aus, dass nebst dem Kanton auch die Gemeinden befugt sind, ihre Aufwendungen für die Abgabe von (behördlichen) Stellungnahmen im Rahmen solcher Verfahren zur Weiterverrechnung in der Plangenehmigungsverfügung zu Lasten des Gesuchstellers in Rechnung zu stellen (vgl. BGE 1C_78/2012, E. 4.2–4.5).

Der Kanton Zürich weist gestützt auf die GebV UR²⁰ für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– KOBU (Staatsgebühr ALN Naturschutz)	Fr. 198.60
– KOBU (Staatsgebühr ALN Landwirtschaft, Mel.)	Fr. 132.40
– KOBU (Staatsgebühr TBA Lärmschutz)	Fr. 132.40
– KOBU (Ausfertigungsgebühr)	<u>Fr. 228.40</u>
– Total:	Fr. 691.80

Die Gemeinde Oberglatt stellt im vorliegenden Fall keine Gebühren in Rechnung.

Die geltend gemachten Gebühren der KOBU für den Aufwand der kantonalen Fachstellen geben zu keinen Bemerkungen Anlass und werden in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die KOBU.

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

²⁰ Kantonale Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts; LS 710.2

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend die Auffüllung der Setzungsmulde auf der Westseite der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs GOLF auf einer Länge von ca. 275 m (ca. Pistenkilometer 2,725 bis 3,000) und einer Breite von ca. 55 m wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen – Luftseite, Westseite der Piste 14-32 nördlich des Rollwegs GOLF, Grundstück-Kat.-Nr. 1959, Gemeindegebiet von Oberglatt.

1.2 Massgebliche Unterlagen

- Gesuchsformular FZAG vom 4. März 2019 (Eingang beim BAZL);
- technischer Bericht, FZAG / F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer SIA USIC, 8050 Zürich, 15.2.2019; mit
 - Anhang A: Plan Nr. 0804.210-001, Setzungsmulde Piste 14-32, Übersicht Setzungsmulde, Situation 1:2500, Preisig AG, 14.2.2019;
 - Anhang B: Plan Nr. 0804.210-002, Setzungsmulde Piste 14-32, Geländeausgleich, Situation 1:1000, Preisig AG, 14.2.2019;
 - Anhang C: Plan Nr. 0804.220-001, Setzungsmulde Piste 14-32, Geländeausgleich, Normalprofile 1:200/20, Preisig AG, 14.2.2019;
 - Anhang D: Plan Nr. 0804.220-202, Setzungsmulde Piste 14-32, Geländeausgleich, Arbeitsablauf, Normalprofile 1:500/50, Situation 1:1000, Preisig AG, 14.2.2019;
 - Anhang E: Plan Nr. 0804.210-003, Setzungsmulde Piste 14-32, Logistikflächen und Transportwege, Situation 1:1000, Preisig AG, 14.2.2019;

2. Festlegungen

2.1 Für die Baustelle gilt bezüglich Baulärm die Massnahmenstufe gemäss BLR.

2.2 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe B gemäss BLR.

2.3 Für die Bauphase gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

3. Auflagen

3.1 Luftfahrtspezifische Anforderungen

3.1.1 Die Auflagen des BAZL gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 18. April 2019 (Beilage) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.1.2 Die Bauherrschaft muss die Skyguide über alle geplanten Arbeiten im Voraus informieren. Sollten sich zeitliche Konflikte zwischen den Bauarbeiten und den mit Verfügung des BAZL vom 29. November 2018 genehmigten ILS-Messflügen abzeichnen, haben die Messflüge Priorität vor den Baumassnahmen.

3.2 Allgemeine Bauauflagen

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

3.2.2 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.

3.2.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig beim Amt für Verkehr, Stab/Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.

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

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

3.2.6 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.

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

3.2.8 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unter-

nehmen 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.

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

3.3 *Auflagen der Interventionskräfte*

3.3.1 Temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege in den betroffenen Bereichen sind der Kantonspolizei frühzeitig bekannt zu geben.

3.3.2 Die FZAG hat zu gewährleisten, dass sämtliche Rettungsachsen (gemäss Standort- und Einsatzkonzept Flughafen Zürich) im Bau- und Endzustand während der Flugbetriebszeiten jederzeit hinderungsfrei befahrbar sind (Ausfahrt Satellit Nord via Satellitenstrasse – Rietstrasse / Echo-3- Strasse – Rollweg ECHO – Rollweg GOLF etc.).

3.3.3 Allfällige Behinderungen auf den Rettungsachsen sind umgehend der Einsatzleitzentrale von SRZ zu melden.

3.4 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

3.4.1 Sofern nachfolgend nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die im technischen Bericht vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen bzw. anzuwenden.

3.4.2 Die Arbeiten sind möglichst schonend auszuführen; im technischen Bericht nicht erwähnte schutzwürdige Lebensräume oder Flächen dürfen durch Baumassnahmen weder tangiert oder zu Installationszwecken verwendet werden.

3.4.3 Kommen bei den Aushubarbeiten archäologische Funde zum Vorschein, sind sie umgehend dem Gemeinderat Oberglatt und der Kantonsarchäologie anzuzeigen. Die Fundsituation darf nicht verändert werden.

3.4.4 Der Kantonsarchäologie ist für allfällige Dokumentationen und Fundbergungen genügend Zeit einzuräumen. Ihre Anordnungen sind verbindlich; allfällige Schutzmassnahmen bleiben vorbehalten.

4. **Entgegenstehende Anträge**

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. 691.80; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die KOBÜ.

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

6. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird 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
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich

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



Marcel Zuckschwerdt
Stv. Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Beilage

BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 18. April 2019

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 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.