



3003 Bern, 27. Januar 2011

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Bauleistungsfläche Süd

A. Sachverhalt

1. Plangenehmigungsgesuch

1.1 *Gesuch*

Am 15. Juni 2009 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für eine permanente Baulogistikfläche im Bereich des ehemaligen Hauptinstallationsplatzes (HIP) Süd (5. Bauetappe) ein, genannt «Baulogistikfläche Süd».

1.2 *Bezug zu anderen Gesuchen*

Der HIP Süd war für die 5. Bauetappe des Flughafens am 17. August 1999 mit der Baukonzession «übergeordnete Bauinstallationsplätze» bewilligt worden. Unter anderem wurde darin verfügt, dass die übergeordneten Bauinstallationsplätze nach Ende der Bauarbeiten zur 5. Bauetappe wieder zurückgebaut und rekultiviert werden müssen. Die FZAG verzichtete auf den Rückbau und die Rekultivierung des HIP Süd, da absehbar war, dass auch weiterhin ein Bedarf an Baulogistikflächen bestehen würde. Sie reichte daher am 27. Juni 2005 (Eingang beim BAZL) ein Gesuch um Weiterbestand diverser Bauinstallationsflächen – darunter der HIP Süd – ein. Dieses Verfahren ist zur Zeit hängig, da schon bald absehbar wurde, dass sich die Bedürfnisse für diese Flächen wieder ändern würden.

Soweit durch das jetzt vorliegende Projekt für die Baulogistikfläche Süd die gleichen Flächen wie im Gesuch vom Juni 2005 betroffen sind, zieht die FZAG dieses Gesuch zurück; für die übrigen Flächen – im Zusammenhang mit der Logistikfläche Süd ist nur der Weiterbestand des ehemaligen HIP Süd von Belang – hält sie aber ausdrücklich am ursprünglichen Gesuch fest.

1.3 *Begründung*

Die FZAG begründet das Vorhaben wie folgt: Einerseits wegen des Wegfalls bestehender Logistikflächen durch die Umsetzung des Vorhabens Vorfeldzone Süd (Plangenehmigungen des UVEK vom 15. Dezember 2003 und 26. März 2009), andererseits wegen der Einführung von Staffscreening Phase III – und dem damit verbundenen erheblich erschwerten Zutritt zum nicht öffentlichen Flughafenareal – wird eine neue luftseitige Logistikfläche benötigt, die den mit den Bauarbeiten betrauten Firmen eine effiziente Baustellenlogistik erlaubt. Sie weist darauf hin, dass für den Unterhalt der 300 ha Flächeninfrastruktur (Vorfelder, Rollwege, Pisten und Strassen) sowie aller Werkleitungen und Sonderbauwerke jährlich rund 20 Mio. Fr. aufgewen-

det werden.

Der Schwerpunkt der Unterhalts- und Instandsetzungsarbeiten liegt aufgrund der Flughafenentwicklung südlich der Piste 10-28 in einer Zone, die praktisch vollständig durch flugbetriebliche Nutzungen und den damit verbundenen Einschränkungen belegt ist. Der unmittelbar südlich an den nicht öffentlichen Bereich angrenzende ehemalige «Hauptinstallationsplatz Süd» ist aufgrund seiner Lage und seiner bereits als Installationsfläche hergerichteten Oberfläche der optimale Standort für die permanente «Baulogistikfläche Süd».

1.4 *Beschrieb*

Das Vorhaben umfasst die folgenden Elemente:

- Gesamtfläche ca. 7400 m² (ca. 1/3 der Fläche des HIP Süd);
- Verlegung der Rohrstrasse an den Westrand der Baulogistikfläche Süd;
- neuer Flughafenzaun mit neuem Servicetor 131 inkl. Kontrollcontainer;
- neue Elektrotrassen zur Optimierung der Versorgung.

Die Erschliessung der Logistikfläche ist luftseitig durch die Werkhofstrasse sichergestellt, der Zutritt zum nicht öffentlich zugänglichen Flughafenareal erfolgt über die Kontrolltore 101 und 130; das heutige Tor 131 bleibt als flughafeninternes Tor bestehen. An seiner Stelle wird ein neues als Service- bzw. Interventionstor 131 am Südende der Logistikfläche erstellt.

Mit der Verlegung des Zauns sollen auch der Bereich zwischen der so genannten «alten Rohrstrasse» und der Rohrstrasse dem nicht öffentlichen Bereich des Flughafens zugeschlagen und für diese Fläche bei Bedarf ein separates Gesuch für mittelfristig geplante Handlingsflächen eingereicht werden.

Die Bausumme wird mit Fr. 300 000.– veranschlagt.

1.5 *Eigentumsverhältnisse*

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

1.6 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit einem technischen Bericht, einen Unbedenklichkeitsnachweis der Skyguide, Pläne zur Situation (Grundriss und Schnitt) und zu den bestehenden Werkleitungen.

1.7 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

Das Vorhaben tangiert den Flugplatzbetrieb nicht; das Betriebsreglement muss nicht angepasst werden.

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch.

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen dem Amt für Verkehr (AfV) zur Stellungnahme zu und hörte nach Eingang der kantonalen und kommunalen Stellungnahmen das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an. Da das Gesuch im ordentlichen Verfahren behandelt wurde, wurde es in den vorgesehenen Publikationsorganen des Kantons resp. der Gemeinden Kloten und Opfikon publiziert und öffentlich aufgelegt.

2.2 *Einsprachen*

Gegen das ursprüngliche Projekt für den definitiven Weiterbestand des HIP Süd vom Juni 2005 erhob die Avireal, vertreten durch RA Dr. P. Müller, 8008 Zürich, Einsprache, nicht aber gegen das hier zu beurteilende Projekt der Baulogistikfläche Süd. In den Erwägungen wird aber auf die Einsprache einzugehen sein; insbesondere ist zu prüfen, ob die erhobenen Einwände gegen den Weiterbestand des HIP Süd auch das vorliegende Projekt betreffen.

2.3 *Stellungnahmen*

Am 21. September 2009 gingen beim BAZL via AfV folgende Stellungnahmen ein:

- AfV vom 24 September 2009;
- Stadt Kloten vom 15. September 2009
- Stadt Opfikon vom 28. August 2009, rev. 11. September 2009;
- Amt für Landschaft und Natur (ALN) vom 31. Juli 2009;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 19. August 2009 (Lauf-Nrn. 198407 und 198408);
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL), vom 1. September 2009;
- Amt für Raumordnung und Vermessung¹ des Kantons Zürich (ARV), Orts- und Regionalplanung, vom 20. Juli 2009;

¹ Seit dem 1. Januar 2011 heisst das Amt «Amt für Raumentwicklung» (ARE); da die Stellungnahmen aber noch den bisherigen Briefkopf tragen, wird in vorliegenden Entscheid weiter die Bezeichnung ARV verwendet.

- Baudirektion Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), vom 17. September 2009;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 20. August 2009;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 15. Juli 2009;
- Tiefbauamt, Strasseninspektorat, vom 20. Juli 2009;
- Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (Fals), vom 3. August 2009;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Abt. Einsatzplanung Flughafen Zürich (im Folgenden Berufsfeuerwehr), vom 9. Juli 2009;
- Volkswirtschaftsdirektion, Baupolizei und Beitragswesen, vom 19. August 2009;
- Volkswirtschaftsdirektion, Flugbetrieb und Umwelt, vom 6. August 2009;
- Zollstelle Zürich-Flughafen vom 25. Juli 2009.

Von Seiten der FZAG gingen Stellungnahmen folgender internen Stellen ein:

- Zonenschutz (E-Mail) vom 17. September 2009;
- Airport Security vom 23. Juni 2009;
- Safety und Security, Building und Industrial Safety, vom 22. Juni 2009.

Weitere Stellungnahmen:

- Skyguide, Engineering Navigation and Surveillance, vom 13. November 2009 (E-Mail).

Diese Mitberichte wurden via AfV der FZAG zur Kenntnis gebracht. Das BAZL forderte die FZAG am 29. September 2009 auf, die Anträge zu prüfen und dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zu denjenigen betreffend den ökologischen Ausgleich und die Erteilung einer provisorischen bzw. befristeten Plangenehmigung.

Am 25. September 2009 hörte das BAZL das BAFU zum Vorhaben an und legte ihm die Gesuchsunterlagen sowie die Stellungnahmen der kantonalen und kommunalen Fachstellen vor. Am 16. Dezember 2009 ging die Stellungnahme des BAFU ein und wurde der FZAG am 21. Dezember 2009 weitergeleitet.

Die FZAG nahm am 10. Februar 2010 zu den Anträgen aus der Anhörung Stellung.

In der Folge fanden weitere Absprachen mit dem ALN statt; am 8. Oktober 2010 teilte die FZAG mit, dass mit dem ALN eine Vereinbarung zur Anpassung und Umsetzung seiner Anträge getroffen werden konnte. Die Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen von ALN und BAFU wurde samt der getroffenen Vereinbarung dem BAFU vorgelegt, welches am 8. November 2010 sein Einverständnis dazu gab, ohne sich dazu nochmals formell zu äussern.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das Vorhaben betrifft eine geplante permanente Baulogistikfläche an der Grenze zwischen Land- und Luftseite des Flughafens; sie dient damit seinem Betrieb und gilt als Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL². Nach Art. 37 Abs. 2 LFG³ ist das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f und 28. 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 Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁴. 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.

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt, es verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus, aber es kann nicht von wenigen eindeutig bestimmbar Betroffenen ausgegangen werden, und es ist nicht von vornherein klar, dass es keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt. Daher kommt das ordentliche Verfahren nach Art. 37 LFG ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zur Anwendung.

² Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

³ Luftfahrtgesetz (LFG); SR 748.0

⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG); SR 172.010

1.4 *Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens*

Im Sommer 2005 hat die FZAG Gesuche zum Weiterbestand verschiedener Installationsflächen eingereicht, die temporär für die 5. Bauetappe bewilligt worden waren. Eines dieser Gesuche betrifft den Weiterbestand des ehemaligen HIP Süd.

Bezogen auf das vorliegende Projekt hat die FZAG das Gesuch für den definitiven Weiterbestand für die Bereiche des Projektperimeters der Baulogistikfläche Süd formell zurückgezogen, hält aber für die Restfläche des HIP Süd daran fest.

Für den Bereich der geplanten Baulogistikfläche Süd liegt somit nur noch ein Gesuch zur zukünftigen dauerhaften Nutzung der Fläche als Installationsplatz für Bau- und Unterhaltsarbeiten vor – faktisch entspricht dies einem Gesuch um Aufhebung der Rekultivierungspflicht des vom Vorhaben tangierten Bereichs des ehemaligen HIP Süd.

Da über einen allfälligen Weiterbestand der Installationsflächen gemäss Gesuch vom Juni 2005 noch nicht entschieden werden konnte, beantragen AfV, ARV, KofU, Opfikon und Kloten lediglich eine provisorische oder befristete Genehmigung der Baulogistikfläche Süd. Die KofU ist der Auffassung, das vorliegende Projekt könne erst nach der Zustimmung des Kantons zur weiteren Nutzung aller ehemaligen (gemeint sind die aus der 5. Bauetappe oder anderer Bauvorhaben noch bestehenden) Installationsplätze genehmigt werden. Dazu sei dem Kanton eine detaillierte Zusammenstellung sämtlicher Installationsflächen und ihrer jeweiligen Nutzungen bzw. der allenfalls erfolgten Renaturierungen einzureichen. (Im Mai 2008 legte die FZAG dem BAZL in Zusammenhang mit den Gesuchen um Weiterbestand der Installationsflächen einen Bericht «Nutzungskonzept Logistikflächen» vor, der aber aufgrund neuerer Planungen in grossen Teilen bereits überholt ist, z. B. Plangenehmigung vom 1. April 2009 für die temporäre Nutzung des ehemaligen HIP Nord für Parkplätze während der Parkhaussanierungen.)

Die FZAG ist der Auffassung, dass diese Anträge nicht stichhaltig begründet seien, und weist in ihrer Replik darauf hin, dass temporäre Logistikflächen dann sinnvoll seien, wenn sie für einzelne Neubauprojekte erstellt werden, die innerhalb einer bestimmten Frist abgeschlossen werden. Die Baulogistikfläche diene aber insbesondere für den Unterhalt und die Instandsetzung der bestehenden Infrastrukturen und sei für einen reibungslosen und sicheren Ablauf der Baustellenlogistik unabdingbar.

Den Argumenten der Gesuchstellerin kann gefolgt werden. Zudem erscheint es nicht sinnvoll, in einem Bereich, wo laufend Bauinstallationen benötigt werden, immer wieder Provisorien anzulegen. Dazu kommt, dass gewöhnliche Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten an Bauten und Anlagen sowie Baubaracken, Werk- und Lagerplätze, die einer Baustelle dienen und nach Beendigung der Bauarbeiten beseitigt

werden, nach Art. 28. Abs. 1 Buchst. a und g VIL nicht plangenehmigungspflichtig sind. Es erscheint daher zweckmässig, permanente Bereiche, auf denen immer wieder Bauinstallationen eingerichtet werden, zu definieren und mit Plangenehmigung zu bewilligen.

Die Tatsache, dass über einen allfälligen Weiterbestand der Installationsflächen gemäss Gesuch vom Juni 2005 noch nicht entschieden werden konnte, verunmöglicht es im Übrigen nicht, das vorgelegte Projekt der Baulogistikfläche Süd zum jetzigen Zeitpunkt abschliessend zu beurteilen. Mit dem vorliegenden Entscheid wird weder ein Sachverhalt geschaffen, der die Beurteilung der übrigen noch bestehenden Installationsplätze verhindert, noch können Präjudizien für andere Verfahren abgeleitet werden. Insbesondere kann die Frage der Rückbaupflicht bzw. einer allfälligen Ersatzmassnahme für den Verlust ökologisch wertvoller Flächen sowohl für den vorliegenden Fall wie auch für weitere Gesuche unabhängig und abschliessend beantwortet werden (vgl. dazu nachstehende Erwägungen zu Rückbaupflicht und ökologischem Ersatz, Ziffer B.2.13).

Die Anträge auf eine provisorische oder befristete Genehmigung wie sie AfV, ARV, KofU, Opfikon und Kloten stellen, sind daher abzuweisen.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Aus Art. 27d VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben namentlich zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und -technischen, 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.

2.2 Begründung

Eine Begründung für die permanente Baulogistikfläche Süd liegt vor (vgl. oben A.1.3). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Das Vorhaben liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 und steht mit den Zielen und Vorgaben des SIL-Kon-

zepts im Einklang.

2.4 *Raumplanung*

Das Bauvorhaben liegt auf der Grenze zwischen Land- und Luftseite des Flughafens im Bereich des ehemaligen HIP Süd. Nach der Zaunverlegung wird die ganze Fläche der Luftseite zugeschlagen. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Das Vorhaben tangiert die Ziele und Vorgaben des SIL nicht und steht mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang.

Die Stadt Kloten hält fest, dass sie vom Vorhaben nur durch einen kleinen Abschnitt der alten Rohrstrasse, die neu zum nicht öffentlichen Teil des Flughafens geschlagen wird, betroffen ist (der gesamte übrige Projektperimeter liegt auf Gemeindegebiet der Stadt Opfikon). Trotzdem hält sie eine umfassende Stellungnahme für angezeigt. Auf die meisten ihrer Anträge ist daher hier nicht einzugehen, materiell decken sie sich jedoch teilweise mit denjenigen der Stadt Opfikon und werden dort bzw. unter den jeweiligen Sachgebietstiteln behandelt.

Die Stadt Opfikon stellt fest, dass das Projekt innerhalb der Industriezone Flughafen I_F mit Empfindlichkeitsstufe (ES) III nach LSV⁵ und dem Gewässerschutzbereich A_u liegt.

Neben dem Antrag auf eine provisorische Genehmigung beantragt sie, dass die Zaunverlegung nur die eigentliche neue Baulogistikfläche umfassen dürfe, nicht aber die Fläche, die im Situationsplan als «optionale luftseitige Handlingsfläche» bezeichnet ist, weil diese Fläche nicht Gegenstand des vorliegenden Gesuchs sei.

Die FZAG bekräftigt ihrerseits, dass für diese Fläche mittelfristig ein Bedarf für eine luftseitige Nutzung bestehe. Da die Fläche innerhalb des Flughafenperimeters liege, sei sie grundsätzlich für eine Nutzung durch den Flughafenhalter vorgesehen; ob er eine Fläche der Land- oder der Luftseite zuschlagen wolle, sei ihm daher freigestellt. Wenn eine Fläche der Luftseite zugeschlagen werde, sei die einzige direkte Folge davon, dass sie dem öffentlichen Zugang entzogen werde. Im Verfahren habe aber niemand ein öffentliches Interesse an dieser Fläche geltend gemacht. Da aber die Verlegung des Flughafenzauns mit relativ hohen Kosten verbunden ist, beantragt sie, die Verlegung des Zauns gemäss dem Gesuch zu genehmigen.

Dazu ist festzuhalten, dass das gesamte Projektgebiet innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 liegt und auch innerhalb des Flughafenperimeters gemäss den Unterlagen zur 5. Bauetappe. Der Flughafenzaun ist ein Sicherheitselement, das den öffentlichen vom nicht öffentlichen

⁵ LSV: Lärmschutzverordnung; SR 814.41

Flughafenbereich trennt. Er hat keine raumplanerische Funktion; auch innerhalb der Zauns gibt es Flächen mit unterschiedlichster Nutzung, die von Naturschutzgebiet bis zu Pisten reichen. Im Weiteren ist selbstverständlich, dass allein die Zaunverlegung keine hinreichende Bewilligungsbasis für eine allfällige luftseitige Handlingsfläche sein kann. Die FZAG hält denn auch fest, dass sie für diese Flächen bei Bedarf ein separates Plangenehmigungsgesuch einreichen wird.

Der Antrag der Stadt Opfikon betreffend Zaunumlegung ist daher abzuweisen.

Das ARV hat betreffend Zonenkonformität keine Einwände gegen das Vorhaben, da das Projekt nach kantonalem Recht zonenkonform in der Industriezone liegt. Es verweist aber auch auf die Problematik der bestehenden Rückbaupflicht für die Installationsplätze der 5. Bauetappe, worauf noch einzugehen sein wird.

Andere raumplanerische Auflagen ergeben sich keine.

2.5 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebskonzession hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Konzessionsinhaber (Art. 10 Abs. 1 VIL).

2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Die Skyguide und der Zonenschutz des Flughafens haben die Unterlagen geprüft und erheben keine Einwände, das BAZL verzichtet auf eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinn von Art. 9 VIL; Auflagen unter diesem Titel erübrigen sich somit.

2.7 *Bauliche Anforderungen*

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

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

Wo detaillierte Unterlagen noch vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Anpassung Kurvenquerschnitte Radweg, Gestaltung und Entwässerung des Gefahrengüter-Umschlagplatzes), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fach-

stellen zuzustellen.

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

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

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten zur Abnahme und Überprüfung der Einhaltung der Auflagen schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

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

Diese Anforderungen sind unbestritten und werden als Auflagen in den Entscheid übernommen.

2.8 Zoll- und Polizeisicherheit

Weder die Zollstelle Zürich-Flughafen noch die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei haben grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben.

Die Zollstelle formuliert einige konkrete Anträge betreffend

- Anpassung Flughafenzaun;
- Zollschiessung;
- Beschriftung der Zollgrenze;
- Bauabnahme und
- Zollsicherheit während der Bauzeit und nach der Betriebsaufnahme (Beilage 1).

Die Anträge der Zollstelle sind unbestritten, sie sind umzusetzen und werden mit Beilage 1 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei verlangt lediglich, ihr seien wesentliche Änderungen vorzulegen. Mit der generellen Auflage betreffend Bauausführung, genehmigte Unterlagen und Projektänderungen wird dieser Antrag erfüllt.

Die Airport Security und die Abteilung Building und Industrial Safety der FZAG stellen Anträge zur Torschliessung und zum Flughafenzaun bzw. Umschlagplatz für Gefahrenstoffe. Es ist Sache der FZAG, die Anträge ihrer eigenen Dienststellen ordnungsgemäss zu berücksichtigen, Auflagen sind nicht nötig.

2.9 *Brandschutz und Interventionswege*

Die Stadt Opfikon formuliert unter diesem Titel keine Anträge.

Die Berufsfeuerwehr stellt gemäss Beilage 2 verschiedene Anträge betreffend ihre Interventionsachse in Richtung Opfikon.

Diese Anträge werden unbestritten als Auflagen im vorliegenden Entscheid verfügt.

2.10 *Verkehrssicherheit*

Die Stadt Opfikon hält fest, dass der Fortbestand der Fuss- und Radwegverbindung mit der dokumentierten Umlegung gewährleistet ist.

Das Strasseninspektorat hält fest, dass keine kantonale Veloroute durch das Vorhaben betroffen sei, wohl aber die signalisierte Skatingroute Nr. 44. Da diese stark frequentiert ist, beantragt es, dass der Routenverlauf durch die Arbeiten nicht unterbrochen werden dürfe und während der Bauzeit auf die Skater Rücksicht genommen werden müsse. Weiter seien der Bauablauf und -termin mit ihm abzusprechen. Diese Anträge werden unbestritten in den Entscheid übernommen.

Die VTA beantragt, den südöstlichen Kurvenbereich des Radwegs auszuweiten und die Kurvensichtweiten in diesem Bereich sicherzustellen. Sie empfiehlt, den Querschnitt in der Kurve so anzupassen, dass auch für Unterhaltsfahrzeuge eine Ausweichstelle entsteht. Weiter hält sie fest, dass die Details der Verkehrsanordnungen und Markierungen durch ihre Spezialisten vor Ort festgelegt werden und bittet um rechtzeitige Kontaktaufnahme. Diese Anträge sind unbestritten, sie werden als Auflagen übernommen.

2.11 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

Das AWA formuliert Anträge zum Kontrollcontainer. In Ihrer Replik hält die FZAG fest, dass sie – in Abweichung zum eingereichten Projekt – auf den Kontrollcontainer mit ständigem Arbeitsplatz verzichten werde. Sollte das Interventionstor in Zusammenhang mit der Baulogistikfläche benutzt werden, werde die Toröffnung so organisiert, dass ein Security-Mitarbeiter von einem anderen Standort zum Tor 131 fahre, womit auf die Auflagen des AWA zu verzichten sei.

Da die Zufahrt von der Landseite zur Baulogistikfläche Süd gemäss technischem Bericht grundsätzlich über die Kontrolltore 101 oder 130 erfolgt, kann dem Verzicht auf einen Kontrollcontainer zugestimmt werden. Die Öffnung des neuen Interventionstors 131 zugunsten der Baulogistikfläche Süd ist nur in Ausnahmefällen zulässig, wobei die FZAG für die nötigen Sicherheitsmassnahmen zu sorgen hat. Eine ent-

sprechende Auflage wird verfügt; die Auflagen des AWA betreffend Arbeitsplatz im Kontrollcontainer erübrigen sich, diejenigen betreffend Änderungen und Betriebsaufnahme sind mit den allgemeinen Auflagen gemäss obiger Ziffer 2.7 abgedeckt.

2.12 Schallschutz

Das AWA stellt fest, dass betreffend die betrieblichen Lärmemissionen nach Anhang 6 LSV keine Auflagen zu erlassen sind. Die Fals hat die Unterlagen geprüft und kommt zum Schluss, dass dem Vorhaben ohne Auflagen zugestimmt werden kann.

2.13 Naturschutz, Rückbaupflicht und ökologische Ersatzmassnahmen

Das ALN hält fest, dass die mit der Baukonzession des UVEK vom 17. August 1999 für die übergeordneten Installationsplätze der 5. Bauetappe verfügten Wiederherstellungsmassnahmen auch für den HIP Süd bisher nicht erfolgt sind. Weiter stellt es fest, dass gemäss technischem Bericht heute auf ca. einem Drittel der Projektfläche «Baulogistikfläche Süd» eine schutzwürdige Pioniertrockenwiese und vernässte Fettwiesenbereiche bestehen, die aber in den Plänen nicht dargestellt sind. Das ALN kommt zum Schluss, dass mit diesen Flächen der ökologische Ersatz für den HIP Süd geleistet und kein weiterer Ersatz für diesen mehr erforderlich sei.

Es beantragt, die definitive Lage der Pioniertrockenwiese und der Fettwiesenbereiche seien in Übereinkunft mit der Fachstelle Naturschutz definitiv festzulegen und in einem Plan darzustellen.

Das BAFU teilt die Haltung des ALN und unterstützt seinen Antrag; der Plan mit den definierten Bereichen sei ihm spätestens sechs Monate nach der Erteilung der Plan- genehmigung zur Kenntnis zu bringen.

Die FZAG hält den Anträgen von ALN und BAFU entgegen, dass eine sinnvolle Nutzung des Areals mit einer fixen Festlegung der Bereiche für die Trocken- und Fettwiesen nicht mehr gewährleistet sei. Sie anerkennt aber die Bewertung von ca. 30 % der Baulogistikfläche als Ruderalfläche und weist darauf hin, dass durch die dynamische Nutzung (Bauinstallationen und Materialdepots seien mehrheitlich auf die Hauptbauzeit von April bis September beschränkt, würden jeweils wieder entfernt und im folgenden Jahr neu angelegt) diese Fläche immer wieder durch Pionierpflanzen besiedelt werde. Damit erfahre ein Teil des ehemaligen HIP Süd im Vergleich zur Nutzung vor der 5. Bauetappe eine ökologische Aufwertung.

Vor diesem Hintergrund führte die FZAG verschiedene Gespräche mit dem ALN. Nach einer gemeinsamen Begehung einigten sich ALN und FZAG im September 2010 und schlossen eine Vereinbarung, in der erstens festgehalten wird, dass das als «optional für luftseitige Handlingsfläche» bezeichnete Gebiet nicht Gegenstand

des Gesuchs «Baulogistikfläche Süd» ist, sondern lediglich eingezäunt wird. Falls dieses Areal bebaut werden soll, ist ein Plangenehmigungsgesuch einzureichen.

Zweitens wird festgehalten, dass

- auf der Baulogistikfläche keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden;
- keine langfristigen Kies- oder Humusdepots vorgesehen sind;
- die Fläche durch unterschiedliche Bauunternehmen dynamisch genutzt werden wird, wobei die FZAG die jeweiligen Standorte zuweist (kontrollierte Nutzung);
- es unwahrscheinlich ist, dass die Fläche über mehrere Jahre vollständig belegt sein wird und
- sie im Sommer stärker als im Winter genutzt werden wird.

Weiter werden die folgenden Rahmenbedingung vereinbart:

- Es wird angestrebt, dass die Fläche nicht länger als ein Jahr ununterbrochen zu 100 % belegt ist.
- Sollte die Fläche länger als zwei Jahre ungenutzt bleiben, sind in Absprache mit dem ALN Unterhaltsmassnahmen vorzusehen, um eine Verbuschung der Fläche zu verhindern.
- Das Gehölz entlang des Radwegs ist regelmässig zurückzuschneiden.

Das BAFU teilt mit, dass es mit dieser Vereinbarung einverstanden ist, verzichtet aber auf eine nochmalige formelle Stellungnahme.

Somit ist festzuhalten:

1. Der Antrag des ALN und des BAFU betreffend die Festlegung der definitiven Lage der Pioniertrockenwiese und der Fettwiesenbereiche und ihre Erfassung in einem Plan wird durch die Nutzungsvereinbarung zwischen ALN und FZAG gemäss Protokoll vom 16. September 2010 abgelöst. Dieses wird als Beilage 3 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; die massgeblichen Bestimmungen dieser Vereinbarung sind einzuhalten.
2. Mit der dynamischen Nutzung der Baulogistikfläche Süd und dem Erhalt der Pionierstandorte ist der ökologische Ersatz für den HIP Süd insgesamt geleistet, ein zusätzlicher Ersatz ist für diesen nicht mehr erforderlich. Der Weiterbestand des vom vorliegenden Entscheid nicht betroffenen Teils des HIP Süd (gemäss Gesuch vom Juli 2005) ist damit allerdings noch nicht genehmigt.

2.14 *Umweltschutz*

2.14.1 Gewässerschutz und Entwässerung

Das AWEL hat die Unterlagen geprüft und stellt fest, dass das Vorhaben aus der

Sicht des Gewässerschutzes unter Auflagen genehmigungsfähig ist. Es formuliert folgende Anträge:

- Die Gestaltung und Entwässerung des Gefahrgüter-Umschlagplatzes (überdacht, abflusslos) sei aufzuzeigen und dem AWEL vor Baubeginn vorzulegen;
- auf der Baulogistikfläche dürften keine Reinigungs-, Service- und Unterhaltsarbeiten an Fahrzeugen und Geräten durchgeführt werden;
- wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten dürften nur auf dem gesicherten Gefahrgüter-Umschlagplatz gelagert werden;
- das Baustellenabwasser sei nach der Norm SIA 431⁶ vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

Diese Anträge wurden nicht bestritten, sie sind als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen.

2.14.2 Grundwasser

Betreffend Grundwasser hat das AWEL keine Bemerkungen.

2.14.3 Bauabfälle und Abfallwirtschaft

Das AWEL weist darauf hin, dass belasteter Aushub und Bauabfälle («Abbruchmaterial») entweder auf einer befestigten Fläche mit Entwässerung in die Schmutzwasserkanalisation oder auf einer überdachten Fläche zu lagern seien, dass die Entsorgung gemäss dem GEK⁷ des Flughafens zu erfolgen habe und dass die AWEL-Richtlinie «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung» (2005) zu beachten sei. Es formuliert aber keine konkreten Anträge. Da diese Hinweise des AWEL generell gültige Bestimmungen betreffen, kann auf entsprechende Auflagen verzichtet werden.

2.14.4 Bodenschutz

Das ALN weist darauf hin, dass der Boden bei der Erstellung des HIP Süd abgetragen und getrennt nach Unter- und Oberboden auf dem Areal deponiert wurde. Aus seiner Sicht sei deshalb zu prüfen, ob sich das nicht mehr benötigte Material andernorts z. B. zur Aufwertung von geschädigten Böden wieder verwerten lasse. Da aber Hinweise auf Belastungen des Bodens vorliegen, befindet sich das Areal im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen. Das ALN beantragt daher, Bodenmaterial, das abgeführt werden soll, müsse vorgängig von einer Fachperson untersucht werden, um es einer gesetzeskonformen Verwertung oder Entsorgung zuzuweisen.

Der Antrag ist unbestritten und wird als Auflage in die Verfügung übernommen.

⁶ Norm SIA 431: Entwässerung von Baustellen

⁷ GEK: Generelles Entsorgungskonzept

2.15 Weitere Stellungnahmen

Die Abteilungen Baupolizei und Beitragswesen sowie Flugbetrieb und Umwelt der Volkswirtschaftsdirektion haben die Unterlagen geprüft, für sie sind die Angaben und Schlussfolgerungen im Gesuch nachvollziehbar, sie haben keine Einwände und stellen keine Anträge.

2.16 Einsprachen

Gegen das Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom Juli 2005 betreffend Weiterbestand des HIP Süd reichte die Winsto AG, vertreten durch RA Dr. P. Müller, fristgerecht Einsprache ein. Darin beantragt sie

- eine Eingrenzung des HIP Süd auf Grundeigentum der Gesuchstellerin (FZAG);
- Anordnung von Auflagen zu Lärm- und Staubentwicklung gemäss Vorsorgeprinzip sowie zu Fruchtfolgeflächen;
- ausschliessliche Bau-Erschliessung des HIP Süd über das Tor 130;
- Sicherstellung der durchgehenden Befahrbarkeit der Rohrstrasse nach Verlegung des Flughafenzauns.

Gegen das hier zu prüfende Vorhaben «Baulogistik Fläche Süd» hat die Winsto AG keine Einsprache erhoben, obwohl sie im durchgeführten ordentlichen Verfahren dazu Gelegenheit gehabt hätte.

Da sich der Perimeter des ehemaligen HIP Süd aber teilweise mit demjenigen der Baulogistikfläche Süd deckt, ist im vorliegenden Entscheid zu prüfen, ob bzw. inwiefern sich die Einsprache der Winsto AG auch auf das Vorhaben «Baulogistikfläche Süd» beziehen könnte.

Die FZAG hat ihr Gesuch für den Weiterbestand des HIP Süd, soweit es sich auf das Areal der Baulogistikfläche Süd bezieht, zurückgezogen.

Zu den oben genannten Einwänden hält sie fest, dass sich das gesamte für die Baulogistikfläche Süd benötigte Areal in ihrem Eigentum befinde, die Zu- und Wegfahrten grundsätzlich über die Kontrolltore 101 und 130 erfolgten und die durchgehende Befahrbarkeit der Rohrstrasse für Nichtmotorwagen mit der Verlegung des Radwegs sichergestellt sei. Damit seien die Anträge aus der Einsprache gegen den Weiterbestand des HIP Süd, soweit sie überhaupt auf das vorliegende Projekt übertragen werden könnten, im Plangenehmigungsgesuch bereits erfüllt worden.

Dem ist zuzustimmen. Aus dem technischen Bericht, geht zudem hervor, dass auf lärmintensive Arbeiten und Anlagen (z. B. Brecher, Sieb- oder Betonanlagen) verzichtet wird. Weder Fals noch AWA oder BAFU stellen denn auch Anträge zum Schallschutz oder beantragen Lärmschutzauflagen. Die Frage der Fruchtfolgeflä-

chen ist zwischen Kanton und Bund noch zu regeln.

Aufgrund des Sachverhalts und obiger Erwägungen ist festzuhalten, dass die Einwände der Winsto AG aus ihrer Einsprache gegen das Projekt «Weiterbestand HIP Süd» gegenüber der jetzt beantragten «Baulogistikfläche Süd» weitestgehend gegenstandslos geworden sind. Es ergeben sich aus ihnen keine Umstände, die einer Plangenehmigung für die Baulogistikfläche Süd entgegenstehen; im übrigen sind die Einwände der Winsto AG im Sinne der obigen Erwägungen abzuweisen, und der vorliegende Entscheid ist der Winsto AG zu eröffnen.

2.17 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Das AfV wird daher ersucht, die Baumeldungen gemäss oben stehender Ziffer B.2.8 auch an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

2.18 *Fazit*

Das Gesuch betreffend Baulogistikfläche Süd erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

3. Gebühren

Die Kosten für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Buchst. d. Die Kosten für den vorliegenden Entscheid werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

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

4. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Den interessierten Stellen von Bund und Kanton, den Städten Opfikon und Kloten sowie der Winsto AG wird sie zugestellt.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend Baulogistikfläche Süd mit folgenden Elementen

- Errichtung einer Baulogistikfläche;
 - Verlegung der Rohrholzstrasse (Radweg, Skatingroute 44);
 - Verlegung Flughafenzaun inkl. neues Interventionstor 131 (ohne Kontrollcontainer);
 - neue Elektrotrassen zur Optimierung der Versorgung
- wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen, Rohrholz, Grundstück Kat.-Nrn. 8109, auf Gebiet der Gemeinde Opfikon, und 3139.12, auf Gebiet der Gemeinde Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 18. Juni 2009 (Eingang beim BAZL) mit:

- Projektbeschrieb / technischem Bericht, Locher Ingenieure AG, 8302 Zürich / Envico AG, 8031 Zürich, vom 15. Juni 2009;
- Projektplan, Plan Nr. 90493.60-001, Situation 1:500 / Schnitt 1:50, Locher Ingenieure AG, 8302 Zürich, 15.6.09;
- Projektplan, Plan Nr. 90493.60-002, Situation 1:500, bestehende Werkleitungen, Locher Ingenieure AG, 8302 Zürich, 15.6.09.

1.3 Änderung gegenüber den Gesuchsunterlagen

Auf den Kontrollcontainer beim neuen Tor 131 wird verzichtet.

2. Auflagen

2.1 Allgemeine Bauauflagen

- 2.1.1 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen – ohne Kontrollcontainer beim neuen Tor 131 – zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.
- 2.1.2 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.
- 2.1.3 Wo detaillierte Unterlagen noch vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Anpassung Kurvenquerschnitte Radweg, Gestaltung und Entwässerung des Gefahren-güter-Umschlagplatzes), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.
- 2.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 2.1.5 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Strassenverlauf, Werkleitungen, Zäune etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 2.1.6 Der Baubeginn und die Fertigstellung sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten zur Abnahme und Überprüfung der Einhaltung der Auflagen schriftlich bzw. per E-Mail zu melden.
- 2.1.7 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.2 Zoll- und Polizeisicherheit

Die Anträge der Zollstelle betreffend Anpassung Flughafenzaun, Zollschiessung, Beschriftung der Zollgrenze, Bauabnahme sowie Zollsicherheit während der Bauzeit und nach der Betriebsaufnahme gemäss Beilage 1 sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

2.3 Brandschutz und Interventionswege

Die Anträge der Berufsfeuerwehr in der Beilage 2 betreffend ihre Interventionsachse in Richtung Opfikon sind einzuhalten.

2.4 *Verkehrssicherheit*

2.4.1 Der Routenverlauf der signalisierten Skatingroute Nr. 44 darf durch die Arbeiten nicht unterbrochen werden.

2.4.2 Während der Bauzeit muss auf die Skater Rücksicht genommen werden.

2.4.3 Bauablauf und -termin sind mit dem Strasseninspektorat abzusprechen.

2.4.4 Der südöstliche Kurvenbereich des Radwegs ist auszuweiten und die Kurvensichtweiten sind in diesem Bereich sicherzustellen.

2.4.5 Es wird empfohlen, den Querschnitt in der Kurve so anzupassen, dass auch für Unterhaltsfahrzeuge eine Ausweichstelle entsteht.

2.4.6 Die Details der Verkehrsanordnungen und Markierungen werden durch die Spezialisten der VTA vor Ort festgelegt; die Kontaktaufnahme hat rechtzeitig zu erfolgen.

2.5 *Naturschutz, Rückbaupflicht und ökologische Ersatzmassnahmen*

2.5.1 Der Antrag des ALN und des BAFU betreffend die Festlegung der definitiven Lage der Pioniertrockenwiese und der Fettwiesenbereiche und ihr Erfassung in einem Plan wird durch die Nutzungsvereinbarung zwischen ALN und FZAG gemäss Protokoll vom 16. September 2010 abgelöst. Dieses wird als Beilage 3 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; die massgeblichen Bestimmungen dieser Vereinbarung sind einzuhalten.

2.5.2 Mit der dynamischen Nutzung der Baulogistikfläche Süd und dem Erhalt der Pionierstandorte ist der ökologische Ersatz für den HIP Süd insgesamt geleistet, ein zusätzlicher Ersatz ist für diesen nicht mehr erforderlich.

2.6 *Gewässerschutz und Entwässerung*

2.6.1 Die Gestaltung und Entwässerung des Gefahrgüter-Umschlagplatzes (überdacht, abflusslos) ist aufzuzeigen und dem AWEL vor Baubeginn vorzulegen.

2.6.2 Auf der Baulogistikfläche dürfen keine Reinigungs-, Service- und Unterhaltsarbeiten an Fahrzeugen und Geräten durchgeführt werden.

2.6.3 Wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten dürfen nur auf dem gesicherten Gefahrgüter-Umschlagplatz gelagert werden.

2.6.4 Das Baustellenabwasser ist nach der Norm SIA 431 vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

2.7 Bodenschutz

Falls Bodenmaterial abgeführt werden soll, muss es vorgängig von einer Fachperson auf seine weitere gesetzeskonforme Verwertbarkeit oder Entsorgung hin untersucht werden.

3. Einsprache und übrige weitergehende Anträge

Die Einsprache und die anderen weitergehenden Anträge werden, soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind, im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

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 wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MB, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen)
- RA Dr. P. Müller, 8008 Zürich, für Winsto AG.

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Eidg. Arbeitsinspektion Ost, 8004 Zürich;
- Eidg. Oberzolldirektion, 3003 Bern;
- Zollstelle Zürich-Flughafen, 8058 Zürich;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitsbedingungen, 8090 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Amt für Raumentwicklung, Orts- und Regionalplanung, 8090 Zürich;
- Amt für Landschaft und Natur, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz, 8090 Zürich;

- Tiefbauamt, Strasseninspektorat, 8152 Glattbrugg;
- Baudirektion Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz, 8090 Zürich;
- Volkswirtschaftsdirektion, Flugbetrieb und Umwelt, 8090 Zürich;
- Volkswirtschaftsdirektion, Baupolizei und Beitragswesen, 8090 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, 8021 Zürich;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung Flughafen Zürich, 8036 Zürich;
- Stadtverwaltung Opfikon, 8152 Glattbrugg;
- Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten;

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Der Stellv. Generalsekretär

sign. André Schrade

- Beilage 1: Zollstelle Zürich-Flughafen: Auflagen zur Zollsicherheit
Beilage 2: Berufsfeuerwehr: Auflagen Interventionsachse
Beilage 3: ALN / FZAG: Vereinbarung Nutzung Baulogistikfläche Süd

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

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