

3003 Bern, 21. Februar 2008

Flughafen Zürich-Kloten

Plangenehmigung

Bauprogramm „Zürich 2010“ (Umsetzung Schengenabkommen)

Projekt „Fingerdock B“

A. Sachverhalt

1. Bauprogramm Zürich 2010, Rahmengesuch

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben mit der Volkabstimmung vom 5. Juni 2005 die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU über die Assoziierung an Schengen und an Dublin angenommen. Dadurch verpflichtet sich die Schweiz, alle EU-Rechtsakte zu übernehmen, auf die im Schengen-Assoziierungsabkommen (SAA)¹ bzw. im Dublin-Assoziierungsabkommen (DAA)² Bezug genommen wird (sog. Schengen- bzw. Dublin-Besitzstand). Sie hat sich zudem bereit erklärt, alle späteren schengen- bzw. dublin-relevanten Rechtsakte, die nach der Unterzeichnung der Assoziierungsabkommen, also nach dem 26. Oktober 2004, in der EU verabschiedet werden, grundsätzlich zu übernehmen und soweit erforderlich in das Schweizer Recht umzusetzen (sog. Weiterentwicklung des Schengen- und Dublin-Besitzstands).

Die Schengen-Staaten schaffen im Rahmen dieses Abkommens die systematische Personenkontrolle an den gemeinsamen Grenzen ab. Durch den Luftverkehr mit Non-Schengen-Ländern bilden die Schweizer Landesflughäfen somit die einzige Schengen-Aussengrenze der Schweiz.

Auch am Flughafen Zürich wird damit eine Trennung der Passagierströme nötig: Passagiere mit Destination in ein bzw. aus einem Non-Schengen-Land müssen nach wie vor einer Aus- bzw. Einreisekontrolle unterzogen werden, für Passagiere mit Schengen-Land-Destinationen entfallen diese. Somit ist es zwingend, die Non-Schengen-Passagiere nach bzw. vor Überschreiten der Passgrenze physisch von den Schengen-Passagieren zu trennen. Das gilt sowohl für Lokal- als auch für Transferpassagiere und führt zu einer neuen Raumaufteilung in einen „Schengen-Raum“, der sowohl die Landseite als auch einen Teil der Luftseite umfasst (nach wie vor getrennt durch die Zollgrenze) und einen luftseitig gelegenen „Non-Schengen-Raum“, der von den übrigen Bereichen durch die kombinierte Pass- und Zollgrenze getrennt ist.

¹ Abkommen vom 26. Oktober 2004 zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft, der Europäischen Union und der Europäischen Gemeinschaft über die Assoziierung dieses Staates bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstandes.

² Abkommen vom 26. Oktober 2004 zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die Kriterien und Verfahren zur Bestimmung des zuständigen Staates für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat oder in der Schweiz gestellten Asylantrags.

Die Separierung der Passagierströme macht auch eine Separierung der jeweiligen Gateräume notwendig, da ein Gateraum nur noch für Passagiere mit gleichem Zielraum, entweder Schengen oder Non-Schengen, genutzt werden kann. Die Separierung führt zwangsläufig zu einem Mehrbedarf an Gates, da die verschiedenen bestehenden Gateräume nicht mehr gleich gut ausgelastet sind.

Zur Umsetzung der Schengenabkommen reichte die Unique, Flughafen Zürich AG (im Folgenden Unique) mit Schreiben vom 10. Mai 2007 an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein „Rahmengesuch“ ein, das insbesondere einen übergeordneten Projektbeschrieb und einen Umweltbericht enthält. Im Weiteren sind die einzelnen Teilprojekte (interne Projektbezeichnungen H.Z310 bis H.Z390) aufgeführt, für die je nach deren Umfang und Auswirkung ein entsprechendes Verfahren gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG; SR 748.0) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) durchgeführt wird.

Die wesentlichen Vorhaben für die Umsetzung der Schengen-Abkommen sind ein Totalumbau des bestehenden Fingerdocks B (interne Projektbezeichnung H.Z310) samt zugehörigem Vorfeld (Projekt H.Z320) und der Neubau eines Busgates südlich des bestehenden Terminals 2 (Projekt H.Z360).

2. Plangenehmigungsgesuch Fingerdock B (H.Z310)

2.1 Gesuch

Mit Datum vom 4. Juli 2007 an das BAZL zuhanden des UVEK stellte die Unique das Gesuch um Plangenehmigung für den Umbau des bestehenden Fingerdocks B.

2.2 Beschrieb

Das vorliegende Projekt umfasst einen teilweisen Rückbau und den vollständigen Umbau des bestehenden Fingerdocks B zu einem Dock mit 2 Ebenen, einer Schengen-Ebene im Geschoss G1 und einer Non-Schengen-Ebene im G0 (Tarmac-Niveau). Das neue Dock umfasst die folgenden Elemente:

- Maximal 10 Dockgates mit Fluggastbrücken und Warteräumen auf 2 Ebenen mit den dazu gehörenden Einrichtungen wie Warteflächen, Gateschalter, Kommerz- und Restaurationsbereiche.
- Zwei längsseitige Ankunfts Korridore mit Vertikalverbindungen (Treppen, Rolltreppen, Lift) zur Erschliessung der Fluggastbrücken von beiden Ebenen aus.
- Ein Busgate mit maximal 10 Gates inkl. Gateschalter und Warteräume.
- Zuschauerterrasse mit Kommerz- und Restaurationsbereich.

Das Vorhaben bedingt die folgenden Rückbaumassnahmen:

- Vollständiger Rückbau des „Aquarium“ genannten äussersten Gebäudeflügels (Achsen 40–46).
- Rückbau der Betriebsräume in den Ebenen E0 und Z0 bis auf die Tragstruktur und die Erschliessungskerne.
- Rückbau des heute bestehenden „Eventdocks“.

Das bestehende Gebäude wird bis auf die Kürzug um 6 Gebäudeachsen im bestehenden Umfang und Volumen erhalten und umgebaut wobei das ursprünglich flach gelagerte Volumen übernommen wird, um Flugbetrieb und Aussicht auf das Vorfeld so wenig wie möglich zu stören. Das Gebäude wird mit neuen umlaufenden Korridoren sowie mit einer neuen zeitgemäss gedämmten Hülle versehen, die den relativ niedrigen Räumen der Ebene G1 ausreichend Licht und Ausblick ermöglichen. Die heute bestehenden Gebäude-Einschnürungen werden durch die Korridore zu einem lang gezogenen, einheitlichen Baukörper verschliffen. Transparent überdacht sind die Höfe als zweigeschossige Innenräume für die Belichtung des tiefen Bauvolumens nach wie vor von grosser Bedeutung.

Der neu entstehende Passagierraum auf der Tarmac-Ebene (G0) wird als durchgehende, eingeschossige Non-Schengen-Dockwartezone genutzt. Der Zugang für abfliegende Passagiere erfolgt vom Verbindungskorridor bzw. von der Fingerwurzel B („Grüezi B“) her über die neue Transfersicherheitskontrolle auf der Ebene G0.

Im vorderen Teil des Fingerdocks ist ein Busgate mit max. 10 Gates angeordnet. Der Wartebereich ist Teil der Non-Schengen-Zone in der neuen Passagierebene G0 und über diese direkt erreichbar. Die Vorfahrt der Busse unter dem auskrangenden Gebäude erfolgt ab der neu geführten Servicestrasse südlich des Docks B.

Die Schengen-Passagiere haben freien Zutritt zum Geschoss G1 von der Schengen-Ebene G1 im Airside-Center.

Eine vertikale Verbindung mit fünf beidseitig bedienbaren Passkontrollstellen lässt den Übertritt von der einen in die andere Zone zu.

Aussichtsterrasse (Geschoss G2) und Rundfahrtenbus bleiben in der Funktion erhalten; der Zugang wird während der Bauphase wenn möglich durchgehend gewährleistet. Das Restaurant „Aviolino“ und die bestehenden Kommerzflächen auf dem Aquarium werden ersetzt. Die für die neue Passagierebene erforderlichen Technikaufbauten werden an die heute bestehenden Räume angegliedert. Die verbleibenden Dachflächen werden extensiv begrünt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das gesamte Dock wieder der Luftseite des Flughafens zugeschlagen.

Landseitige Parkplätze sind im Projekt weder vorgesehen noch werden solche durch das Vorhaben betroffen. Die durch die Nutzung als Eventdock induzierten Fahrten auf der Landseite (Besucher, Lieferanten, Veranstalter etc.) hingegen entfallen. Für Dienstfahrzeuge der Unique, Polizei, Grenzache, Handlingfirmen etc. wird auf der Luftseite eine begrenzte Anzahl Parkfelder markiert.

Die im Gesuch beschriebenen Fluchtweg- und Brandschutzvorkehrungen entsprechen den in der Vorbesprechung getroffenen Abmachungen mit der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ).

Die Kommerzflächen werden den jeweiligen Kommerzpartnern mit einer Rohbauschchnittstelle übergeben; der eigentliche Ladenausbau der Kommerzflächen ab Rohbau erfolgt mit separatem Gesuch nach Art. 28 VIL.

2.3 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst die Angaben zu

- Flächen- und Massenzusammenstellung nach SIA 416
- Energiebezugsfläche nach SIA 380/4
- Kostenschätzung
- Baubeschrieb der Architekten
- Schallschutznachweis nach SIA 181
- Wärmedämmnachweis nach SIA 380/1 (Ausgabe 2001)

sowie die Pläne (Reduktion auf A3) zu

- Übersicht Flughafengelände
- Situation / Kataster
- Grundrisse Ebenen E0 (Non-Schengen), E1 (Schengen) und E2 (Terrasse)
- Ansichten und Längsschnitt
- Querschnitte
- Ansichten / Visualisierung
- Brandschutzkonzepte Ebenen E0 / E1 und E1 / E2

Das Rahmenprojekt umfasst eine Gesamtübersicht zum Bauprogramm 2010 sowie den Umweltbericht über das ganze Programm.

2.4 *Begründung*

Das Gesuch wird mit der durch die Umsetzung der Schengen-Abkommen bedingten Separation der Passagierströme und dem damit verbundenen Kapazitätsverlust bei den Gateräumen begründet: Gemäss Gesuchstellerin ist das Verkehrsaufkommen am Flughafen Zürich stark wellenartig geprägt, wobei diese Wellen jedoch in der

Regel mehrheitlich einer Verkehrsart zugeordnet werden können. Es handelt sich also entweder um eine „Schengen-Welle“ oder eine „Non-Schengen-Welle“. In der Folge stehen in Zukunft z.B. die Non-Schengen-Gates während der ersten Schengen-Abflugwelle nicht zur Verfügung. Für die Schengen-Abflugwelle muss daher genügend Gate-Kapazität geschaffen werden – und umgekehrt. Obwohl in diesem Zusammenhang mehr Gates geschaffen werden, handelt es sich nicht um eine Kapazitätserweiterung, weil aufgrund des wellenartigen Verkehrsaufkommens auch mehr Gates ungenutzt bleiben werden. Mit dem Teilprojekt Fingerdock B soll vorwiegend dieser Kapazitätsverlust kompensiert werden.

3. Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage

3.1 Vernehmlassung

Das BAZL hörte den Kanton Zürich und, nach Eingang der kantonalen Stellungnahmen, das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an.

3.2 Öffentliche Auflage und Einsprachen

Das Gesuch wurde im kantonalen Amtsblatt und im kommunalen Publikationsorgan publiziert und lag vom 8. Oktober bis zum 6. November 2007 in der Gemeinde Kloten sowie am Flughafen öffentlich auf. Einsprachen wurden keine erhoben.

3.3 Stellungnahmen

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2007 stellte die kantonale Fachstelle Flughafen und Luftverkehr (FFL) dem BAZL die Stellungnahmen folgender Fachstellen zu:

- Stadt Kloten vom 29. Oktober 2007
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 15. Oktober 2007
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, zwei Stellungnahmen, beide vom 10. November 2007 (Lauf-Nr. 176059 und Lauf-Nr. 175984)
- Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 18. September 2007
- Volkswirtschaftsdirektion Zürich, FFL, Aufsicht Flugbetrieb/Fluglärm, vom 10. September 2007
- Amt für Landschaft und Natur (ALN) vom 2. Oktober 2007
- Amt für Raumordnung und Vermessung (ARV) vom 19. September 2007
- Eidg. Zollverwaltung, Zollinspektorat Zürich Flughafen, vom 2. Oktober 2007
- Eidg. Starkstrominspektorat (ESTI) vom 15. Oktober 2007
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 12. September 2007
- Skyguide, swiss air navigation services, vom 15. Oktober 2007
- Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich (UBAG) vom 4. Oktober 2007
- Flughafen Zürich AG, Engineering HLKKS, vom 29. November 2007
- Flughafen Zürich AG, Berufsfeuerwehr, vom 14. Dezember 2007

- Flughafen Zürich AG, Safety + Security, vom 3. Dezember 2007

Die luftfahrttechnische Prüfung des BAZL vom 1. November 2007 betrifft das gesamte Bauprogramm Zürich 2010 und wurde am 5. November 2007 an die Unique geschickt, welche dazu am 21. Dezember 2007 Stellung nahm.

Die Stellungnahme des BAFU traf am 23. November 2007 ein; auch sie wurde umgehend an die Unique weitergeleitet.

Bezogen auf das Projekt Fingerdock B äusserte sich die Unique dazu nicht.

Am 8. Januar 2008 forderte das BAZL die Unique auf, die Projektunterlagen – wie in der Stellungnahme ihrer eigenen Fachstelle Engineering gefordert – in den Bereichen Wärmedämmung, Energie und Lufttechnik zu ergänzen und zu den übrigen Anträgen der Fachstellen Stellung zu nehmen.

Mit Datum vom 24. Januar 2008 nahm die Unique ihrerseits zu den Anträgen aus den oben genannten Beurteilungen Stellung.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Beim geplanten Fingerdock B handelt es sich um eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL. Damit richtet sich das Plangenehmigungsverfahren nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

Für den Betrieb der Anlage gelten, gestützt auf die Artikel 122a Absatz 3, 122b Absatz 1 und 122e der Verordnung über die Luftfahrt (Luftfahrtverordnung, LFV; SR 748.01), zusätzlich die Bestimmungen der Verordnung des UVEK vom 31. März 1993 über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (VSL; SR 748.122). Mit der Ratifizierung des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der Europäischen Union (EU) hat sich die Schweiz verpflichtet, auch die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen anzuwenden. Für das vorliegende Vorhaben Fingerdock B gelten insbesondere bezüglich des Zugangs zur Zuschauerterrasse bzw. zum Rundfahrtenbus ICAO Annex 17 und die Verordnung Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt vom 16. Dezember 2002 und die entsprechenden Umsetzungsvorschriften, weil der Zugang zur Terrasse direkt von der Landseite des Flughafens erfolgt. Laut Art. 3 VSL ist das BAZL die zuständige Behörde im Sinne der anwendbaren internationalen Vorschriften. Nach Art. 122c Abs. 3 LFV erstellt das BAZL ein nationales Sicherheitsprogramm Luftfahrt. Der Inhalt dieses Programms ist vertraulich und wird nicht veröffentlicht.

1.2 *Verantwortung von Flugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen*

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).

Im Weiteren legen die Art. 9 bis 20 VSL die Pflichten des Flugplatzhalters und der Luftfahrtunternehmen bezüglich der Sicherheitsvorschriften im Luftverkehr fest (Verhütung von Angriffen auf die Zivilluftfahrt, Security).

1.3 *Zu berücksichtigendes Recht*

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).

1.4 *Verfahren*

Das zur Diskussion stehende Vorhaben ist im Sinne von Art. 37i LFG nicht von untergeordneter Bedeutung, weshalb das ordentliche Verfahren angewandt wird.

1.5 *Umweltauswirkungen*

Das erneuerte Fingerdock schafft keine neuen Kapazitäten, da die Auslastung der verfügbaren Gates durch die Separation von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren abnimmt.

Das BAFU stellt fest, dass der im Rahmen des Gesamtprojekts eingereichte Umweltbericht vom 25. April 2007 darlege, dass das Vorhaben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge habe und dass deshalb keine formelle UVP im Sinne von Art. 2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) erforderlich sei. Der Umweltbericht sei wie ein UV-Bericht aufgebaut, so dass die Auswirkungen gut beurteilt werden könnten.

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 sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für den Umbau des Fingerdocks B im geplanten Umfang liegt vor (vgl. oben A.2.4). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 *Raumplanung*

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Flughafenareals; es bewirkt keine Beeinträch-

tigung 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.

Auch das ARV erhebt gegen das Projekt keine Einwände.

2.4 Luftfahrtspezifische Anforderungen

2.4.1 Luftfahrttechnische Anforderungen (Safety)

Die zuständigen Sicherheitsabteilungen des BAZL haben das Vorhaben geprüft und formulieren in ihrer Stellungnahme verschiedene Auflagen, die in die Verfügung zu übernehmen sind:

Das Aufstellen von Kränen oder anderen hohen Baugeräten ist zur Beurteilung der Hindernissituation oder eventueller Störungen der Navigationsanlagen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem BAZL und der Skyguide abzustimmen.

Für Arbeiten in der Nähe von Flugzeugbewegungsflächen sind Staubminderungsmaßnahmen zu treffen; die Bauherrschaft hat auf deren Einhaltung zu achten.

Mindestens 4 Wochen vor Baubeginn sind dem BAZL die Bauphasenpläne zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. In diesen sind die Auswirkungen auf den Flugbetrieb darzustellen, insbesondere Einschränkungen bezüglich Infrastruktur (Befeuerung, Schliessung von Rollwegen, Änderung der Beschilderung, etc.) sowie der geplante Bauablauf, um die NOTAM-Prüfung zu erleichtern. Ebenso sind die Bereiche „Bauen unter Flugbetrieb“ und „Bau während der flugbetriebsfreien Zeit“ darzustellen.

Aus den eingereichten Plänen geht kein Verkehrskonzept zur Andienung des im Dock B geplanten Busgates hervor. Ein entsprechendes Konzept mit Markierungen, Nachweis der Schleppkurven, sowie generellem Ablauf der Operationen vor dem Busgate / Fingerdock B ist nachzureichen.

Die erforderlichen luftfahrttechnischen Veröffentlichungen, wie NOTAMs, Änderungen im AIP, Anzeige der Bautätigkeiten etc. sind über den LIFS³-Prozess dem BAZL so früh einzureichen, dass die jeweiligen Redaktions- und Publikationsfristen bei Skyguide eingehalten werden können. Es geht namentlich um den *development request*, der bei Skyguide vor dem *deadline originator* bei grösseren Anpassungen von Karten oder evtl. von Texten initiiert wird.

³ LIFS: Luftfahrtinformationsfreigabestelle (BAZL, Abteilung SI)

Nach Fertigstellung der Bauvorhaben werden die einzelnen Teilprojekte vom BAZL luftfahrttechnisch abgenommen und können dann, vorbehaltlich der Freigabe des BAZL, in Betrieb genommen werden.

2.4.2 Anforderungen der Flugsicherung

Die Skyguide hat das Vorhaben aus der Sicht der technischen Installationen (Navigationsanlagen, Satellitennavigation, Funk und Surveillance-Anlagen) geprüft und kann dem Vorhaben unter diesem Aspekt ohne Auflagen zustimmen.

Der Hinweis auf Kräne oder andere grosse Baugeräte ist durch die entsprechende Auflage des BAZL abgedeckt.

2.4.3 Anforderungen bezüglich Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr (Security)

Das Vorhaben wurde von den Security-Fachstellen des BAZL hinsichtlich seiner Kompatibilität mit den Vorschriften zum nationalen Sicherheitsprogramm Luftfahrt gemäss Art. 122c Abs. 3 LFV geprüft. Die Ebenen E0 und E1 liegen vollständig auf der Luftseite des Flughafens; sie sind somit nur für Personen erreichbar, die bereits eine Sicherheitskontrolle passiert haben. Der Zugang zur Aussichtsterrasse und zum Rundfahrtenbus hingegen erfolgt von der Landseite des Flughafens her. Im Projekt werden zwar keine Angaben betreffend Sicherheits- und Kontrollmassnahmen für Besucher, Lieferanten oder Mitarbeiter gemacht, es kann aber davon ausgegangen werden, dass am bisherigen Zutrittskonzept nichts geändert wird. Auch hier sind indessen die Massnahmen zur Sicherheitskontrolle gemäss dem nationalen Sicherheitsprogramm umzusetzen. Führungen auf dem Flughafen Zürich sind auch in Zukunft gemäss den Vorgaben des Sicherheitsprogrammes (Weisung Besucherführungen) zu organisieren. Entsprechende Auflagen werden in den Entscheid aufgenommen.

Weitere Auflagen formulieren die Security-Fachstellen des BAZL keine. Somit besteht auch unter diesem Aspekt kein Anlass, das Vorhaben nicht zu genehmigen.

2.4.4 Anforderungen betreffend die Umsetzung der Abkommen von Schengen

Die Abteilung Safety + Security der Unique hat keine Bemerkungen anzubringen.

Die zuständigen Fachstellen des BAZL verlangen, die bauliche Trennung zwischen Schengen- und Non-Schengen-Bereichen sei so zu gestalten, dass ein Durchreichen von Reisedokumenten oder verbotenen Gegenständen verunmöglicht ist. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.4.5 Anforderung betreffend Unterflurbetankung von Flugzeugen

Die UBAG als Betreiberin der Unterflurbetankungsanlage am Flughafen Zürich stellt fest, dass bei den auf den Gesuchsunterlagen festgehaltenen Arbeiten der kritische Bereich des UBAG Systems (2m ab Rohraussenkante) nicht tangiert wird. Da der Abstand zu den Hauptzuleitungen der UBAG nicht verkleinert wird, ergeben sich keine Auflagen.

2.5 *Betriebssicherheit / Zollsicherheit*

Das Zollinspektorat Zürich-Flughafen stellt in seiner Stellungnahme vom 2. Oktober 2007 verschiedene Anträge zur Zollsicherheit. Diese betreffen die Zutrittsmöglichkeiten für das Personal des Zolls und der Grenzwaiche im Interventionsfall ins Gebäude sowie bei den Passkontrollstellen, die Fluchttüren und -treppen und den Zugang für die Rundfahrten.

Ein weiterer Antrag betrifft den ehemaligen Erschliessungsturm für das Eventdock (Achse 14 bis 16), der nur für Zutritte innerhalb des nicht öffentlichen Flughafenareals benutzt werden dürfe. Übertritte von der Land- auf die Luftseite und umgekehrt dürfen keine stattfinden; bestehende Übergänge seien definitiv zu schliessen und das Konzept sei vorgängig mit dem Zollinspektorat abzusprechen.

Bei der Sicherheitskontrolle (SiKo) an der Dockwurzel („Grüezi B“) verlangt das Zollinspektorat einen Büroraum für allfällige Handgepäckkontrollen.

Beim Fingerdock B wird zudem ein luftseitiger Parkplatz mit der Aufschrift „ZOLL“ verlangt.

Weiter verlangt das Zollinspektorat, dass die vom Zoll verlangten Absperr- und Überwachungsmassnahmen im Auftrag und auf Kosten der Gesuchstellerin ausgeführt sowie die Zollvorschriften während des Baus und nach der Betriebsaufnahme des Docks eingehalten werden. Wesentliche Änderungen am Projekt seien dem Zollinspektorat gemäss VIL und Zollgesetz (ZG; SR 631.0) vorzulegen.

Diese Anträge wurden nicht bestritten und sind einzuhalten; sie werden dieser Verfügung als Beilage 1 beigefügt.

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei Zürich erhebt gegen das Vorhaben keine Einwände.

2.6 *Allgemeine Bauauflagen*

2.6.1 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten

Die FFL beantragt, Baubeginn und Bauende seien ihr und den Fachstellen 10 Tage im Voraus bzw. nach Abschluss schriftlich zur Abnahme und Überprüfung der Einhaltung der Auflagen mitzuteilen. Die FFL wird gebeten, jeweils auch das BAZL und die Stadt Kloten darüber zu informieren; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.6.2 Weitergehende Konzepte und Detailpläne

In allen Fällen, in denen die Einreichung zusätzlicher Pläne, Konzepte etc. verlangt wird, sind diese via FFL der zuständigen Fachbehörde zur Prüfung einzureichen. Die FFL übernimmt die weitere Koordination. Mit den Ausführungsarbeiten darf erst nach Vorliegen der erfolgreichen Prüfung begonnen werden. Bei Uneinigkeit zwischen einer Fachstelle und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet; entsprechende Auflagen werden verfügt.

2.7 *Brandschutz*

Die Berufsfeuerwehr formuliert verschiedene allgemeine Anträge zur Brandmeldeanlage (BMA), zu den Schliessplänen und zu den Flucht- und Angriffswegen sowie zur Entrauchung. Bezogen auf das Projekt Fingerdock B fordert sie eine neue Aufteilung der Brandmeldegruppen und einen neuen Standort des Brandmeldetableaus sowie mehrere Interventionszugänge zum Tarmacgeschoss.

Weiter verlangt die Feuerwehr, dass ihre Angaben aus allen Planungsworkshops und Pflichtenheften zum Projekt Zürich 2010 zu berücksichtigen bzw. Änderung mit ihr abzusprechen seien. Zudem sei sie regelmässig über den aktuellen Projektierungsstand zu informieren, da zum Zeitpunkt der Stellungnahme noch nicht alle Bedürfnisse und Auflagen genau abschätzbar gewesen seien.

Schliesslich verlangt die Feuerwehr, dass sie spätestens 1 Woche vor Abschluss der Bauarbeiten schriftlich zu informieren sei und ihr für das Teilprojekt je 2 Exemplare der aktuellen Fluchtweg- und Brandschutzpläne im Format A3 abzugeben seien.

Diese Anträge sind alle unbestritten; die Einhaltung der in Beilage 2 unter den Ziffern 1 bis 7 formulierten Auflagen wird verfügt.

Auch die Stadt Kloten stellt unter Ziffer 1.4 ihrer Stellungnahme eine Reihe feuerpolizeilicher Anträge. In denjenigen Fällen, in denen die Einreichung zusätzlicher Pläne, Konzepte etc. verlangt wird, sind diese direkt der zuständigen Fachbehörde zur Prüfung einzureichen, mit den Ausführungsarbeiten darf erst nach Vorliegen der

erfolgreichen Prüfung begonnen werden (vgl. B.2.6.2).

Die Brandschutzaufgaben wurden von der Unique nicht bestritten, die unter Ziffer 1.4 der Beilage 3 formulierten Anträge werden Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.8 *Arbeitnehmerschutz*

In seiner Stellungnahme vom 16. Juli 2007 (Lauf-Nr. 175984) formuliert das AWA verschiedene Auflagen zum Arbeitnehmerschutz, namentlich zum Gebäude allgemein, zu Fluchtwegen, Türen und Toren, künstlicher und natürlicher Beleuchtung, künstlicher Raumlüftung, Sozialräumen, Lärmschutz sowie zu den Arbeitsmitteln. Diese Forderungen des AWA sind unbestritten und werden in der Beilage 4 als Auflagen übernommen.

Um alle Brandschutzeinrichtungen zu koordinieren, sind die Unterlagen vor Baubeginn mit dem AWA, der kantonalen Feuerpolizei und der Berufsfeuerwehr abzusprechen, eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

2.9 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Die Stadt Kloten verlangt, für das Fingerdock B seien die Anforderungen gemäss den Vorschriften des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3), der massgebenden SN-Norm und des Merkblattes mit Checkliste der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich zu beachten und fordert verschiedene Nachweise.

In ihrer Stellungnahme vom 24. Januar 2008 sichert die Unique zu, detaillierte Unterlagen vor der Ausführung vorzulegen und diese rechtzeitig über FFL zur Weiterleitung an die örtliche Baubehörde zuzustellen.

Aufgrund dieser Zusicherung kann davon ausgegangen werden, dass die Anliegen der behinderten Flugpassagiere genügend berücksichtigt sind, die Auflagen gemäss Ziffer 1.3 der Beilage 3 sind umzusetzen. Die örtliche Baubehörde übernimmt – in Absprache mit der Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) – die Prüfung und Freigabe dieser Massnahmen.

2.10 *Umweltschutz*

Der Umweltbericht bezieht sich auf das Gesamtprogramm Zürich 2010, Gegenstand des vorliegenden Entscheids ist aber nur das Teilprojekt Fingerdock B (H.Z310). Daher kann hier nur die Einhaltung derjenigen Massnahmen verfügt werden, die sich auf dieses Vorhaben beziehen.

Gemäss Gesuchsunterlagen werden die nicht durch die Zuschauerterrasse oder

Technikaufbauten beanspruchten Dachflächen extensiv begrünt. Mit der generellen Auflage, dass das Projekt gemäss den eingereichten Gesuchsunterlagen zu realisieren sei, ist eine spezielle Auflage ist nicht nötig.

Das ALN hat zum Projekt Fingerdock B keine Bemerkungen.

2.10.1 Entwässerung

Die Gebäude am Flughafenkopf werden gemäss dem generellen Entwässerungsplan (GEP) von 1999 im Trennsystem entwässert. Das Schmutzwasser fliesst durch den öffentlichen Zulaufkanal zur ARA Kloten-Opfikon, das belastete Regenabwasser der Strassen und Plätze durch die Regenabwasserkanäle zwecks Behandlung via Retentionsfilterbecken Riedmatt in die Glatt. In den Projektunterlagen wird darauf hingewiesen, dass am bestehenden Entwässerungskonzept keine Änderungen vorgenommen werden. Es ist vorgesehen, die bestehenden Abwasserkanäle weiter zu nutzen und sie gegebenenfalls an die neue Gebäudestruktur und -nutzung anzupassen.

Das AWEL formuliert in seiner Stellungnahme vom 15. Oktober 2007 drei Auflagen, die alle unbestritten sind, nämlich:

- Die allgemeinen und technischen Nebenbestimmungen für gewässerschutzrechtliche Bewilligungen vom 1. Mai 2004 seien einzuhalten.
- Die anzupassenden Abwasserkanäle seien vor der Wiederinbetriebnahme einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen.
- Das Baustellenabwasser sei gemäss Norm SIA 431 „Entwässerung von Baustellen“ vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

Das BAFU unterstützt in seiner Stellungnahme die Anträge des AWEL und formuliert keine zusätzlichen Auflagen. Die Anträge des AWEL sind daher als verbindliche Auflagen in den Entscheid zu übernehmen.

2.10.2 Grundwassernutzung

Die Stellungnahme des BAFU vom 22. November 2007 bezieht sich auf das Gesamtprojekt Zürich 2010, die unter Ziffer 2.3 gemachten Vorbehalte bzw. Anträge betreffen das Vorhaben H.Z310 Fingerdock B kaum. Sollte das Bauvorhaben den Gewässerschutzbereich A_u tangieren, beantragt das BAFU, dass die kantonalen Vorschriften für Arbeiten in einem solchen Bereich einzuhalten sind. Dieser Antrag wird als Auflage in die Verfügung übernommen; weitergehende Auflagen erübrigen sich für den vorliegenden Entscheid.

2.10.3 Liegenschaftsentwässerung

Kloten beantragt, das detaillierte Kanalisationsprojekt sei der örtlichen Baubehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen.

Dem Antrag wird im Sinne der obigen Ziffer B.2.6.2 entsprochen, eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Weiter beantragt die Stadt Kloten, allfällige Schäden an bestehenden Abwasseranlagen, die dem Objekt dienen, seien im Rahmen des Bauvorhabens bzw. nach den Vorgaben des Flughafen-GEP fach- und sachgerecht zu beheben.

Auch dieser Antrag wird unbestritten als Auflage in die Verfügung übernommen.

2.10.4 Abfallwirtschaft / Altlasten

Laut Umweltbericht fallen insbesondere aus dem Abbruch / Rückbau des Dock B diverse Bauabfälle an. Die Bauherrschaft verlangt in den Submissionsbestimmungen von den Unternehmern jeweils ein Konzept für die fachgerechte Entsorgung anfallender Bauabfälle gemäss den gesetzlichen Bestimmungen (TVA, VVS und kantonales Abfallgesetz) und der Empfehlung SIA 430 (Entsorgung von Bauabfällen).

Auch die Stadt Kloten beantragt, dass die Bauabfälle getrennt und separat entsorgt werden und die SIA-Norm 430 einzuhalten sei. Das Aushubmaterial sei getrennt abzuführen und dürfe nicht mit anderem Material (Bauabfälle etc.) vermischt werden.

Das AWEL geht davon aus, dass bei den geplanten Vorhaben über die fachgerechte Behandlung der projektbedingt anfallenden verschmutzten Bauabfälle hinaus keine altlastenrechtlichen Massnahmen notwendig sind und stimmt unter diesen Gegebenheiten dem Bauvorhaben in altlasten- und abfallrechtlicher Hinsicht zu.

Auch das BAFU ist mit dem Vorgehen einverstanden und macht keine weiteren Auflagen.

Weil in älteren Gebäuden oft Baumaterialien mit Asbestfasern verarbeitet wurden, empfiehlt die Genehmigungsbehörde, das bestehende Dockgebäude vor Beginn der Abbrucharbeiten einem sach- und fachgerechten Gebäudecheck zu unterziehen. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass derartige Baustoffe verwendet wurden, wird die Empfehlung in die Verfügung aufgenommen.

Unter Einhaltung der TVA, SIA-Norm 430 und der im Plangenehmigungsgesuch und Umweltbericht gemachten Angaben kann das Projekt somit hinsichtlich Abfallwirtschaft genehmigt werden, die entsprechenden Auflagen werden in die Verfügung

übernommen.

Das AWEL hält fest, dass das Fingerdock B nicht im Kataster der Belasteten Standorte des BAZL eingetragen ist. Dennoch könnte belastetes Material im Vorfeld des Docks auftreten. Für die Vorfeldanpassung (Teilprojekt H.Z320) wird jedoch ein eigenes Verfahren durchgeführt; allfällige Auflagen zu den Vorfeldarbeiten werden dort festgelegt.

Sollten aber bei den Arbeiten am Fingerdock B unerwartet doch Altlasten oder Bodenverschmutzungen auftreten, ist das AWEL beizuziehen, und im Bedarfsfall sind entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Da die Einhaltung der Massnahmen und Vorkehrungen gemäss dem Umweltbericht ohnehin verfügt wird, ergeben sich bezüglich Altlasten jedoch keine zusätzlichen Auflagen.

2.10.5 Lufthygiene

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme nicht zu Fragen der Lufthygiene.

a) Bauphase

Das AWEL stellt fest, dass für das vorliegende Projekt im Bereich Lufthygiene die Bestimmungen der Baurichtlinie Luft (BauRLL) des BAFU vom September 2002 einzuhalten sind. Die Bauarbeiten sind der Massnahmen-Stufe B (Grossbaustellen) zuzuordnen, es gelten die Nebenbestimmungen „Massnahmen-Stufen B, Hochbau“.

Den Unique-Umweltschutzbestimmungen vom Oktober 2006 liegt die BauRLL des BAFU zugrunde. Sie entsprechen somit dem aktuellen Stand. Die notwendigen Massnahmen zur Luftreinhaltung sind in diesen Bestimmungen enthalten, ausserdem sind nach diesen emissionsarme Fahrzeuge einzusetzen, die die Abgasvorschriften nach der EURO-Norm 3 einhalten; nur in Ausnahmefällen sind ältere Fahrzeuge (mindestens EURO 2) zulässig und es ist ein Materiallogistik- und Bewirtschaftungskonzept zu erstellen.

Weiter empfiehlt das AWEL, die Fahrzeuge möglichst mit geprüften Partikelfilter- und DeNO_x-Systemen auszurüsten.

Das AWEL beantragt, die Unique-Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte seien zu berücksichtigen, die Bauherrschaft oder eine von ihr beauftragte geeignete Stelle habe die korrekte Umsetzung der im Bewilligungsverfahren, Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegten emissionsbegrenzenden Massnahmen zu überwachen und die Abteilung Lufthygiene des AWEL sei vor Baubeginn darüber in Kenntnis zu setzen.

Die Lufthygieneforderungen des AWEL zur Bauphase sind unbestritten und werden als Auflage bzw. als Empfehlung in die vorliegende Verfügung aufgenommen.

Die Forderung Klotens, es seien im Bereich Luftreinhaltung die Anforderungen und Massnahmen gemäss der Baukonzession für die 5. Bauetappe zu beachten, ist jedoch überholt.

b) Betriebsphase

Das AWEL stellt fest, dass aus den eingereichten Unterlagen nicht eindeutig hervorgeht, ob der Anteil der Flugzeugabfertigungen auf offenen Standplätzen gegenüber der Abfertigung an Dockstandplätzen nicht zunehmen wird und fordert daher, die Massnahme FL3 des Luftprogramms für den Flughafen Zürich, Ergänzung 2002 („Installation von stationären Flugzeugenergiesystemen auf offenen Standplätzen“) weiter voranzutreiben, in welchem die Inbetriebnahme stationärer Anlagen ab 2008 und der Ersatz der Gerätschaften bis 2011 in Aussicht gestellt werden.

Die Stadt Kloten ihrerseits beantragte schon in ihrer Stellungnahme zu Busgate Süd vom 25. Juni 2007, dass die Flugzeuge, soweit betrieblich möglich, mit zentraler Energieversorgung ab den Docks bzw. bei unvermeidbarer offener Abfertigung mit Ground Power Units (GPU) zu versorgen seien.

Aus den Gesuchsunterlagen ist kaum ersichtlich, wie die Energieversorgung der Flugzeuge auf den Dockstandplätzen geplant ist. Der Umweltbericht enthält unter der Ziffer 3.3.2 immerhin marginale Angaben, wonach je nach definitiver Anzahl Standplätze 5-10 400V-Anschlüsse für die Strom- und Klimaversorgung der Flugzeuge vorgesehen sind.

Die Unique stimmt den Anträgen des AWEL materiell zu, betont aber, dass das Programm zu den Massnahmen FL3 als unabhängiges Projekt verfolgt wird und nicht mit den Projekten zur Umsetzung der Schengenabkommen und ihrem Termindruck verknüpft werden soll.

Der diesbezüglichen Haltung der Unique ist zuzustimmen. In diesem Zusammenhang ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Auflagen 2.8.2 betreffend Bordstromversorgung aus der Plangenehmigung vom 15. Dezember 2003 (Vorfeldzone Süd & Begradigung Rollweg Outer) sowie 2.5 betreffend Flugzeugenergieversorgung auf offenen Standplätzen der Plangenehmigung vom 21. Februar 2005 (Busgate A8 (ex A01), definitive Nutzung) nach wie vor gelten und soweit möglich mit den vorliegenden Projekten zu erfüllen sind.

Da die Umsetzung der Massnahmen des Umweltberichts generell verfügt wird, erübrigt sich die Verfügung der obigen entsprechenden Anträge des AWEL und Klotens.

2.10.6 Lärm

a) Baulärm

Das BAFU beantragt, dass während der Bauzeit die Baulärm-Vorschriften eingehalten bzw. die Baulärmrichtlinie 2006 (BLR) des BAFU angewandt werden.

Dieser Antrag ist unbestritten und wird als Auflage in den Entscheid übernommen.

b) Betriebslärm

Das AWA kommt zum Schluss, dass betreffend die betrieblichen Lärmemissionen nach Anhang 6 der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) keine Auflagen zu erlassen sind.

Die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des Tiefbauamts hat das Vorhaben geprüft und stellt fest, dass das Projekt keine lärmrelevanten Auswirkungen hat. Es ergeben sich somit keine Auflagen.

Auch die Abteilung Flugbetrieb und Fluglärm der FFL hat das Gesuch geprüft. Sie äussert sich dazu in der Sache nicht, da es sich beim entstehenden Lärm des Fingerdocks B um Industrie- und Gewerbelärm handelt und die Bauvorhaben des Programms Zürich 2010 keine relevanten (Flug-)Lärmemissionen verursachen.

c) Bauausführung

Das BAFU beantragt eine reflexionsarme Ausgestaltung der Gebäudeaussenseiten soweit dies Sinn macht und technisch möglich ist.

Obwohl gewisse Zweifel bestehen, dass bei den grossen Fensterflächen des geplanten Fingerdocks Schallreflexionen wesentlich absorbiert werden können, erscheint der Antrag doch prüfenswert; eine entsprechende Auflage wird in den Entscheid übernommen.

d) Schallschutz im Gebäudeinneren

Das BAFU beantragt die Einhaltung der Norm SIA 181.

Die FALS hält hierzu fest, dass die Überprüfung der Anforderungen an die Schalldämmung der Gebäudehülle gemäss Norm SIA 181 Sache der Gemeinde bzw. der privaten Kontrolle sei.

Die Stadt Kloten beantragt denn auch, dass ihr die Ausführungsbestätigungen der

privaten Kontrolle für den Fachbereich Schallschutz unaufgefordert spätestens zur Schlusskontrolle vorzulegen seien; eine entsprechende Auflage wird in den Entscheid übernommen.

2.10.7 Wärmedämmung / Energie

Das BAFU äussert sich zum Thema Energie nicht.

Das AWEL stellt fest, dass mit dem Bauprogramm Zürich 2010 das energetisch sehr ungünstige Fingerdock B umgebaut wird. Durch den Ersatz der alten Bausubstanz sei mit einer Abnahme des absoluten Energieverbrauchs gegenüber heute zu rechnen. Es kommt indessen zum Schluss, dass die vorgesehenen Konstruktionen schlechter sind, als heute bei Neubauten üblich, da insbesondere die grosse Fläche des Fussbodens zum Erdreich nicht gedämmt wird und deshalb einen U-Wert von mehr als $2 \text{ W/m}^2\text{K}$ aufweist. Zudem weist es darauf hin, dass ein Beleg für die sehr gute Fensterqualität gemäss Projektbeschreibung (mit einem U-Wert von $1.0 \text{ W/m}^2\text{K}$ und einem g-Wert von 50%) fehlt und noch beizubringen ist.

Weiter beantragt das AWEL, dass die im Vorfeld der 5. Bauetappe anvisierte Stabilisierung des Energieverbrauchs auf dem Flughafen auch mit den Projekten des Bauprogramms Zürich 2010 einzuhalten ist.

In ihrer Stellungnahme vom 24. Januar 2008 sichert die Unique zu, zur Erfüllung des Energie-Stabilisierungszieles das im Rahmen des Vorprojektes beauftragte Generalplanerteam mit der Bearbeitung des Systemnachweises sowie des Energienachweises D (Heizung- und Warmwassereingaben) und E (Lufttechnische Angaben) zu beauftragen. Die zum Nachweis erforderlichen Unterlagen würden rechtzeitig vor Baubeginn – voraussichtlich im 1. Halbjahr 2008 – den zuständigen Stellen nachgereicht.

Die Stadt Kloten beantragt, der Energieverbrauch des Fingerdock B sei in der Energiebilanz gemäss Grossverbraucher-Vereinbarung zu berücksichtigen. Diesem Antrag ist zuzustimmen, da die Vereinbarung für den Flughafen als Ganzes gilt. Im Übrigen seien ihr die Ausführungsbestätigungen der privaten Kontrolle zu den verschiedenen Fachbereichen unaufgefordert spätestens zur Schlusskontrolle vorzulegen.

Schliesslich stellt das AWEL den Antrag, die SIA-Norm 380/1 für die Wärmedämmung von Hochbauten sei in ihrer neuen Fassung von 2007 anzuwenden; seit dem 1. Januar 2008 ist die Norm SIA 380/1 in der Ausgabe von 2007 im Kanton Zürich verbindlich.

Auch in der Stellungnahme vom 29. November 2007 der Abteilung Engineering

HLKKS der Unique selbst wird darauf hingewiesen, dass das AWEL bereits mit Schreiben vom 16. Juli 2007 an die Unique mitgeteilt hat, dass die SIA Norm in der Fassung vom Juli 2007 für die Projekte des Programms Zürich 2010 anzuwenden sei, und dass die Vorschriften zum Systemnachweis Wärmedämmung und Höchstanteil nicht erneuerbarer Energie unter Anwendung der alten Norm nicht eingehalten werden können.

In ihrer Stellungnahme vom 24. Januar 2008 erklärt sich die Unique bereit, die Qualität der Wärmedämmung gemäss der SIA-Norm 380/1, Ausgabe 2007, auszulegen. Sie sichert auch hier zu, die zum Nachweis erforderlichen Unterlagen rechtzeitig vor Baubeginn – voraussichtlich im 1. Halbjahr 2008 - den zuständigen Stellen nachzureichen.

Der Forderung des AWEL betreffend Einhaltung dieser Norm wird somit als Auflage in die Verfügung übernommen.

Fazit:

Betreffend Energieverbrauch und Wärmedämmung ergibt die Beurteilung, dass das Projekt Fingerdock B nur unter Einhaltung der folgenden Auflagen, die folglich in den Entscheid zu übernehmen sind, genehmigungsfähig ist:

Für das Fingerdock B gilt das Stabilisierungsziel aus den Auflagen zur 5. Bauetappe.

Die Grossverbraucher-Vereinbarung ist auch für das umgebaute Fingerdock B anwendbar.

Die Wärmedämmung für das umgebaute Dock B ist nach der SIA-Norm 380/1, Ausgabe 2007, zu beurteilen.

Die jeweils erforderlichen Nachweise bzw. Ausführungsbestätigungen der privaten Kontrolle zu den verschiedenen Fachbereichen sind der Stadt Kloten unaufgefordert spätestens zur Schlusskontrolle vorzulegen.

Der Nachweis für die sehr gute Fensterqualität gemäss Projektbeschreibung (mit einem U-Wert von $1.0 \text{ W/m}^2\text{K}$ und einem g-Wert von 50%) ist dem AWEL noch vor Baubeginn einzureichen.

2.10.8 Klima und Lüftung

Die Stadt Kloten beantragt, ihr sei der Nachweis für den Fachbereich Klima/Lüftung rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen und empfiehlt eine private Kontrolle.

Feuerungs-, Kamin- oder Tankanlagen bzw. Gebindelager sind, soweit aus den eingereichten Unterlagen ersichtlich, im Busgate Süd nicht vorgesehen. Sollten dennoch solche erstellt werden, verlangt Kloten, dass ihr die entsprechenden Facheingaben rechtzeitig vor Baubeginn eingereicht werden.

Diese Anträge Klotens sind nicht bestritten und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.10.9 Störfallsicherheit

Das BAFU hält fest, dass der Flughafen als Ganzes in den Geltungsbereich der Störfallverordnung (StFV; SR 814.012) fällt, aus praktischen Gründen aber in Betriebseinheiten aufgeteilt ist. Die Projekte des Bauprogramms Zürich 2010 stellen aber keine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 5 Abs. 3 StFV dar. Eine Nachführung der Kurzberichte ist somit nicht erforderlich; Auflagen unter diesem Aspekt erübrigen sich somit.

2.10.10 Starkstromanlagen

Das ESTI hält in seiner Stellungnahme fest, dass aus den eingereichten Plänen weder Bauvorhaben oder Änderungen von Hochspannungsanlagen oder anderen vorlagepflichtigen elektrischen Anlagen gemäss Art. 1 der Verordnung über das Planenehmigungsverfahren für elektrische Anlagen (VPeA; SR 734.25) noch Annäherungen an Erdungsanlagen oder Leitungen von Hochspannungsanlagen gemäss den Verordnungen über elektrische Starkstromanlagen (Starkstromverordnung; SR 734.2) bzw. über elektrische Leitungen (Leitungsverordnung, LeV; SR 734.31) ersichtlich seien. Es kann dem Projekt somit ohne Auflagen zustimmen.

2.11 *Weitere Anträge der Stadt Kloten*

Die allgemeinen „Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten“ (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 1.15 ihrer Stellungnahme seien integrierender Bestandteil ihrer Stellungnahme, sie seien insbesondere auch für die Werkleitungen zu beachten (Ziffer 1.12). Dem wird nicht widersprochen und ihre Anwendung wird als Auflage in die vorliegende Verfügung übernommen.

Im Weiteren beantragt die Stadt Kloten, für die sichtbaren Neubauteile seien angepasste / dezente Farben zu wählen, die sich gut der Umgebung anpassen. Wo immer möglich seien nicht glänzende Materialien zu verwenden (Ziffer 1.2). Der Forderung wird nicht widersprochen, und eine entsprechende Auflage wird im Sinne der oben unter Ziffer B. 2.6.2 gemachten Ausführungen in die Verfügung übernommen.

Die Anträge betreffend Aufzüge [und Rolltreppen] (Ziffer 1.8), Umgang mit Lebensmitteln (Ziffer 1.9) und der Restaurationsbetriebe (Ziffer 1.10) der Stellungnahme Klotens sind unbestritten, ihre Einhaltung wird als Auflage in die Verfügung aufgenommen.

Zusammenfassend verlangt die Stadt Kloten, dass spätestens auf den Zeitpunkt des Baubeginns die folgenden Pendenzen und Nacheingaben gemäss ihrer Stellungnahme abzarbeiten seien:

- 1.3.7 Projektüberarbeitung Behindertengerechtigkeit
- 1.4.18 Brandschutz- und Fluchtwegkonzept
- 1.4.24 Rauch- und Wärmeabzugskonzept
- 1.4.25 Ausführungsprojekt Rauch- und Wärmeabzugsanlagen
- 1.5.1 Kanalisationsprojekt
- 1.6.3 Energetische Facheingabe Klima / Lüftung

Da mit der bundesrechtlichen Plangenehmigung sämtliche Bewilligungen erteilt werden (siehe oben unter B.1.3 – vorbehalten bleiben jedoch allfällige Prüfungen der zuständigen Fachbehörden im Sinne der Auflage in obiger Ziffer B.2.6.2), beantragt die Stadt Kloten in Abweichung zu ihren „Allgemeinen Bedingungen und Auflagen“ denn auch, dass hinsichtlich der Erfüllung der per Baubeginn gestellten Bedingungen rechtzeitig und schriftlich mit der FFL Kontakt aufzunehmen sei.

Diese Forderung ist unbestritten und wird in die vorliegende Verfügung übernommen

Auf die Anträge der Gemeinde Kloten zu den Umweltbereichen Liegenschaftsentwässerung, Bauabfälle, Lufthygiene, Schallschutz, Wärmedämmung/Energie sowie Klima und Lüftung wurde unter den jeweiligen Abschnitten zu 2.10 Umweltschutz eingegangen.

2.12 *Fazit*

Das Projekt für die Erneuerung des Fingerdocks B am Flughafen Zürich erfüllt die Anforderungen an die Flugsicherheit, an die Bedingungen zur Umsetzung der Abkommen von Schengen und Dublin betreffend Zoll- sowie Ein- und Ausreisevorschriften sowie diejenigen des Umweltschutzes und der Raumplanung. Unter Anordnung der beschriebenen Auflagen kann es genehmigt werden.

3. **Kosten**

Die Kosten für die Plangenehmigung richten sich in Anwendung von Art. 53 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; AS 2007-5001) nach Art. 2 Abs. 1, Art. 5 und Art. 39 Abs 1 lit. a und b der bisherigen Verordnung vom 25. September 1989 (VGZ; SR 748.112.11).

Der erhebliche Aufwand für die Behandlung des vorliegenden Plangenehmigungsgesuchs rechtfertigt die Erhebung der Maximalgebühr nach alter Gebührenverordnung von total Fr. 14'000.-.

4. Unterschriftsberechtigung

Nach Art. 49 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010) kann der Departementsvorsteher seine Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf den Generalsekretär oder dessen Stellvertreter übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers. Mit Verfügung vom 1. November 1995 hat Herr Bundesrat Leuenberger entsprechende Anordnungen getroffen.

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin direkt eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund und Kanton sowie der Stadt Kloten wird sie zugestellt.

C. Verfügung

Das Vorhaben der Unique betreffend den Neubau des Busgates Süd wird wie folgt genehmigt:

1. Gegenstand

Totalumbau des bestehenden, heute als „Event-Dock“ genutzten, Fingerdocks B mit nachfolgenden Baumassnahmen:

- Vollständiger Rückbau des „Aquarium“ genannten äussersten Gebäudeflügels (Achsen 40–46).
- Rückbau der Betriebsräume in den Ebenen E0 und Z0 bis auf die Tragstruktur und die Erschliessungskerne.
- Rückbau des heute bestehenden „Eventdocks“.
- vollständiger Umbau des bestehenden Fingerdocks B zu einem Dock mit 2 Ebenen, einer Schengen-Ebene im Geschoss G1 und einer Non-Schengen-Ebene im G0 (Tarmac-Niveau).
- maximal 10 Dockgates mit Fluggastbrücken und Warteräumen auf 2 Ebenen mit den dazu gehörenden Einrichtungen wie Warteflächen, Gateschalter, Kommerz- und Restaurationsbereiche.
- Zwei längsseitige Ankunftskorridore mit Vertikalverbindungen (Treppen, Rolltreppen, Lift) zur Erschliessung der Fluggastbrücken von beiden Ebenen aus.
- Ein Busgate mit maximal 10 Gates inkl. Gateschalter und Warteräume.
- Zuschauerterrasse mit Kommerz- und Restaurationsbereich im Geschoss G2.
- Zugang zum Rundfahrten-Bus.
- Anpassung der Zollgrenze sowie Entfernung bzw. permanente Schliessung der landseitigen Tore (ehemals Zugang zum Eventdock).

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das gesamte Dock wieder der Luftseite des Flughafens zugeschlagen.

1.1 Standort

Flughafenareal, Grundstück Kat.-Nr. 3139.8 (Gemeinde Kloten)

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der Unique (Flughafen Zürich AG) vom 4. Juli 2007 mit folgenden Beilagen und Ergänzungen:

- Zürich 2010, Unique, Rahmengesuch vom 16. April 2007
- Zürich 2010, Unique, Projektbeschreibung, nicht datiert

- Zürich 2010, Unique, Public Affairs & Environment, Abteilung Umweltschutz, Umweltbericht, vom 25. April 2007
- Zürich 2010, Unique, Nachbarprojekte / Nahtstellen, nicht datiert
- Flächen- und Massenzusammenstellung nach SIA 416, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, vom 29. Juni 2007
- Energiebezugsfläche nach SIA 380/4, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, vom 16. April 2007
- Kostenschätzung, Unique, nicht datiert
- Baubeschrieb, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, nicht datiert
- Schallschutznachweis nach SIA 181, Mühlebach Akustik + Bauphysik, 8542 Wiesendangen, vom 28. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_ST_80000, 1:10'000, A4, Unique, Situation / Übersichtsplan, nicht datiert
- Plan Nr. CH_H.Z310_ST_80001, 1:500, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Situation, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_G0_80002, 1:200, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Ebene 0 – Non-Schengen, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_G0_80003, 1:200, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Ebene 1 - Schengen, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_G0_80004, 1:200, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Ebene 2 - Terrasse, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_LS_80005, 1:200, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Längsschnitte, vom 14. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_QS_80006, 1:200, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Querschnitte, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_BS_80007, 1:500, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Brandschutzkonzept Ebene 0 und 1, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_BS_80008, 1:500, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Brandschutzkonzept Ebene 01 und 2, vom 29. Juni 2007
- Plan Nr. CH_H.Z310_3D_80009, Verkleinerung auf A3, CH Architekten AG, 8604 Volketswil, Visualisierung, vom 29. Juni 2007

2. Auflagen

2.1 Allgemeine Bauauflagen

- 2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

- 2.1.3 Zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist die FFL zuhanden der zuständigen Fachstellen zur Abnahme und Überprüfung der Einhaltung der Auflagen schriftlich zu informieren. Die FFL wird ersucht, die Baumeldungen auch an die Stadt Kloten sowie an das BAZL weiterzuleiten.
- 2.1.4 In den Fällen, in denen die Prüfung von Ausführungsplänen, Konzepten und Detailprojekten vorbehalten wird, sind die entsprechenden Stellen via FFL rechtzeitig mit den erforderlichen Unterlagen zu bedienen. Mit den Ausführungsarbeiten darf erst nach Vorliegen der erfolgreichen Prüfung begonnen werden.
- 2.1.5 Der Stadt Kloten sind spätestens auf den Zeitpunkt des Baubeginns insbesondere die folgenden Nacheingaben gemäss (Ziffern gemäss Beilage 3, Stellungnahme der Stadt Kloten) einzureichen:
- 1.3.7 Projektüberarbeitung Behindertengerechtigkeit
 - 1.4.18 Brandschutz- und Fluchtwegkonzept
 - 1.4.24 Rauch- und Wärmeabzugskonzept
 - 1.4.25 Ausführungsprojekt Rauch- und Wärmeabzugsanlagen
 - 1.5.1 Kanalisationsprojekt
 - 1.6.3 Energetische Facheingabe Klima / Lüftung
- 2.1.6 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.
- 2.1.7 Die allgemeinen „Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten“ (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) sind einzuhalten, insbesondere auch betreffend Werkleitungen.
- 2.1.8 Allfällige Sicherungen und Umlegungen von Werkleitungen gehen grundsätzlich zu Lasten der Bauherrschaft und sind im Einvernehmen mit den zuständigen Werkhaltern vorzunehmen.
- 2.1.9 Die vom Bauwerk betroffenen Pläne (Werkleitungen, Zäune etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 2.1.10 Für die sichtbaren Neubauteile sind angepasste und dezente Farben zu wählen, die sich gut der Umgebung anpassen. Wo immer möglich sind nicht glänzende Materialien zu verwenden.
- 2.1.11 Die Anträge der Stadt Kloten in der Beilage 4 betreffend Aufzüge [und Rolltreppen] (Ziffer 1.8), Umgang mit Lebensmitteln (Ziffer 1.9) und der Restaurationsbetriebe (Ziffer 1.10) sind einzuhalten.

2.2 *Luftfahrttechnische Auflagen*

- 2.2.1 Das Aufstellen von Kränen oder anderen hohen Baugeräten ist zur Beurteilung der Hindernissituation oder eventueller Störungen der Navigationsanlagen rechtzeitig vor Baubeginn mit dem BAZL und Skyguide abzustimmen.
- 2.2.2 Für Arbeiten in der Nähe von Flugzeugbewegungsflächen sind Staubminderungsmassnahmen zu treffen; die Bauherrschaft hat auf deren Einhaltung zu achten.
- 2.2.3 Die erforderlichen luftfahrttechnischen Veröffentlichungen, wie NOTAMs, Änderungen im AIP, Anzeige der Bautätigkeiten etc. sind über den LIFS-Prozess dem BAZL so früh einzureichen, dass die jeweiligen Redaktions- und Publikationsfristen bei Skyguide eingehalten werden können.
- 2.2.4 Mindestens 4 Wochen vor Baubeginn sind dem BAZL die Bauphasenpläne zur Prüfung und Freigabe vorzulegen. In diesen sind die Auswirkungen auf den Flugbetrieb darzustellen, insbesondere Einschränkungen bezüglich Infrastruktur (Befeuerung, Schliessung von Rollwegen, Änderung der Beschilderung, etc.) sowie der geplante Bauablauf, um die NOTAM-Prüfung zu erleichtern. Ebenso sind die Bereiche „Bauen unter Flugbetrieb“ und „Bau während der flugbetriebsfreien Zeit“ darzustellen.
- 2.2.5 Das geforderte Verkehrskonzept gemäss der luftfahrttechnischen Prüfung für den Busbetrieb (inkl. Markierungen, Nachweis der Schleppkurven sowie dem generellen Ablauf der Operationen vor dem Busgate/Fingerdock B) ist dem BAZL rechtzeitig vor der Inbetriebnahme, d. h. mindestens einen Monat im Voraus, zur Prüfung einzureichen.
- 2.2.6 Nach Fertigstellung der Bauvorhaben werden die einzelnen Teilprojekte vom BAZL luftfahrttechnisch abgenommen und können dann, vorbehältlich der Freigabe des BAZL, in Betrieb genommen werden.

2.3 *Auflagen für die Sicherheit im Luftverkehr (Security)*

- 2.3.1 Die Massnahmen zur Sicherheitskontrolle bei den Zugängen zur Zuschauerterrasse und zum Rundfahrtenbus sind gemäss dem nationalen Sicherheitsprogramm Luftfahrt nach Art. 122c Abs. 3 LFV umzusetzen.
- 2.3.2 Führungen auf dem Flughafen Zürich sind auch in Zukunft gemäss den Vorgaben des Sicherheitsprogrammes (Weisung Besucherführungen) zu organisieren.

2.4 *Auflagen betreffend die Umsetzung der Abkommen von Schengen und Dublin*

Die bauliche Trennung zwischen Schengen- und Non-Schengen-Bereichen ist so zu

gestalten, dass ein Durchreichen von Reisedokumenten oder verbotenen Gegenständen unmöglich ist.

2.5 *Betriebssicherheit / Zollsicherheit*

- 2.5.1 Die Auflagen des Zollinspektorats Zürich-Flughafen gemäss Beilage 1 betreffend die Zutrittsmöglichkeiten für das Personal des Zolls und der Grenzwache im Interventionsfall ins Gebäude sowie bei den Passkontrollstellen, die Fluchttüren und -treppen sowie den Zugang für die Rundfahrten sind einzuhalten.
- 2.5.2 Der ehemalige Erschliessungsturm für das Eventdock (Achse 14 bis 16) darf nur noch für Zutritte innerhalb des nicht öffentlichen Flughafenareals benutzt werden. Übertritte von der Land- auf die Luftseite und umgekehrt dürfen keine stattfinden; die bestehenden Übergänge sind definitiv zu schliessen und das entsprechende Konzept ist vorgängig mit dem Zollinspektorat abzusprechen.
- 2.5.3 Bei der Sicherheitskontrolle (SiKo) an der Dockwurzel („Grüezi B“) ist für das Zollinspektorat ein Büroraum für allfällige Handgepäckkontrollen vorzusehen.
- 2.5.4 Auf der Luftseite beim Fingerdock B ist ein Parkplatz mit der Aufschrift „ZOLL“ vorzusehen.
- 2.5.5 Während der Bauarbeiten und nach der Inbetriebnahme des Busgates sind die für den Flughafen Zürich geltenden Zollvorschriften zu beachten. Allfällige vom Zollinspektorat verlangte Absperr- und Überwachungsvorkehrungen zur Gewährung der Zollsicherheit sind auf Kosten der Bauherrschaft auszuführen.
- 2.5.6 Den Behörden sind die nachgeführten Übersichtspläne mit dem genauen Verlauf des Flughafenzaunes zuzustellen. In den Plänen sind allfällige Notfalltore und/oder Normabweichungen (z. B. Höhe etc.) auszuweisen.

2.6 *Brandschutz*

- 2.6.1 Die Brandmeldegruppen sind komplett neu aufzuteilen, der neue Standort des Brandmeldetableaus ist mit der Feuerwehr abzusprechen. Zum Tarmacgeschoss sind mehrere Interventionszugänge für die Feuerwehr vorzusehen (Beilage 2, Ziffer 7.1.)
- 2.6.2 Die Auflagen unter Ziffern 1 bis 4 der Beilage 2 zur Brandmeldeanlage (BMA), zu den Flucht- und Angriffswegen, zu den Schliessplänen sowie zur Entrauchung sind einzuhalten.
- 2.6.3 Die Angaben der Feuerwehr aus allen Planungsworkshops und Pflichtenheften zum

Projekt Zürich 2010 sind zu berücksichtigen bzw. Änderungen sind mit ihr abzusprechen. Zudem ist sie regelmässig über den aktuellen Projektierungsstand zu informieren (Beilage 2, Ziffer 5).

2.6.4 Die Feuerwehr ist spätestens 1 Woche vor Abschluss der Bauarbeiten schriftlich zu informieren; ihr sind je 2 Exemplare der aktuellen Fluchtweg- und Brandschutzpläne für das Teilprojekt „Fingerdock B“ im Format A3 abzugeben (Beilage 2, Ziffer 6).

2.6.5 Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 1.4 der Beilage 3 sind einzuhalten.

2.7 *Arbeitnehmerschutz*

Die Auflagen zum Arbeitnehmerschutz gemäss der Beilage 4 sind einzuhalten. In den Fällen, in denen die Einreichung zusätzlicher Pläne, Konzepte etc. verlangt wird, sind diese direkt der zuständigen Fachbehörde zur Prüfung einzureichen (vgl. Auflage C.2.1.4)

2.8 *Koordination von Brand- und Arbeitnehmerschutzauflagen*

Die Brandschutzeinrichtungen sind zu koordinieren; die vorgesehenen Massnahmen sind vor Baubeginn mit der kantonalen Feuerpolizei, der Berufsfeuerwehr und dem AWA abzusprechen.

2.9 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Die Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 1.3 der Beilage 3 sind umzusetzen. Detaillierte Unterlagen sind rechtzeitig vor der Ausführung der FFL zur Weiterleitung an die örtliche Baubehörde zuzustellen, welche die Prüfung und Freigabe der vorgesehenen Massnahmen – in Absprache mit der BKZ – übernimmt.

2.10 *Naturschutz*

Die im Umweltbericht vorgeschlagenen Vorkehrungen und Massnahmen sind, soweit sie das Bauvorhaben Fingerdock B betreffen, einzuhalten.

2.11 *Entwässerung*

2.11.1 Die allgemeinen und technischen Nebenbestimmungen des AWEL für gewässerschutzrechtliche Bewilligungen vom 1. Mai 2004 sind einzuhalten.

2.11.2 Die anzupassenden Abwasserkanäle sind vor der Wiederinbetriebnahme einer Dichtheitsprüfung zu unterziehen.

2.11.3 Das Baustellenabwasser ist gemäss Norm SIA 431 „Entwässerung von Baustellen“ vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

2.12 Grundwassernutzung

Sollte das Bauvorhaben den Gewässerschutzbereich A_u tangieren, sind die kantonalen Vorschriften für Arbeiten in einem solchen Bereich einzuhalten.

2.13 Liegenschaftsentwässerung

2.13.1 Das detaillierte Kanalisationsprojekt ist der örtlichen Baubehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen.

2.13.2 Allfällige Schäden an bestehenden Abwasseranlagen, die dem Objekt dienen, sind im Rahmen des Bauvorhabens bzw. nach den Vorgaben des Flughafen-GEP fach- und sachgerecht zu beheben.

2.14 Abfallwirtschaft und Altlasten

2.14.1 Anfallende Bauabfälle sind gemäss den eingereichten Unterlagen, der technischen Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dezember 1990 und der Empfehlung SIA 430 „Entsorgung von Bauabfällen“ zu trennen und fachgerecht separat zu entsorgen. Das Aushubmaterial ist getrennt abzuführen und darf nicht mit anderem Material (Bauabfälle etc.) vermischt werden.

2.14.2 Der Unique wird empfohlen, das bestehende Dockgebäude vor Beginn der Abbruch- bzw. Rückbauarbeiten einem sach- und fachgerechten Gebäudecheck betreffend die Verwendung von asbesthaltigen Baustoffen zu unterziehen.

2.15 Lufthygiene

2.15.1 Die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmen-Stufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss den Unique-Umweltschutzbestimmungen vom April 2006, basierend auf der BauRLL, sind einzuhalten.

2.15.2 Für Bautransporte sind emissionsarme Fahrzeuge einzusetzen, die die Abgasvorschriften nach der EURO-Norm 3 einhalten, nur in Ausnahmefällen sind ältere Fahrzeuge (mindestens EURO-Norm 2) zugelassen.

2.15.3 Es wird empfohlen, die Fahrzeuge möglichst mit geprüften Partikelfilter- und DeNO_x-Systemen auszurüsten.

2.15.4 Die Bauherrschaft oder eine von ihr beauftragte geeignete Stelle hat die korrekte Umsetzung der im Bewilligungsverfahren, Leistungsverzeichnis und Werkvertrag festgelegten emissionsbegrenzenden Massnahmen zu überwachen und die Abteilung Lufthygiene des AWEL vor Baubeginn darüber in Kenntnis zu setzen.

2.16 *Baulärm*

Während der Bauzeit sind die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. ist die Baulärmrichtlinie 2006 (BLR) des BAFU anzuwenden.

2.17 *Schallschutz*

Soweit es Sinn macht und technisch möglich ist, ist eine reflexionsarme Ausgestaltung der Gebäudeaussenseiten zu prüfen.

Die Ausführungsbestätigungen der privaten Kontrolle für den Fachbereich Schallschutz im Gebäudeinneren nach Norm SIA 181 sind der Stadt Kloten unaufgefordert spätestens zur Schlusskontrolle vorzulegen.

2.18 *Wärmedämmung / Energie*

2.18.1 Für das Fingerdock B gilt das Stabilisierungsziel aus den Auflagen zur 5. Bauetappe.

2.18.2 Die Grossverbraucher-Vereinbarung ist auch für das umgebaute Fingerdock B anwendbar.

2.18.3 Die Wärmedämmung für das umgebaute Dock B ist nach der SIA Norm 380/1, Ausgabe 2007, zu beurteilen.

2.18.4 Die Bestätigung über die erfolgte Ausführungskontrolle für die Wärmedämmung ist nach Abschluss der Arbeiten zuhanden des Kontrollorgans der Gemeinde Kloten einzureichen.

2.18.5 Der Beleg über die sehr gute Fensterqualität gemäss Projektbeschreibung (mit einem U-Wert von $1.0 \text{ W/m}^2\text{K}$ und einem g-Wert von 50%) ist vor Baubeginn beizubringen und dem AWEL einzureichen.

2.19 *Klima und Lüftung*

2.19.1 Der Nachweis für den Fachbereich Klima/Lüftung ist der Stadt Kloten rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen, im Weiteren empfiehlt sie eine private Kontrolle.

2.19.2 Sollten – entgegen den eingereichten Unterlagen – im Busgate Süd Feuerungs-, Kamin- oder Tankanlagen bzw. Gebindelager erstellt werden, sind der Stadt Kloten die entsprechenden Facheingaben rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen.

3. Gebühr

Die Gebühr für diese Verfügung in Höhe von Fr. 14'000.- wird der Gesuchstellerin auferlegt.

4. Eröffnung und Mitteilung

Eröffnung eingeschrieben an:

- Unique, Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MB, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen)

- Zur Kenntnis an:
 - Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern
 - Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
 - Eidg. Starkstrominspektorat, 8320 Fehraltorf
 - Eidg. Oberzolldirektion, 3003 Bern
 - Zollinspektorat Zürich-Flughafen, 8058 Zürich
 - Skyguide, Schweiz. AG für Flugsicherung, 8602 Wangen b. Dübendorf
 - Volkswirtschaftsdirektion Zürich, FFL, Aufsicht Flugbetrieb/Fluglärm,
 - Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Fachstelle Flughafen und Luftverkehr, 8058 Zürich
 - Amt für Raumordnung und Vermessung, Abt. Orts- und Regionalplanung, 8090 Zürich
 - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, 8090 Zürich
 - Amt für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitnehmerschutz, 8090 Zürich
 - Tiefbauamt, Fachstelle Lärmschutz, 8152 Glattbrugg
 - Amt für Landschaft und Natur, Fachstelle Naturschutz, 8090 Zürich
 - Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich
 - UBAG, Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich, 8153 Rümlang
 - Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten

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

sign. André Schrade

Beilagen

Beilage 1:	Zollinspektorat Zürich-Flughafen: Auflagen zur Zollsicherheit
Beilage 2:	Berufsfeuerwehr: Auflagen betreffend Brandschutz
Beilage 3:	Auflagen der Stadt Kloten
Beilage 4:	AWA: Auflagen zum Arbeitnehmerschutz

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder Teile davon 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 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. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.