



3003 Bern, 12. Dezember 2011

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Parkhaus 6 Süd, Projektänderung Wegfahrtbrücke P6
Projekt-Nr. 11-05-013

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 3. August 2011 reichte die Flughafen Zürich AG (im Folgenden FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhänden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch betreffend die Wegfahrtbrücke für die Ausfahrt aus dem Parkhaus P6 ein.

Das Vorhaben war Bestandteil des Gesuchspakets «Erweiterung der Parkierungsanlagen», das am 11. November 2010 eingereicht worden war; dieses lag samt UVB¹ vom 18. November bis zum 17. Dezember 2010 öffentlich auf, und die Wegfahrtbrücke wurde von den kantonalen Fachstellen somit bereits beurteilt. Die Verfahren zum Gesamtpaket laufen noch, Entscheide dazu wurden noch keine gefällt.

Die FZAG beantragt nun, die Brücke aus dem Gesamtpaket der Parkplatzerweiterung herauszulösen und als Projektänderung des bereits genehmigten P6-Süd (Plangenehmigung des UVEK vom 4. April 2011) in einem vereinfachten Verfahren nach Art. 37i LFG² weiterzuführen. Sie begründet den Antrag wie folgt:

1.2 *Begründung*

Die derzeitige Ausfahrt aus dem P6 befindet sich auf dessen Ostseite im Bereich der geplanten Erweiterung P6-Ost. Würde die Wegfahrtbrücke gleichzeitig mit der Ost-Erweiterung erstellt, stünde für den Ausfahrtsverkehr aus dem P6 lediglich die noch zu erstellende Wegfahrt auf die Flughafenstrasse an der Südseite zur Verfügung, was den Knoten 5.3 zusätzlich belasten würde. Eine separate Ausführung des Vorhabens und damit die Führung des Verkehrs direkt auf den Butzenbuelring ist daher aus verkehrstechnischen Gründen zweckmässig. Sollte die Erweiterung P6-Ost genehmigt werden, müsste die Brücke vorgängig erstellt werden, was rund ein Jahr in Anspruch nähme.

Weiter weist die Gesuchstellerin darauf hin, dass das Projekt geometrisch, technisch und bezogen auf den Standort mit dem von den Fachstellen im Rahmen des Projekts «P6, Erweiterung Ost» bereits geprüften Vorhaben identisch ist. Durch die vorgezogene Erstellung der Brücke werde der Butzenbuelring verglichen mit der heutigen Situation nicht zusätzlich belastet, da die Erweiterung Süd den Realersatz für das Parkhaus P5 bildet.

¹ UVB: Umweltverträglichkeitsbericht

² LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

1.3 Projektbeschreibung

Die Wegfahrtbrücke bildet zukünftig die Hauptausfahrt aus dem P6. Sie schliesst baulich an die Erweiterung P6-Süd an, die mit Plangenehmigung des UVEK vom 4. April 2011 genehmigt wurde und 2013 fertiggestellt werden wird.

Gemäss Angaben im Gesuch setzt die Brücke auf Höhe des G5 an das P6-Süd an, überquert die Flughafenstrasse und das Trasse der Glattalbahn und mündet von Süden in den Butzenbüelring. Die Brücke wird auf ihrer Länge von 95 m als Durchlaufträger mit Spannweiten von ca. 25–28 m Spannweite erstellt; die vorgeschriebenen Lichtraumprofile werden dabei eingehalten. Sie führt auf einen Damm, der mit seitlichen Stützmauern auf das Niveau des Butzenbühls absinkt. Um den Anschluss an den Butzenbüelring zu realisieren, wird die zweispurige Ausfahrt aus den Parkhäusern P1–P3 auf eine Spur reduziert. Die gesamte Länge des Vorhabens beträgt 283 m. Gestaltung und Grundkonzept der neuen Brücke entsprechen den bestehenden umliegenden Brücken. Die für den Unterhalt am Butzenbüel genutzte Hangstrasse muss nach Süden verlegt werden.

Für eine spätere Erschliessung des Projektperimeters für das Vorhaben «The Circle» (Nebenanlage im Sinn von Art. 37m LFG) wird eine Vorinvestition für eine später zu erstellende Unterführung unter der Wegfahrt P6 im Bereich des Dammes getätigt, um diese später ohne Beeinträchtigung der Wegfahrt aus dem P6 erstellen zu können.

Weiter gehören zum Vorhaben die folgenden Elemente:

- zwei neue Schrankenanlagen im G5 des P6-Süd für die Ausfahrt;
- Anpassungen der Signalisationen und Markierungen;
- Elektrorohre für die Zuleitungen für die Beleuchtungen sowie die entsprechenden Einrichtungen und Anschlüsse;
- untergeordnete Anpassung der Kanalisationen bzw. einzelner Schlamm-sammler;
- evtl. Einbau einer Taumittelsprühanlage direkt im Belagskörper.

Die für das Vorhaben benötigten Grundstücke befinden sich gemäss Gesuchsangaben im Eigentum der FZAG; die Beanspruchung des im Eigentum des Kantons stehenden Strassenraums ist nach Angaben des TBA mit der bestehenden Konzession vom 8. Juni 2005 abgedeckt.

Der Baubeginn ist für Juni 2012, das Ende der Arbeiten für Juni 2013 geplant.

1.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben inkl. Begründung, einen technischen Bericht, die Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide sowie verschiedene Pläne. Es wird darauf hingewiesen, dass die Brücke für sich allein nicht UVP-pflichtig sei, das Vorhaben aber Teil der UVP zum Ausbau der Parkieranlagen gewesen ist, und die Stellungnahmen der relevanten Fachstellen zu den Umweltaspekten bereits vorliegen.

1.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Für Projektänderungen im Sinne von Art. 37i Abs. 2 LFG kann ein vereinfachtes Verfahren zur Anwendung kommen. Das Gesuch wird dabei weder publiziert noch öffentlich aufgelegt. Die Genehmigungsbehörde unterbreitet die Planvorlage den Betroffenen, soweit sie nicht vorher schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben; deren Einsprachefrist beträgt 30 Tage. Nachdem das Vorhaben bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Erweiterung der Parkieranlagen geprüft worden war, hörte das BAZL den Kanton Zürich zur beantragten Projekt- bzw. Verfahrensänderung erneut an. Da das Gesuch im vereinfachten Verfahren behandelt wird, erfolgte weder eine Publikation noch eine öffentliche Auflage.

Ususgemäss übernahm das Amt für Verkehr (AfV) die Koordination der Anhörung der kantonalen Fachstellen, der Gemeinden und der übrigen Interessierten. Dabei stellt sich heraus, dass die Anhörung der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG) beim Verfahren zum «Ausbau der Parkieranlagen» vergessen worden war und die VBG somit erst mit der Anhörung zur Projekt- bzw. Verfahrensänderung offiziell Kenntnis vom Vorhaben erhielten. Sie machten denn auch geltend, dass sie als Betreiberin der Glattalbahn Parteistellung und Anspruch auf rechtliches Gehör hätten, da die Brücke die Trasse der Glattalbahn überquert und auch Anpassungen an der Fahrleitung nötig sind. Das BAZL hörte die VBG in der Folge formell zum Verfahren an.

Weiter orientierte es die Einsprecher aus dem Verfahren zur Erweiterung der Parkieranlagen über die beantragte Änderung und wies darauf hin, dass die Unterlagen während 30 Tagen beim AfV zur Einsichtnahme zur Verfügung stehen.

Die Stadt Opfikon teilte mit, dass sie gegen die Verfahrensänderung keine Einsprache erhebe, da sie darauf vertraue, dass diese Änderung keine präjudizierende Wirkung auf das laufende Verfahren zum Ausbau der Parkieranlagen habe. Die übrigen Einsprecher äusserten sich nicht.

2.2 *Stellungnahmen und Einsprachen*

Mit Schreiben vom 26. September 2011 stellte das AfV dem BAZL die Stellungnahmen folgender Fachstellen zu:

- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 26. September 2011;
- Amt für Landschaft und Natur (ALN) vom 20. September 2011;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) vom 15. September;
- Amt für Verkehr, Baupolizei und Beitragswesen, vom 9. September 2011;
- Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung, vom 9. September 2011;
- Tiefbauamt, Projektportfoliosteuerung, vom 16. September 2011;
- Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren, Sektion Kunstbauten, vom 16. Dezember 2010;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 26. Juli 2011;
- Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung, vom 14. September 2011;
- Schutz und Rettung Zürich (SRZ, Berufsfeuerwehr) vom 19. Juli 2011;
- Stadt Kloten vom 16. August 2011.

Am 26. Oktober 2011 traf die Stellungnahme der VBG in Form einer Einsprache ein.

Nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) verzichtet dieses am 9. November 2011 (E-Mail) auf eine formelle Stellungnahme, da es zum Gesamtprojekt bereits Stellung genommen hatte.

Die Stellungnahmen der Fachstellen und Gemeinden sowie diejenige der VBG wurden der FZAG zur Kenntnis gebracht, die ihrerseits mit Schreiben vom 12. Oktober und vom 16. November 2011 dazu Stellung nahm. Letzterer lag ein revidierter Brückenplan bei, der den Vermerk trägt: «Genehmigt durch VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG, 15. November 2011».

In drei Punkten vertrat die FZAG eine andere Auffassung als die VBG. Aufgrund dieser Differenzen wandte sich das BAZL an das Bundesamt für Verkehr (BAV), das die drei Punkte kurz kommentierte (E-Mail vom 28. November 2011). Auf eine formelle Anhörung des BAV konnte das BAZL in der Folge verzichten.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die landseitigen Verkehrserschliessungen dienen dem Betrieb des Flughafens; sie gelten als Flugplatzanlagen gemäss Art. 2 VIL³. Nach Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 *Verfahren*

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt, lag im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Ausbau der Parkieranlagen öffentlich auf und wurde als Projektbestandteil dieses Gesuchs bereits von den Fachstellen beurteilt. Es hat wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene. Das Projekt kann als Projektänderung der bereits bewilligten Erweiterung P6-Süd aufgefasst werden und präjudiziert in keiner Weise die ausstehenden Entscheide zum Ausbau der Parkieranlagen, namentlich denjenigen zum Teilprojekt P6-Ost. Auch ohne Realisierung dieses Projekts würde es zu einer Verbesserung der verkehrstechnischen Situation und zur Entlastung des Knotens 5.3 führen. Die FZAG erstellt die Vorinvestition für die Unterführung zum Projektgebiet für den «Circle» auf eigenes Risiko. Im Übrigen verändert es das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich, die Auswirkungen auf schutzwürdige Interessen Dritter sind bekannt und es werden gegenüber dem bereits aufgelegten Vorhaben keine neuen geschaffen. Zudem wirkt es sich weder erheblich auf Raum und Umwelt aus noch erfordert es eine luftfahrtspezifische Prüfung durch die Fachstellen des BAZL.

Daher kann für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG zur Anwendung kommen.

³ VIL: Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich diejenigen des Arbeitsrechts sowie der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

Eine Begründung für die vorgezogene Erstellung der Wegfahrtbrücke bzw. die Herauslösung aus dem Projektpaket für die Erweiterung der Parkieranlagen und Weiterbehandlung als Projektänderung des bereits genehmigten und im Bau befindlichen P6-Süd liegt vor (vgl. oben A.1.2). Sie kann nachvollzogen werden. Der Bedarf für das Vorhaben an sich wurde von keiner Seite bestritten.

2.2 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

2.3 *Stellungnahme der FZAG zu den gestellten Anträgen*

In ihrer Stellungnahme zu den Anträgen der angehörten Fachstellen und Gemeinden vom 12. Oktober 2011 hält die FZAG fest, dass sie sich auf ausgewählte Anträge beschränke und zu den nicht kommentierten Stellungnahmen keine Bemerkungen habe. Ihre Kommentare betreffen die Stellungnahmen des ALN und der verkehrstechnischen Abteilung (VTA) der Kantonspolizei. Sie werden weiter unten in den Erwägungen behandelt.

Am 16. November 2011 nahm die FZAG zu den Anträgen der VBG Stellung. Auch hier beschränkt sie sich im Wesentlichen auf drei Punkte, in denen sie mit den Anträgen der VBG nicht übereinstimmt. Auch darauf wird weiter unten in den Erwägungen eingegangen.

2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Das Vorhaben berührt keine safetyspezifischen Luftfahrtsanforderungen, abgesehen von der Verpflichtung, die Erstellung von Bau- und Montagekränen mindestens 30 Tage im Voraus auf dem üblichen Weg via Zonenschutz / kantonale Meldestelle für

Luftfahrthindernisse zur Prüfung einzureichen bzw. die allenfalls erforderliche Bewilligung des BAZL dafür gemäss Art. 63 VIL rechtzeitig einzuholen. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.5 *Raumplanung, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Beim Bauvorhaben handelt es sich um eine Flugplatzanlage auf der Landseite des Flughafens; seine Standortgebundenheit ist gegeben, da die Brücke den Butzenbühlring samt Trasse der Glattalbahn in genügender Höhe überqueren und dann unter der Ausfahrt aus den Parkhäusern P1–P3 durchgeführt werden muss. Lage und Höhe ergeben sich aus diesen Anforderungen. Das Vorhaben liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 und dem Objektblattendwurf vom 16. August 2010; die Koordination zum Perimeter im Bereich Butzenbühl ist abgeschlossen. Das Vorhaben steht somit mit den aktuellen Zielen und Vorgaben des SIL im Einklang. Durch die nötige Verlegung der Hangstrasse am Butzenbühl und den Standort des Brückenwiderlagers tangiert es die kantonale bzw. kommunale Freihaltezone Butzenbühl. Das Naturschutzobjekt Butzenbühl hingegen ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Die Stadt Kloten lädt das UVEK ein, bei der Beanspruchung der kantonalen Freihaltezone die Anliegen der kantonalen Stellen angemessen zu berücksichtigen.

Dazu ist Folgendes anzumerken: Weder in der Anhörung zum Verfahren über die «Erweiterung der Parkieranlagen» noch in derjenigen zur Projekt- bzw. Verfahrensänderung für die Ausfahrtbrücke P6 wurden solche Anliegen vorgebracht. Hingegen ist festzuhalten, dass der Flughafenperimeter die raumplanerische Voraussetzung für die Bewilligung von Flughafenanlagen darstellt und die Nutzungszonen der Gemeinden überlagert. Lediglich für die Erstellung von Nebenanlagen (Bauten und Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters, die nicht den Flughafenanlagen zugerechnet werden) ist eine entsprechende Nutzungszone nach kantonalem Recht erforderlich.

Fazit: Aus rauplanungsrechtlicher Sicht gibt es keinen Hinderungsgrund für die jetzige Plangenehmigung für die Brücke; konkrete Auflagen erübrigen sich.

Im Übrigen sorgt nach Verabschiedung des Objektblattes der Kanton dafür, dass die Gemeinden ihre Zonenordnung dem Flughafenperimeter und für die Nebenanlagen der Zweckbestimmung der Erweiterungsflächen anpassen. Er leitet die dazu notwendigen Verfahrensschritte ein.

2.6 *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.

In den Fällen, wo detaillierte Unterlagen im Sinne der nachfolgenden Erwägungen noch vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (z. B. Projekteingabe gemäss den Vorgaben des TBA, Sicherheitsbericht und -konzept VBG, Messkonzept Trasse VBG, Angaben betreffend Kranstandorte inkl. Schwenkradien, die Installationsplätze und die Baustellenzufahrten sowie Alarmliste VBG, Markierung der Fahrstreifen gem. Auflagen VTA, ggf. Detailprojekt Taumittelsprühanlage), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

Allfällig erforderliche Gesuche um Nacharbeit sind den zuständigen Stellen mit allen erforderlichen Unterlagen rechtzeitig zur Prüfung einzureichen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV rechtzeitig vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

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

Die Stadt Kloten hält fest, dass die «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) Bestandteil ihrer Stellungnahme sind und beantragt, der Baubeginn und die Fertigstellung seien ihr via AfV schriftlich bzw. per E-Mail zu melden.

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

2.7 *Stellungnahmen des Amtes für Verkehr und des Tiefbauamts des Kantons Zürich*

Die Fachstellen Infrastrukturplanung sowie Baupolizei und Beitragswesen des AfV teilen mit, dass sie weder aus verkehrstechnischer Sicht noch als Eigentümer der Staatsstrasse Einwände gegen das Projekt haben.

Vom Tiefbauamt nahmen die Bereiche Portfoliosteuerung sowie Projektieren und

Realisieren, Sektion Kunstbauten, zum Vorhaben Stellung. Erstere stellt fest, dass das Projekt aus ihrer Sicht unter Auflagen bewilligt werden könne und die beanspruchten Flächen für das Brückenprojekt durch die Konzession vom 8. Juni 2005 abgedeckt werden; eine weitere Konzession ist demnach nicht nötig. Auch unter diesem Aspekt spricht somit nichts gegen die Erteilung der Plangenehmigung.

Die Sektion Kunstbauten stellte bereits in ihrer Stellungnahme vom 16. Dezember 2010 eine Reihe von Anträgen, die nach wie vor Gültigkeit hätten, nämlich:

- Das Ausführungsprojekt sei nach den kantonalen Richtlinien des TBA auszuarbeiten und ihm drei Monate vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen;
- Mit dieser Projekteingabe sei zusätzlich ein Entwurf des Dokuments «A730.10.1 Nutzung und Erhaltung» einzureichen, wobei folgende Vorgaben zu berücksichtigen seien: das Objekt ist Eigentum des Gesuchstellers, der bauliche und betriebliche Unterhalt ist Sache des Gesuchstellers, der Zugang zu Kontrollzwecken an der Tragkonstruktion muss für Mitarbeiter des TBA jederzeit gewährleistet sein und jede bauliche Änderung der Tragkonstruktion ist durch die zuständigen Organe des TBA zu bewilligen.

Gemäss Auskunft der FZAG wird das Ausführungsprojekt derzeit ausgearbeitet, es umfasst auch die Details zur geplanten Taumittelsprühanlage.

Für die Erteilung der bundesrechtlichen Plangenehmigung bedarf es keiner kantonalen Bewilligungen. Trotzdem ist es sinnvoll, wenn das Detailprojekt dem TBA zur Prüfung vorgelegt wird, da dieses über das nötige brückentechnische Know-How verfügt. Sollten sich dabei Differenzen zwischen TBA und FZAG ergeben, ist das UVEK anzurufen, welches darüber entscheidet (vgl. obenstehende Erwägung unter Ziffer B.2.6). In diesem Sinn werden die Anträge des TBA als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.8 *Anträge der VBG*

Die VBG reichten ihre Stellungnahme vom 12. September 2011 unter dem Titel «Einsprache» ein, obwohl aus dem Text und den formulierten Anträgen eindeutig hervorgeht, dass sie gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Einwände erheben. Sie beantragten denn auch verschiedene Auflagen zur Projektausführung und wiesen gleichzeitig darauf hin, dass «die hier vorliegende Zustimmung mit Auflagen zum Projekt Parkhaus 6 Erweiterung Süd, neue Wegfahrt P6 kein Präjudiz darstellt, wonach die VBG auch die Verkehrserschliessung von «The Circle» automatisch bewillige.» (Das Baubewilligungsgesuch für den «Circle» ist in der Zwischenzeit bei den zuständigen kommunalen bzw. kantonalen Stellen eingereicht worden; hier ist nicht weiter darauf einzugehen.)

Die Stellungnahme der VBG wird dennoch als formelle Einsprache entgegengenommen und der vorliegende Entscheid wird ihnen auch formell eröffnet. Materiell wer-

den die Anträge der VBG wie die Anträge anderer Fachstellen in die Erwägungen einbezogen.

Die FZAG hält in ihrer Stellungnahme vom 16. November 2011 zu den Anträgen der VBG fest, dass sie bereit ist, alle notwendigen Vorkehren für einen sicheren und unfallfreien Betrieb der Glatttalbahn während der Bauphase zu treffen. Diese umfassen das verlangte Sicherheitskonzept, die Abstimmung der Bauphasenplanung mit den VBG und die Einforderung der Einhaltung der «Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glatttalbahn» bei Planern und Unternehmern.

Im Weiteren weist sie auf bereits erfüllte Anträge der VBG hin, insbesondere darauf, dass die Stütze der Achse 2 gemäss den Anforderungen der VBG um rund 30 cm verschoben wird. Ihrer Stellungnahme liegt ein Plan mit Nr. 206'735-2.1102 vom 14. November 2011 bei, auf dem die VBG durch Visierung ihre Zustimmung zur neuen Lage der Stütze gegeben hat. In diesem Plan ist auch das Lichtraumprofil der Glatttalbahn eingezeichnet worden.

Somit ist festzuhalten:

Die folgende Anträge der VBG sind unbestritten und werden ohne Weiteres als Auflagen in den vorliegenden Entscheid übernommen, soweit sie nicht bereits umgesetzt sind:

- Der Umbau der elektrischen Anlagen (Fahrleitung) ist durch eine Fachperson vorzunehmen, die Erfahrung in Planung, Projektierung und Ausführung von Energieversorgungs- und Fahrleitungsanlagen von Gleichstrombahnen hat und mit den Sicherheitsvorschriften der Infrastruktur der Glatttalbahn vertraut ist. Eine allfällige Optimierung aus dieser Facharbeit soll direkt ins Projekt einfließen können (z. B. der Verzicht auf die Abhängung der Fahrleitung von der neuen Brücke zugunsten eines verkürzten Fahrleitungsmasts).
- Die Lage der Stütze der Achse 2 muss verschoben werden, damit der Minimalabstand nach R RTE 20012 «Lichtraumprofil» (Regelwerk Technik Eisenbahn) Kap. 2.12.2 eingehalten wird (bereits erfüllt).
- Es ist ein Sicherheitsbericht zu erstellen für Bau und Betrieb der neuen Wegfahrtbrücke. Insbesondere sind die Bauphase und die Lage der neuen Stütze der Achse 2 zu beurteilen. Diese stellt ein Sichthindernis dar, was in Anbetracht der erlaubten Streckengeschwindigkeit von 60 km/h ein Risiko darstellen könnte.
- Für die Bauphase muss zwei Monate vor Spatenstich ein Sicherheitskonzept vorliegen. Das Vorhaben ist so zu planen, dass Trasse und Lichtraumprofil der Glatttalbahn niemals in Anspruch genommen werden müssen. Jegliche Benutzung des Trassees, auch die kurzfristige und diejenige über Boden in den Lichtraum der Glatttalbahn hinein, muss von den VBG bewilligt werden. Durch den Bau und Betrieb der Brücke dürfen keinerlei Gegenstände aufs Trasse der Glatttalbahn fallen. Je nach Bauplanung sind Schutzmassnahmen durch den Gesuchsteller einzurichten.
- Die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glatttalbahn sind einzuhalten, insb. beim

Bauen neben/über dem Trasse der Glattalbahn.

- In den Querschnitten der Pläne sind das Begrenzungsprofil der Fahrzeuge und das Lichtraumprofil der Glattalbahn nachzutragen (bereits erfüllt).
- Für die Überwachung des Glattalbahntrassees während der Bauphase, insbesondere für die Phase der Erstellung des Stützenfundamentes in Nähe des Glattalbahn-Trassees, ist ein Messkonzept zu erarbeiten, welches den VBG vor Baubeginn zur Bewilligung einzureichen ist.
- Der Gesuchsteller reicht den VBG mindestens drei Wochen vor Baubeginn einen Plan zur Bewilligung ein, in welchem die Kranstandorte inklusive Schwenkstrahlen, die Installationsplätze und die Baustellenzufahrten ersichtlich sind.
- Der Gesuchsteller reicht den VBG vor Baubeginn die Alarmliste der Baustelle ein, welche insbesondere alle relevanten Pikettnummern und die wichtigsten Ansprechpartner enthält (mindestens Gesamtprojektleiter, Verantwortlicher für Sicherheit, Verantwortlicher für Verkehrsfluss und Baustellenzufahrten, 24-h-Pikettnummer).

Weiter weisen die VBG darauf hin, dass die hier vorliegende Zustimmung mit Auflagen zum Projekt Neue Wegfahrt P6 kein Präjudiz darstelle, wonach die VBG auch die Verkehrserschliessung von «The Circle» automatisch bewillige.

Der beigelegte Plan Nr. 206'735-2.1102 vom 14. November 2011 ersetzt den Plan Nr. 05756.15-002, Neue Wegfahrt P6, Übersichtsplan Wegfahrtbrücke, Situation und Schnitte, 1:200/1:50; Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, 8050 Zürich, vom 1. September 2010, rev. 29. Juli. 2011 der eingereichten Gesuchsunterlagen.

Gegen drei Anträge der VBG erhebt die FZAG allerdings Einwände, nämlich:

- a) «Der Gesuchsteller ist verantwortlich für jegliche mit dem Bauvorhaben verbundenen Arbeiten und garantiert den sicheren und zuverlässigen Bus- und Bahnbetrieb sowie den sorgfältigen Umgang mit der Infrastruktur der VBG. Er haftet für Unfälle und Betriebsunterbrüche und für Schäden an der Infrastruktur vollumfänglich.»
- b) «Der Gesuchsteller trägt sämtliche ausserordentlichen Kosten, die den VBG im Zusammenhang mit diesem Vorhaben entstehen, insbesondere für Fahrleitungsabschaltungen in der Betriebspause, den Einsatz von Sicherheitspersonal, unplanmässige Erhaltungsarbeiten und Piketteinsätze.»
- c) «Der Betrieb der Glattalbahn ist jederzeit ohne Einschränkungen und sicher zu gewährleisten.»

Die FZAG beantragt, den Antrag a) der VBG wie folgt zu ergänzen: «Die Gesuchstellerin haftet für Schäden aus Unfällen und ungeplanten Betriebsunterbrüchen sowie für Schäden an der Infrastruktur *nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über die unerlaubten Handlungen.*» Sie begründet ihren Antrag damit, dass

sich die Schadenersatzpflicht gemäss EBG⁴ nach den Bestimmungen des Obligationenrechts über die unerlaubten Handlungen (Art. 40f EBG) richte, falls trotz aller Vorkehrungen ungeplante Betriebsunterbrüche oder Schäden an der Infrastruktur der VBG auftreten sollten, die auf die Bautätigkeit der FZAG zurückzuführen sind. Die VBG beantragten dem UVEK aber, eine von den gesetzlichen Bestimmungen abweichende Haftungsregelung als Auflage in die Plangenehmigungsverfügung aufzunehmen. Die FZAG lehnt dieses Ansinnen entschieden ab.

Zum Antrag b) hält die FZAG Folgendes fest: Die Flughafen Zürich AG trägt selbstverständlich alle Kosten, die den VBG im Zusammenhang mit der Bautätigkeit zur Erstellung der Wegfahrtrücke entstehen. Der Einsatz von Sicherheitspersonal sollte jedoch in Abstimmung mit dem noch einzureichenden Sicherheitskonzept erfolgen. Ebenso ist der organisatorische Ablauf für Piketteinsätze zu regeln. Demgemäss beantragt sie, den Antrag der VBG wie folgt zu ergänzen: «Der Gesuchsteller trägt sämtliche ausserordentlichen Kosten, die den VBG im Zusammenhang mit diesem Vorhaben entstehen, insbesondere für Fahrleitungsabschaltungen in der Betriebspause und den Einsatz von Sicherheitspersonal gemäss Sicherheitskonzept. Über Beginn und Dauer von unplanmässigen Erhaltungsarbeiten und Piketteinsätzen ist die Flughafen Zürich AG zu informieren.»

Zum Antrag c) schliesslich äussert sich die FZAG wie folgt: Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, die Projektumsetzung ohne Unterbrüche oder unzumutbare Einschränkungen oder Behinderungen für die Glatttalbahn zu realisieren. Jedoch können Einschränkungen notwendig werden, welche bei jeder gleisnahen Baustelle auftreten (z. B. Reduktion Streckengeschwindigkeit) und deshalb unumgänglich sind. Die FZAG wird diejenigen Bauarbeiten, welche den Betrieb der Glatttalbahn beeinträchtigen könnten, wenn immer möglich, in der Nacht durchführen. Ein jederzeitiger Betrieb der Glatttalbahn ohne jegliche Einschränkungen kann von der Bauherrin vorgängig jedoch nicht zugesichert werden und ist mangels gesetzlicher Verpflichtung der VBG gegenüber der Gesuchstellerin auch nicht durchsetzbar. Die VBG führten bezüglich ihrer Betriebspflicht aus, sie unterständen als konzessionierte Transportunternehmung der Transportpflicht des publizierten Fahrplanes. Eine Einstellung des Glatttalbahnbetriebs, auch eine kurzzeitige, sei während der Betriebszeit nicht möglich. Die letzte abzweigende Weiche befinde sich über 5 km entfernt; ein Ausweichen wegen Bauarbeiten sei deshalb nicht möglich. Die Infrastruktur der Glatttalbahn sei im Besitz der VBG und gemäss Eisenbahngesetz jederzeit in betriebssicherem Zustand zu halten. Dem ist entgegen zu halten, dass es sich gemäss der vom BAV publizierten Liste der Eisenbahnunternehmen in der Schweiz vom 7. Juli 2011 bei den VBG um eine konzessionierte Bahn im Ortsverkehr handelt. Eisenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend der Beförderung von Personen im Ortsverkehr dienen, sind nach EBG nicht verpflichtet, den Personentransport bei Betriebsunterbrüchen oder Revisionsarbeiten an den Anlagen durch den Einsatz anderer Ver-

⁴ EBG: Eisenbahngesetz; SR 742.101

kehrsmittel aufrecht zu erhalten; sie «brauchen keine Ersatzbeförderung einzurichten» (Art. 38 Abs. 2 EBG). Da die VBG keine gesetzliche Verpflichtung zur Gewährleistung des unterbruchsfreien Personentransportes haben, kann eine solche – im EBG fehlende – Verpflichtung nicht mit einer Plangenehmigungsverfügung geschaffen und auf einen Dritten übertragen werden.

Da es bei den drei Anträgen eher um eisenbahnrechtliche Fragen geht, nahm das BAZL Rücksprache mit dem zuständigen BAV. Die folgenden Erwägungen dazu stützen sich auch auf dessen Angaben.

Grundsätzlich bilden weder Haftungs- noch Kostenfragen Gegenstand eines Plangenehmigungsverfahrens. Das BAV tritt jeweils auf entsprechende Forderungen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens nicht ein. Für das UVEK besteht kein Anlass, zu solchen Fragen im Plangenehmigungsverfahren nach LFG eine andere Auffassung zu vertreten. Auf die Anträge a) und b) der VBG wird daher nicht eingetreten.

Es verbleibt somit noch Antrag c) der VBG. Laut BAV haben die konzessionierten Eisenbahnunternehmen gemäss dem PBG⁵ die Transportpflicht, die Fahrplanpflicht, die Betriebspflicht und die Tarifpflicht. Die Unternehmen sind verpflichtet, alle in den Fahrplänen enthaltenen Fahrten durchzuführen, es sei denn, dies werde durch Umstände verhindert, die sie nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden können (Art. 14 PBG). Bei der Projektumsetzung durch die FZAG könnte es sich um solche Umstände handeln, welche die Betriebspflicht einschränken. In diesem Sinn kann die FZAG im Rahmen der Projektgenehmigung nicht dazu verpflichtet werden, den Betrieb der Glattalbahn jederzeit ohne Einschränkungen zu gewährleisten – auch wenn das natürlich das oberste Ziel ist.

Die FZAG hat zugesagt, das Vorhaben so weit möglich ohne Betriebseinschränkungen für die Glattalbahn zu realisieren. Die Forderung der VBG betreffend einen jederzeitigen Betrieb der Glattalbahn ohne Einschränkungen ist aber im Sinn der obenstehenden Erwägung abzuweisen.

Fazit:

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass die meisten Forderungen aus der Einsprache der VBG entweder bereits erfüllt sind oder als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen werden. Auf die Anträge a) und b) tritt das UVEK nicht ein und der Antrag c) ist im Sinn obiger Erwägungen abzuweisen.

⁵ PBG: Personenbeförderungsgesetz; SR 745.1

2.9 *Anträge der Kantonspolizei*

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei hat gegen das Vorhaben keine Einwände und verweist auf die Stellungnahme der VTA. Sie verlangt lediglich, ihr seien wesentliche Änderungen auf dem ordentlichen Weg vorzulegen. Mit der generellen Auflage betreffend Bauausführung, genehmigte Unterlagen und Projektänderungen wird dieser Antrag erfüllt.

Die VTA hat die Unterlagen geprüft. Sie stellt fest, dass sie keine Einwände gegen das Vorhaben hat und stimmt dem Projekt unter Hinweis auf ihre Bemerkungen zu. Darin verweist sie darauf, dass der Butzenbüelring stark belastet ist und auf den verhältnismässig kurzen Verflechtungsstrecken viele Spurwechsel bei unterschiedlichen Grundgeschwindigkeiten erfolgen. Sie regt an, eine generelle Überprüfung der Fahrstreifenzuordnung auch im Hinblick auf das Projekt «The Circle» vertieft zu studieren und gegebenenfalls in ein entsprechendes Strassenbauprojekt einfließen zu lassen. Sie behält sich vor, im Rahmen des zu beurteilenden Detailprojekts für den «Circle» zu diesem Thema Stellung zu nehmen.

Weiter hält sie fest, der markierungstechnische Fahrstreifenabbau für die bestehende Ausfahrt aus den Parkhäusern P1-P3 müsse auf deren Ausfahrtsbrücke frühzeitig erfolgen und generell seien ihr die Details zu den erforderlichen Markierungen rechtzeitig zur Prüfung und Festlegung vorzulegen.

Die FZAG hält fest, dass vor Eingabe der Projektänderung für die Wegfahrtbrücke Vertreter der VTA und der FZAG die Situation anhand der Detailpläne besprochen haben. Sie weist darauf hin, dass sich mit der Wegfahrtbrücke P6 die Verhältnisse auf dem Butzenbüelring nicht wesentlich ändern, dass aber der zufahrende Verkehr den Ring früher verlasse und es im Bereich der Verflechtungsstrecke vor der BP-Tankstelle zu einer Reduktion von Spurwechseln komme. Weiter hält sie fest, dass die Fahrstreifenzuordnung im Rahmen des Projekts «Ausbau der Parkieranlagen» (inkl. Projekt «The Circle») überprüft werde und zu behandeln sei.

Somit ist im vorliegenden Entscheid zu verfügen, dass die Details zur Markierung des Fahrstreifenabbaus auf der Wegfahrtbrücke aus den P1–P3 sowie zu den Markierungen generell rechtzeitig vor Ausführung der VTA zur Prüfung bzw. Festlegung vorgelegt werden müssen.

2.10 *Anträge der Berufsfeuerwehr (SRZ)*

SRZ hat die Unterlagen geprüft und erhebt keine Einwände. Beantragt wird lediglich, SRZ spätestens jeweils eine Woche vor Baubeginn bzw. vor Abschluss der Arbeiten schriftlich darüber zu informieren sowie allfällige wesentliche Projektänderungen schriftlich vorzulegen, was mit der generellen Auflage betreffend Bauausführung, genehmigte Unterlagen und Projektänderungen verfügt wird; weitere Auflagen erübrigt

gen sich.

2.11 Arbeitnehmerschutz und Lärmschutz

Das AWA nimmt zu den Bereichen Arbeitnehmerschutz sowie Industrie- und Gewerbelärm Stellung; es stützt sich in seiner Beurteilung auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer (Art. 6 ArG⁶, ArGV 3⁷, Art. 82 UVG⁸, UVV⁹) sowie Art. 11–13 und 15ff. USG¹⁰. Es hat die Unterlagen geprüft und weist darauf hin, dass die Anträge aus seinen Stellungnahmen zum Vorhaben «Erweiterung des P6-Süd» vom 4. August 2010 weiterhin sinngemäss gelten (diese sind als Auflagen in die Plangenehmigung des UVEK vom 4. April 2011 eingeflossen). Das AWA kommt zum Schluss, dass sich aus der Projektänderung keine zusätzlichen Anträge ergeben. Dem ist zuzustimmen, weitere Auflagen an dieser Stelle erübrigen sich somit hier.

2.12 Umweltschutz

2.12.1 Gewässerschutz, Entwässerung und Grundwasser

Das AWEL hält fest, dass das Vorhaben konzeptionell dem aktuellen GEP¹¹ entspricht, auch wenn die Details der Taumittelsprühanlage noch nicht bekannt sind. Der geplanten Pfahlfundierung für die Stützen und Widerlager der Brücke hatte das AWEL bereits in seiner Stellungnahme vom 3. Februar 2011 im Rahmen seiner Beurteilung des Teilprojekts «Erweiterung P6-Ost» zugestimmt. Was die nun neu geplante Unterquerung der Wegfahrspur P6/Butzenbüelring betrifft, kommt es zum Schluss, dass die hydrogeologischen Verhältnisse generell bekannt sind und auch für den Projektteil der Vorinvestition keine temporäre Grundwasserabsenkung nötig ist; es kann daher die wasserrechtliche Zustimmung gemäss § 70 WWG¹², Anhang Ziffer 1.5.3 BVV¹³ mit Nebenbestimmungen erteilen.

Das AWEL stellt konkret folgenden Anträge, die unbestritten als Auflagen in den vorliegenden Entscheid zu übernehmen sind:

- Das Baustellenabwasser ist gemäss der Norm SIA 431 «Entwässerung von Baustellen» vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen bzw. der ARA Kloten-Opfikon zuzuführen;
- falls eine Taumittelsprühanlage eingebaut wird, sind deren Gestaltung und Auswirkungen auf das Entwässerungssystem in einem Detailprojekt aufzuzeigen

⁶ ARG: Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz); SR 822.11

⁷ ArGV 3: Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

⁸ UVG: Bundesgesetz über die Unfallversicherung; SR 832.20

⁹ UVV: Verordnung über die Unfallversicherung; SR 832.202

¹⁰ USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

¹¹ GEP: Genereller Entwässerungsplan

¹² WWG: Wasserwirtschaftsgesetz des Kantons Zürich; Nr. 742.11

¹³ BVV: Bauverfahrensverordnung des Kantons Zürich; Nr. 700.6

- und dem AWEL rechtzeitig vor der Ausführung zur Prüfung einzureichen;
- die «allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» vom Dezember 2004 sind zu beachten und
 - für das definitive Projekt der Unterquerung ist dem AWEL rechtzeitig ein Gesuch um wasserrechtliche Bewilligung bzw. Zustimmung einzureichen.

Die Stadt Kloten beantragt, bezüglich des Baustellenabwassers sei die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), Entwässerung von Baustellen im Sinne von § 360 PBG¹⁴ als Richtlinie zu beachten. Dieser Antrag entspricht demjenigen des AWEL, der als Auflage übernommen wird.

2.12.2 Lufthygiene

Die Stadt Kloten verlangt, hinsichtlich der Luftreinhaltung auf der Baustelle seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG (Stand 4. Juni 2008), welche auf der BauRLL basieren, einzuhalten. Das AWEL stellt fest, dass gemäss vorliegendem Gesuch und UVB zum Gesuch P6-Ost die Umweltschutzbestimmungen Bau der FZAG gelten und den Anforderungen der Lufthygiene damit Rechnung getragen wird.

Zu diesem Antrag liegen keine Einwände vor, er wird daher als Auflage in die Verfügung übernommen.

2.12.3 Baulärm

Die Stadt Kloten macht auf die Baulärm-Vorschriften aufmerksam und beantragt, die Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU sei anzuwenden.

Auch dieser Antrag ist unbestritten; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.12.4 Bodenschutz, belastetes Material und Abfallwirtschaft

Die Fachstelle Bodenschutz des ALN hat die Gesuchsunterlagen geprüft. Sie kommt zum Ergebnis, dass keine Sachverhalte neu und somit relevant seien, weshalb keine weiteren Anträge erforderlich sind.

Die Stadt Kloten beantragt,

- die notwendigen Massnahmen für die Entsorgung allfällig vorgefundenen belasteten Materials sei vor Baubeginn abzuklären und festzulegen;
- Bodenverschiebungen seien durch eine Fachperson zu begleiten und

¹⁴ PBG: Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht des Kantons Zürich (Planungs- und Baugesetz); Nr. 700.1

- anfallende Bauabfälle seien in brennbares Material, Metalle, Sonderabfall, Depo-
nienmaterial und inerten Bauabfall zu trennen und getrennt der Entsorgung zu-
zuführen. Die SIA-Empfehlung 430, Ausgabe 1993 (Norm SN 509 430), Entsor-
gung von Bauabfällen bei Neubau-, Umbau- und Abbrucharbeiten, sei im Sinne
von § 360 PBG als Richtlinie zu beachten. Das Aushubmaterial sei getrennt ab-
zuführen und dürfe nicht mit anderem Material (Bauabfälle etc.) vermischt wer-
den.

Diese Anträge werden unbestritten als Auflagen in die vorliegende Verfügung über-
nommen. Zusätzlich wird verfügt, dass schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durch-
setztes Aushubmaterial gemäss dem GEK¹⁵ des Flughafens zu behandeln bzw. zu
entsorgen ist, falls wider Erwarten solches angetroffen werden sollte.

2.12.5 Naturschutz und ökologische Ersatzmassnahmen

Die Fachstelle Naturschutz (FNS) hat das Gesuch aufgrund der eingereichten Un-
terlagen beurteilt. Sie kommt zum Schluss, dass neben den als schutzwürdig be-
schriebenen Trespenwiesen auch die Gehölzflächen so einzustufen seien, da sie ein
Feldgehölz nach Art. 18 Abs. 1^{bis} darstellen, das geeignet sei, gefährdete Tier- und
Pflanzenarten zu beherbergen. Sie beantragt, für die Trespenwiesen einen flächen-
gleichen ökologischen Ersatz im Gebiet Hundig-Glattfelden in Form von Auen-Tro-
ckenwiesen zu leisten.

Die FZAG ihrerseits ist einverstanden, die Trespenwiese im Umfang von 570 m²
durch eine entsprechende Magerwiese im Gebiet Hundig-Glattfelden zu ersetzen,
alternativ wäre ihrer Meinung nach auch ein Ersatz durch eine Auen-Trockenwiese
denkbar, wobei aber der ökologische Mehrwert einer solchen gegenüber einer Tres-
pen- bzw. Magerwiese bei der Festlegung der Fläche für die Ersatzmassnahme an-
gemessen zu berücksichtigen sei.

Gemäss Gesuch werden die 80 m² Gehölz in unmittelbarer Nähe ersetzt, allerdings
fehlen dazu konkrete Angaben über den Standort. In ihrer Stellungnahme weist die
FZAG darauf hin, dass sie bereit ist, dieses Gehölz zu ersetzen, wobei der Standort
mit der FNS bzw. dem ALN noch festzulegen sein wird.

Bereits in seiner Stellungnahme vom 7. Juli 2011 zum Gesamtpaket der Parkie-
rungsanlagen hatte das BAFU beantragt, die 80 m² Hecke seien wenn möglich in der
unmittelbaren Umgebung zu ersetzen. Falls das nicht möglich sein sollte, müsse der
Ersatz zusammen mit demjenigen für weitere betroffene Flächen erfolgen. In seiner
Mitteilung vom 9. November 2011 erklärt es sich mit den vorgeschlagenen Massnah-
men einverstanden, wenn das Feldgehölz (Hecke) wie von der FZAG vorgesehen
wieder angelegt und der effektive Verlust an ökologischen Werten (schutzwürdiger

¹⁵ GEK: Generelles Entsorgungskonzept der Flughafens

Lebensraum) im Gebiet «Hundig» in gleicher Qualität kompensiert wird.

Es ist daher zu verfügen, dass

- das Feldgehölz wie vorgesehen wieder anzulegen ist (80 m²), wenn möglich in unmittelbarer Nähe oder allenfalls durch eine gleichwertige Massnahme im Gebiet «Hundig»; der genaue Standort ist mit der FNS abzusprechen, und
- für die übrige Fläche, die einen schutzwürdigen Lebensraum darstellt (570 m² Trespenwiese), im Gebiet «Hundig» ein gleichwertiger Ersatz zu leisten ist, z. B. durch 570 m² Magerwiese. Falls eine qualitativ höherwertige Ersatzmassnahme geleistet wird (z. B. durch eine Auen-Trockenwiese), kann die Fläche entsprechend diesem Mehrwert reduziert werden.

2.12.6 Weitere Anträge der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten beantragt, die Vorinvestition betreffend Querung Wegfahrtbrücke/ Ausfahrt für den «Circle» dürfe die Baubewilligung für das Projekt «The Circle» nicht negativ präjudizieren.

Hierzu ist festzuhalten, dass die Investition der Unterführung auf Risiko der FZAG erfolgt und aus der vorliegenden Plangenehmigung keine präjudizierende Wirkung für das Vorhaben «The Circle» abgeleitet werden kann. Vorbehalten bleibt in jedem Fall die Stellungnahme des BAZL im Verfahren zum Projekt «The Circle». Da es sich dabei um eine Nebenanlage im Sinne von Art. 37m Abs. 1 LFG handelt, das nach kantonalen Recht beurteilt wird, ist gemäss Art. 37m Abs. 2 LFG vor einem Bauentscheid das BAZL von der kantonalen Behörde anzuhören. Ein Nebenanlagevorhaben darf die Flugsicherheit nicht gefährden und den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen. Auflagen für den Bau der Wegfahrtbrücke erübrigen sich indessen.

Weiter beantragt die Stadt Kloten, alle Stellen mit Absturzgefahr ausreichend zu sichern, wobei sich die Einzelheiten nach der Norm SIA 358 zu richten haben.

Dem wird nicht widersprochen, und eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Hinsichtlich der Werkleitungen verweist sie auf ihre «allgemeinen Bedingungen und Auflagen», eine Auflage an dieser Stelle erübrigt sich (vgl. Ziffer B.2.6 weiter oben).

2.13 *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.2.6 auch an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

2.14 *Fazit*

Das Gesuch betreffend Erstellung der Wegfahrtbrücke aus dem P6 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden. Der vorliegende Entscheid hat indessen keine präjudizielle Wirkung für die mit separatem Plangenehmigungsgesuchen beantragte Erweiterung der Parkierungsanlagen (Flugplatzanlagen) oder des Projekts «The Circle» (Nebenanlage).

3. **Gebühren**

Die Gebühren 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 Gebühren für den vorliegenden Entscheid werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

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

4. **Eröffnung und Bekanntmachung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den VBG eröffnet.

Den interessierten Stellen von Bund und Kanton, der Stadt Kloten sowie den zur Projekt- bzw. Verfahrensänderung angehörten Einsprechern zum Gesamtprojekt «Erweiterung der Parkierungsanlagen» wird sie zugestellt.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend den Bau der Wegfahrtbrücken umfasst die Elemente

- Ausfahrtstrasse aus dem P6-Süd von insgesamt 283 m Länge mit einspuriger Brücke von 95 m Länge inkl. Stützen und Widerlager, anschliessend an das G5 im P6-Süd, jeweils mit ca. 25–28 m Spannweite zwischen den Pfeilern bzw. Widerlagern;
- neue Fahrbahn mit Stützmauern südlich des Butzenbüelrings und absinkend auf dessen Niveau;
- Verlegung der Hangstrasse am Butzenbüel nach Süden;
- Vorinvestition in eine Unterführung im Bereich des Dammes für eine spätere Erschliessung des Projektperimeters für das Vorhaben «The Circle»;
- zwei neue Schrankenanlagen im G5 des P6-Süd für die Ausfahrt;
- Markierung der Reduktion der zweispurigen Ausfahrt aus den Parkhäusern P1–P3 auf eine Spur;
- Anpassungen der Signalisationen und Markierungen;
- Erstellen der Anschlusspunkte an die Regenwasserkanalisation und Stromversorgung;
- untergeordnete Anpassung der Kanalisationen bzw. einzelner Schlamm-samm-ler;
- allenfalls Einbau einer Taumittelsprühanlage direkt im Belagskörper
- Elektrorohre für die Zuleitungen für die Beleuchtungen sowie die entsprechenden Einrichtungen und Anschlüsse;

und wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafenareal, Landseite, auf Gebiet der Gemeinde Kloten, Grundstück Kat.-Nr. 0623139 (Kloten).

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 3. August 2011 (Eingang beim BAZL) mit:

- technischem Beschrieb, Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, c/o F. Preisig, 8050 Zürich, vom 29. 7. 2011;
- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide vom 12. 7. 2011;
- Plan Nr. 05756.15-001, Neue Wegfahrt P6, Situation / Längenprofil 1:500; Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, 8050 Zürich, vom 1. 9. 2010, rev. 29. 7. 2011;
- Plan Nr. 05756.15-003, Neue Wegfahrt P6, Situation Fahrspuren, 1:2 000; Inge-

- nieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, 8050 Zürich; vom 29. 7. 2011;
- Plan Nr. 05756.15-004, Neue Wegfahrt P6, Situation Verkehrsumlagerung, 1:2 000; Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, 8050 Zürich; vom 29. 7. 2011;
 - Plan Nr. 05756.15-005, Neue Wegfahrt P6, Katasterplan, 1:2 000; Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / dsp, 8050 Zürich; vom 29. 7. 2011;
 - Plan Nr. 71507-P6-005, G5 / Neue Wegfahrt P6, Projektänderung, Grundriss, 1:500; Dr. Deuring & Oeringer AG, 8401 Winterthur; vom 18. 7. 2011;
 - Plan Nr. 206'735-2.1102, Brückenbau, Übersichtsplan Wegfahrtbrücke, Situation und Schnitte, 1:200 / 1:50, Gruner & Wepf Ingenieure AG, 9230 Flawil, vom 14. 11. 2011.

2. Auflagen

2.1 Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)

Die Erstellung von Bau- und Montagekränen ist mindestens 30 Tage im Voraus auf dem üblichen Weg via Zonenschutz / kantonale Meldestelle für Luftfahrthindernisse zur Prüfung einzureichen bzw. die allenfalls erforderliche Bewilligung des BAZL dafür gemäss Art. 63 VIL ist rechtzeitig einzuholen.

2.2 Allgemeine Bauauflagen

- 2.2.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.
- 2.2.2 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.
- 2.2.3 In den Fällen, wo noch vor der Ausführung detaillierte Unterlagen vorgelegt werden müssen (z. B. Projekteingabe gemäss den Vorgaben des TBA, Sicherheitsbericht und -konzept VBG, Messkonzept Trasse VBG, Angaben betreffend Kranstandorte inkl. Schwenkradien, die Installationsplätze und die Baustellenzufahrten sowie Alarmliste, Markierung des Fahrstreifen gem. Auflagen VTA, ggf. Detailprojekt Taumittelsprühanlage), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.
- 2.2.4 Allfällig erforderliche Gesuche um Nacharbeit sind den zuständigen Stellen mit allen erforderlichen Unterlagen rechtzeitig zur Prüfung einzureichen.

2.2.5 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen, der Stadt Kloten via AfV rechtzeitig vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

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

2.2.7 Die «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) sind einzuhalten.

2.3 *Auflagen des Tiefbauamts*

2.3.1 Das Ausführungsprojekt ist nach den kantonalen Richtlinien des TBA auszuarbeiten und diesem rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen.

2.3.2 Mit dieser Projekteingabe ist gemäss den Vorgaben des TBA auch ein Entwurf des Dokuments «A730.10.1 Nutzung und Erhaltung» einzureichen, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Wegfahrtbrücke Eigentum und der bauliche und betriebliche Unterhalt Sache des Gesuchstellers sind. Der Zugang zu Kontrollzwecken an der Tragkonstruktion muss für Mitarbeiter des TBA jederzeit gewährleistet sein und jede bauliche Änderung der Tragkonstruktion ist den zuständigen Organen des TBA zur Prüfung vorzulegen.

2.4 *Auflagen der VBG*

2.4.1 Der Umbau der elektrischen Anlagen (Fahrleitung) ist durch eine Fachperson vorzunehmen, die Erfahrung in Planung, Projektierung und Ausführung von Energieversorgungs- und Fahrleitungsanlagen von Gleichstrombahnen hat und mit den Sicherheitsvorschriften der Infrastruktur der Glatttalbahn vertraut ist. Eine allfällige Optimierung aus dieser Facharbeit soll direkt ins Projekt einfließen können (z. B. der Verzicht auf die Abhängung der Fahrleitung von der neuen Brücke zugunsten eines verkürzten Fahrleitungsmasts).

2.4.2 Es ist ein Sicherheitsbericht zu erstellen für Bau und Betrieb der neuen Wegfahrtbrücke. Insbesondere sind die Bauphase und die Lage der neuen Stütze der Achse 2 zu beurteilen. Diese stellt ein Sichthindernis dar, was in Anbetracht der erlaubten Streckengeschwindigkeit von 60 km/h ein Risiko darstellen könnte.

2.4.3 Für die Bauphase muss zwei Monate vor Spatenstich ein Sicherheitskonzept vorliegen. Das Vorhaben ist so zu planen, dass Trasse und Lichtraumprofil der Glatttalbahn niemals in Anspruch genommen werden müssen. Jegliche Benutzung des Trassees, auch die kurzfristige und diejenige über Boden in den Lichtraum der Glatttalbahn hinein, muss von den VBG bewilligt werden. Durch den Bau und Betrieb der

Brücke dürfen keinerlei Gegenstände aufs Trasse der Glattalbahn fallen. Je nach Bauplanung sind Schutzmassnahmen durch den Gesuchsteller einzurichten.

- 2.4.4 Die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glattalbahn sind einzuhalten, insb. beim Bauen neben/über dem Trasse der Glattalbahn.
- 2.4.5 Für die Überwachung des Glattalbahntrassees während der Bauphase, insbesondere für die Phase der Erstellung des Stützenfundamentes in Nähe des Glattalbahn-Trassees, ist ein Messkonzept zu erarbeiten, welches den VBG vor Baubeginn zur Beurteilung einzureichen ist.
- 2.4.6 Die FZAH hat den VBG mindestens drei Wochen vor Baubeginn einen Plan zur Zustimmung einzureichen, aus dem die Kranstandorte inklusive Schwenkradien, die Installationsplätze und die Baustellenzufahrten ersichtlich sind.
- 2.4.7 Die FZAG hat den VBG vor Baubeginn die Alarmliste der Baustelle einzureichen, die insbesondere alle relevanten Pikettnummern und die wichtigsten Ansprechpartner enthält (mindestens Gesamtprojektleiter, Verantwortlicher für Sicherheit, Verantwortlicher für Verkehrsfluss und Baustellenzufahrten, 24-h-Pikettnummer).

2.5 *Auflagen der Kantonspolizei*

Die Details zur Markierung des Fahrstreifenabbaus auf der Wegfahrtbrücke aus den P1–P3 sowie zu den Markierungen generell müssen rechtzeitig vor Ausführung der VTA der Kantonspolizei zur Prüfung bzw. Festlegung vorgelegt werden.

2.6 *Gewässerschutz und Entwässerung*

- 2.6.1 Das Baustellenabwasser ist gemäss der Norm SIA 431 «Entwässerung von Baustellen» vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen bzw. der ARA Kloten-Opfikon zuzuführen.
- 2.6.2 Falls eine Taumittelsprühanlage eingebaut wird, sind deren Gestaltung und Auswirkungen auf das Entwässerungssystem in einem Detailprojekt aufzuzeigen und dem AWEL rechtzeitig vor der Ausführung zur Prüfung einzureichen.
- 2.6.3 Die «allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» vom Dezember 2004 sind zu beachten.
- 2.6.4 Für das definitive Projekt der Unterquerung ist dem AWEL rechtzeitig ein Gesuch um wasserrechtliche Zustimmung bzw. Bewilligung einzureichen.

2.7 *Luftreinhaltung*

Auf der Baustelle sind die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG (Stand 4. Juni 2008), welche auf der BauRLL basieren, einzuhalten.

2.8 *Baulärm*

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

2.9 *Bodenschutz, belastetes Material und Abfallwirtschaft*

2.9.1 Bodenverschiebungen sind durch eine Fachperson zu begleiten.

2.9.2 Anfallende Bauabfälle sind in brennbares Material, Metalle, Sonderabfall, Deponiematerial und inerten Bauabfall zu trennen und getrennt der Entsorgung zuzuführen. Die SIA-Empfehlung 430, Ausgabe 1993 (Norm SN 509 430), Entsorgung von Bauabfällen bei Neubau-, Umbau- und Abbrucharbeiten, ist im Sinne von § 360 PBG als Richtlinie zu beachten. Das Aushubmaterial ist getrennt abzuführen und darf nicht mit anderem Material (Bauabfälle etc.) vermischt werden.

2.9.3 Schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial ist gemäss dem GEK des Flughafens zu behandeln bzw. zu entsorgen, falls wider Erwarten solches angetroffen werden sollte.

2.9.4 Die notwendigen Massnahmen für die Entsorgung allfällig vorgefundenen belasteten Materials sind vor Baubeginn abzuklären und festzulegen.

2.10 *Naturschutz und ökologischer Ersatz*

2.10.1 Das Feldgehölz ist wie vorgesehen wieder anzulegen (80 m²), wenn möglich in unmittelbarer Nähe oder allenfalls durch eine gleichwertige Massnahme im Gebiet «Hundig»; der genaue Standort ist mit der FNS abzusprechen.

2.10.2 Für die übrige Fläche, die einen schutzwürdigen Lebensraum darstellt (570 m² Trespenwiese), ist im Gebiet «Hundig» ein gleichwertiger Ersatz zu leisten, z. B. durch 570 m² Magerwiese. Falls eine qualitativ höherwertige Ersatzmassnahme geleistet (z. B. durch eine Auen-Trockenwiese) wird, ist die Fläche entsprechend diesem Mehrwert zu reduzieren.

2.11 Weitere Auflagen der Stadt Kloten

Alle Stellen mit Absturzgefahr sind ausreichend zu sichern, wobei sich die Einzelheiten nach der Norm SIA 358 zu richten haben.

3. Einsprache der VBG

Soweit auf die Anträge aus der Einsprache der VBG überhaupt eingetreten wird bzw. diese nicht bereits erfüllt sind, wurden sie mit einer Ausnahme als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen (Ziffer C. 2.4); ein Antrag wird im Sinn 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.

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

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MB, Postfach, 8058 Zürich;
- VBG Verkehrsbetriebe Glatttal AG, 8152 Glattbrugg.

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Bundesamt für Verkehr, Sektion Bewilligungen II, 3003 Bern;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Amt für Landschaft und Natur, 8090 Zürich;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, 8090 Zürich;
- Amt für Verkehr, Baupolizei und Beitragswesen, 8090 Zürich;
- Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt, Projektportfoliosteuerung, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren, Sektion Kunstbauten, 8090 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung, Zürich 8021;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung Flughafen Zürich, 8036 Zürich;
- Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten;

- Stadt Opfikon, 8152 Glattbrugg;
- VCS, Sektion Zürich, 8040 Zürich;
- Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO), 8484 Weisslingen;
- Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord, 8005 Zürich.

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

sign. André Schrade

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 Frist steht still vom vom 18. Dezember bis und mit dem 2. Januar.

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.