



3003 Bern, 2. Juli 2013

---

## **Flughafen Zürich**

## **Plangenehmigung**

Umbau Treibstoffschacht 70

Projekt Nr. 13-03-016

---

## A. Sachverhalt

### 1. Ausgangslage

Die Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG (UBAG) betreibt die Anlagen zur Treibstoffversorgung am Flughafen Zürich. Diese gelten als Flugplatzanlagen im Sinn von Art. 2 VIL<sup>1</sup>. Das massgebliche Verfahren für Bau und Änderungen dieser Anlagen richtet sich somit nach den Bestimmungen über die Plangenehmigung gemäss Art. 37<sup>2</sup> LFG.

In den technischen Belangen unterstehen die Betankungsanlagen aber dem RLG<sup>3</sup> und der RLSV<sup>4</sup>. Für die technische Überwachung ist das Eidg. Rohrleitungsinspektorat (ERI), für die Erteilung der Betriebsbewilligung das Bundesamt für Energie (BFE) zuständig.

Die Zuständigkeiten wurden zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), dem BFE und dem ERI in einer Zusammenarbeitsvereinbarung geregelt.

Die Unterflurbetankungsanlage am Flughafen Zürich wird ab dem Tanklager Rüm- lang (TAR) gespiesen. Das System besteht aus zwei parallelen Leitungen (Haupt- und Nebenleitung), die vom TAR bis auf die Südseite des Docks E (Midfield) führen. Von diesen Stammleitungen zweigen vier Stichleitungen ab, die die Standplätze der Docks A und B bedienen. Bei Dock E führt je eine Leitung in einem Ost- und einem West-Ast um das Dock und bildet so einen geschlossenen Ring um das Dock. Im Süden des Docks E ist zudem ein Bypass eingebaut, der über den Treibstoffschacht 70 zugänglich ist. Mit der heutigen Konfiguration ist es nicht möglich, die Anlage nur teilweise zu betreiben bzw. stillzulegen, was dazu führt, dass sie z. B. für eine Dichtheitsprüfung ganz ausser Betrieb genommen werden muss.

Am 4. Januar 2013 hatte das ERI der UBAG mitgeteilt, dass es die bisher von der UBAG angewandte Dichtheitsprüfmethode nicht mehr für den Nachweis der Dichtheit des Leitungssystem akzeptieren werde und verlangte schliesslich eine klassische Dichtheitsprüfung. Eine solche Prüfung hätte allerdings den völligen Stillstand des gesamten Treibstoffleitungssystem über eine längere Zeitdauer (24, 48 oder 72h) bedingt – mit gravierenden Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Am 21. März 2013 reichte die UBAG beim BFE und beim ERI ein Gesuch um Erteilung einer Ausnahmebewilligung für den Weiterbetrieb der Anlage ohne Dichtheitsprüfung ein und

---

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

<sup>2</sup> Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

<sup>3</sup> Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz; RLG); SR 746.1

<sup>4</sup> Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV); SR 746.12

betonte, es handle sich um ein vorsorgliches Gesuch, da sie zurzeit alles daran setze, die Anlage so umzubauen, dass die geforderte Dichtheitsprüfung möglich sei.

Das ERI beurteilte das Gesuch unter technischen Aspekten und stellte fest, es sei vertretbar, im Jahre 2013 auf die Durchführung einer klassischen Dichtheitsprüfung im Anlageteil «Midfield» (hinter dem Schacht 70) zu verzichten, falls diverse Auflagen erfüllt würden.

Das BFE – zuständig für die betriebliche Aufsicht – schloss sich den Ausführungen des ERI an und kam zum Schluss, dass die vom ERI vorgeschlagenen Auflagen nötig, zweck- und verhältnismässig seien. Der UBAG könne es unter gewissen Bedingungen und Auflagen eine Ausnahmeregelung für die Durchführung einer Dichtheitsprüfung der Ringleitung um das Dock Midfield in Aussicht stellen.

Das BFE verfügte am 17. Mai 2013, für die Haupt- und Nebenleitung sowie für die vier Stichleitungen zu den Terminals A und B müsse im Jahr 2013 eine Dichtheitsprüfung durchgeführt werden. Betreffend die Durchführung der Dichtheitsprüfung für die Ringleitung um das Dock Midfield werde das BFE entscheiden, wenn die folgenden Bedingungen und Auflagen erfüllt und überprüft seien:

- a. Das heute eingebaute H-Stück im Treibstoffschacht 70 (Bypass) sei bis Ende September 2013 auszubauen;
- b. Die Leckraten der Abzweigschieber zu den vier Stichleitungen für die Docks A und B seien bis Ende September 2013 durch Messungen festzustellen und dem ERI mitzuteilen;
- c. Bis Ende September 2013 seien im Tanklager die Leckraten der Schieber für die Haupt- und Nebenleitung durch Messungen festzustellen und dem ERI mitzuteilen;
- d. Bis Ende Mai 2013 sei ein detailliertes und mit dem Flughafenbetreiber abgeprochenes Umbauprogramm einzureichen;
- e. Bis Ende Mai 2013 sei ein mit dem Flughafen abgeprochenes Terminprogramm einzureichen, das aufzeige, wann die Hauptleitung, die Nebenleitung und die vier Stichleitungen einer Dichtheitsprüfung unterzogen würden (Termin und Methode).

## **2. Gesuch**

### **2.1 Gesuchseinreichung**

Am 5. Juni 2013 (Eingang) reichte die Flughafen Zürich AG (im Folgenden FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch für den Umbau des Treibstoffschachts 70 ein.

Das Vorhaben umfasst einen Tiefbau- und einen Rohrleitungsteil und wurde in Zusammenarbeit mit der UBAG erarbeitet, Bauherr ist die UBAG.

## 2.2 *Begründung*

Die FZAG und die UBAG begründen das Gesuch mit den Auflagen des BFE, die Anpassungen an den Treibstoffleitungen der UBAG (Entfernung des Bypasses im Treibstoffschacht 70 und später den Einbau von Absperrarmaturen) bedingten. Diese seien nur möglich, wenn der Treibstoffschacht 70 von der Tarmacoberfläche her vollständig zugänglich sei, wofür ein Umbau der Schachtabdeckung erforderlich sei. Der Treibstoffschacht 70 bzw. seine Abdeckung müsse auch in Zukunft von allen Flugzeug- und Schleppertypen überrollt bzw. befahren werden können.

## 2.3 *Projektbeschreibung und Realisierungsphasen*

Das Projekt besteht aus folgenden Elementen:

- tiefbauliche Anpassungen der Schachtabdeckung und des Schachtkranzes (Ausführung 2013);
- Anpassung der Unterflurbetankungsanlage im Treibstoffschacht 70 (Ausführung 2013 und 2014).

### 2.3.1 Tiefbau

Gemäss Angaben im Gesuch liegt der Treibstoffschacht 70 luftseitig im Standplatzbereich südlich des Docks E; der Standplatz E32 bleibt während der Bauarbeiten gesperrt.

Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit zur Rohrleitungsanlage wird die bestehende Betondecke entfernt und neu mit einem Abdeckungssystem aus einzelnen Stahlelementen versehen, die über den gesamten Schachtquerschnitt reichen und auf Flugzeug- sowie Schlepperlasten ausgelegt sind. Für den Einbau des neuen Abdeckungssystems sind der Rückbau der bestehenden Schachtdecke sowie Anpassungen am bestehenden Schachtkranz und am Auflagebereich erforderlich. Die Innenabmessungen des Schachtes werden durch die neue Schachtabdeckung nicht verändert. Bei Bedarf werden die Hüllrohre der bestehenden elektrischen Zuleitung zum Schacht lokal angepasst. Die bestehende Oberflächenentwässerung wird durch den Umbau des Schachtes nicht verändert.

### 2.3.2 Rohrleitungen

Der Rohrleitungsteil des Projekts gemäss Auflage des BFE wird in drei Phasen ausgeführt:

Phase 1: Vorbereitungsarbeiten (bis September 2013):

Entfernung der bestehenden 2"-Leitungen der Hoch- und Tiefpunkte im Schacht 70 und Erstellung der nötigen Schutzmassnahmen für die Rohrleitungen bei der Entfernung der bestehenden Betondecke.

Phase 2: Entfernung des H-Stücks (September 2013):

Die Treibstoffleitungen werden so weit wie nötig entleert. Dann wird das H-Stück herausgeschnitten und durch entsprechende Rohrleitungen ersetzt.

Phase 3: Ersatz der Absperrarmaturen (März 2014):

Für die Haupt- und Nebenleitung (20"-Leitungen) werden die Absperrarmaturen umgebaut und die Rohrleitungen den neuen Einbaumassen angepasst. (Wegen der langen Lieferzeiten können die Absperrarmaturen erst im kommenden Jahr angebracht und somit die Arbeiten am Schacht 70 abgeschlossen werden.)

### 2.3.3 Genereller Baubeschrieb

Die Bauarbeiten sind von August bis Oktober 2013 vorgesehen. Der Ausbau des H-Stücks ist bis spätestens September 2013 abgeschlossen, der Einbau der Absperrarmaturen erfolgt nach Lieferung im März 2014.

Grundsätzlich werden die Bauarbeiten tagsüber ausgeführt, bei Bedarf (z. B. Pneu-kraneinsatz etc.) kann jedoch in einigen Fällen auch Nachtarbeit nötig sein.

Die Installations- und Manövrierbereiche sind aus den beigelegten Plänen ersichtlich. Die Erschliessung der Baustelle erfolgt über das Tor 101, die bestehende Servicestrassen zum Dock E und von dort auf die Installationsfläche.

Die Bauabfälle werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen von Bund und Kanton und nach den Festlegungen der SIA-Empfehlung 430, Entsorgung von Bauabfällen sowie dem GEK<sup>5</sup> des Flughafens Zürich entsorgt. Für die Behandlung und Entsorgung von Baustellenabwässern gilt die SIA-Empfehlung 431, Entwässerung von Baustellen. Zudem werden die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG eingehalten.

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

## 2.4 *Gesuchunterlagen*

Das Gesuch umfasst das Gesuchsschreiben, das übliche Gesuchsformular und je einen technischen Bericht zum Tiefbau- und Rohrleitungsteil des Vorhabens inkl. Planunterlagen.

---

<sup>5</sup> GEK: Generelles Entsorgungskonzept

## 2.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

## 3. **Instruktion**

### 3.1 *Anhörung*

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen seinen zuständigen Fachstellen zur luftfahrtspezifischen Prüfung und dem ERI zu. Auf die Anhörung des Kantons und weiterer Bundesstellen wurde verzichtet.

### 3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- ERI vom 10. Juni 2013;
- BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur (SI), vom 20. Juni 2013.

Die Stellungnahmen wurden der FZAG zugestellt, die am 24. Juni 2013 mitteilte, dass sie zu den Anträgen von ERI und BAZL keine Bemerkungen habe.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Die Treibstoffleitungen der Unterflurbetankung dienen dem Betrieb des Flughafens; es sind Flugplatzanlagen gemäss Art. 2 VIL. Nach Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

#### 1.2 *Verfahren*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f und Art. 28. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG<sup>6</sup>. Die verschiedenen anwendbaren materiellen bundesrechtlichen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Für den vorliegenden Fall sind das neben den luftfahrtrechtlichen Vorschriften auch diejenigen über die Rohrleitungsanlagen. Das BAZL als Leitbehörde holte daher in Anwendung von Art. 62a RVOG auch die Stellungnahme des ERI ein.

Die Ausführungsunterlagen für den Rohrleitungsteil des Vorhabens werden vom ERI direkt geprüft; die vorliegende Verfügung gilt – unter allfälligen Bedingungen und Auflagen des ERI bzw. des BFE – auch als Plangenehmigung für das Rohrleitungsprojekt. Die erforderliche Betriebsfreigabe bzw. Betriebsbewilligung für diese geänderten Projektbestandteile können ohne Weiteres zu einem späteren Zeitpunkt direkt beim ERI bzw. BFE eingeholt werden.

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt und hat wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene. Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht, es berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nicht auf Raum und Umwelt aus. Somit sind die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG erfüllt.

---

<sup>6</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG); SR 172.010

Im vereinfachten Verfahren ist eine Anhörung von Kanton und Gemeinden nicht vorgeschrieben, im vorliegenden Fall konnte darauf verzichtet werden.

### 1.3 *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).

## 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 der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Die luftfahrtspezifischen Anforderungen werden durch die zuständigen Fachstellen des BAZL, die rohrlitungstechnischen durch das ERI geprüft. Es rechtfertigt sich daher, die übrigen Punkte summarisch zu prüfen.

### 2.2 *Begründung*

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.1 und A.2.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

### 2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

### 2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup> VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass



das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann. Diese Prüfung ergab, dass dem Gesuch unter Auflagen zu Bau- und Betriebsphase, Publikationen und Baumeldungen zugestimmt werden kann. Diese Auflagen sind nötig und zweckmässig; sie sind daher umzusetzen und das Ergebnis der luftfahrtspezifischen Prüfung wird als Beilage 1 Bestandteil dieser Verfügung.

## 2.5 *Anforderungen an die Rohrleitungen*

Die fachtechnische Beurteilung des Rohrleitungsteils des Projekts obliegt dem ERI, das das Gesuch geprüft hat und folgende Anträge stellt:

- Die Bauarbeiten müssten in Absprache und unter Aufsicht der UBAG erfolgen;
- Die Rohrleitungsanlagen im Schacht seien gegen mechanische Beschädigungen zu schützen;
- Der zukünftige Schachtzustieg dürfe im Lichtmass nicht kleiner als der heutige sein; und
- Der Umbau der Rohrleitungsanlage bedürfe eines Arbeitsprogramms, dem das ERI zustimmen müsse.

Die Anträge des ERI stützen sich auf die einschlägigen Vorschriften; sie erscheinen zweck- und verhältnismässig. Die erforderlichen Unterlagen sind ihm rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen; mit den Arbeiten an den Rohrleitungsanlagen darf erst nach der Zustimmung des ERI begonnen werden; eine entsprechende Bedingung ist in vorliegende Verfügung aufzunehmen.

Im Übrigen hat die Gesuchstellerin auch das BFE über Baubeginn und Abschluss der Arbeiten zu informieren, weitere Anforderungen des BFE – namentlich zur Betriebsfreigabe der geänderten Anlageteile sowie betreffend eine allfällige Ausnahmebewilligung für die Dichtheitsprüfung – bleiben ausdrücklich vorbehalten.

## 2.6 *Raumplanung, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Flugplatzareals; es bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Das Vorhaben erfüllt somit die Anforderungen der Raumplanung sowie die Ziele und Vorgaben des SIL.

## 2.7 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

Das Bauvorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der Umwelt. Das Vorhaben steht mit den im Projektbeschrieb angeführten Massnahmen mit den Anforderungen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz im Einklang.

## 2.8 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch seine Fachstellen überwachen. Zu diesem Zweck ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten am Tiefbauteil des Vorhabens schriftlich zu informieren.

## 2.9 *Fazit*

Das Gesuch erfüllt unter den genannten Bedingungen und Auflagen die gesetzlichen Anforderungen und die Plangenehmigung kann erteilt werden.

## 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 Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

## 4. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Sie wird dem BFE, dem ERI, der UBAG und dem Amt für Verkehr der Kantons Zürich zugestellt.

## C. Verfügung

### 1. Vorhaben

Das Vorhaben von FZAG und UBAG betreffend Umbau Treibstoffschacht 70 wird wie folgt genehmigt:

#### 1.1 *Gegenstand und Standort*

Umbau des Treibstoffschachts 70 und der Unterflurbetankungsanlage des Flughafens Zürich mit folgenden Elementen:

- tiefbauliche Anpassungen der Schachtabdeckung und des Schachtkranzes (Ausführung 2013);
- Anpassung der Unterflurbetankungsanlage innerhalb des Treibstoffschachtes 70 (Entfernung des Bypasses und Einbau von Absperrarmaturen; Ausführung 2013 und 2014); und
- temporäre Sperrung des Standplatzes E32.

Flughafenareal, Vorfeld E, Grundstück Kat.-Nr. 3139.12, Gemeindegebiet von Kloten.

#### 1.2 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 5. Juni 2013 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen:

- Technischer Bericht Tiefbau; FZAG, Airfield Maintenance, 8058 Zürich / Basler & Hofmann AG, Ingenieure, Planer und Berater, 8133 Esslingen, 22. Mai 2013;
- Technischer Bericht Umbau Schacht 70; UBAG, 8153 Rümlang / Oehrli Engineering AG, 8645 Rapperswil-Jona / Basler & Hofmann AG, 8133 Esslingen, 23. Mai 2013;
- Plan Nr. 5380.02-001, Situation 1:500, Umbau Treibstoffschacht 70, Deckelersatz, Installationsflächen, bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 23. Mai 2013;
- Plan Nr. 15.2.01, Situation 1:500, Umbau Treibstoffschacht 70, Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 22. Mai 2013;
- Plan Nr. 15.6.04, Umbau Treibstoffschacht 70, Treibstoffleitung UBAG, Schacht 70 Seitenansicht 1:20 Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 22. Mai 2013.

## **2. Bedingung**

- 2.1.1 Die erforderlichen Unterlagen für die fachtechnische Beurteilung des Rohrleitungsteils des Projekts sind dem ERI rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen; mit den Arbeiten an den Rohrleitungsanlagen darf erst nach der Zustimmung des ERI begonnen werden.
- 2.1.2 Weitere Anforderungen des BFE – namentlich betreffend Betriebsfreigabe der geänderten Anlageteile sowie eine allfällige Ausnahmebewilligung für die Dichtheitsprüfung – bleiben ausdrücklich vorbehalten.

## **3. Auflagen**

### *3.1 Allgemeine Bauauflagen*

- 3.1.1 Für die Tiefbauarbeiten am Treibstoffschacht 70 sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 3.1.2 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 3.1.3 Jeweils zehn Tage vor Beginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das BFU und das ERI schriftlich zu informieren.
- 3.1.4 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.
- 3.1.5 Die Gesuchstellerin hat die notwendigen Luftfahrtpublikationen rechtzeitig zu veranlassen.

### *3.2 Luftfahrtspezifische Auflagen*

Es gelten die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 20. Juni 2013 (Beilage 1).

### *3.3 Rohrleitungsspezifische Auflagen*

- 3.3.1 Die Bauarbeiten müssen in Absprache und unter Aufsicht der UBAG erfolgen.
- 3.3.2 Die Rohrleitungsanlagen im Schacht sind gegen mechanische Beschädigungen zu

schützen.

- 3.3.3 Der zukünftige Schachtzustieg darf im Lichtmass nicht kleiner als der heutige sein.
- 3.3.4 Für den Umbau der Rohrleitungsanlage ist dem ERI rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten an den Rohrleitungen ein Arbeitsprogramm zur Zustimmung einzureichen.

#### **4. Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

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

#### **5. Eröffnung**

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

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

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Energie, 3003 Bern;
- Eidg. Rohrleitungsinspektorat, Postfach, 8304 Wallisellen;
- UBAG, Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, 8153 Rümlang;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich.

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

sign. Véronique Gigon  
Stellvertretende Generalsekretärin

## **Beilagen**

Beilage 1: BAZL; luftfahrtspezifische Auflagen

## **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, 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 Beschwerdefrist steht still vom 15. Juli bis und mit 15. August.

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.