



3003 Bern, 13. Februar 2019

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Neubau Fracht Rächtenwisen F12
Projekt-Nr. 13-05-008

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Die Frachtabwicklung ist neben der Abfertigung von abfliegenden, ankommenden und umsteigenden Passagieren eine der Hauptfunktionen des Flughafens Zürich. Der bei weitem grösste Anteil an Luftfracht aller Flugplätze wird über Zürich abgewickelt. Laut Konzeptteil des Sachplans Verkehr Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verfügt die Schweiz heute über eine gute Luftfahrtinfrastruktur, die im Vergleich mit den umliegenden Ländern sowohl quantitativ (Flugplatzdichte) als auch qualitativ vergleichbar ist. Engpässe bestehen dort, wo die Anpassung der Infrastrukturen dem markanten Wachstum des Luftverkehrs nicht folgen konnte, so auch im Bereich der Frachtabfertigung bei den Landesflughäfen.

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) suchte deshalb einen geeigneten Standort für eine neue Frachthalle. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse und der bereits bestehenden Frachtgebäude eignet sich das Gebiet «Rächtenwisen», östlich des General Aviation Center (GAC), dafür. Das Vorhaben wurde der VPK¹ vorgelegt; das BAZL legte dafür ein ordentliches Verfahren nach den Bestimmungen von LFG² und VIL³ fest.

2. Gesuch

2.1 Gesuchseinreichung

Am 13. August 2015 reichte die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Plangenehmigungsgesuch ein, das folgende Elemente umfasst:

- Neubau Frachtgebäude F12 (7300 m² Frachthallen- und 1200 m² Büroflächen);
- Erstellung von ca. 4500 m² überdachte Fläche unter Vordächern;
- Erstellung von Betriebs- und Manövrierflächen;
- Abbruch der Frachthallen F9 und F10, des Schutzdachs F11, des sog. Limesgebäude S20 sowie des Einfamilienhauses J11;
- Umlegung der Bimenzälten- und der Fahrschulstrasse inkl. Verlegung der Werkleitungen;
- Aufhebung der Parkplätze P12, P12-200, P13 und P15-100 sowie Teile des P15 (insgesamt 425 PP);

¹ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

² Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

³ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

- Erstellung von 45 neuen PP für Personenwagen und 24 neuen Veloabstellplätzen;
- Verschiebung Garderoben-Container G14;
- als Option: Erstellung einer Photovoltaikanlage (PVA) auf dem Hallendach.

2.2 *Begründung für das Vorhaben*

Laut Gesuch wird gemäss SIL für das Frachtaufkommen am Flughafen Zürich bis 2030 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von rund 2 % gerechnet. Um dem Wachstum gerecht zu werden, müssen die bestehenden Frachtanlagen ausgebaut und teilweise erneuert werden. Zudem ist eine Flächenerweiterung der Gesamtfläche des Frachtareals notwendig. Diese wird mit dem Projekt Fracht Rächtenwisen angestrebt.

Das Frachtareal ist heute in die Bereiche Fracht Ost, Mitte, West, Speditionshalle F6 sowie die Frachthallen F9 und F10 aufgeteilt. Im Bereich Fracht Ost, F9 und F10 befinden sich die Abfertigungseinrichtungen der Cargologic, in der Fracht West liegen die Einrichtungen des Betreibers Dnata. Die Fracht Mitte wird von allen Betreibern für Sonderabfertigungen der Spezialprodukte genutzt.

Das Gebäude der Fracht West ist in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Da Bautätigkeiten unter laufendem Betrieb die Prozesse erschweren, wird der Betreiber Dnata in das neue Frachtgebäude Rächtenwisen umziehen. Mit dieser Vorgehensweise können einerseits die reibungslose Abwicklung der Frachtprozesse während der Dauer der notwendigen Sanierungsarbeiten sichergestellt und andererseits eine generelle Entspannung im Bereich Fracht West erreicht werden.

2.3 *Projektbeschreibung*

Dem Gesuch liegt ein technischer Bericht mit Angaben zu den relevanten Bereichen bei, auf einzelne Aspekte wird im Folgenden eingegangen.

2.3.1 *Funktion und Architektur*

Die Frachthalle F12 wird als Cargo-Umschlag- und Lagerfläche genutzt und liegt auf der Landseite. Sie gehört somit nicht zum sensiblen Sicherheitsbereich, sondern hat den Sicherheitsstatus «Betriebsbereich». Die Abfertigungsflächen an der Nord- und Ostseite der Halle werden als halb-öffentlicher Betriebsbereich deklariert. Der Zugang zum sensiblen Sicherheitsbereich erfolgt beim speziell eingerichteten Sicherheits-Kontrolltor. Die Betriebszeiten der Halle F12 sind zwischen 05 und 24 Uhr.

Das zweigeschossige Frachtgebäude wird ohne Untergeschoss auf Flachfundamenten erstellt. Im Erdgeschoss besteht der Grossteil der Halle aus nicht abgegrenzten Flächen für die Abwicklung der Import- und Exportprozesse. Weiter sind Büroflächen

für die Abfertigungsprozesse der jeweiligen Betreiber sowie Räumlichkeiten für die Funktionen Pharmatransporte (PER), Dangerous Goods⁴ (DG), Ein- und Ausfuhrprozesse, für die Zollbeschauung und für die Sicherheitskontrolle vorgesehen. Für den Unterhalt sind Putzräume und ein Entsorgungsraum sowie verschiedene markierte Entsorgungsstellen geplant. Die Technikräume sind auf beide Geschosse der Halle verteilt. Im Zwischengeschoss sind die restlichen Büroräumlichkeiten der Betreiber sowie das Archiv und die Sozialräume untergebracht. Zudem werden separat zugängliche Büroflächen für eine weitere Vermietung geschaffen. Die sanitären Anlagen sind gemäss Vorschriften auf beiden Ebenen geplant. Das rund 2000 m² grosse Vordach auf der Ostseite der Halle dient als Zwischenpuffer für beladene Dollys und leere Flugzeugpaletten.

Die unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen der Frachthalle ergeben einen unregelmässigen Grundriss mit Vor- und Rücksprüngen der Fassade. Das alles überspannende Dach fasst dieses aus funktionalen und betriebstechnischen Überlegungen heraus entwickelte Grundrisslayout zusammen und gibt dem Gebäude eine klare Form.

2.3.2 Spezielle Funktionen

a) PER

In der Frachthalle Rächtenwisen werden unter PER ausschliesslich Pharma-Güter und keine Frischgüter umgeschlagen.

b) DG

Bei der Abfertigung im DGR-Raum handelt es sich nicht um eine Lagerung von DG sondern lediglich um einen Umschlag und eine Bereitstellung. Es werden alle Massnahmen getroffen, um das Schutzziel gemäss Art. 8 VKF⁵-Brandschutznorm zu erreichen.

c) Sicherheitskontrolle (SIKO)

Vor der Einfahrt in den sensiblen Sicherheitsbereich des Flughafens (Luftseite) erfolgt eine SIKO der Fahrzeuge und des Fahrers. Der zweispurige SIKO-Bereich wird überdacht. Die Räumlichkeiten für die SIKO befinden sich neben den Fahrspuren an der Nordfassade und verfügen über alle erforderlichen Einrichtungen. Der Übergang zwischen Land- und Luftseite ist mit einem Falttor ausgerüstet.

⁴ Gefahrgüter im Luftverkehr gemäss den technischen Vorschriften der ICAO i. V. mit den IATA-Richtlinien dazu (IATA DGR)

⁵ Vereinigung kantonaler Feuerversicherungen

2.3.3 Weitere Angaben im technischen Bericht

Der Bericht macht zudem Angaben zu folgenden Themen; soweit erforderlich wird in den Erwägungen darauf eingegangen:

- Konstruktion und Ausbau Frachtgebäude;
- technischer Ausbau Frachtgebäude;
- Brandschutz;
- Strassen und Plätze;
- Parkplätze Landseite;
- Fahrzeugabstellplätze Luftseite;
- Rad- und Gehweg;
- Beleuchtung;
- Entwässerung;
- Werkleitungen;
- Arbeitnehmerschutz mit Kapiteln zu
 - Arbeitsplätze, Büroräumlichkeiten und Sozialräume;
 - Arbeitsplätze in der Halle;
 - behindertengerechtes Bauen;
- Umweltschutz mit Kapiteln zu
 - Umweltauswirkungen und Massnahmen;
 - Luft;
 - Lärm und Erschütterungen;
 - Grundwasser;
 - Oberflächengewässer;
 - Entwässerung;
 - Boden;
 - belastete Standorte;
 - Abfälle;
 - Natur und Landschaft;
 - Option PVA.

2.3.4 Baustellenorganisation und -installation

Das Vorhaben wird komplett landseitig realisiert. Es wird ein Bauzaun erstellt, wobei auf die bestehende Brandmeldeanlage und die bestehenden Zollgrenzen in den abzubrechenden Gebäuden Rücksicht genommen werden muss. Die entsprechenden Stellen, namentlich Schutz und Rettung Zürich (SRZ), Airport Security und Zoll, sind informiert und werden im Rahmen der Umsetzung in die Prozesse eingebunden.

Die Haupttragkonstruktionen werden mit mobilen Kränen errichtet. Für ca. drei Monate ist ein Turmdrehkran (Selbstaufsteller) an drei Standorten gemäss Bauphasenplan nötig. Die Höhe der Kranspitze beträgt jeweils 24 m. Der Unternehmer ist für die Einholung der entsprechenden Genehmigung zuständig.

Der Zugang zur Baustelle erfolgt über die Bimenzältenstrasse. Die Arbeiten werden grundsätzlich am Tag und unter der Woche durchgeführt. Unter Berücksichtigung der aufrechtzuerhaltenden Verkehrsbeziehungen und der Anforderungen des Zonenschutzes steht dem Hauptunternehmer grundsätzlich der gesamte Projektperimeter für Installationen zur Verfügung. Installationsflächen ausserhalb des Projektperimeters sind nicht vorgesehen. Der Bereich der späteren Betriebsfläche der FZAG bietet sich als Installationsfläche an, da an dieser Stelle nur geringe Bautätigkeiten durchgeführt werden.

Für die Realisierung des Vorhabens sind vier Bauphasen vorgesehen:

- 1 Perimeterfreilegung mit:
 - Rückbau der Gebäude F9, F10, F11, S20, J11;
 - Rückbau Parkplätze P12, P13, P15;
 - Umlegung Bimenzältenstrasse;
 - Umlegung Fahrschulstrasse inkl. Rampenbauwerk;
 - Anpassung Zufahrt zu RFS-Warteraum;
 - Anpassung Zufahrt zu Gebäude J10;
 - Werkleitungsbau Teil 1: Bereich Bimenzältenstrasse;
 - Werkleitungsprovisorien;
 - Verschiebung Garderobencontainer.
- 2 Rohbau mit:
 - Errichtung bzw. Standortwechsel Baukran;
 - Aushub, Fundamente, Fertigteilstützen, Wände und Decken, Dach mit Eindeckung, Bodenplatte;
 - Fassade;
 - Abbau Baukran;
 - Werkleitungsarbeiten Teil 2: Gebäudeerschliessung Fracht Rächtenwisen.
- 3 Innenausbau und Umgebungsgestaltung mit:
 - Elektro-Roh- und Fertigmontage;
 - Haustechnik Roh- und Fertigmontage;
 - Mieterausbau;
 - Manövriertfläche;
 - Werkareal;
 - Parkplätze Landseite;
 - Werkleitungsarbeiten Teil 3: Erschliessung ab Speditionshalle (abschnittsweise Ausführung);
 - Erschliessung Luftseite;
 - Fahrzeugabstellplätze Luftseite.
- 4 Fertigstellung mit:
 - Fertigstellung Innenausbau und Inbetriebnahmen;
 - Flughafenzaun;
 - Werkszaun;
 - Kabeleinzug;
 - Begrünungen.

2.3.5 Verkehrsbeziehungen während der Bauzeit

Laut technischem Bericht bleibt die Bimenzältenstrasse während der gesamten Bauzeit befahrbar. Auch für die Blaulichtorganisationen ist die Zufahrt zur Baustelle, zur REGA, zum Business Aviation Center (BAC) und ExecuJet sowie zum RFS-Wartezimmer und zum Einfamilienhaus J10 somit jederzeit gewährleistet. Die Umlegung der Fahrschul- und der Bimenzältenstrasse während der Bauphase 1 erfordert eine Totalsperrung der Fahrschulstrasse für ca. 3 Monate. Während dieser Zeit wird eine Alternativroute für das Militär signalisiert, die mit dem Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und der Stadt Kloten vorbesprochen wurde.

2.3.6 Baudauer und Kostenschätzung

Es wird mit einer Baudauer von ca. einem Jahr gerechnet.

Die Baukosten für dieses Projekt werden mit rund Fr. 20 000 000.– veranschlagt.

2.4 Standort

Flughafengebiet, Landseite des Flughafens östlich des General Aviation Centers (GAC), Bimenzälten- und Fahrschulstrasse, Grundstück-Kat.-Nrn. 3139.14, 4878, 5698, 5699, 5700, 5781, 5783, 5801, 5802, 6082, alle Gemeindegebiet von Kloten.

2.5 Eigentumsverhältnisse

Nach Angaben im Gesuch ist die FZAG sowohl Gebäude- als auch Grundeigentümerin der Parzellen-Nrn. 3139.14, 4878, 5698, 5700, 5781, 5801, 5802.

Folgende Parzellen befinden sich in fremdem Eigentum:

- Parzelle 5699, Eigentum von: Piora Airport Immobilien AG (im Folgenden: PAIAG);
- Parzelle 5783, Eigentum von: Schweizerische Eidgenossenschaft, Armasuisse Immobilien;
- Parzelle 6082; Eigentum von: Kanton Zürich, Baudirektion, Immobilienamt.

Die FZAG verfügte bei Gesuchseinreichung nicht auf allen beanspruchten Parzellen über die erforderlichen dinglichen Rechte.

Die Zustimmung der Armasuisse (und der Luftwaffe) zum Bauvorhaben lag – unter wenigen Bedingungen – bereits bei Einreichung des Gesuchs vor.

Der Kanton Zürich stimmte mit Schreiben vom 13. August 2015 dem Erwerb von ca. 330 m² der Parzelle Nr. 6082 (Kloten) unter Kostenfolge für die FZAG zu.

Da die FZAG mit der PAIAG keine Einigung über die Abtretung der Parzelle Nr. 5699 oder ggf. ein Baurecht erzielen konnte, reichte die FZAG ein Enteignungsgesuch für die beanspruchte Parzelle ein.

2.6 *Gesuchsunterlagen*

2.6.1 Ursprüngliches Gesuch

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben und folgende Beilagen:

- B1 Technischer Bericht;
- B2 Nachweis GEP⁶-Konformität;
- B3 Schalt- und Transformatorenstationen;
- B4 Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide;
- B5 Option PVA;
- B6 Gutachten Auswirkungen Natur und Landschaft;
- B7 Einverständniserklärung VBS;
- B8 Plangrundlagen;
- B9 Enteignungsgesuch mit:
 - Verzeichnis der zu enteignenden Rechte;
 - Grundbuchauszug;
 - Enteignungsplan.

2.6.2 Im Laufe des Verfahrens nachgereichte Unterlagen

Im Laufe des Verfahrens forderten der Kanton und das BAZL die FZAG auf, weitere Angaben zu den Grundwasserverhältnissen und zur vorgesehenen Fundation der Halle sowie eine vertiefte Begründung für die beantragte Enteignung der Parzelle Nr. 5699 vorzulegen. Die FZAG reichte daher folgende Dokumente nach:

- Neubau Fracht Rächtenwisen, geologisch-hydrogeologischer Bericht, 31.6.2013;
- Plan Fracht Rächtenwisen, Grundwasserspiegel, 1.9.2015;
- Formular Grundwasser, 2.9.2015;
- Bericht zum Enteignungsgesuch Parzelle Kat. Nr. 5699 (Kloten), 28.6.2018.

2.7 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

⁶ Genereller Entwässerungsplan

3. Instruktion

3.1 *Anhörung und öffentliche Auflage*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK-Sitzung vom 4. Juli 2013 hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG festgelegt. Das Gesuch wurde in den amtlichen Organen des Kantons Zürich publiziert und lag vom 7. September bis zum 6. Oktober 2015 öffentlich auf. Während der Auflagezeit wurde das Vorhaben durch Profile oder andere geeignete Visualisierungen kenntlich gemacht.

Mit Brief vom 28. August 2015 zeigte das BAZL der PAIAG das Vorhaben an und eröffnete ihr die Möglichkeit, gemäss Art. 37f Abs. 1 LFG gegen das Bauvorhaben als auch gemäss Art. 35 lit. a EntG⁷ gegen die Enteignung Einsprache zu erheben. Die FZAG stellte der PAIAG gestützt auf die Art. 31 EntG und 37e LFG die Anzeige der beantragten Enteignung der Parzelle Nr. 5699 zu.

Am 30. Juli 2015 nahm die Abteilung Flight Ops Engineering der FZAG zur optionalen PVA Stellung, und am 31. Juli 2015 folgte die Stellungnahme des Zonenschutzes.

Am 14. August 2015 hörte das BAZL via das kantonale Amt für Verkehr (AFV) den Kanton Zürich an. Die Anhörung des Eidg. Starkstrominspektorats (ESTI) erfolgte vereinbarungsgemäss durch das AFV.

Die BAZL-Sektionen SIAP⁸ und SISE⁹ wurden ersucht, eine luftfahrtspezifische Prüfung vorzunehmen. Diese erfolgte unter Berücksichtigung der Gesuchsunterlagen und der Stellungnahmen von Flight Ops Engineering und Zonenschutz und lag am 9. September 2015 vor; sie wurde der FZAG zur Kenntnis gebracht.

Die Stellungnahmen der via AFV angehörten Fachstellen und der Stadt Kloten datieren von 9. und vom 13. November 2015. Wegen des inzwischen eingereichten Ausstandsbegehrens der PAIAG (vgl. Ziffer A. 3.2.2 unten) ruhte das Verfahren bei Eingang dieser Stellungnahmen bereits. Das Verfahren konnte erst nach dem Urteil des Bundesgerichts vom 16. Februar 2017 weitergeführt werden.

⁷ Bundesgesetz über die Enteignung; SR 711

⁸ Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse

⁹ Sicherheit Infrastruktur – Schutzmassnahmen

3.2 *Einsprache*

3.2.1 Einsprache gegen das Vorhaben und die Enteignung

Am 6. Oktober 2015 erhob die PAIAG fristgerecht Einsprache gegen das Bauvorhaben und gegen die Enteignung ihres Grundstücks Nr. 5699.

3.2.2 Ausstandsbegehren mit Beschwerdeverfahren

Am 6. November 2015 stellte der Rechtsvertreter der PAIAG beim BAZL ein Ausstandsbegehren gegen das BAZL an sich und diverse namentlich genannte Mitarbeiter.

Gemäss Art. 10 Abs. 2 VwVG¹⁰ überwies das BAZL das Begehren samt Beilagen am 10. November 2015 an das Generalsekretariat des UVEK (GS-UVEK) als seine Aufsichtsbehörde. Ab diesem Datum ruhten das Plangenehmigungs- und Enteignungsverfahren bis zum rechtskräftigen Entscheid über das Ausstandsbegehren.

Nach ausführlichem Schriftenwechsel mit der PAIAG wies das GS-UVEK dessen Begehren mit Verfügung vom 19. Februar 2016 ab.

Die PAIAG zog den Entscheid ans Bundesverwaltungsgericht weiter, das die Beschwerde mit Urteil vom 9. September 2016¹¹ abwies. Dagegen erhob die PAIAG beim Bundesgericht Beschwerde, das diese mit Urteil vom 16. Februar 2017¹² abwies.

3.3 *Wiederaufnahme des Verfahrens und Fortsetzung der Anhörung*

Am 27. Februar 2017 teilte das BAZL der FZAG mit, dass es das Verfahren wieder aufnehme. Gleichzeitig stellte es ihr die Einsprache der PAIAG vom 6. Oktober 2015 zu und ersuchte sie, dazu sowie zu den Anträgen der kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten Stellung zu nehmen.

Am 6. März 2017 nahm die FZAG zu verschiedenen Anträgen aus der Anhörung und zur Einsprache der PAIAG Stellung.

Am 8. März 2017 hörte das BAZL das BAFU zum Vorhaben an; dazu stellte es ihm das ursprünglich eingereichte Gesuch samt den nachgereichten Unterlagen zu hydrogeologischen Verhältnissen und zum Grundwasser inkl. Plan, die vollständige kantonale Stellungnahme sowie die Stellungnahme der FZAG zu dieser zu.

¹⁰ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz); SR 721.021

¹¹ BVGer Urteil A-2142/2016

¹² BGer Urteil 1C_488/2016

Das BAFU nahm am 1. Juni 2017 zum Vorhaben Stellung; auch diese Stellungnahme wurde der FZAG weitergeleitet.

3.4 *Einigungsverhandlung*

Am 25. August 2017 hielt das BAZL eine Einigungsverhandlung mit der FZAG und der PAIAG zur beantragten Enteignung ab. Eine Einigung konnte dabei nicht erzielt werden.

Nachdem die Parteien Gelegenheit gehabt hatten, Bemerkungen anzubringen, stellte ihnen das BAZL am 18. Oktober 2017 das definitive Protokoll zu. Die PAIAG erhielt gleichzeitig sämtliche bis dahin eingegangenen Stellungnahmen und die Gelegenheit zu einer Replik.

In ihrer Stellungnahme vom 11. Dezember 2017 äusserte sich die PAIAG nochmals zum Protokoll der Einigungsverhandlung, zur Stellungnahme des BAFU, zur luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL sowie zu den Stellungnahmen des Kantons Zürich und der FZAG.

3.5 *Zweite Anhörung*

Da seit der ersten Anhörung der Fachstellen wegen der Verfahrensverzögerung bereits mehr als zwei Jahre vergangen waren, während denen die FZAG – auch im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gepäcksortieranlage¹³ (GSA) – das Konzept zum Hochwasserschutz für den Bereich des Flughafenkopfs in Zusammenarbeit mit dem Kanton weiterentwickelt hatte, und die PAIAG bezweifelte, dass die Stellungnahmen der Fachstellen noch aktuell und somit gültig seien, hörte das BAZL am 3. Januar 2018 den Kanton Zürich ein zweites Mal an.

Am 14. Februar 2018 nahm der Kanton erneut Stellung zum Vorhaben¹⁴; auch diese Stellungnahme wurde der FZAG zur Kenntnis gebracht; am 21. Februar 2018 ersuchte das BAZL das BAFU um eine Aktualisierung seiner Stellungnahme vom 1. Juni 2017.

Am 3. Mai 2018 traf diese Stellungnahme des BAFU ein.

Am 25. Mai 2018 überliess das BAZL die abschliessende Stellungnahme des BAFU der FZAG und gab ihr Gelegenheit, sich zu den Anträgen in den kommunalen und kantonalen Stellungnahmen sowie denjenigen des BAFU zu äussern.

¹³ mit UVEK-Verfügung vom 26. April 2018 genehmigt

¹⁴ Das Strasseninspektorat des TBA wurde zwar angehört verzichtete aber beide Male auf eine Stellungnahme.

Nachdem die Einigungsverhandlung mit der PAIAG gescheitert war (vgl. oben 3.4), ersuchte das BAZL die FZAG gleichzeitig, eine vertiefte Begründung für die beantragte Enteignung vorzulegen.

Am 29. Juni 2018 nahm die FZAG zu den Anträgen aus der zweiten Anhörung Stellung und legte den verlangten Bericht zum Enteignungsgesuch für die Parzelle Nr. 5699 vor.

3.6 *Replik und Abschluss der Instruktion*

Am 13. Juli 2018 stellte das BAZL der PAIAG die zwischenzeitlich eingegangenen Stellungnahmen und Unterlagen zu und gab ihr Gelegenheit, sich dazu zu äussern. In ihrer zweiten Stellungnahme vom 27. September 2018 ging die PAIAG nochmals auf das Plangenehmigungs- und das Enteignungsgesuch ein.

Nachdem das BAZL festgestellt hatte, dass das Bauvorhaben nahe der Nationalstrasse (Flughafenautobahn A51) liegt, nahm es mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Kontakt auf und hörte dessen Abteilung Strasseninfrastruktur Ost, Filiale Winterthur an. Am 28. November 2018 nahm diese Stellung zum Vorhaben. Das ASTRA stellte fest, dass das Bauvorhaben die Nationalstrasse nicht tangiere, weshalb es keine Einwände habe.

Mit Brief vom 4. Dezember 2018 stellte das BAZL den Parteien die Stellungnahme des ASTRA zu und teilte ihnen den Abschluss der Instruktion mit. Mit Brief vom 17. Dezember 2018 äusserte die PAIAG Vorbehalte gegen das vom BAZL gewählte Vorgehen.

3.7 *Stellungnahmen*

Dem BAZL liegen somit folgende Stellungnahmen vor:

3.7.1 *Stellungnahmen zum Bauvorhaben*

- Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide vom 15. April 2015 (Gesuchsbeilage);
- FZAG, Flight OPS Engineering, vom 30. Juli 2015;
- Zonenschutz vom 31. Juli 2015;
- Kanton Zürich, Baudirektion (BD), Immobilienamt, vom 13. August 2015;
- BAZL (SIAP und SISE), luftfahrtspezifische Prüfung vom 9. September 2015;
- a) 1. Anhörung 2015:
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion (VD), AFV, Stab / Recht und Verfahren, vom 9. November 2015 mit den folgenden Stellungnahmen;
 - Eidg. Zollverwaltung (EZV), Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 25. September 2015;
 - BD, Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 26. August 2015;

- BD, Amt für Landschaft und Natur (ALN), Stab, vom 6. Oktober 2015;
- BD, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 9. Oktober 2015;
- BD, Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH¹⁵), vom 13. Oktober 2015;
- BD, TBA, Projektportfoliosteuerung, vom 27. Oktober 2015;
- VD, AFV, Infrastrukturplanung, vom 7. September 2015;
- VD, Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 29. September 2015;
- VD, AFV, Gesamtverkehr, vom 1. Oktober 2015;
- VD, AFV, Bauen an Staatsstrassen, vom 21. Oktober 2015;
- VD, AFV, Flughafen / Luftverkehr, vom 27. Oktober 2015;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 1. Oktober 2015;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung. Planung und Technik, vom 21. Oktober 2015;
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) vom 28. Oktober 2015;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 12. Oktober 2015;
- Industrielle Betriebe Kloten (IBK), Wasserwerk, vom 3. November 2015;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), Einsatz und Prävention, vom 23. September 2015;
- Stadt Zürich, Gesundheits- und Umweltdepartement, Gesundheitsschutz, Lebensmittelinspektorat, vom 30. Oktober 2015;
- BAFU, Stellungnahme vom 1. Juni 2017;
- FZAG, Stellungnahme vom 6. März 2017.

b) 2. Anhörung 2018 (in der Regel ersetzen die Stellungnahmen aus der zweiten Anhörung diejenigen aus der ersten):

- AFV vom 14. Februar 2018 mit folgenden Stellungnahmen der Fachstellen aus der 2. Anhörung
 - EZV, Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 11. Januar 2018;
 - Zonenschutz vom 8. Februar 2018;
 - BD, TBA, Projektportfoliosteuerung, vom 4. Januar 2018;
 - BD, Koordination Bau und Umwelt (KOBU¹⁶), Kantonale Leitstelle für Baubewilligungen, vom 8. Februar 2018;
 - VD, AFV, Gesamtverkehr, vom 4. Januar 2018;
 - VD, AFV, Infrastrukturplanung, vom 11. Januar 2018;
 - VD, AWA, Arbeitsbedingungen, 19. Januar 2018;
 - VD, AFV, Flughafen / Luftverkehr, vom 7. Februar 2018;
 - VD, AFV, Bauen an Staatsstrassen, vom 14. Februar 2018;
 - Kantonspolizei Zürich, VTA vom 30. Januar 2018;
 - Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung. Planung und Tech-

¹⁵ Um Verwechslungen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zu vermeiden, wird in der vorliegenden Verfügung für das kantonale Amt für Raumentwicklung die Bezeichnung ARE-ZH verwendet.

¹⁶ Die Abteilung Koordination Bau und Umwelt (KOBU) fasst die Stellungnahmen der kantonalen Fachbehörden der Baudirektion in einer Stellungnahme zusammen.

- nik, vom 9. Februar 2018;
 - BKZ vom 12. Januar 2018;
 - Stadt Kloten, Baupolizei, vom 31. Januar 2018;
 - IBK, Wasserwerk, vom 13. Februar 2018;
 - Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), Einsatz und Prävention, vom 5. Februar 2018;
 - Stadt Zürich, Gesundheits- und Umweltdepartement, Gesundheitsschutz - Lebensmittelinspektorat, vom 5. Januar 2018;
 - BAFU, Stellungnahme vom 3. Mai 2018;
 - FZAG, Stellungnahme vom 29. Juni 2018.
- c) Anhörung des ASTRA:
- Stellungnahme vom 28. November 2018.

3.7.2 Stellungnahmen im Enteignungsverfahren und zur Einsprache

- PAIAG vom 11. Dezember 2017, 27. September und 17. Dezember 2018 (Schlussbemerkungen).

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Frachthalle dient dem Betrieb des Flughafens und gilt als Flugplatzanlage nach Art. 2 VIL, die gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG in Verbindung mit Art. 2 Bst. e VIL nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden darf. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f, im vorliegenden Fall subsidiär nach dem EntG (Art. 37a LFG). 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 liegt am östlichen Rand des Flughafengebiets auf der Landseite, und es kann nicht a priori von wenigen, eindeutig bestimmbar Betroffenen ausgegangen werden. Somit kommt ein ordentliches Verfahren mit Publikation, Aussteckung und öffentlicher Auflage nach Art. 37c ff. LFG zur Anwendung.

Beim Flughafen Zürich handelt es sich um einen konzessionierten Flugplatz im Sinne von Art. 36a LFG; der FZAG als Inhaberin der Betriebskonzession steht nach Art. 36a Abs. 4 LFG das Enteignungsrecht zu. Nach Art. 37h LFG entscheidet das UVEK mit der Plangenehmigung gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.

Das PGV ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG¹⁷. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG¹⁸, GSchG¹⁹, RPG²⁰,

¹⁷ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

¹⁸ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

¹⁹ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz); SR 814.20

EleG²¹, ArG²² und dem WBG²³ vereinbar ist.

BAZL und ESTI haben 2015 eine Vereinbarung über die Zuständigkeiten in konzentrierten Plangenehmigungsverfahren nach LFG bzw. EleG abgeschlossen, in der Folgendes festgehalten ist: «In Fällen, bei denen im Zeitpunkt der Plangenehmigung nach LFG noch kein genehmigungsfähiges Elektroprojekt vorliegt, wird verfügt, dass das Elektroprojekt nachlaufend direkt beim ESTI zur Genehmigung einzureichen ist. Die elektrotechnischen Anlagen dürfen erst nach Vorliegen der Plangenehmigung nach Art. 16 ff. EleG erstellt werden.»

Da im vorliegenden Fall noch kein Elektroprojekt vorliegt, ist eine entsprechende Festlegung in die vorliegende Verfügung aufzunehmen (vgl. Ziffern B.2.5. und C.2.1 unten).

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) einhält 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 neue Frachthalle liegt vor (vgl. oben A.2.2). Sie wurde von den angehörten Fachstellen nicht bestritten und kann grundsätzlich nachvollzogen werden. Der Bedarf und die Ausgestaltung des Vorhabens bzw. die Inanspruchnahme der Parzelle Nr. 5699 dafür wird allerdings von der PAIAG bestritten. Darauf ist zurückzukommen.

In den folgenden Erwägungen werden in der Regel die Stellungnahmen der Fachstellen aus der zweiten Anhörung berücksichtigt, da diese diejenigen aus der ersten Anhörung ersetzen; wo nötig, wird auf die älteren Stellungnahmen verwiesen.

²⁰ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz); SR 700

²¹ Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz); SR 734.0

²² Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz); SR 822.11

²³ Bundesgesetz über den Wasserbau; SR 721.100

2.2 *Raumplanung und Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)*

Beim Bauvorhaben handelt es sich um die Erneuerung bzw. Erweiterung einer Flugplatzanlage auf der Landseite des Flughafens; deren Standortgebundenheit ist grundsätzlich gegeben. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 23. August 2017. Der Perimeter umfasst die für Flugplatzanlagen erforderlichen Flächen, namentlich auch für die Frachtabfertigung. Das Vorhaben steht somit in keinem Widerspruch zum SIL.

Das ARE-ZH hat die Gesuchsunterlagen geprüft und hält in der Stellungnahme vom 13. Oktober 2015 fest, es habe aus raumplanerischer Sicht keine Hinweise bzw. Anträge anzubringen.

Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht auch mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang. Die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

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 (Safety und Security)*

2.4.1 *Stellungnahme der Skyguide (Gesuchsbeilage)*

Die Skyguide hat das Vorhaben unter den Aspekten CNS²⁴ und PANS-OPS²⁵ geprüft und hält fest, sie habe keine Einwände dagegen.

2.4.2 *Stellungnahme des Zonenschutzes*

Der Zonenschutz verweist auf seine erste Stellungnahme. Er hält fest, dass die maximale Höhe für Arbeitsgeräte in diesem Bereich 449,0 m ü. M. oder 15,0 m über Grund betrage. Ausnahmen könnten hier keine gemacht werden; grössere Höhen seien nur nach Ende des Flugbetriebs mit Nacharbeit zwischen 23.30 und 05.30 Uhr genehmigungsfähig.

²⁴ Communication and Navigation Systems

²⁵ Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations

Er beantragt,

- Baukran-Erstellungsgesuche müssten mindestens 30 Tage im Voraus durch die Bauunternehmung beim Zonenschutz eingegeben werden und
- bei Montagekran-Einsätzen müsse die Kranfirma mindestens drei Arbeitstage im Voraus mit dem Zonenschutz Kontakt aufnehmen.

2.4.3 Stellungnahme von Flight OPS Engineering (FZAG)

Die Abteilung Flight OPS Engineering der FZAG prüfte das Vorhaben bezüglich der optionalen PVA und hält fest, die flugtechnischen Operationen im Anflug und Abflug auf die Pisten 10-28 und 16-34 würden durch eine PVA kaum wesentlich beeinflusst. Relevante Blendwirkungen und damit eine Gefährdung der Luftfahrt können aber nicht ganz ausgeschlossen werden. Im Sinne der Vorsorge seien daher Solarpanels mit geringer Reflexions- bzw. Blendwirkung zu verwenden. Im Falle von nachträglich auftretenden Blendwirkungen seien alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Sicherheit des Flugbetriebs zureichend zu gewährleisten.

2.4.4 Luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL

Nach Art. 9 VIL kann das BAZL bei allen baulichen und betrieblichen Änderungen auf einem Flugplatz eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen, bei der es prüft, ob die luftfahrtspezifischen Anforderungen im Sinne von Art. 3 VIL erfüllt und geordnete Betriebsabläufe sichergestellt sind.

Gemäss Art. 3 Abs. 2 VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (SR 0.748.0; ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt seit dem 15. August 2014 gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. Nr. 1108/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Differenzen zu den Bestimmungen aus dem ICAO-Annex 14.

Für die Security-Belange gelten zusätzlich die Vorgaben des nationalen Sicherheitsprogramms Luftfahrt (NASP). Dieses schreibt vor, dass in der Planung und Gestaltung von Flughäfen, Terminals, Frachthallen und anderer Flughafengebäude mit direktem Zugang zur Luftseite die essentiellen Vorgaben, namentlich in Bezug auf den Schutz und die Zutrittskontrolle zu solchen Bereichen, berücksichtigt werden müssen (vgl. NASP, Para 1.1.1.2). Weiter wird festgehalten, dass die Grenze zwischen der Land- und der Luftseite eine physische Barriere darstellen soll, welche als solche klar erkennbar ist und unberechtigten Personen den Zugang verwehrt (vgl. NASP, Para 1.1.1.1).

Das BAZL hat eine luftfahrtspezifische Prüfung im Hinblick auf die Einhaltung der EASA²⁶- und der NSAP-Vorschriften vorgenommen und dabei sowohl die Bauphasen als auch den End- bzw. Betriebszustand geprüft; die Stellungnahmen von Skyguide, Zonenschutz und FZAG-Flight OPS Engineering wurden dabei berücksichtigt. Es kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Einhaltung bzw. Umsetzung seiner Auflagen genehmigt werden kann.

Die FZAG äussert sich in ihren Stellungnahmen weder zu den Anträgen des BAZL, noch zu denen von Skyguide und Zonenschutz.

2.4.5 Fazit

Dem UVEK erscheinen die Anträge des Zonenschutzes in Verbindung mit der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL zweckmässig. Die Projektprüfung des BAZL stützt sich auf die geltenden internationalen Standards und Normen, die Auflagen sind zweckmässig und umzusetzen bzw. einzuhalten. Die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL wird als Beilage 1 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.5 Schwach- und Starkstromanlagen

Im Zusammenhang mit dem hier zu beurteilenden Bauvorhaben werden gemäss den Gesuchsunterlagen (Beilagen B3 und B5) unter anderem auch Schalt- und Transformatorstationen, ggf. auch eine PVA auf dem Hallendach, erstellt. Da zurzeit noch keine genehmigungsfähigen Elektroprojekte für diese Anlagen vorliegen, ist in der Plangenehmigung zu verfügen, dass die entsprechenden Gesuche gemäss VPeA²⁷ nachlaufend direkt beim ESTI zur Genehmigung einzureichen (vgl. Ziffer B.1.3 oben) und dass die elektrotechnischen Anlagen in allen Teilen nach der Starkstromverordnung²⁸ und der LeV²⁹ auszuführen sind.

Die Anträge des ESTI wurden von der Gesuchstellerin nicht bestritten. Sie werden vom UVEK als rechtskonform erachtet und ins Dispositiv aufgenommen.

2.6 Allgemeine Bauauflagen

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen sind:

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden. Die in den eingereichten Konzepten vorgeschla-

²⁶ European Aviation Safety Agency

²⁷ Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für elektrische Anlagen; SR 734.25

²⁸ Verordnung über elektrische Starkstromanlagen (Starkstromverordnung); SR 734.2

²⁹ Verordnung über elektrische Leitungen (Leitungsverordnung); SR 734.31

genen Massnahmen sind umzusetzen, ausser es werde ausdrücklich etwas Anderes verfügt.

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.

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

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

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

Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu organisieren.

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

Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.

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

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen wird im Folgenden eingegangen.

2.7 *Zollsicherheit*

Die Zollstelle Zürich-Flughafen stimmt dem Vorhaben in der Stellungnahme vom 11. Januar 2018 (Beilage 2) unter diversen Anträgen zu, namentlich betreffend

- Baustellenorganisation;
- Provisorische Zollgrenzen während den Bauphasen;

- Sicherheitskontrolltor (Vorfeldtor);
- Alarme Sicherheitskontrolltor (Vorfeldtor);
- Bilder Überwachungskameras Sicherheitskontrolltor (Vorfeldtor);
- Beschriftung Sicherheitskontrolltor (Vorfeldtor);
- Mitbenützungsrecht der Sicherheitskontroll-Infrastruktur durch die EZV;
- Fluchttüren;
- Alarme der Fluchttüren;
- Bilder Überwachungskameras Fluchttüren;
- Parkplätze entlang des Flughafen-Sicherheitszauns;
- Beschauraum;
- Bauabnahme;
- Wahrung der Zollsicherheit allgemein;
- allfällige Projektänderungen.

Die Anträge der Zollstelle erscheinen insgesamt zweckmässig und sind einzuhalten bzw. umzusetzen; die Beilage 2 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage ist in das Dispositiv aufzunehmen.

2.8 *Brandschutz und Feuerpolizei*

2.8.1 Anträge von SRZ

Schutz und Rettung hat die Unterlagen geprüft und stimmt dem Vorhaben grundsätzlich zu; SRZ stellt in der Stellungnahme vom 5. Februar 2018 Anträge zu folgenden Themen:

- Baustellenzufahrt und Interventionswege zu umliegenden Bereichen;
- Brandmelde- und Sprinkleranlagen;
- Fluchtwege;
- Zutritt und Schliessung;
- Brandfallsteuerung;
- Feuerwehruzufahrten und Interventionen;
- PVA;
- Löschwasserrückhalt;
- CO₂-Anlage;
- Löscheinrichtungen;
- Abnahme und Inbetriebnahme;
- Planunterlagen.

Die Anträge von SRZ wurden von der FZAG nicht bestritten; dem UVEK erschienen sie zweck- und verhältnismässig, sie sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv übernommen; die Stellungnahme von SRZ wird als Beilage 3 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.8.2 Feuerpolizeiliche Anträge der Stadt Kloten

In ihrer Stellungnahme vom 31. Januar 2018 hält die Stadt Kloten fest, dass das AFV die Stadt Kloten mit Eingabe vom 24. August 2015, eingegangen am 25. August 2015, um Beurteilung der Gesuchsunterlagen ersucht habe. Am 12. Oktober 2015 habe die Baukommission Kloten dem Bauvorhaben mit Bedingungen und Auflagen zugestimmt. Mit Schreiben vom 4. Januar 2018 habe das AFV die Stadt Kloten um eine nochmalige Stellungnahme ersucht, in die die aktuell geltenden rechtlichen Bestimmungen einfließen sollten. Die erneute Beurteilung erfolge auf denselben Gesuchsunterlagen wie im Jahr 2015, weshalb eine nochmalige Unterbreitung an die Baukommission nicht erforderlich gewesen sei.

Die Stadt Kloten hält fest, die konkreten brandschutztechnischen Anforderungen ergäben sich auf Grund der massgeblichen feuerpolizeilichen Vorschriften und Richtlinien der VKF. Sie stellt fest, das Bauvorhaben gelte als Gebäude geringer Höhe (Art. 13 Abs. 3 lit. a VKF-Brandschutznorm). In der Frachthalle würden unter anderem auch gefährliche Stoffe umgeschlagen und bereitgestellt. Deshalb sei für das Bauvorhaben eine Qualitätssicherung der QSS 3 gemäss VKF-Brandschutzrichtlinie «Qualitätssicherung im Brandschutz» zu erbringen; der Nachweis, dass er die Anforderungen gemäss Ziff. 5.3.3 dieser Richtlinie erfüllt, sei jedoch ausstehend. Ein Brandschutzkonzept, wie es bei QSS3-Objekten verlangt werden könne, liege nicht vor. Ohne ein solches Konzept sei es aber weder möglich, Aussagen über den Schutzzumfang der Sprinkleranlage und den Überwachungsumfang der Brandmeldeanlage noch über die Feuerwiderstände der Brandabschnitte zu machen. Die eingereichten Brandschutzpläne seien im Übrigen bezüglich der Sprinkleranlage und der Brandmeldeanlage mangelhaft. Die Grösse der Brandabschnittfläche bedinge die Einreichung eines Rauch- und Wärmeabzugskonzepts. Die entsprechenden Auflagen sind im Antrag aufgeführt.

Gestützt auf diese Beurteilung stellt die Stadt Kloten in der Stellungnahme vom 31. Januar 2018 unter den Ziffern 5.1 bis 5.34 eine Reihe feuerpolizeilicher Anträge, die entweder die Ausführung des Projekts generell betreffen oder sich auf Unterlagen beziehen, die vor Baubeginn, vor der Ausführung einzelner Anlageteile bzw. vor Bezug vorzulegen sind.

Das UVEK befindet, dass die feuerpolizeilichen Anträge der Stadt Kloten zweckmässig und einzuhalten bzw. umzusetzen sind; sie wurden von der FZAG denn auch nicht bestritten. Eine entsprechende Auflage wird in die vorliegende Verfügung übernommen; die Stellungnahme der Stadt Kloten wird als Beilage 4 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.9 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Das AWA hält im Schreiben vom 19. Januar 2018 fest, es habe die Unterlagen bereits mit Stellungnahme vom 29. September 2015 geprüft, die dort gestellten Anträge behielten ihre Gültigkeit, neun Auflagen würden nicht beantragt.

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3³⁰, Art. 82 UVG³¹ und die VUV³². Das AWA stellt unter den Ziffern 2 bis 14 zahlreiche Anträge, die teilweise allerdings sehr allgemein gehalten sind, namentlich betreffend

- [2] Dächer;
- [3] künstliche Beleuchtung;
- [4] natürliche Beleuchtung und Lüftung;
- [5] Lüftung und Raumklima;
- [6] Sozialräume;
- [7] Ergänzungen zum Brandschutz;
- [8] Verkehrswege;
- [9] Gebäudeunterhalt;
- [10] Arbeitsplätze;
- [11] Lärmschutz;
- [12] Betriebseinrichtungen – Allgemeines;
- [13] Kühlräume;
- [14] Lager und Lagereinrichtungen.

Unter Beachtung seiner Anträge könne das Vorhaben zur Genehmigung empfohlen werden. Die Auflagen seien auch für den Betreiber rechtsverbindlich und durch die Bauherrschaft an diesen weiterzuleiten.

Die Anträge des AWA wurden von der FZAG nicht bestritten, sie erscheinen zweckmässig; ihre Einhaltung bzw. Umsetzung wird verfügt; die AWA-Stellungnahme vom 29. September 2015 wird als Beilage 5 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die Stadt Kloten beantragt in der Stellungnahme vom 31. Januar 2018,

- [9] Stellen mit Absturzgefahr seien gemäss SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern;
- [21] die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., seien zu befolgen.

Diese Anträge ergänzen diejenigen des AWA zur Arbeitssicherheit, namentlich für die Bauphase. Sie erscheinen zweckmässig, und ihre Einhaltung bzw. Umsetzung wird verfügt.

³⁰ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

³¹ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

³² Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

2.10 Anforderungen betreffend Lebensmittelsicherheit

Das Lebensmittelinspektorat der Stadt Zürich prüfte das Vorhaben und hält fest, grundsätzlich sei bei der Erstellung und Einrichtung von Lebensmittelbetrieben die HyV³³ zu beachten. Laut Gesuch sei in der geplanten Frachthalle kein Umschlag von Lebensmitteln vorgesehen, und die Halle sei von der Infrastruktur her auch nicht dafür ausgelegt. Das Lebensmittelinspektorat hat daher keine Einwände gegen das Projekt und beantragt lediglich,

- [1] Änderungen am Projekt seien dem Lebensmittelinspektorat via AFV spätestens vier Wochen vor Baubeginn einzureichen;
- [2] vor Betriebsaufnahme sei die Ausführungskontrolle in gesundheitspolizeilicher Hinsicht beim Lebensmittelinspektorat der Stadt Zürich zu melden;
- [3] falls in der Halle zukünftig leichtverderbliche Lebensmittel oder solche, die einer Kühlvorschrift unterstellt sind, umgeschlagen werden sollten, sei das Vorhaben vorgängig mit dem Lebensmittelinspektorat bezüglich baulicher Anpassungen abzusprechen.

Dem Antrag [1] des Lebensmittelinspektorats wird mit den allgemeinen Bauauflagen entsprochen. Die übrigen Anträge erscheinen dem UVEK zweckmässig und angemessen; sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.11 Anforderungen an behindertengerechtes Bauen

Die BKZ stellt in ihrer Stellungnahme vom 28. Oktober 2015 fest, soweit aus dem vorliegenden Baugesuchsdossier bzw. den vorliegenden Plänen ersichtlich seien die Anforderungen bezüglich hindernisfreiem Bauen erfüllt; gestützt auf die Vorschriften des BehiG³⁴ stellt sie den folgenden Antrag:

- [1] Weitere aus dem Baugesuchsdossier bzw. den vorliegenden Plänen noch nicht ersichtliche, aber für das hindernisfreie Bauen relevante Belange, müssten der Norm SIA 500:2011 «Hindernisfreie Bauten», Kap. 11 sowie SIA-Korrigenda C3 entsprechen (Schwellenhöhen, Befehlsgeber für Aufzüge, Fluchtwege, Fluchtwegtüren, Ausstattung von rollstuhlgerechten WC).

In der Stellungnahme vom 12. Januar 2018 zu denselben Gesuchsunterlagen präzisiert sie diesen Antrag und ergänzt ihn wie folgt:

- [2] Bei Bedarf müsse ein rollstuhlgerechter Parkplatz gemäss SIA 500, Ziffer 7.10 für Angestellte zur Verfügung gestellt werden können. Dieser sei in der Nähe der Fussgängerhaupteingänge bzw. Erschliessung zum Aufzug anzuordnen;
- [3] falls Besucher-Parkplätze vorgesehen werden, müsse mindestens ein rollstuhlgerechter Besucher-Parkplatz (b 3,50 m; max. 2 % Längs- und Quergefälle; ebener, harter Bodenbelag) erstellt werden, dabei könnten an Randparkplätze

³³ Verordnung des EDI über die Hygiene beim Umgang mit Lebensmitteln (Hygieneverordnung EDI); SR 817.024.1

³⁴ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz); SR 151.3

angrenzende Flächen angerechnet werden, wenn diese links des Parkplatzes liegen (beim vorwärts Einparkieren) und der Bodenbelag durchgehend von gleicher Art und absatzlos ist;

- [4] zwischen Aussenkanten von Türleibungen und Treppenabgängen müsse gemäss SIA 500, Korrigenda C3, 3.3.3.2 der seitliche Abstand mindestens 60 cm betragen (betrifft z. B. Treppenhäuser F12 0-160 und F12 0-140);
- [5] pro Vertikalerschliessung sei ein allgemein zugängliches rollstuhlgerechtes WC zu erstellen (bei 3 Liften zum OG seien insgesamt 3 Rollstuhl-WCs erforderlich); eines davon sei im OG beim Pausenraum zu erstellen;
- [6] rollstuhlgerechte WCs müssten genau gemäss SIA 500, Anhang E.1. ausgeführt und bezeichnet werden (Anordnung Sanitärapparate);
- [7] bei nach innen öffnenden Drehflügeltüren zu Rollstuhl-WCs (hier im EG) müsse das Längen- oder Breitenmass um mindestens 0,50 m erhöht werden (SIA 500, Ziffer 7.2.3.2), zudem müssten die Anforderungen gemäss SIA 500, Ziffer 3.3.3.1 eingehalten werden (auf der Seite des Schwenkbereiches seitlich neben dem Türgriff muss eine freie Fläche mit einer Breite x von 60 cm verfügbar sein, diese Breite x muss mit der freien Länge y hinter dem ganz geöffneten Türflügel mindestens 120 cm betragen);
- [8] führe ein Fluchtweg über Stufen, müssten in Absprache mit der Feuerwehr brandgesicherte Bereiche gemäss SIA 500, Kapitel 8.2 und 8.3 vorgesehen werden, in denen rollstuhlfahrende Personen ausserhalb des Fluchtstroms auf Hilfe warten können, z. B. Korridorabschnitte, Rettungskojen, Büroräume;
- [9] auch aus dem vorliegenden Baugesuchsdossier noch nicht ersichtliche, für das hindernisfreie Bauen relevante Belange müssten der Norm SIA 500:2009 «Hindernisfreie Bauten», 2. Aufl. 2011, Kap. 3–8 sowie SIA-Korrigenda C3 entsprechen (Schwellenhöhen, Treppenanlagen, beidseitige Handläufe und kontrastreich markierte Stufenvorderkanten, Bedienelemente von Türen und Betriebseinrichtungen / Anlagen, Türschliesser, Absturzsicherungen, Markierung von Glasabschlüssen und unvermeidbaren Hindernissen im Zirkulationsbereich, Beleuchtung, Orientierung, visuelle Kontraste, Beschriftungen, Raumakustik, Alarmanlagen, Kassenstationen und Terminals für den bargeldlosen Zahlungsverkehr, Fluchtwege).

Die Anträge der BKZ wurden von der FZAG nicht bestritten, sie stützen sich auf die anwendbaren gesetzlichen Grundlagen und Normen und erscheinen zweck- und nicht unverhältnismässig. Die Anträge [2] bis [9] der BKZ sind daher einzuhalten bzw. umzusetzen; sie werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.12 *Gesamtverkehr, Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit, und Parkplätze*

2.12.1 *Stellungnahme der Abteilung Flughafen / Luftverkehr (F/L) des AFV*

Die F/L hält in ihrer Stellungnahme fest, dass sie gegen das Vorhaben nichts einzuwenden und somit keine weiteren Bemerkungen anzubringen habe.

2.12.2 Stellungnahmen der Abteilung Infrastrukturplanung des AFV

Die Abteilung Infrastrukturplanung hält fest, sie habe das Vorhaben geprüft und keine weiteren Bemerkungen dazu.

2.12.3 Stellungnahmen der Abteilungen Bauen an Staatsstrassen sowie Gesamtverkehr des AFV

Die Abteilung Bauen an Staatsstrassen hält in der Stellungnahme vom 14. Februar 2018 fest, sie habe das Vorhaben unter den Aspekten Verkehrstechnik und Eigentümer der Staatsstrassen geprüft und stimme ihm unter diversen Auflagen zu. Die Anträge erscheinen dem UVEK zweckmässig, sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Stellungnahme der Abteilung Bauen an Staatsstrassen wird als Beilage 6 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Die Abteilung Gesamtverkehr des AFV hält fest, beim im Rahmen der Bautätigkeit tangierten Rad- und Gehweg handle es sich um eine beliebte Skating- und Veloroute, die auch dem Alltagsverkehr diene. Sie beantragt, auch während der Bauphase sei die Verbindung sicherzustellen und allfällig nötige Umleitungen seien kurz zu halten und gut erkennbar zu signalisieren.

Dieser Antrag entspricht einem Antrag der Abteilungen Bauen an Staatsstrassen. Da die Anträge dieser Abteilung als Auflagen übernommen werden, erübrigt sich eine weitere Auflage.

2.12.4 Anforderungen der Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung (VTA) und Flughafenpolizei, Planung und Technik

Die VTA hat das Gesuch geprüft und hält in der Stellungnahme vom 1. Oktober 2015 fest, mit dem Projekt seien keine neuen Verkehrsanordnungen verbunden. Zudem hätten im Laufe der Planung diverse Besprechungen mit der FZAG stattgefunden, und die Unterlagen entsprächen den gemeinsam erarbeiteten Vorstellungen. Sie stimmt dem Vorhaben unter den folgenden Bemerkungen zu:

- Der westliche Zufahrtsbereich auf das Frachtareal erfolge über eine S-Kurve mit engen Kurvenradien. Die Anhaltesichtweite von 30 m dürfe durch Bepflanzungen nicht eingeschränkt werden;
- die innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit 50 generell müsse beibehalten werden;
- die notwendigen Sichtweiten seien bei allen Zu- und Wegfahrten nachhaltig zu gewährleisten.

Die Flughafenpolizei verweist auf die Stellungnahme der VTA und hat selber keine Einwände gegen das Projekt, wenn folgende Anträge in die Verfügung übernommen werden:

- bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich (Umzäunung) müsse die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei unverzüglich informiert werde;
- während der Arbeiten an der Umzäunung müsse sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind;
- im Nahbereich der Umzäunung dürften keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden;
- temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege in den betroffenen Bereichen seien ihr frühzeitig bekanntzugeben, damit deren Auswirkungen für Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden können;
- wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien ihr im üblichen Verfahren vorzulegen.

Dem letzten Antrag wird mit den allgemeinen Bauauflagen bereits entsprochen. Die übrigen Anträge erscheinen zweckmässig und werden daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.12.5 Anforderungen der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten weist darauf hin, dass während der Umlegung der Fahrschul- und der Bimenzältenstrasse die Fahrschulstrasse für ca. 3 Monate gesperrt werden muss. Für das VBS werde daher eine Alternativroute signalisiert, die mit dem VBS und der Stadt Kloten abgesprochen sei. Neben Staatsstrassen würden für die Umfahrung auch Gemeindestrassen benutzt, nämlich die Obstgarten- und die Schützenmattstrasse. Die Obstgartenstrasse werde im Jahr 2018 umfassend saniert. Sie beantragt,

- [7] vor Baubeginn seien zusammen mit ihrer Abteilung Tiefbau / Unterhalt und Forst Zustandsaufnahmen der Obstgarten- und Schützenmattstrasse vorzunehmen.

Der Zweck dieses Antrags ist offensichtlich, dass nach Abschluss der Bauarbeiten festgestellt werden kann, ob die Strassen durch den zusätzlichen Verkehr Schaden genommen haben. Er ergänzt den entsprechenden Antrag bezüglich Staatsstrassen gemäss Beilage 6 der vorliegenden Verfügung und erscheint dem UVEK sinnvoll; zudem ist er mit der Auflage zu ergänzen, dass allfällige Schäden, die eindeutig auf den Zusatzverkehr zurückzuführen sind, auf Kosten der FZAG zu beheben sind; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.12.6 Parkplätze und Parkplatzbilanz

Mit der Realisierung des Projekts werden laut Gesuch die Parkplätze P12, P12-200, P13 und P15-100 sowie Teile des P15 aufgehoben. Total stehen 425 aufzuhebenden Parkfeldern 45 neu zu erstellende gegenüber. Die 380 wegfallenden Parkfelder werden dem Parkplatzkontingent des Flughafens gutgeschrieben. Ein Ersatz dieser

Parkfelder ist erst mit der zweiten Etappe des Parkhauses Oberhau (P10) geplant. Entlang des Hangars G5 werden 24 neue Veloabstellplätze realisiert.

Dieses Vorgehen wurde von keiner Fachstelle bestritten. Die Stadt Kloten hält fest, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, erfülle die gewählte Parkplatzgeometrie die Vorgaben der VSS³⁵-Norm 640 291.

Die KOBU wiederholt in ihrer Stellungnahme vom 8. Februar 2018 den Antrag aus der ersten Anhörung (Stellungnahme TBA, Fachstelle Lärmschutz [FALS]) vom 26. August 2015, die Parkplatzbilanz sei zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Projekts zu aktualisieren und dem Kanton Zürich bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

Die FZAG hielt schon in ihrer Stellungnahme vom 6. März 2017 fest, die FALS stelle zum wiederholten Mal einen entsprechenden Antrag, obwohl die Parkplatzbilanz gemäss UVEK-Verfügung vom 30. Juli 2010 [recte: 2012]³⁶ alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen sei. Sie beantragt, den Antrag der FALS abzuweisen.

Hierzu hält das UVEK fest, dass die FZAG die Parkplatzbilanz des Flughafens in der Tat alle vier Jahre zu aktualisieren hat, letztmals per 31. Dezember 2018. Der Antrag der FALS wird daher abgewiesen.

2.13 *Bautechnische Anforderungen und Umweltschutz*

Die Umweltauswirkungen des vorliegenden Projekts beschränken sich – abgesehen von bleibenden Einbauten ins Grundwasser und dem Betriebslärm – im Wesentlichen auf die Bauphase.

Die Umweltauswirkungen wurden im Kapitel 7 des technischen Berichts vom 31. Juli 2015 (Gesuchsbeilage B1) dargestellt und Massnahmen zur Beschränkung der Auswirkungen auf die Umwelt beschrieben. Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas Anderes verfügt wird, sind die vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Die KOBU fasste die Stellungnahmen der kantonalen Fachbehörden der BD in einer Stellungnahme zusammen. Sie liess die (unveränderten) Gesuchsunterlagen in der zweiten Anhörung durch dieselben Fachstellen prüfen, die bereits in der Anhörung von 2015 Stellung genommen hatten; sie übernimmt dabei in den meisten Fällen den Wortlaut aus der ersten Anhörung. Es darf daher davon ausgegangen werden, dass die KOBU-Stellungnahme vom 8. Februar 2018 diejenigen der einzelnen Ämter

³⁵ Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

³⁶ Ausbau der Parkierungsanlagen; Plangenehmigung vom 30. Juli 2012

bzw. derer Fachstellen aus der Anhörung von 2015 ersetzt, auch wenn das in der KOBU-Stellungnahme nicht explizit erwähnt wird.

Die KOBU-Stellungnahme enthält Erwägungen und Anträge zu folgenden Bereichen:

- Bodenschutz;
- Naturschutz;
- belastete Standorte (Altlasten);
- Tankanlagen und Transportgewerbe;
- Siedlungsentwässerung;
- Gewässerraum;
- Hochwassergefahrenbereich;
- Strahlung Licht;
- Luftreinhaltung;
- Lärmschutz.

Zu berücksichtigen sind ferner die BAFU-Stellungnahmen vom 1. Juni 2017 und vom 3. Mai 2018.

Auf die Erwägungen und Anträge der KOBU wird in den folgenden Erwägungen eingegangen, die Reihenfolge entspricht dabei derjenigen der KOBU-Stellungnahme. Soweit erforderlich werden die Stellungnahme der FZAG vom 6. März 2017 und ihre Schlussbemerkungen vom 29. Juni 2018 zu einzelnen Anträgen sowie die Einsprache berücksichtigt.

Die KOBU kommt insgesamt zum Schluss, das Vorhaben sei unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie ihrer Anträge genehmigungsfähig. Sie beantragt,

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

Auch die Stadt Kloten hat das Gesuch geprüft und kommt in der Stellungnahme vom 31. Januar 2018 zum Schluss, es sei unter Auflagen genehmigungsfähig. Die Stellungnahme der Stadt Kloten ist in den folgenden Erwägungen zu berücksichtigen; die Nummerierung der Anträge entspricht derjenigen in der Stellungnahme.

Die Stadt Kloten hält fest, die Baustelle werde hinsichtlich ihrer Umweltrelevanz in die Klasse II eingeteilt, somit sei pro Jahr eine Baustellen-Umweltschutz-Kontrolle durchzuführen, die unangemeldet stattfinden.

Dagegen ist nichts einzuwenden, eine entsprechende Festlegung wird in die Verfügung übernommen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen zum Vollzug gemäss Ziffer B.2.15 unten. Die Koordination der Baukontrollen hat durch das AFV zu erfolgen, wobei die kommunale Behörde analog der kantonalen Fachstellen beigezogen wird. Die Baupolizei Kloten hat ihre Kontrollen daher mit dem AFV abzusprechen.

Weitere Erwägungen zu Themen, die in der KOBU-Stellungnahme nicht vorkommen, folgen weiter unten unter Ziffer B.2.13.

2.13.1 Bodenschutz

Die Fachstelle Bodenschutz (FABO) des Amts für Landschaft und Natur (ALN) hält fest, in geringem Umfang seien unversiegelte Flächen im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen betroffen. Bodenverschiebungen würden laut Gesuch durch eine Fachperson begleitet und für Bauabfälle würden die Handlungsanweisungen des GEK³⁷ der FZAG gelten. Die KOBU beantragt zudem,

- [2] sollten für allfällige ökologische Ersatzmassnahmen Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht werden, müssten diese Verluste kompensiert werden, ein allfälliger Bodenaushub sei zu verwerten. Weitere Anträge seien nicht erforderlich.

Dieser Antrag erweist sich als gegenstandslos, da die ökologischen Ersatzmassnahmen bereits im Gebiet Hundig realisiert werden konnten (vgl. Ziffer B.2.13.2 unten).

2.13.2 Naturschutz und ökologischer Ersatz

Die Fachstelle Naturschutz (FNS) des ALN hält fest, durch den Bau der neuen Frachthalle sowie der erforderlichen Zufahrten und Abstellplätze werde die betroffene Fläche (ca. 388 a) beinahe vollständig versiegelt. Von den bestehenden 64 a Grünflächen blieben nach Bauausführung noch rund 4 a unverändert übrig; rund 21 a Grünflächen werden wiederhergestellt bzw. neu geschaffen. Gemäss den Gesuchsunterlagen ergebe sich für das Vorhaben nach der RENAT³⁸-Methode ein Ersatzbedarf von 20,4 Wertepunkten (WP), die im Aufwertungsprojekt Hundig³⁹ oder an einem anderen Ort zu leisten seien. Aufgrund eigener Beobachtungen kommt sie allerdings auf einen Ersatzwert von 21,3 WP.

Die KOBU beantragt:

- [3] Für die Gestaltung der neu zu schaffenden Grünflächen (19,4 a) sei nährstoffarmes, kiesiges C-Material zu verwenden und auf eine Humusierung vollständig zu verzichten. Die Begrünung habe in Absprache mit der FNS zu erfolgen, die Flächen seien regelmässig auf invasive Neophyten zu kontrollieren und auftretende Bestände umgehend zu bekämpfen;
- [4] die Berechnung des ökologischen Ersatzbedarfs sei gemäss ihren Angaben anzupassen und auf 21 WP festzusetzen;
- [5] falls die erforderlichen Ersatzmassnahmen gemäss aktualisierter Bilanz nicht im Gebiet Hundig, Glattfelden, realisiert werden könnten, seien der Ersatzstandort sowie die auszuführenden Massnahmen noch vor Erteilung der Plangeneh-

³⁷ Generelles Entsorgungskonzept für Bauabfälle

³⁸ Methode zur Abschätzung des ökologischen Ersatzbedarfes, die gemeinsam von Bund, Kanton und FZAG in Auftrag gegeben und erarbeitet wurde; vom BAFU akzeptiert, aber nicht vorgeschrieben.

³⁹ Plangenehmigung des UVEK vom 6. Juni 2014

migungsverfügung zu bezeichnen und dem ALN zur Beurteilung vorzulegen. Die Ersatzlebensräume seien rechtlich verbindlich zu sichern und 25 Jahre durch die Gesuchstellerin zu unterhalten.

Die FZAG hält in der Stellungnahme vom 29. Juni 2018 an ihren Anträgen aus der Stellungnahme vom 6. März 2017 fest. Den Antrag [3] der KOBU lehnt sie ab, weil es sich bei der neu zu schaffenden Fläche um einen Grünstreifen entlang der Fahr- schulstrasse mitten im dicht überbauten Gebiet und nicht um die Gestaltung einer Naturschutzfläche handle. Den zukünftigen Zielzustand und den damit verbundenen niederen Wert einer solchen Fläche habe sie in ihrer Bewertung berücksichtigt, indem der durchschnittliche ökologische Wert lediglich mit 0,3 WP bewertet wurde. Die FNS habe diesen bereits tiefen Wert noch nach unten auf einen durchschnittlichen Wert von 0,18 WP reduziert. Die FZAG akzeptiere die niedrigere Bewertung der FNS für die neu anzulegende Grünfläche unter der Voraussetzung, dass keine Auflagen betreffend die Umsetzung der Begrünung verfügt würden. Eine Reduktion der Bewertung in Kombination mit Begrünungsauflagen erachte sie als unverhältnismässig.

Das BAFU hält dazu fest, die FZAG nenne keine sachlichen Gründe gegen die ohnehin nötige Umgebungsgestaltung mit nährstoffarmem Material. Solche Flächen ohne Humus seien kostengünstig und immer wertvoller als z. B. deckende Bepflanzungen wie Cotoneaster oder herkömmliches «Gärtnergrün». Daher unterstütze es den Antrag der FNS.

Zu den obenstehenden Anträgen [4] und [5] der KOBU verweist die FZAG auf die dem BAZL am 13. September 2016 eingereichte Bilanz «Projektspezifischer Ersatzbedarf FZAG zu den Ersatzmassnahmen im Hundig». Daraus gehe hervor, dass die Ersatzmassnahmen für das Projekt Fracht Rächtenwisen im Gebiet Hundig bereits als Vorleistung realisiert sind.

Das BAFU stellt fest, die wenigen Exemplare der seltenen Steinbrech-Felsennelke (*Petrorhagla saxifraga*), die die FNS auf den kleinen Grünflächen gefunden hat, dürften kaum autochthon sein, die Nelke komme aber z. B. in der Samenmischung «UFA-Dachkräuter-17 CH» vor. Die Differenz bei der Bewertung des Ersatzbedarfs (FZAG: 20,4, FNS: 21 WP) erachtet das BAFU als minim; sie spiele bezüglich der gesetzlichen Forderung nach angemessenem Ersatz (Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG) keine Rolle. Mit der bereits rechtskräftig verfügten Ersatzmassnahme im Umfang von 20,4 WP im Gebiet Hundig sei der Antrag der FNS als gegenstandslos bzw. unbegründet zu betrachten.

Gegen die BAFU-Stellungnahme wehrt sich die FZAG nicht.

Das UVEK kommt hier zum Schluss, dass der Antrag [3] der KOBU in Übereinstimmung mit dem BAFU und unter Beibehaltung der Bewertung gemäss Gesuchsunterlagen (0,3 WP) als Auflage in die Verfügung zu übernehmen ist; die Anträge [4] und

[5] erweisen sich – ebenfalls in Übereinstimmung mit dem BAFU – inzwischen als gegenstandslos und sind daher nicht als Auflagen zu verfügen.

2.13.3 Belastete Standorte und Bauabfälle

Der Projektperimeter tangiert einen im KbS⁴⁰ des BAZL mit der Bezeichnung ZH-Züri-1-D-01 (Deponiestandort) eingetragenen Standort. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Kiesgrube, die mit belasteten Abfällen aufgefüllt wurde. Gemäss dem Datenblatt ist der Standort weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig. Die KOBU hält fest, aus altlastenrechtlicher Sicht sei gegen das Projekt nichts einzuwenden.

Die KOBU geht davon aus, dass bei baulichen Eingriffen in den Ablagerungsstandort verschmutzte Bauabfälle anfallen werden; wie im technischen Bericht erwähnt, werde in so einem Fall gemäss GEK vorgegangen. Sie beantragt,

- [6] verschmutzte Bauabfälle seien unter Berücksichtigung der Vorgaben der kantonalen Behandlungsregel⁴¹ zu entsorgen;
- [7] rechtzeitig vor dem Abtransport des verschmutzten Rückbau- und Aushubmaterials sei dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) der Entsorgungsantrag inkl. Abnahmegarantien der involvierten Entsorgungsunternehmen einzureichen;
- [8] spätestens sechs Monate nach Abschluss der Bauarbeiten sei dem AWEL ein Schlussbericht einzureichen, der die Begleitung der Rückbau-, Aushub- und Entsorgungsarbeiten dokumentiert und Auskunft über alle anfallenden Daten und Belege gibt.

Die FZAG bestreitet diese Anträge nicht, und das BAFU äussert sich nicht zum Thema. Die Behandlungsregel konkretisiert die allgemeine Verwertungspflicht gemäss VVEA⁴² und ist somit bundesrechtskonform. Dem UVEK erscheinen die Anträge angemessen und zweckmässig, sie werden daher als Auflagen übernommen.

Die Stadt Kloten hat gegen den Rückbau der bestehenden Gebäude nichts einzuwenden. Sie hält fest, die VVEA sei seit dem 1. Januar 2016 in Kraft. Bei Bauarbeiten müsse die Bauherrschaft der für die Baubewilligung zuständigen Behörde im Rahmen des Baubewilligungsgesuchs Angaben über die Art, Qualität und Menge der anfallenden Abfälle und über die vorgesehene Entsorgung machen, wenn

- voraussichtlich mehr als 200 m³ Bauabfälle anfallen;
- Bauabfälle mit umwelt- oder gesundheitsgefährdenden Stoffen wie polychlorierte Biphenyle (PCB), polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Blei oder Asbest zu erwarten sind.

⁴⁰ Kataster der belasteten Standorte für Zivilflugplätze des BAZL

⁴¹ Kantonale Richtlinie «Behandlungsregel für verschmutzte Bauabfälle und Aushub- und Ausbruchmaterial im Hinblick auf die Verwertung», AWEL 2017

⁴² Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814.600

Weiter weist sie darauf hin, dass der Gebäudeabbruch unter Sicherung der Werkleitungen sach- und fachgerecht zu erfolgen habe. Besondere Beachtung sei allfälligen Asbestmaterialien zu schenken und die Bauabfälle seien in brennbares Material, Metalle, Sonderabfall, Deponiematerial und inerten Bauabfall zu trennen und getrennt der Entsorgung zuzuführen. Wenn das abzubrechende Gebäude vor 1990 erstellt worden und die Bausumme höher als Fr. 200 000.– seien, müsse eine Schadstoffabklärung (Gebäudecheck) durchgeführt werden. Die Resultate und entsprechenden Massnahmen seien in einem Schadstoffentsorgungskonzept (EK) festzuhalten. Weder ein Protokoll des Gebäudechecks noch das entsprechende Entsorgungskonzept lägen bisher vor.

Die Stadt Kloten beantragt,

- [2] rechtzeitig vor Baubeginn sei ihr ein von einer zur privaten Kontrolle befugten Fachperson geprüftes Schadstoffentsorgungskonzept (EK) einzureichen, und die private Kontrolle habe die Vollständigkeit und Korrektheit des EK zu bestätigen;
- [16] die Bauherrschaft müsse der für die Baubewilligung zuständigen Behörde im Rahmen des Baubewilligungsgesuchs Angaben über die Art, Qualität und Menge der anfallenden Abfälle und über die vorgesehene Entsorgung machen.

Mit der Übernahme der obenstehenden Anträge [6] bis [8] als Auflagen wird diesen Anträgen bereits sinngemäss entsprochen, weitere Auflagen erübrigen sich somit.

2.13.4 Tankanlagen und Transportgewerbe

Die KOBU stellt fest, die Frachthalle mit Sprinkleranlage werde abflusslos mit 400 m³ Rückhaltevolumen erstellt. Gemäss Leitfaden «Löschwasserrückhaltung» vom August 2015 sei das Rückhaltevolumen genügend. Die Flächen unterhalb des Daches würden in die Schmutzwasserkanalisation entwässert.

Der Umschlag von Gefahrstoffen werde unter den überdachten Andockstellen durchgeführt. Die Flüssigkeiten der Gefahrenklasse 3 ab Gebinden > 20 Liter seien in Auffangwannen zu lagern. Die restlichen wassergefährdenden Flüssigkeiten dürften ohne zusätzliche Auffangwanne in der abflusslosen Frachthalle gelagert werden. Die Zusammenlagerung der Gefahrstoffe könne analog zur Speditionshalle F6 in vier Zonen aufgeteilt werden: Zone 1 für explosive Stoffe der Gefahrenklasse 1.4, die Zone 2 für die Gefahrenklassen 3, 4, 6, 9, die Zone 3 für die Gefahrenklasse 5 und die Zone 4 für die Gefahrenklassen 2 und 8.

Sie beantragt,

- [9] Gebinde > 20 Liter mit flüssigen Stoffen der Gefahrenklasse 3 seien in Auffangwannen zu lagern;
- [10] die Zusammenlagerung der Gefahrenklassen sei mit der Feuerpolizei abzusprechen;
- [11] sollten flüssige Stoffe in Gebinden > 200 Liter umgeschlagen werden, sei

zusätzlich ein entsprechendes Rückhaltevolumen gemäss dem AWEL-Merkblatt «Absicherung und Entwässerung von Güterumschlagplätzen» (Januar 2013) zur Verfügung zu stellen.

Diese unbestrittenen Anträge stützen sich auf geltende Vorschriften; sie erscheinen zweckmässig und sind als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen.

2.13.5 Siedlungsentwässerung

Die KOBU hat die Unterlagen geprüft und kommt zum Schluss, das Gebiet um den Neubau der Frachthalle werde im Trennsystem entwässert; das Schmutzabwasser aus der Frachthalle und den überdachten Aussenbereichen werde zur Kläranlage Kloten-Opfikon abgeleitet, das anfallende Dach- und Platzwasser direkt in den Altbach eingeleitet. Das Regenabwasser der Verkehrswege (Strassen und Manövrieflächen) werde soweit möglich über die Schulter, andernfalls über bestehende Regenabwasserkanäle zum Retentionsfilterbecken (RFB) Riedmatt geleitet. Die Entwässerung des Projektperimeters sei mit dem AWEL, Abt. Gewässerschutz, Sektion Siedlungsentwässerung, vorbesprochen worden; es weiche in kleineren Teilen vom GEP des Flughafens ab, sei aber trotzdem genehmigungsfähig. Dem Projekt könne in entwässerungstechnischer Hinsicht zugestimmt werden. Sie beantragt,

- [12] die Baustellenentwässerung sei von der örtlichen Baubehörde zu kontrollieren; ohne Zustimmung der Bauleitung [recte: Baubehörde] dürfe sie nicht verändert werden;
- [13] nach Abschluss der Bauarbeiten seien die definitiven Entwässerungspläne den Einsatzdiensten abzugeben.

Auch diese Anträge sind zweckmässig und werden als Auflagen ins Dispositiv übernommen.

Die Stadt Kloten hält unter dem Titel «Betrieblicher Umweltschutz» fest, Liegenschaftsentwässerungen in Industrie und Gewerbe seien gemäss Ziff. 3.9 des Anhangs der Besonderen Bauverordnung I (BBV I) hinsichtlich Projekt und Ausführung der privaten Kontrolle unterstellt. Die Bewilligung in umweltrechtlicher Hinsicht erfolge gestützt auf die Prüfung und Beurteilung der privaten Kontrolle im betrieblichen Umweltschutz. Der Betrieb weise in den Bereichen Löschwasserrückhalt und Güterumschlag umweltrelevante Prozesse auf. Die nötigen Bestätigungen (Formulare E und F) von einer zur privaten Kontrolle befugten Fachperson mit der Bestätigung, dass die projektierten Massnahmen den massgebenden Bestimmungen der Gewässerschutz-Gesetzgebung entsprechen, seien allerdings ausstehend. Die Stadt Kloten beantragt,

- [10] die Bedingungen und Auflagen bezüglich Kanalisation gemäss den Ziffern 10.1 bis 10.11 ihrer Stellungnahme seien einzuhalten.

Für die Bauphase beantragt sie,

- [12] das Baustellenabwasser sei im Einvernehmen mit der Baubehörde zu be-

seitigen. Die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), «Entwässerung von Baustellen», sei im Sinne von § 360 PBG als Richtlinie zu beachten.

Der Antrag [10] der Stadt Kloten ergänzt und präzisiert diejenigen der KOBU und wurde von der FZAG nicht bestritten. Er wird als Auflage in den Entscheid übernommen. Zum Antrag [12] ist festzuhalten, dass die Baustellenentwässerung laut dem technischen Bericht gemäss SIA-Empfehlung 431 ausgeführt wird. Da ohnehin verfügt wird, dass das Vorhaben gemäss den eingereichten Unterlagen und unter Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen zu erstellen ist, erübrigt sich hier eine Auflage.

2.13.6 Grundwasser

In der Stellungnahme vom 9. Oktober 2015 hatte das AWEL festgehalten, das Projektareal liege im Gebiet des Grundwasserstroms von Kloten und somit im Gewässerschutzbereich Au. Gemäss dem geologisch-geotechnischen Bericht vom 21. Juni 2013 sei bei Sondierungen im Bereich des geplanten Frachtgebäudes der Grundwasserspiegel auf 429,96 bis 431,26 m ü. M. gemessen worden. Laut der Grundwasserkarte des Kantons Zürich liege der mittlere Grundwasserspiegel auf ca. 429 m ü. M., der höchste auf ca. 432 m ü. M.

Das Frachtgebäude werde ohne Untergeschoss erstellt und auf Einzel- und Streifenfundamenten fundiert, deren Unterkanten auf ca. 432,2 m ü. M., bei den Lastwagenandockstationen auf 431,6 m ü. M. lägen. Die Aushubsohlen der neuen Regenwasser- und Schmutzabwasserleitungen lägen teilweise ebenfalls im Schwankungsbereich des Grundwassers. Bei den Bauarbeiten für die Frachthalle müsse aufgrund der geringen Einbautiefe vermutlich kaum Grundwasser abgepumpt werden, deshalb werde auf die Erhebung eines Gebührendepositums gemäss § 14 GebV WWG⁴³ verzichtet. Die effektiven Gebühren würden anhand des eingereichten Protokolls der Pumpenförderleistung berechnet.

Der FZAG könne in Anlehnung an die Vollzugshilfe «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen» des AWEL vom Juni 2003 die wasser- und die gewässerschutzrechtliche Zustimmung nach § 70 WWG⁴⁴, Art. 19 GSchG und Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV⁴⁵ mit Nebenbestimmungen für folgende Elemente erteilt werden:

- Erstellung des neuen Frachtgebäudes Rächtenwisen inkl. Aushubsohle bzw. Bauteile im Grundwasser bis auf ca. 431,6 m ü. M. (Kanalisationen, Pumpensümpfe und -Schächte etc. gemäss den massgebenden Unterlagen etwas tiefer);

⁴³ Kantonale Gebührenverordnung zum Wasserwirtschaftsgesetz; LS 742.21

⁴⁴ Kantonales Wasserwirtschaftsgesetz; LS 724.11

⁴⁵ Gewässerschutzverordnung; SR 814.201

- Absenkung des Grundwasserspiegels während der Dauer der Bauarbeiten unter die Baugrubensohle (GWA I 11.80).

Der Bewilligungsbehörde werde beantragt, folgende massgebende Nebenbestimmungen in den Entscheid aufzunehmen:

- Die allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen des AWEL vom Dezember 2004 seien zu beachten;
- das Protokoll der Pumpenförderleistung sei von der Bauleitung ab Installation der Grundwasser-Entnahmeverrichtungen zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, Weinbergstrasse 17, Postfach, 8090 Zürich, zur Abrechnung einzureichen.
- Für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser seien nach § 14 GebV WWG, vorbehältlich einer neuen Gebührenordnung, folgende Gebühren zu entrichten:
 - a) Bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen bis 1000 l/min: Fr. 4.20 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr.
 - b) Bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen von über 1000 l/min: Fr. 2.10 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr, zusätzlich Fr. 17.60 pro 1000 m³ geförderten Wassers. Fehlten Messeinrichtungen, so werde die geförderte Wassermenge aufgrund der Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen im Dauerbetrieb errechnet.
- Die Gebühren werden pro rata temporis erhoben. Sie betragen in jedem einzelnen Fall jedoch mindestens Fr. 300.–. Die Gebühren entfallen, sofern das Wasser dem Grundwasserleiter wieder zugeführt wird.

Weder das BAFU noch die FZAG äusserten sich zu diesen Anträgen.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Beachtung der Nebenbestimmungen bundesrechtskonform ist und der Plangenehmigung unter dem Aspekt des Grundwasserschutzes nichts entgegensteht. Nach Art. 48 GSchG vollzieht das UVEK im Plangenehmigungsverfahren auch dieses Gesetz. Die wasser- und gewässerschutzrechtliche Bewilligung wird mit der Plangenehmigung erteilt. Auch die entsprechenden Nebenbestimmungen erscheinen zweck- und verhältnismässig und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.13.7 Gewässerraum und Hochwassergefahrenbereich

Die KOBU hält fest, der geplante Neubau Fracht Rächtenwisen komme in den Nahbereich des eingedolten Altbachs, öffentliches Gewässer Nr. 1.0, zu liegen. Im Rahmen der Umgebungsgestaltung seien Parkplätze vorgesehen, die teilweise über den eingedolten Altbach zu liegen kommen. Das Frachtgebäude habe einen Abstand zur Bachdole von etwa 5 m, die Tiefenlage des Kanals sei aus den Unterlagen nicht ersichtlich. In wasserbaupolizeilicher Hinsicht könne die Bewilligung für den geplanten Neubau erteilt werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass eine spätere bauliche Sanierung oder ein Ersatz der Dole trotz des geplanten Neubaus möglich bleibe. Sie

beantragt,

- [14] der Gebäudeneubau sei derart zu fundieren, dass der bauliche Unterhalt (Aushub) der Altbach-Dole nach wie vor einfach möglich ist. Der Bewilligungsbehörde werde empfohlen, die entsprechenden Nachweise von der Gesuchstellerin zu verlangen.

In ihrer Stellungnahme vom 6. März 2017 hatte die FZAG zu einem vergleichbaren Antrag des AWEL aus dessen Stellungnahme vom 9. Oktober 2015 beantragt, er sei wie folgt abzuändern:

- Vor Baubeginn sei der Nachweis zu erbringen, dass eine spätere Sanierung oder ein Ersatz des Altbach-Kanals möglich seien.

Das UVEK erachtet im vorliegenden Fall die Formulierung der FZAG als sachgerecht, der Antrag der KOBU wird mit dem vorgeschlagenen Wortlaut als Auflage übernommen.

Hinsichtlich Hochwasserschutz hält die KOBU u. a. fest, sowohl diverse bestehende Flughafengebäude als auch der durch das Neubauprojekt betroffene Bereich lägen gemäss der Naturgefahrenkarte Mittleres Glatttal vom 17. Oktober 2012 in einem Gebiet mit Restgefährdung (gelb-weisser Gefahrenbereich). Im Ereignisfall fliesse das Wasser wieder im Bereich des ursprünglichen Talwegs und umspüle die Bauten am Flughafenkopf. Zudem zeigten erste Studien zum Oberflächenabfluss, dass im Gebiet Fracht Rächtenwisen bei intensivem Dauerregen oder bei Gewittern mit Überschwemmungen zu rechnen sei.

Beim Flughafen Zürich handle es sich um ein Sonderrisiko-Objekt mit grosser Personengefährdung. Auch der Neubau Fracht Rächtenwisen werde aufgrund des Kriteriums «Materielle Sachwerte» (Gebäudevolumen über 10 000 m³) und der Personengefährdung (u. a. Bürobereich) als Sonderrisiko-Objekt eingestuft. Gemäss gängiger Bewilligungspraxis seien für Sonderrisiko-Objekte Objektschutzmassnahmen gegen Hochwasser mit Schutzziel EHQ (Extremhochwasser) vorzusehen. Massgebend seien Hochwasser des Altbachs. Bei einem EHQ müsse neben der Personengefährdung auch mit erheblichen Sachschäden gerechnet werden.

Im Rahmen der 2. Anhörung werde weder aufgezeigt, wie das Bauvorhaben gegen EHQ geschützt werde, noch gehe aus den Unterlagen hervor, ob durch den Neubau Fracht Rächtenwisen und die Neugestaltung der Umgebungs- und Erschliessungsbereiche die Fliesswege bei Hochwasser negativ beeinflusst werden, was zu einer unzulässigen Mehrgefährdung Dritter führe.

Zwar seien momentan verschiedene Projekte (Umrollung Piste 28, Hochwasserschutz Altbach, Verlängerung Glatttalbahn, Verkehrsknoten Fracht) angedacht bzw. in Erarbeitung, die u. a. auch die Optimierung des notwendigen EHQ-Entlastungskorridors im Bereich Flughafen zum Ziel hätten. Diesbezüglich könnten allerdings

zum jetzigen Zeitpunkt noch keine verbindlichen Aussagen gemacht werden, weil noch keine rechtlich und finanziell gesicherten Projekte vorlägen, die einen Verzicht auf Objektschutzmassnahmen am Neubau Fracht zulassen würden. Alleine aus dem Blickwinkel des auftretenden Oberflächenabflusses lohne sich ein Objektschutz.

Die KOBU empfiehlt dem UVEK als Bewilligungsbehörde folgende Auflagen in die Plangenehmigung zu übernehmen:

- [15] Die Hochwassergefahrensituation sei durch die Optimierung des EHQ-Entlastungskorridors zu verbessern und mit den Drittprojekten (u. a. Hochwasserschutz Altbach Kloten) entsprechend zu koordinieren;
- [16] von der Gesuchstellerin sei zu verlangen, einen Objektschutznachweis für das vorliegende Bauprojekt nachzureichen, in dem u. a. eine allfällige Mehrgefährdung Dritter ausgeschlossen werden könne;
- [17] die Einhaltung und Ausführung von Objektschutzmassnahmen gegen EHQ seien im Entscheid anzuordnen, und ihre Ausführung sei zu kontrollieren und nötigenfalls durchzusetzen.

Das BAFU hält in der Stellungnahme vom 3. Mai 2018 fest, verschiedene Flughafengebäude und auch der durch das Projekt betroffene Bereich lägen gemäss der Naturgefahrenkarte in einem Gebiet mit Restgefährdung. Die relevante Schwachstelle ist die Verlegung und Eindolung des Altbachs unter dem Flughafengelände. Im Ereignisfall mit Verklausung dieser Eindolung flosse das Wasser wieder im Bereich des ursprünglichen Talwegs und umspüle den Flughafenkopf.

Der Umgang mit Schutzzielen werde mit der Empfehlung «Raumplanung und Naturgefahren (ARE, BWG⁴⁶, BUWAL⁴⁷; 2005) aufgegriffen. Die darin erwähnten Sonderobjekte würden auf Grund ihrer Verletzlichkeit zugewiesen und beschrieben. Dass es sich beim Flughafen Zürich um ein solches Sonderobjekt handle, sei nachvollziehbar. Diese Einschätzung führe dazu, das Objekt entsprechend dem Schutzbedarf hinsichtlich der massgebenden Ereignisse zu beurteilen. Auf Grund von Art. 1 WBG seien erhebliche Sachwerte vor Überschwemmungen zu schützen.

Das BAFU ist jedoch der Ansicht, dass der Schutz des Flughafenkopfs integral beurteilt werden muss. Bereits mit der Genehmigung der Erneuerung Gepäcksortieranlage am Flughafen Zürich sei der Arealschutz diskutiert worden. Dabei wurde auf die geplanten risikomindernden Massnahmen im Zusammenhang mit der Umrollung der Piste 28 verwiesen. Den aufgezeigten Lösungsansatz (Planung, Termine und Massnahme) beurteile es als zweckmässig, und der Schutz des Neubaus Fracht Rächtenwisen könne mit den Massnahmen zur Umrollung der Piste 28 sichergestellt werden.

⁴⁶ Bundesamt für Wasser und Geologie

⁴⁷ Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Per 1. Januar 2006 wurden grosse Teile des BWG und das BUWAL zum heutigen BAFU zusammengelegt.)

Das BAFU beantragt,

- [1] die Hochwasserschutz-Planungen seien entsprechend zu koordinieren.

An dieser Stelle ist auf die Erwägungen des UVEK im Plangenehmigungsverfahren für die Erneuerung der Gepäcksortieranlage am Flughafen Zürich (Verfügung vom 26. April 2018, rechtskräftig) zu verweisen: Wie das BAFU festhält, wurden die Fragen zum Hochwasserschutz im Rahmen dieses Verfahrens ausführlich erörtert (Erwägungen unter Ziffer B.2.11.3).

Das UVEK kam damals insgesamt zum Schluss (Ziffer B.2.11.3 lit. h), dass

- der Kanton die Hochwassergefährdung am Flughafenkopf erkannt und mit der Einschätzung «Bereich mit Restgefährdung» gemäss Gefahrenkarte bzw. Risikostufe «mittel» in der Risikokarte nachvollziehbar beurteilt hat;
- der Bereich des Flughafenkopfs als Areal mit Sonderrisiken einzustufen ist;
- der Kanton Zürich grundsätzlich auch für den wasserbaulichen Hochwasserschutz am Flughafenkopf zuständig ist;
- mit § 9a. HWSchV⁴⁸ grundsätzlich eine gültige Rechtsgrundlage für die Forderung der KOBU zum Nachweis von Objektschutzmassnahmen für die Erstellung der GSA besteht;
- über die Anträge der KOBU zum Objektschutz mit der vorliegenden Plangenehmigung zu entscheiden ist;
- isolierte Objektschutzmassnahmen am GSA-Gebäude aber weder zielführend noch verhältnismässig sind, da – wie die KOBU selber festhält – zahlreiche Gebäude am Flughafenkopf unterirdisch miteinander verbunden sind;
- die Problematik des Hochwasserschutzes am Flughafenkopf gesamtheitlich zu betrachten und anzugehen ist;
- davon auszugehen ist, dass der Kanton mit der gewählten Bestvariante zum Projekt «Infrastruktur und Hochwasserschutz Kloten» die vorgesehenen Hochwasserschutzmassnahmen am Altbach gemäss Projektplan spätestens ab Januar 2023 – d. h. unmittelbar nach Inbetriebnahme der neuen Frachthalle – umsetzt;
- die FZAG in Zusammenarbeit mit dem Kanton im Rahmen der Projektierung der Umrollung der Piste 28 daran ist, ein konkretes Projekt zum Arealschutz des ganzen Flughafenkopfs gegen EHQ zu erarbeiten;
- davon ausgegangen werden darf, dass auch am Flughafenkopf mit den laufenden Projekten unter Beachtung der Verhältnismässigkeit Massnahmen erarbeitet und umgesetzt werden, die – bei Berücksichtigung von Eintretenswahrscheinlichkeit und Schadenspotenzial – entweder zur Beseitigung oder wenigstens zur Minderung des Hochwasserrisikos auf ein akzeptiertes Ausmass führen werden.

Das UVEK verfügte damals (Ziffer C.3.13), dass:

- die FZAG im Rahmen des Projekts zur Umrollung der Piste 28 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Hochwasserschutzmassnahmen für den Flughafenkopf

⁴⁸ Kantonale Verordnung über den Hochwasserschutz und die Wasserbaupolizei; LS 742.112

- insgesamt zu planen und umzusetzen habe, und
- entsprechende Hochwasserschutzmassnahmen für den Flughafenkopf in einem Alternativprojekt zu planen und umzusetzen seien, falls die Umrollung nicht realisiert werden könne.

Nach Rücksprache mit der FZAG ist das Konzept derzeit in Arbeit und umfasst auch den Bereich der Frachthalle Rächtenwisen.

Zu den nun gestellten Anträgen ist Folgendes festzuhalten:

Die Anträge [15] (KOBU) und [1] (BAFU) entsprechen nach Auffassung des UVEK der Stossrichtung, die es mit den Auflagen zum Hochwasserschutz im Verfahren für die Erneuerung der GSA vorgegeben hat und nach der die FZAG im Rahmen des Projekts zur Umrollung der Piste 28 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Hochwasserschutzmassnahmen für den Flughafenkopf insgesamt zu planen und umzusetzen hat; falls die Umrollung nicht realisiert werden kann, sind entsprechende Massnahmen in einem Alternativprojekt zu planen bzw. umzusetzen. Da das UVEK bereits entsprechende Auflagen verfügt hat, erübrigt es sich, diese hier zu wiederholen.

Auch die Anträge [16] und [17] der KOBU sind unter Berücksichtigung der obenstehenden Überlegungen konsequenterweise abzuweisen. Zum KOBU-Antrag [16] ist anzumerken, dass sich Objektschutzmassnahmen – wie es der Name ja sagt – auf das zu schützende Objekt und eben nicht auf dessen Umgebung beziehen.

2.13.8 Nichtionisierende Strahlung und Licht

Die KOBU hält fest, Lichtimmissionen seien im Sinne des USG «Einwirkungen von Strahlen». Sie könnten sich störend auf den Menschen oder negativ auf lichtempfindliche Arten auswirken und seien im Sinne der Vorsorge durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 USG). Gemäss der seit 1. März 2013 gültigen Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» seien Beleuchtungen im Aussenraum so zu planen, dass lästige oder schädliche Auswirkungen und unnötige Lichtimmissionen vermieden werden könnten. Die Aussenbeleuchtung für die Frachthalle sei im technischen Bericht in Kapitel 3.9 «Beleuchtung» beschrieben und solle mit LED-Leuchten in Form von Kandelabern, Dachscheinwerfern und Wandleuchten gemäss den gültigen EN Normen realisiert werden. Die Ausrichtung der Leuchten sei von oben nach unten strahlend mit einer maximalen Beleuchtungsstärke vorn bis zu 50 Lux geplant.

Die KOBU beantragt:

- [18] Die Aussenbeleuchtung sei gemäss den vom Bund bereitgestellten Hilfsmitteln sowie der technischen Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» so zu gestalten, dass auch die Vorgaben zur Ausleuchtung von Arbeitsplätzen im Freien (Norm SN EN 12464-2 «Beleuchtung

von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» eingehalten, aber nicht übertroffen werden. Nach Möglichkeit sei die Aussenbeleuchtung zeitlich zu steuern und zu Randzeiten bzw. ausserhalb der Betriebszeiten zu reduzieren oder auszuschalten. Vor dem Bau einer PVA auf dem Dach des Neubaus sei diese auf ihre Blendwirkung in die Umgebung hin zu überprüfen, ggf. seien Massnahmen zur Verringerung der Blendwirkung zu ergreifen.

Das BAFU äussert sich nicht zum Thema, und die FZAG bestreitet den Antrag nicht. Er erscheint dem UVEK grundsätzlich zweckmässig. Zur möglichen Blendwirkung der PVA ist auf die entsprechende Auflage gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL zu verweisen; im Übrigen wird der Antrag als Auflage in die Verfügung übernommen.

2.13.9 Lufthygiene

Die KOBU hält fest, durch die Bautätigkeiten würden zusätzliche Abgas- und Staubemissionen verursacht. Primär seien dafür die eingesetzten Baumaschinen, Geräte, Anlagen und Lastwagen verantwortlich. Sie beantragt,

- [19] zusätzlich zur guten Baustellenpraxis seien Massnahmen der BauRLL⁴⁹ umzusetzen; für diese Baustelle gelte die Massnahmenstufe B.

Der Antrag entspricht der Einschätzung im technischen Bericht. Die BauRLL konkretisiert die nötigen Massnahmen bezüglich Luftreinhaltung auf Baustellen gemäss LRV⁵⁰. Die Entscheidbehörde hat die jeweiligen Massnahmenstufen in ihren Verfügungen festzulegen, eine entsprechende Festlegung wird in die Verfügung übernommen.

2.13.10 Baulärm, Bautransporte auf der Baustelle

Die KOBU hält fest, die gesamte Bauphase dauere rund zwei Jahre und die Bauarbeiten fänden tagsüber statt. Weder die KOBU noch das BAFU stellen hier Anträge.

Dem technischen Bericht ist zu entnehmen, dass die Entfernung zwischen der Baustelle und den nächstliegenden Gebäuden mit lärmempfindlicher Nutzung (Wohn- und Gewerbezone WG3, Kloten, Empfindlichkeitsstufe III) weniger als 300 m beträgt. Zudem befindet sich zwischen der Baustelle und den Wohnbauten die Autobahn A51. Da die lärmintensiven Bauarbeiten (Rückbau Gebäude und Parkplatzflächen) mehrere Wochen dauern, seien gemäss BLR⁵¹ für das Bauprojekt Lärmschutzmassnahmen gemäss Massnahmenstufe B anzuwenden. Die Routen für Bautransporte sind so festzulegen, dass Wohngebiete nicht durchfahren werden müssen. Maschinen, Baugeräte und Fahrzeuge genügen einem zulässigen Schalleistungspegel

⁴⁹ BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» (2009), Stand 2016

⁵⁰ Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

⁵¹ Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

gemäss anerkanntem Stand der Technik. Gemäss Art. 11 USG sind Emissionen unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Gemäss BLR sind keine darüberhinausgehenden Massnahmen nötig.

Die BLR konkretisiert die Anforderungen an den Lärmschutz (Baulärm und Bau-transporte) gemäss LSV⁵². Die Entscheidbehörde hat auch hier die jeweiligen Massnahmenstufen in ihren Verfügungen festzulegen. Das UVEK stimmt den im technischen Bericht vorgeschlagenen Massnahmenstufen (Baulärm: B, Bautransporte: A) zu, die entsprechenden Festlegungen werden in die Verfügung übernommen.

2.13.11 Betriebslärm und Anforderungen an den Schallschutz

Die KOBU stellt fest, für die Lärmbeurteilung von Betriebsräumen sei lediglich die Tagperiode relevant. Die Fluglärmbelastung liege am Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bei 66 dB. Der Immissionsgrenzwert der Empfindlichkeitsstufe IV für betriebliche Nutzung (70 dB) könne eingehalten werden. Aufgrund der Fluglärmbelastung beantragt sie,

- [21] die Aussenhülle (Fenster, Aussenwände, Aussentüren, Dachkonstruktion usw.) der lärmempfindlichen Räume habe mindestens folgende Schalldämm-Anforderungen zu erfüllen:
 - a) Betriebsräume Lärmempfindlichkeit SIA «mittel» (Büro, Sitzungszimmer, Konferenzraum u. ä. / www.laerm.zh.ch/einstufung): De = 36 dB;
 - b) Betriebsräume Lärmempfindlichkeit SIA «gering» (Grossraumbüro, Werkstattbüro, Werkstatttraum, Aufenthaltsraum u. ä. / www.laerm.zh.ch/einstufung); De = 31 dB.

Die Stadt Kloten hält fest, das Bauvorhaben liege im Einflussbereich von verschiedenen bedeutenden bestehenden Lärmquellen. Das Gesuch enthalte aber keinerlei Angaben zum Schallschutz. Sie beantragt, der entsprechende Nachweis sei nachzureichen, wobei sie die Benützung der privaten Kontrolle empfehle.

Das UVEK stellt fest, dass es sich bei der Frachthalle um ein Betriebsgebäude des Flughafens handelt, das nach Art. 1 Abs. 3 LSV nicht in den Geltungsbereich der LSV fällt. Für die Dimensionierung der Aussenhülle ist die SIA-Norm 181 (2006) «Schallschutz im Hochbau» anzuwenden. Gestützt auf die KOBU-Stellungnahme kommt es zum Schluss, dass das Vorhaben genehmigungsfähig ist. Der Schallschutznachweis gemäss dem Antrag der Stadt Kloten unter Berücksichtigung der KOBU-Anforderungen ist aber vor Baubeginn nachzureichen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

⁵² Lärmschutz-Verordnung; SR 814.41

2.14 *Anträge der Stadt Kloten zu Wärmedämmung und Energienachweis*

Laut Gesuch wird die Gebäudehülle nach Minergie-Standard gebaut, eine Zertifizierung wird aber nicht angestrebt. Die Abwärme der Kältemaschine (Wärmepumpe) sowie aus den Kühlräumen der Mieter dient zur Vorwärmung des Brauchwarmwassers. Falls keine Wärme mehr in das Brauchwarmwasser abgegeben werden könne, werde der Rückkühler in Betrieb genommen.

Die Stadt Kloten hält fest, gemäss Baubeschrieb würden diverse Energienachweise noch zur Genehmigung nachgereicht. Es sind dies die Nachweise EN-1a (Höchstanteil-Standardlösung), EN-2b (Wärmedämmung Systemnachweis), EN-3 (Heizung und Warmwasser), EN-4 (Lüftungstechnische Anlagen), EN-5 (Kühlung / Befeuchtung) und EN-6 (Kühlräume). Sie beantragt daher,

- [3] rechtzeitig vor Baubeginn seien ihr die Energienachweise EN-1a, EN-2b, EN-3, EN-4, EN-5 und EN-6 zur Genehmigung einzureichen. Es werde die Benützung der privaten Kontrolle empfohlen, die auch die Ausführungskontrolle übernehme;
- [4] auf den Zeitpunkt der Bezugsabnahme/Inbetriebnahme ist die Minergie-Baubestätigung abzugeben.

Die FZAG beantragt, den Antrag [4] abzuweisen, da sie – wie im technischen Bericht dargelegt – kein Minergie-Zertifikat anstrebe.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass der Antrag [3] der Stadt Kloten als Auflage in die vorliegende Verfügung zu übernehmen ist, nicht aber der Antrag [4]. Es ist zweifellos zu begrüssen, dass die Halle nach Minergie-Standard erstellt wird, aber es gibt keine rechtliche Verpflichtung, das Gebäude zertifizieren zu lassen.

2.15 *Fazit*

Das UVEK kommt zum Schluss, dass das Gesuch der FZAG für den Neubau der Frachthalle samt nötigen Erschliessungen und Werkleitungen, der Betriebs- und Manövrierrflächen inkl. Beleuchtung, der Erstellung von 45 PP für Personenwagen und 24 Veloabstellplätzen, der Verlegung der Bimenzälten- und der Fahrschulstrasse mit zugehöriger Verlegung der Werkleitungen, der Aufhebung von insgesamt 425 PP für Personenwagen im Bereich der Parkplätze P12, P12-200, P13 und P15-100 und auf Teilen des P15 sowie dem beantragten Abbruch der Gebäude F9, F10, F11, S20, und J11 die gesetzlichen Anforderungen erfüllt und unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden kann.

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen sind demnach abzuweisen.

Nachdem feststeht, dass das Bauvorhaben die Voraussetzungen für die Erteilung der Plangenehmigung gemäss Art. 27d VIL erfüllt, erweist sich die Einsprache der PAIAG als unbegründet, soweit geltend gemacht wird, das Vorhaben sei nicht genehmigungsfähig bzw. an gesetzliche Vorgaben anzupassen.

Abzuweisen sind auch die Verfahrensanträge der Einsprecherin, mit denen zur Feststellung des Sachverhalts der Beizug von Urkunden, Zeugeneinvernahmen und Gutachten verlangt werden. Für die Beurteilung, ob das vorliegende Bauvorhaben nach Art. 27d VIL genehmigungsfähig ist, ist auf die eingereichten Gesuchsunterlagen abzustellen. Nicht relevant ist in diesem Zusammenhang die Vorgeschichte der betroffenen Grundstücke und das Projekt für eine Nebenanlage, welches die PAIAG auf ihrer Parzelle realisieren wollte. Deshalb können Urkunden und Zeugen, die sich auf dieses Projekt beziehen, nichts zur Sachverhaltsfeststellung beitragen, weshalb die entsprechenden Anträge abzuweisen sind. Ebenso abzuweisen sind Anträge auf Gutachten, mit denen die vorliegenden Gesuchsunterlagen bzw. die Sachverhaltsfeststellung zu ergänzen seien. Die angehörten Fachstellen haben das Bauvorhaben aufgrund der vorhandenen Unterlagen prüfen können und ihre Beurteilung abgegeben. Für weitergehende Untersuchungen ist kein Bedarf zu erkennen.

Voraussetzung für die Plangenehmigung bleibt hingegen, dass auch die Enteignung der Parzelle Kat.-Nr. 5699 gewährt werden kann; darauf ist sogleich zurückzukommen.

2.16 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen.

Das UVEK hat mit dem Kanton Zürich im März 2015 eine Vereinbarung betreffend die Übertragung des Vollzugs für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für Infrastrukturanlagen der Zivilluffahrt im Kanton Zürich abgeschlossen. Gestützt auf diese Vereinbarung lässt es die Einhaltung der verfügbaren umweltrechtlichen und baupolizeilichen Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinden überwachen.

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. SECO, ERI oder ESTI etc.) wahrgenommen werden.

Zu diesem Zweck sind jeweils der Baubeginn mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, die Abnahme mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen anzuzeigen. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

3. Enteignung

Das Bauvorhaben beansprucht auch grössere Teile der Parzelle Kat.-Nr. 5699, die im Eigentum der PAIAG steht und für die die FZAG die benötigten dinglichen Rechte nicht freihändig erwerben kann. Damit das Vorhaben wie geplant realisiert werden kann, muss die FZAG jedoch über diese Rechte verfügen, weshalb sie ein Gesuch um Enteignung der Parzelle gestellt hat. Die PAIAG wehrt sich in ihrer Einsprache vom 6. Oktober 2015 nicht nur gegen das Bauvorhaben an sich, sondern speziell gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks und die angeforderte Enteignung.

3.1 Eintreten

Vorab beantragt die PAIAG, auf das Plangenehmigungs- und das Enteignungsgesuch nicht einzutreten. Dazu ist festzustellen, dass die FZAG als Konzessionärin des Flughafens Zürich durchaus legitimiert ist, ein Plangenehmigungsgesuch für eine Flugplatzanlage wie die vorliegende einzureichen. Entgegen der Annahme der PAIAG, es handle sich dabei um eine Nebenanlage, sind Gebäude und zugehörige Flächen zum Umschlag und zur (Zwischen-)Lagerung von Luftfracht durchaus als Flugplatzanlagen zu behandeln, insbesondere wenn sie innerhalb des SIL-Perimeters liegen. Sowohl der Zweck wie die funktionale und örtliche Nähe zum Flughafen sprechen vorliegend für eine Flugplatzanlage.

Die PAIAG hält das Gesuch bzw. dessen Einreichung durch die FZAG für rechtsmissbräuchlich. Wie soeben festgestellt, handelt es sich bei der beantragten neuen Frachthalle mit ihrem Umschwung um eine Flugplatzanlage gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG und Art. 2 lit. e VIL. Gemäss Art. 27^abis Abs. 3 VIL kann nur der Flugplatzhalter – hier die FZAG – ein Plangenehmigungsgesuch für Flugplatzanlagen einreichen. Die FZAG ist als Konzessionärin gemäss Art. 36a Abs. 2 LFG u. a. verpflichtet, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Wenn nun die FZAG ein Gesuch für eine neue Frachthalle einreicht, mit der die aktuellen und absehbaren Platzprobleme bei der Frachtabfertigung behoben werden sollen, folgt sie ihrem Konzessionsauftrag und handelt damit keinesfalls rechtsmissbräuchlich.

Das Gesuch ist, wie auch die Beurteilung der angehörten Fachstellen ergeben hat, soweit nötig vollständig. Das Gesuch um Enteignung der beanspruchten dinglichen Rechte, die die FZAG nicht freihändig erwerben kann, liegt vor. Auch diesem Gesuch lagen die erforderlichen Unterlagen bei. Der FZAG steht als Konzessionärin des Flughafens Zürich gemäss Art. 36a Abs. 4 LFG das Enteignungsrecht zu. Auf beide Gesuche war deshalb einzutreten.

Nicht einzutreten ist im vorliegenden Verfahren auf die Entschädigungsforderungen der PAIAG. Darüber ist, sollte die Enteignung gewährt werden, im anschliessenden Schätzungsverfahren zu befinden (Art. 57 EntG).

3.2 *Projektierungszone*

Die PAIAG beantragt die Aufhebung der Projektierungszone im Gebiet Rächtenwisen. Dazu ist festzustellen, dass mit Einreichung des vollständigen Gesuchs um Plangenehmigung einer Frachthalle der Zweck der Projektierungszone erreicht worden ist. Seit der öffentlichen Auflage des Gesuchs unterliegt das Grundstück, für das die Enteignung beantragt worden ist, zudem dem Enteignungsbann. Dessen Sperrwirkung ist weitestgehend deckungsgleich mit derjenigen der Projektierungszone. Diese ist zudem am 27. November 2016 abgelaufen.

3.3 *Materielles*

Die PAIAG bestreitet vorab den Bedarf an der geplanten Frachthalle und macht geltend, die FZAG habe das Projekt (einzig) mit dem Zweck eingereicht, auf diesem Weg zum Grundstück Kat.-Nr. 5699 zu kommen. Die PAIAG bzw. deren Rechtsvorgängerin habe schon im Jahr 2005 ein Logistik- und Speditionsgebäude errichten wollen; das entsprechende Baugesuch sei jedoch von BAZL und FZAG verhindert worden, nicht zuletzt mittels Festlegung einer Projektierungszone. Die PAIAG wirft der FZAG vor, weder den Bedarf noch den Einbezug des bestehenden Frachtgebäudes «Limess» in ein Konzept zur Frachtentwicklung genau geprüft zu haben.

Auf entsprechende Aufforderung des BAZL hin hat die FZAG am 29. Juni 2018 einen ausführlichen Bericht zum Enteignungsgesuch eingereicht. Darin werden die Entwicklung des Frachtverkehrs und des Flächenbedarfs sowie die Gründe für die Wahl des Standorts und die Ausgestaltung des Bauvorhabens Frachthalle Rächtenwisen dargelegt. Zusammenfassend hält der Bericht fest, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse am Luftfrachtverkehr besteht, der Bedarf für die Erweiterung der Frachtgebäude ausgewiesen und kein Alternativstandort für den Neubau eines Frachtgebäudes innerhalb des Flughafenperimeters vorhanden ist, welcher die Anforderungen an ein Luftfrachtgebäude bezüglich Lage und Erschliessung erfüllen kann. Dieser Bericht wurde der PAIAG zugestellt, weshalb an dieser Stelle darauf verzichtet werden kann, dessen Inhalte zu wiederholen.

In ihrer Replik vom 27. September 2018 hält die PAIAG die Notwendigkeit der Enteignung weiterhin für nicht belegt. Sie äussert zudem Kritik an der Ausgestaltung des Bauvorhabens. Durch die niedrige Bauhöhe von 10 m für das Hochregallager werde unverhältnismässig viel Fläche beansprucht, gleichzeitig könne jedoch die vergleichsweise geringe Fläche der Parzelle Kat.-Nr. 5699 das Problem der knappen Platzverhältnisse für die Frachtentwicklung am Flughafen Zürich nicht lösen.

Das UVEK beurteilt die Notwendigkeit der Enteignung wie folgt:

Für den Eingriff in verfassungsmässig garantierte Rechte ist eine gesetzliche Grundlage erforderlich. Im Vordergrund steht hier die Eigentumsgarantie; die PAIAG beruft

sich zudem auf die Wirtschaftsfreiheit. Vorliegend besteht für beides eine Grundlage im LFG. Gemäss Art. 36a Abs. 4 LFG steht dem Konzessionär eines Flughafens das Enteignungsrecht zu. Durch die Betriebskonzession für einen Flughafen erlangt dessen Betreiber zudem auch eine wirtschaftliche Monopolstellung (Art. 36a Abs. 2 und 3 LFG). Nachdem an einem Flughafen die Nutzung von Flächen, Bauten und Anlagen zu Gunsten des Flughafenbetriebs gegenüber anderen Nutzungen (u. a. Nebenanlagen) von Gesetzes wegen Priorität hat, ist die freie Verfügbarkeit von Grundstücken auf dem jeweiligen Flughafen per se eingeschränkt.

Die FZAG hat in ihrem Bericht zum Enteignungsgesuch vom 28. Juni 2018 den Bedarf für die Erweiterung der Flächen für den Frachtumschlag und die Gründe für die Standortwahl des vorliegenden Projekts dargelegt. In ihrer zweiten Stellungnahme vom 27. September 2018 bestreitet die PAIAG den Bedarf an zusätzlichen Flächen für die Fracht nicht. Sie macht aber geltend, sie bzw. ihre Rechtsvorgängerin hätte mit dem bestehenden Limes-Gebäude auf ihrem Grundstück selber ein Projekt zum Frachtumschlag realisieren wollen. Ihr Grundstück sei überdies zu klein, um die unbefriedigenden Zustände in der Frachtabfertigung zu entspannen.

Hierzu stellt das UVEK fest, dass sich das vorliegende Projekt eben gerade dadurch auszeichnet, dass es die Flächen am östlichen Ende des Flughafenperimeters so weit wie möglich ausnutzt. Aus betrieblichen Gründen wäre eine unmittelbar an die bestehende Fracht Ost anschliessende Erweiterung des Frachtumschlags wahrscheinlich vorteilhaft. Diese ist aber wegen des bestehenden General Aviation Centers mit seinem Vorfeld und den Flugzeughangars nicht möglich. Eine Platzierung der zusätzlichen Frachtabfertigungsflächen und –halle an einem anderen Ort im Flughafenperimeter, z. B. im Westen, wäre mit betrieblichen Nachteilen verbunden und stünde im Konflikt mit der geplanten und teilweise bereits realisierten Erweiterung von Flächen für die Flugzeugabfertigung. Der Standort des vorliegenden Projekts erscheint dem UVEK daher folgerichtig. Zusammen mit den Grundstücken, die der FZAG bereits gehören oder dieser freihändig überlassen werden, ergibt sich mit der Parzelle Kat.-Nr. 5699 eine Fläche, auf der ein zweckmässiges Projekt realisiert werden kann. Die geplante Frachthalle nutzt zudem die durch den Sicherheitszonenplan beschränkte Bauhöhe optimal aus.

In der Abwägung der Interessen gelangt das UVEK deshalb zum Schluss, dass der FZAG die Enteignung der Parzelle Kat.-Nr. 5699 zu gewähren ist. Die dagegen gerichtete Einsprache der PAIAG ist mithin abzuweisen.

4. Gebühren

Gemäss dem für Plangenehmigungsverfahren nach LFG geltenden Konzentrationsprinzip hat die Leitbehörde sämtliche anfallenden Gebühren in der Plangenehmigungsverfügung festzulegen. So kann sie unter Berücksichtigung des Äquivalenz-

prinzips prüfen, ob alle Gebühren in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und Komplexität des Gesuchs stehen.

4.1 *Bund*

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL⁵³, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Das BAFU erhebt seine Gebühren nach der GebV-BAFU⁵⁴ und teilt diese der Entscheidbehörde mit. Vorliegend handelt es sich um eine aufwändige Stellungnahme, die gemäss Anhang GebV-BAFU, Ziffer 1 mit Fr. 2000.– zu veranschlagen ist.

Das ESTI macht im vorliegenden Fall keine Gebühren geltend.

4.2 *Kanton und Gemeinde*

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

Der Kanton Zürich weist gestützt auf die GebV UR⁵⁵ für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

a) Stellungnahme vom 9. November 2015:		
– AWEL (Siedlungsentwässerung)	Fr.	772.80
– AWEL (Grundwasser)	Fr.	772.80
– AWEL (Wasserbau)	Fr.	1288.00
– AWEL (Altlasten, Bauabfälle)	Fr.	128.80
– AWEL (Betrieblicher Umweltschutz)	Fr.	257.60
– AWEL (Lufthygiene)	Fr.	128.80

⁵³ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

⁵⁴ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt (Gebührenverordnung BAFU); SR 814.014

⁵⁵ Kantonale Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts; LS 710.2

- AWEL (Ausfertigungsgebühr)	Fr.	216.00
- ALN (Naturschutz)	Fr.	768.00
- ALN (Bodenschutz)	Fr.	128.00
- ALN (Stab)	Fr.	128.00
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich	Fr.	<u>315.00</u>
- Total:	Fr.	4903.80
b) Stellungnahme vom 14. Februar 2018 (2. Anhörung):		
- KOBU (Staatsgebühr AWEL Altlasten)	Fr.	459.20
- KOBU (Staatsgebühr AWEL Wasserbau)	Fr.	393.60
- KOBU (Staatsgebühr AWEL Luft Emissionskontrolle)	Fr.	150.00
- KOBU (Ausfertigungsgebühr)	Fr.	469.60
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich (inkl. MwSt)	Fr.	<u>301.56</u>
- Total:	Fr.	1773.96

Die Stadt Kloten (Baupolizei) weist für die Prüfung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

a) Stellungnahme vom 12. Oktober 2015:		
- Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr	Fr.	14 625.00
- Schreibgebühr, Porti	Fr.	<u>150.00</u>
- Total:	Fr.	14 775.00
b) Stellungnahme vom 31. Januar 2018 (2. Anhörung):		
- Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr	Fr.	2420.00
- Schreibgebühr, Porti	Fr.	<u>150.00</u>
- Total:	Fr.	2570.00

Die geltend gemachten Gebühren für den Aufwand der kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten erscheinen dem UVEK angemessen und werden in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die KOBU, die BKZ bzw. die Stadt Kloten.

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

5. Unterschriftsberechtigung

Nach Art. 49 RVOG kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsteherin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 3. Januar 2019 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 Bst. a LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

6. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und der PAIAG über deren Rechtsvertreter eröffnet.

Dem VBS (Armasuisse), dem ASTRA, dem BAFU, dem ESTI und dem Kanton Zürich (via AFV) wird sie zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFV die von ihm angehörten Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend

- Neubau Frachtgebäude F12 (7300 m² Frachthallen- und 1200 m² Büroflächen);
 - Erstellung von ca. 4500 m² überdachte Fläche unter Vordächern;
 - Erstellung von Betriebs- und Manövriertflächen;
 - Abbruch der Frachthallen F9 und F10, des Schutzdachs F11, des sog. Limesgebäudes S20 sowie des Einfamilienhauses J11;
 - Umlegung der Bimenzälten- und der Fahrschulstrasse inkl. Verlegung der Werkleitungen;
 - Aufhebung der Parkplätze P12, P12-200, P13 und P15-100 sowie Teile des P15 (insgesamt 425 PP);
 - Erstellung von 45 neuen PP für Personenwagen und 24 neuen Veloabstellplätzen;
 - Verschiebung Garderoben-Container G14;
 - als Option: Erstellung einer Photovoltaikanlage (PVA) auf dem Hallendach;
- wird unter Gewährung der Enteignung für das Grundstück Kat.-Nr. 5699 (Kloten) wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafengebiet, Landseite des Flughafens östlich des GAC, Bimenzälten- und Fahrschulstrasse, Grundstück-Kat.-Nrn. 3139.14, 4878, 5698, 5699, 5700, 5781, 5783, 5801, 5802, 6082, alle Gemeindegebiet von Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 13. August 2015 (Eingang beim BAZL) mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- B1 Fracht Rächtenwisen, technischer Bericht, Gähler & Partner AG, Ennetbaden, 31.7.2015;
- B2 Fracht Rächtenwisen, Nachweis GEP⁵⁶-Konformität, SWR Infra AG, Dietikon, 9.7.2015;
- B3 Fracht Rächtenwisen, Schalt- und Transformatorenstationen, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
- B4 Fracht Rächtenwisen, Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide, 15.4.2015;
- B5 Fracht Rächtenwisen, Option PVA Südausrichtung, Kurzbeschreibung, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;

⁵⁶ Genereller Entwässerungsplan

- B6 Fracht Rächtenwisen, Bericht «Auswirkungen auf Natur und Landschaft», Quadra GmbH, Zürich, 6.3.2015;
- B7 Fracht Rächtenwisen, Einverständniserklärung VBS, Armasuisse Immobilien, Bern, 29.7.2015;
- Fracht Rächtenwisen, Geologisch-hydrogeologischer Bericht, Dr. Heinrich Jäckli AG, Zürich, 21.6.2013;
- B8 Plangrundlagen mit:
 - Katasterplan amtliche Vermessung Gemeinde Kloten, SWR Geomatik AG, Kloten, 1:10 000, 24.6.2015
 - Plan Nr. 18816, Übersicht Situation, 1:10 000, FZAG, 25.3.2015;
 - Plan Nr. 200040-1201, Grundriss G0, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1202, Grundriss G0Z, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1203, Grundriss G1, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1204, Fassaden und Schnitte, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1205, Brandschutzplan G0, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1206, Brandschutzplan G0Z, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1207, Brandschutzplan Fassaden und Schnitte, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1208, Bauphasenplan, 1:1500, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-1218, Systemschnitt Grundwasserspiegel, 1:200, Gähler & Partner AG, 1.9.2015;
 - Plan Nr. 200040-8201, Übersichtsplan Tiefbau, 1:500, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8211, Situationsplan Tiefbau, 1:500, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8221, Längsprofil Bimenzältenstrasse, 1:500/1:50, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8222, Längsprofil Fahrschulstrasse, 1:500/1:50, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8231, Normalprofil Bimenzältenstrasse, 1:100, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8241, Querprofile Bimenzältenstrasse, 1:200, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8251, Situationsplan Werkleitungen, 1:500, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;
 - Plan Nr. 200040-8261, Situationsplan Abbruch, 1:500, Gähler & Partner AG, 31.7.2015;

- B9 Enteignungsgesuch mit:
 - Verzeichnis der zu enteignenden Rechte;
 - Grundbuchauszug;
 - Landerwerbsplan; und
 - Bericht zum Enteignungsgesuch Parzelle Kat. Nr. 5699 (Kloten), 28.6.2018.

2. Bewilligungen und Festlegungen

- 2.1 Für die elektrotechnischen Anlageteile (Schalt- und Transformatorenstationen und optionale Photovoltaikanlage) sind dem ESTI separate Plangenehmigungsgesuche nach Art. 16 ff. EleG bzw. VPeA einzureichen; die Anlagen dürfen erst nach Vorliegen der entsprechenden Plangenehmigung erstellt werden.
- 2.2 Die Baustelle wird aufgrund ihrer Umweltrelevanz in die Klasse II eingeteilt, pro Jahr ist eine Baustellen-Umweltschutz-Kontrolle durchzuführen, die unangemeldet stattfindet. Die Koordination der Baukontrollen hat durch das AFV zu erfolgen, wobei die kommunale Behörde analog der kantonalen Fachstellen beigezogen wird. Die Baupolizei Kloten hat ihre Kontrollen daher mit dem AFV abzusprechen.
- 2.3 Der ökologische Wert für die neu zu schaffenden Grünflächen (19,4 a) im Projektperimeter wird auf 0,3 WP festgelegt.
- 2.4 Die gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligung nach Art. 19 GSchG bzw. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV betreffend die Erstellung des neuen Frachtgebäudes Rächtenwisen inkl. Aushubsohle bzw. Bauteile im Grundwasser bis auf ca. 431,6 m ü. M. (Kanalisationen, Pumpensämpfe und -schächte etc. gemäss den massgebenden Unterlagen etwas tiefer); und Absenkung des Grundwasserspiegels während der Dauer der Bauarbeiten unter die Baugrubensohle wird unter Nebenbestimmungen (vgl. Ziffer 3.16 unten) erteilt.
- 2.5 Für die Bauphase gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.
- 2.6 Für die Baustelle gilt bezüglich Baulärm die Massnahmenstufe B gemäss BLR.
- 2.7 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.

3. Auflagen

3.1 *Luftfahrtspezifische Auflagen (Safety und Security)*

- 3.1.1 Die Auflagen in der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 5. September 2015 (Beilage 1) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 3.1.2 Baukran-Erstellungsgesuche müssen dem Zonenschutz mindestens 30 Tage im Voraus durch die Bauunternehmung eingereicht werden.
- 3.1.3 Bei Montagekran-Einsätzen muss die Kranfirma mindestens drei Arbeitstage im Voraus mit dem Zonenschutz Kontakt aufnehmen.

3.2 *Auflagen zu Schwach- und Starkstromanlagen*

Die elektrotechnischen Anlagen sind in allen Teilen nach der Starkstromverordnung und der LeV auszuführen.

3.3 *Allgemeine Bauauflagen*

- 3.3.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden. Die in den vorgelegten Konzepten vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, ausser es werde ausdrücklich etwas Anderes verfügt.
- 3.3.2 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.
- 3.3.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig beim AFV, Stab / Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.
- 3.3.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 3.3.5 Der Baubeginn ist dem BAZL via AFV frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 3.3.6 Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu or-

ganisieren.

- 3.3.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.3.8 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden.
- 3.3.9 Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.
- 3.3.10 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.4 *Auflagen zur Wahrung der Zollsicherheit*

Die Auflagen der EZV, Zollstelle Zürich-Flughafen, gemäss der Stellungnahme vom 11. Januar 2018 (Beilage 2) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.5 *Auflagen von SRZ*

Die Auflagen von SRZ gemäss der Stellungnahme vom 5. Februar 2018 (Beilage 3) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.6 *Feuerpolizeiliche Auflagen der Stadt Kloten*

Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 5 der Stellungnahme vom 31. Januar 2018 (Beilage 4) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.7 *Auflagen zum Arbeitnehmerschutz*

- 3.7.1 Die Auflagen des AWA zum Arbeitnehmerschutz gemäss den Ziffern 2 bis 14 der Stellungnahme vom 29. September 2015 (Beilage 5) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 3.7.2 Stellen mit Absturzgefahr sind gemäss SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern.
- 3.7.3 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen.

3.8 *Auflagen betreffend Lebensmittelsicherheit*

- 3.8.1 Vor Betriebsaufnahme ist eine Ausführungskontrolle in gesundheitspolizeilicher Hinsicht beim Lebensmittelinspektorat der Stadt Zürich anzumelden.
- 3.8.2 Falls in der Halle zukünftig leichtverderbliche Lebensmittel oder solche, die einer Kühlvorschrift unterstellt sind, umgeschlagen werden sollten, ist das Vorhaben vorläufig mit dem Lebensmittelinspektorat bezüglich baulicher Anpassungen abzusprechen.

3.9 *Auflagen betreffend behindertengerechtes Bauen*

- 3.9.1 Bei Bedarf muss ein rollstuhlgerechter Parkplatz gemäss SIA 500, Ziffer 7.10 für Angestellte zur Verfügung gestellt werden können. Dieser ist in der Nähe der Fussgängerhaupteingänge bzw. Erschliessung zum Aufzug anzuordnen.
- 3.9.2 Falls Besucher-Parkplätze vorgesehen werden, muss mindestens ein rollstuhlgerechter Besucher-Parkplatz (b 3,50 m; max. 2 % Längs- und Quergefälle; ebener, harter Bodenbelag) erstellt werden, dabei können an Randparkplätze angrenzende Flächen angerechnet werden, wenn diese links des Parkplatzes liegen (beim vorwärts Einparkieren) und der Bodenbelag durchgehend von gleicher Art und absatzlos ist.
- 3.9.3 Zwischen Aussenkanten von Türleibungen und Treppenabgängen muss der seitliche Abstand mindestens 60 cm betragen.
- 3.9.4 Pro Vertikalerschliessung (Lift) ist ein allgemein zugängliches rollstuhlgerechtes WC zu erstellen; eines davon ist im OG beim Pausenraum zu erstellen.
- 3.9.5 Rollstuhlgerechte WCs müssen gemäss SIA 500, Anhang E.1. ausgeführt und bezeichnet werden (Anordnung Sanitärapparate).
- 3.9.6 Bei nach innen öffnenden Drehflügeltüren zu Rollstuhl-WCs muss das Längen- oder Breitenmass mindestens der Norm SIA 500, Ziffer 7.2.3.2 entsprechen, zudem müssen die Anforderungen von SIA 500, Ziffer 3.3.3.1 eingehalten werden (auf der Seite des Schwenkbereichs seitlich neben dem Türgriff muss eine freie Fläche mit einer Breite x von 60 cm verfügbar sein. Diese Breite x muss mit der freien Länge y hinter dem ganz geöffneten Türflügel mindestens 120 cm betragen).
- 3.9.7 Führt ein Fluchtweg über Stufen, müssen in Absprache mit der Feuerwehr brandgesicherte Bereiche gemäss SIA 500, Kapitel 8.2 und gemäss Kapitel 8.3 vorgesehen werden, in denen rollstuhlfahrende Personen ausserhalb des Fluchtstroms auf Hilfe warten können, z. B. Korridorabschnitte, Rettungskojen, Büroräume.

3.9.8 Aus dem vorliegenden Baugesuchsdossier noch nicht ersichtliche, für das hindernisfreie Bauen relevante Belange müssen der Norm SIA 500:2009 «Hindernisfreie Bauten», 2. Aufl. 2011, Kap. 3–8 sowie SIA-Korrigenda C3 entsprechen (Schwellenhöhen, Treppenanlagen, beidseitige Handläufe und kontrastreich markierte Stufenvorderkanten, Bedienelemente von Türen und Betriebseinrichtungen / Anlagen, Türschliesser, Absturzsicherungen, Markierung von Glasabschlüssen und unvermeidbaren Hindernissen im Zirkulationsbereich, Beleuchtung, Orientierung, visuelle Kontraste, Beschriftungen, Raumakustik, Alarmanlagen, Kassenstationen und Terminals für den bargeldlosen Zahlungsverkehr, Fluchtwege).

3.10 *Auflagen zu Gesamtverkehr, Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

3.10.1 Die Auflagen in der Stellungnahme der Abteilung Bauen an Staatsstrassen vom 14. Februar 2018 (Beilage 6) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.10.2 Vor Baubeginn sind zusammen mit der Abteilung Tiefbau / Unterhalt und Forst der Stadt Kloten Zustandsaufnahmen der Obstgarten- und Schützenmattstrasse vorzunehmen; allfällige Schäden, die eindeutig auf den Zusatzverkehr zurückgeführt werden können, sind auf Kosten der FZAG zu beheben.

3.10.3 Im Bereich der S-Kurve der westlichen Zufahrt zum Frachtareal darf die Anhaltesichtweite von 30 m nicht durch Bepflanzungen eingeschränkt werden.

3.10.4 Die innerorts geltende Höchstgeschwindigkeit 50 generell muss beibehalten werden.

3.10.5 Die notwendigen Sichtweiten sind bei allen Zu- und Wegfahrten zu gewährleisten.

3.10.6 Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich (Umzäunung) muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei unverzüglich informiert wird.

3.10.7 Während der Arbeiten an der Umzäunung muss sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind.

3.10.8 Im Nahbereich der Umzäunung dürfen weder Fahrzeuge abgestellt noch Material gelagert werden.

3.10.9 Temporäre Änderungen der Verkehrsführung und -wege in den betroffenen Bereichen sind der Kantonspolizei frühzeitig bekanntzugeben.

3.11 *Allgemeine Auflagen zum Umweltschutz*

Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas Anderes verfügt wird, sind die vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen gemäss Kapitel 7 des technischen Berichts

vom 31. Juli 20115 (Gesuchsbeilage B1) einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.12 *Naturschutz*

- 3.12.1 Für die Gestaltung der neu zu schaffenden Grünflächen (19,4 a) ist nährstoffarmes, kiesiges C-Material zu verwenden und auf eine Humusierung zu verzichten. Die Begrünung hat in Absprache mit der FNS zu erfolgen.
- 3.12.2 Die Flächen sind regelmässig auf invasive Neophyten zu kontrollieren und auftretende Bestände umgehend zu bekämpfen.

3.13 *Belastete Standorte und Bauabfälle*

- 3.13.1 Verschmutzte Bauabfälle sind unter Berücksichtigung der Vorgaben der kantonalen Behandlungsregel zu entsorgen.
- 3.13.2 Rechtzeitig vor dem Abtransport des verschmutzten Rückbau- und Aushubmaterials ist dem AWEL der Entsorgungsantrag inkl. Abnahmegarantien der involvierten Entsorgungsunternehmen einzureichen.
- 3.13.3 Spätestens sechs Monate nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem AWEL ein Schlussbericht einzureichen, der die Begleitung der Rückbau-, Aushub- und Entsorgungsarbeiten dokumentiert und Auskunft über alle anfallenden Daten und Belege gibt.

3.14 *Tankanlagen und Transportgewerbe*

- 3.14.1 Gebinde > 20 Liter mit flüssigen Stoffen der Gefahrenklasse 3 sind in Auffangwannen zu lagern.
- 3.14.2 Die Zusammenlagerung der Gefahrenklassen ist mit der Feuerpolizei abzusprechen.
- 3.14.3 Sollten flüssige Stoffe in Gebinden > 200 Liter umgeschlagen werden, ist zusätzlich ein entsprechendes Rückhaltevolumen gemäss dem AWEL-Merkblatt «Absicherung und Entwässerung von Güterumschlagplätzen» (Januar 2013) zu erstellen.

3.15 *Siedlungsentwässerung*

- 3.15.1 Die Baustellenentwässerung ist von der örtlichen Baubehörde zu kontrollieren; ohne deren Zustimmung darf sie nicht verändert werden.
- 3.15.2 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Entwässerungspläne den Einsatzdiensten abzugeben.

3.15.3 Die Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten bezüglich Kanalisation gemäss den Ziffern 10.1 bis 10.11 der Beilage 4 sind einzuhalten.

3.16 Grundwasser

3.16.1 Die allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen des AWEL vom Dezember 2004 sind zu beachten.

3.16.2 Für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser sind gemäss § 14 GebV WWG unter Vorbehalt einer neuen Gebührenordnung folgende Gebühren zu entrichten:

a) Bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen bis 1000 l/min: Fr. 4.20 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr;

b) bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtung über 1000 l/min: Fr. 2.10 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr, zusätzlich Fr. 17.60 pro 1000 m³ geförderten Wassers. Fehlen Messeinrichtungen, wird die geförderte Wassermenge aufgrund der Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen im Dauerbetrieb errechnet.

3.16.3 Die Gebühren werden pro rata temporis erhoben und betragen in jedem einzelnen Fall mindestens Fr. 300.–. Die Gebühren entfallen, wenn das Wasser dem Grundwasserleiter wieder zugeführt wird.

3.16.4 Das Protokoll der Pumpenförderleistung ist von der Bauleitung ab Installation der Grundwasser-Entnahmeverrichtungen zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, Weinbergstrasse 17, Postfach, 8090 Zürich, zur Abrechnung einzureichen.

3.17 Gewässerraum und Hochwasserschutz

3.17.1 Die FZAG hat vor Baubeginn den Nachweis zu erbringen, dass eine spätere Sanierung oder ein Ersatz des Altbach-Kanals möglich sind.

3.18 Nichtionisierende Strahlung und Licht

Die Aussenbeleuchtung ist gemäss den vom Bund bereitgestellten Hilfsmitteln sowie der technischen Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» so zu gestalten, dass auch die Vorgaben zur Ausleuchtung von Arbeitsplätzen im Freien (Norm SN EN 12464-2 «Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» eingehalten, aber nicht übertroffen werden. Nach Möglichkeit ist die Aussenbeleuchtung zeitlich zu steuern und zu Randzeiten bzw. ausserhalb der Betriebszeiten zu reduzieren oder auszuschalten.

3.19 Schallschutz

Vor Baubeginn ist der Stadt Kloten der Schallschutznachweis für die Frachthalle einzureichen; es gelten folgende Anforderungen:

- a) Betriebsräume Lärmempfindlichkeit SIA «mittel» (Büro, Sitzungszimmer, Konferenzraum u. ä. / www.laerm.zh.ch/einstufung): De = 36 dB;
- b) Betriebsräume Lärmempfindlichkeit SIA «gering» (Grossraumbüro, Werkstattbüro, Werkstattraum, Aufenthaltsraum u. ä. / www.laerm.zh.ch/einstufung); De = 31 dB.

3.20 Weitere baupolizeiliche Auflagen der Stadt Kloten

Der Stadt Kloten sind rechtzeitig vor Baubeginn die Energienachweise EN-1a, EN-2b, EN-3, EN4, EN-5 und EN-6 zur Prüfung einzureichen; die Benützung der privaten Kontrolle, die auch die Ausführungskontrolle übernehmen kann, wird empfohlen.

4. Entgegenstehende Anträge

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen und der Einsprache werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

5. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der FZAG auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.); der Gebührenanteil des BAFU beträgt im vorliegenden Fall Fr. 2000.–.

Die Gebühr für die bau- und umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 6677.76; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt insgesamt Fr. 17 345.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBE, Postfach, 8058 Zürich
- Rechtsanwalt Alex Keller, Relevanz.legal, Teufenerstrasse 11, 9001 St. Gallen für Piora Airport Immobilien AG

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

- Eidg. Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), Armasuisse Immobilien, 3003 Bern
- Bundesamt für Strassen, Abteilung Strasseninfrastruktur Ost, Filiale Winterthur, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Bundesamt für Verkehr, Sektion Bewilligungen II, 3003 Bern
- Eidg. Starkstrominspektorat, Planvorlagen, 8320 Fehraltorf
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

i. A.



Christian Hegner
Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Beilagen

- Beilage 1: BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 9. September 2015
- Beilage 2: Zollstelle Zürich-Flughafen, Stellungnahme vom 11. Januar 2018
- Beilage 3: Schutz und Rettung Zürich, Stellungnahme vom 5. Februar 2018
- Beilage 4: Stadt Kloten, Stellungnahme vom 31. Januar 2018
- Beilage 5: Amt für Wirtschaft und Arbeit / Arbeitsbedingungen, Stellungnahme vom 29. September 2015
- Beilage 6: AFV, Bauen an Staatsstrassen, Stellungnahme vom 14. Februar 2018

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.