



3003 Bern, 21. Dezember 2023

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Piste 16-34, Teilersatz Deckbelag Nord, Projekt Nr. 23-04-001

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 2. Oktober 2023 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für den Teilersatz des Deckbelags im nördlichen Teil der Piste 16-34 am Flughafen Zürich ein.

1.2 *Begründung und Beschrieb*

Der Mittelstreifen der Piste 16-34 wurde 2008 saniert (Plangenehmigung des UVEK vom 18. Juni 2007). Dabei wurden in mehreren Schichten insgesamt 35 cm Asphaltbelag eingebaut. Gemäss Angaben der FZAG weist der 4 cm dicke Deckbelag (Verschleisschicht) im nördlichen Pistenabschnitt grosse Verschleisserscheinungen im Mittelstreifenbereich auf. Ohne einen Ersatz des Deckbelages wird es in absehbarer Zeit zu Ausbrüchen und grösserer Rissbildung und als Folge davon zu Beschädigungen des gesamten Aufbaus kommen.

Um den Gesamtaufbau nicht zu gefährden und um die Sicherheit auf der Piste 16-34 weiterhin gewährleisten zu können, wird der 4 cm dicke Deckbelag abgefräst und durch einen neuen Deckbelag ersetzt. Die darunterliegenden Schichten sind noch in gutem Zustand und müssen nicht saniert werden. Innerhalb des Projektperimeters wird für die beiden Schnellabrollwege RET 34 Nord und RET 34 Süd das neue Leerrohr für die Befuerung der Centerline eingelegt. Für diese Arbeiten wird es daher auf einer Länge von je ca. 200 m zu einem Ausfall der Centerline-Befuerung der Piste 16-34 kommen.

Der sanierungsbedürftige Pistenmittelstreifen liegt zwischen der Stichstrasse bei der Pistenschwelle 16 und der Querung des Rollwegs BRAVO mit der Piste. Bei Nordanflug setzen die Flugzeuge mehrheitlich in diesem Abschnitt auf, wobei der Deckbelag besonders stark beansprucht wird. Der südlichere Teil wurde bereits saniert. Die zu sanierende Fläche ist knapp 2000 m lang und hat eine Breite von ungefähr 23 m, was einer Gesamtfläche von ca. 46 500 m² entspricht; dabei fallen ca. 1875 m³ Ausbauphosphat an. Beim Ersatz des Deckbelags muss zur Erhaltung der Betriebssicherheit die Rillierung wieder eingefräst werden, um Aquaplaning zu verhindern. Durch den Ersatz des Deckbelags werden auch sämtliche darauf befindlichen Markierungen entfernt und müssen wieder neu aufgebracht werden. Während der abschnittsweisen Bauarbeiten wird zum Abschluss jeder Baunacht eine provisorische Markie-

rung aufgebracht, um den Flugbetrieb tagsüber sicherstellen zu können. Die definitive Markierung wird erst nach Fertigstellung der Arbeiten über den ganzen Sanierungsbereich in Nachtarbeit erstellt.

Am Pistenkopf 16 wird infolge starker Beanspruchung der Asphaltbelag auf ganzer Dicke durch 6 Reihen Betonplatten (Schnellbeton) ersetzt (max. 3–6 Platten pro Baunacht). Im Bereich der Betonplatten wird auch die Befeuerng ersetzt.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

1. Ersatz Deckbelag (ca. 10 Etappen, Etappenlänge ca. 200 m, 1 Nacht pro Etappe):
 - Schneiden bestehender Deckbelag (Anschlussflächen);
 - Abfräsen und Abtransport bestehender Deckbelag;
 - Reinigung Fräsfläche;
 - Applikation Lackbitumen oder Bitumenemulsion für Schichtverbund;
 - Einbau neuer Deckbelag;
 - Nachbearbeitung und Aufbringen temporäre Markierung;
 - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
 - Abnahme und Übergabe an Betrieb.
2. Abtrag des Bitumenfilms mit Wasserhochdruck (dieser Arbeitsvorgang ist schneller als die Rillierung, Arbeitsleistung ca. 500 m pro Nacht, muss aber zwingend vor der Rillierung erfolgen).
3. Erstellung Rillierung (ca. 20 Nächte für ganze Länge, 2 Nächte pro Deckbelagsetappe):
 - Einfräsen der Rillen;
 - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
 - Abnahme und Übergabe an Betrieb.
4. Erstellung Fugen (ca. 3–5 Nächte); Start ca. 3 Wochen nach Start Rillierung:
 - Einfräsen der Fuge;
 - Einbringen Fugenmaterial im Heissverguss;
 - Schlussreinigung für Flugbetrieb;
 - Abnahme und Übergabe an Betrieb.
5. Aufbringen der definitiven Markierung über den ganzen Sanierungsperimeter (Start nach Abschluss der vorhergehenden Arbeitsschritte).

Aus Sicherheitsgründen muss ein ausreichender Abstand zwischen den Arbeitsgängen Rillierung und Belagseinbau vorhanden sein. Daher kann die Rillierungscrew erst eine Woche nach den Deckbelagsarbeiten mit dem Arbeitsschritt beginnen.

Die Arbeitsgänge können in der gleichen Baunacht an verschiedenen Orten ausgeführt werden. Dadurch sollten die Bauarbeiten in total ca. 20 bis 25 Baunächten ausgeführt werden können, anschliessend wird noch in total 3 Baunächten die definitive Markierung aufgebracht und die Erneuerung des Deckbelags ist abgeschlossen.

Für die Installationen sind Flächen in den Bereichen Umfahrungsstrasse 10 und Brandübungsplatz vorgesehen (im Notfall zusätzlich Schneedeponie Nord).

Die Werke für den Asphaltbelag und den Schnellbeton liegen gleichmässig verteilt in der Umgebung des Flughafens. Die endgültigen Zufahrtsrouten werden erst nach Wahl der Unternehmen für das Projekt bekannt sein. Für die Zu- und Wegfahrt der Belaglastwagen zur Luftseite ist das sicherheitstechnisch voll ausgerüstete Tor 130 vorgesehen. Für die Fahrtrouten vom Installationsplatz zur Baustelle sind die Servicestrassen des Flughafens vorgesehen, auf denen die Bodenverkehrsordnung des Flughafens (BVO) den Verkehr klar regelt. Sind spezielle Transporte über Flugbetriebsflächen notwendig, werden die Fahrtrouten mit der Bausicherheit der FZAG festgelegt und durch die Unternehmen anschliessend gereinigt sowie durch die FZAG kontrolliert und abgenommen.

Die Bauphase ist für die Zeit zwischen Anfang April und Ende September 2024 geplant.

Gemäss FZAG wird mit Baukosten von Fr. 5 000 000.– gerechnet.

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

1.3 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das Gesuchsschreiben, das übliche Gesuchsformular, einen technischen Bericht und Planunterlagen.

Am 12. Dezember 2023 reichte die FZAG in Kenntnis der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL (vgl. Ziff. B.2.4 unten) ergänzende Gesuchsunterlagen betreffend Rillierung und einen überarbeiteten Bauablaufsplan ein.

1.4 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

2. Instruktion

2.1 Anhörung

Die BAZL-Sektion Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) wurde ersucht, eine luftfahrtspezifische Prüfung gemäss Art. 9 VIL¹ vorzunehmen. Der Kanton Zürich wurde via Amt für Mobilität (AFM) angehört.

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig und fällt unter Ziffer 1.1 lit. b) der Bagatellfallregelung im Sinne von Art. 62a Abs. 4 RVOG² zwischen dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem BAZL vom 29. Januar 2018; auf die Anhörung des BAFU und weiterer Bundesstellen konnte verzichtet werden.

2.2 Stellungnahmen

Seitens Kanton Zürich liegen folgende Stellungnahmen vor:

- AFM vom 26. Oktober 2023;
- Zonenschutz vom 20. September 2023; und
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 26. Oktober 2023.

Die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL lag am 8. November 2023 vor. Sie und die Stellungnahmen der angehörten kantonalen Fachstellen wurden der FZAG zur Kenntnis gebracht.

Die FZAG reichte aufgrund der Auflagen des BAZL und in Absprache mit dem BAZL ergänzende Unterlagen betreffend Rillierung und Bauablauf ein, was dem BAZL ermöglichte, seine luftfahrtspezifische Prüfung anzupassen (Update vom 14. Dezember 2023).

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

¹ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

² Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Pisten dienen dem Betrieb des Flughafens; sie sind Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 VIL, die nach Art. 37 Abs. 1 LFG³ nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden dürfen; nach Art. 1 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

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

1.3 *Verfahren*

Beim Ersatz der Deckschicht der Piste handelt es sich um die Sanierung von bereits bestehenden Flugbetriebsflächen und somit grundsätzlich um genehmigungsfreie Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten im Sinne von Art. 28 Abs. 1 VIL. Dieser Absatz findet indessen keine Anwendung, wenn das BAZL eine luftfahrtspezifische Prüfung nach Artikel 9 VIL vornimmt (Art. 28 Abs. 2 lit. b. VIL). Im vorliegenden Fall war eine solche nötig. Deshalb legte das BAZL in Anwendung von Art. 28 Abs. 4 VIL gemäss dem Protokoll der VPK⁴-Sitzung vom 6. Juli 2023 (VPK 04/23) für das Projekt ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG fest.

Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht, es berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus.

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

⁴ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Da es sich beim Vorhaben um die Sanierung bestehender Anlageteile handelt, rechtfertigt es sich, diese Punkte summarisch zu prüfen.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.1.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde nicht bestritten.

2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

2.4 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 2 VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze sowie die dazugehörigen technischen Vorschriften für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Differenzen zu den Bestimmungen des ICAO-Annex 14.

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann; das Ergebnis dieser Prüfung lag am 8. November 2023 vor. Die Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen unter Einhaltung einiger Auflagen eingehalten werden können.

Die luftfahrtspezifische Prüfung (Update vom 14. Dezember 2023) berücksichtigt die Angaben im Gesuch inkl. nachgereichte Unterlagen und stützt sich auf die anwendbaren Vorschriften, Standards und Normen. Die darin formulierten Auflagen sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Sie wird als Beilage Bestandteil dieser Verfügung; eine entsprechende Auflage wird in die vorliegende Verfügung aufgenommen.

SRZ hat gegen das Vorhaben nichts einzuwenden, ausser dass während des Flugbetriebs sämtliche Rettungsachsen und Zufahrtsstrassen auf die Piste 16-34 jederzeit hindernisfrei sein müssten. Diese Auflage kann ohne weiteres in die Verfügung übernommen werden.

Die FZAG erhebt keine Einwände gegen die Auflagen.

2.5 *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), und Raumplanung*

Beim Bauvorhaben handelt es sich um Unterhaltsarbeiten an einer Flugplatzanlage auf der Luftseite des Flughafens; die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

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.
- Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.
- Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Festlegungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung 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.

2.7 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Sofern im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

2.7.1 Baulärm und Bautransporte

Für die Beurteilung des Baulärms ist die BLR⁵ massgebend. Sie zeigt auf, wie die Vorschriften von Art. 11 und 12 USG⁶ bei Baustellen zu konkretisieren und anzuwenden sind. Die Vollzugsbehörden, die über die Einhaltung der lärmrechtlichen Vorschriften entscheiden müssen, beurteilen den Baulärm nach der BLR und legen die konkreten Massnahmen bzw. die anzuwendenden Massnahmenstufen in der Plan-genehmigungsverfügung verbindlich fest.

Zum Schutz von Wohn- und Arbeitsorten mit lärmempfindlichen Nutzungen in der Nähe einer Baustelle enthält die BLR einen Katalog von Massnahmen gegen Lärm. Dabei wird zwischen den Massnahmenstufen A, B und C mit verschiedenen strengen Anforderungen unterschieden. Für Bautransporte gibt es nur die Stufen A und B.

Die zu treffenden Massnahmen für Bauarbeiten und lärmintensive Bauarbeiten richten sich nach:

- dem Abstand zwischen der Baustelle und den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung;
- Tageszeit und Wochentag, während denen Bauarbeiten ausgeführt werden;
- der lärmigen Bauphase⁷ bzw. der Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten⁸; und
- der Lärmempfindlichkeit⁹.

Die Massnahmenstufen gemäss BLR kommen dann zur Anwendung, wenn sich Wohnräume und Arbeitsorte mit lärmempfindlichen Nutzungen in einer Entfernung von weniger als 300 m zur Baustelle befinden. In Zeiten mit erhöhtem Ruheanspruch (12:00 bis 13:00 Uhr, 19:00 bis 07:00 Uhr sowie sonntags und an allgemeinen Feiertagen) gilt eine Verschärfung der üblichen vorsorglichen Schutzmassnahmen sowie die Erhöhung des Distanzkriteriums auf 600 m.

⁵ Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

⁶ Bundesgesetz über den Umweltschutz; SR 814.0

⁷ Als lärmige Bauphase gilt die Zeitspanne, während der Räume mit lärmempfindlicher Nutzung den Bauarbeiten ausgesetzt sind.

⁸ Als Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten gilt die Anzahl Tage, an denen solche Arbeiten während mehr als einer Stunde ausgeführt werden. 6 Tage ergeben eine Woche.

⁹ Die Lärmempfindlichkeit bestimmt das Mass des Schutzanspruches der vom Baulärm betroffenen Gebiete. Sie richtet sich nach den zugeordneten Empfindlichkeitsstufen (ES; Art. 43 und 44 LSV).

Laut Gesuch betragen im vorliegenden Fall die kürzesten Entfernungen zwischen Baustelle und Gebäuden mit lärmempfindlicher Nutzung (Wohnbauten in Oberglatt bzw. Winkel) in Richtung Oberglatt gut 550 m und in Richtung Winkel etwa 1300 m. Die Baustelle sei jedoch lediglich während etwa fünf Nächten weniger als 600 m von den Wohnbauten in Oberglatt entfernt. Zudem seien in diesem Bereich keine lärmintensiven Abbrucharbeiten notwendig. Gemäss den Bestimmungen der BLR seien deshalb keine Massnahmen gemäss Katalog, sondern die üblichen Vorsorgemassnahmen gemäss Art. 11 USG sowie die Vorschriften der Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG anzuwenden. Zudem würden bei den Abbrucharbeiten (punktuelle Spitzarbeiten) in der Nacht mobile Lärmschutzwände aufgestellt.

Das UVEK kann dieser Beurteilung nicht ganz folgen. Gemäss BLR sind Massnahmen gemäss Katalog erforderlich, wenn Bauarbeiten oder lärmintensive Bauarbeiten in der Nacht und im Anstand von weniger als 600 m zu Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung erfolgen, was hier der Fall ist. Zudem werden die Massnahmen verschärft, falls Bauarbeiten oder lärmintensive Bauarbeiten von 19:00 bis 07:00 Uhr erfolgen. Bei der Baustelle handelt es sich indessen um eine Linienbaustelle (vgl. Anwendungshilfe zur BLR, Cercle Bruit, 2005), weshalb nicht die gesamte Dauer der Bauarbeiten, sondern eine entsprechend verkürzte Dauer zu berücksichtigen ist. Bei Bauarbeiten und lärmintensiven Bauarbeiten, die während Zeiten mit erhöhtem Ruheanspruch stattfinden, aber weniger als eine Woche dauern – was hier ebenfalls der Fall ist – werden die Massnahmen verschärft, indem die Massnahmenstufe für 1 bis 8 Wochen zur Anwendung kommt. Da im fraglichen Perimeter keine lärmintensiven Bauarbeiten erforderlich sind und die Räume mit lärmempfindlicher Nutzung in Bereichen mit Lärmempfindlichkeitsstufen (ES) III oder maximal II liegen, ergibt sich die Massnahmenstufe A gemäss BLR; sie ist im Dispositiv festzulegen.

Für die Bautransporte wird im technischen Bericht die Massnahmenstufe A vorgeschlagen. Diese erscheint für die Baustelle auf der Piste 16-34 gerechtfertigt; sie wird so festgelegt.

2.7.2 Luftreinhaltung

Der technische Bericht enthält keine Angaben zur Lufthygiene auf der Baustelle. Die erforderlichen Massnahmen zur Luftreinhaltung auf Baustellen ergeben sich aus der BauRLL¹⁰. Sie konkretisiert die allgemein gehaltene Vorschrift in Anhang 2, Ziffer 88 LRV¹¹. Der Handlungsbedarf zur vorsorglichen Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch Baustellen wird durch die beiden Massnahmenstufen A oder B festgelegt.

¹⁰ Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft), 2009, ergänzte Ausgabe 2016

¹¹ Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

Ein Bauvorhaben wird basierend auf den spezifischen Emissionen sowie dem Baustellenumfeld in eine der beiden Massnahmenstufen eingeteilt. Die dazu benötigten objektspezifischen Parameter (Dauer, Art und Grösse der Baustelle) sind aus dem Baugesuch ableitbar; der Parameter «Lage der Baustelle» stützt sich auf die örtliche Bebauungs- und Bevölkerungsdichte ab.

Für den Flughafen gilt die Lage «Agglomeration / innenstädtisch».

Eine Baustelle wird in Stufe B (Basismassnahmen und spezifische Massnahmen) eingestuft, wenn eines der Kriterien Dauer > 1 Jahr, Fläche > 4000 m² oder Kubatur > 10 000 m³ erfüllt ist.

Aufgrund der grossen Fläche der Baustelle (ca. 46 500 m²) ist die Massnahmenstufe B festzulegen.

2.7.3 Bauabfälle

Laut Gesuch wird sämtliches Ausbau- und Abbruchmaterial gemäss dem aktuellen GEK¹² der FZAG, dem auch die VVEA¹³ und VeVA¹⁴ zugrunde liegen, entsorgt bzw. verwertet. Da der betroffene Belag erst im Jahr 2008 eingebaut wurde, sei mit keinen PAK¹⁵-haltigen Asphaltbelägen zu rechnen. Sollten beim Ausbau trotzdem PAK-haltige Beläge vorgefunden werden, würden diese gemäss dem gültigen GEK entsorgt.

Dem Vorgehen kann zugestimmt werden. Da verfügt wird, dass die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen sind, kann hier auf weitere Auflagen verzichtet werden.

2.8 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch seine Fachstellen überwachen. Zu diesem Zweck ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, gemäss den allgemeinen Bauauflagen zu informieren.

¹² Generelles Entsorgungskonzept für Bauabfälle, Stand 31. März 2017

¹³ Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814.600

¹⁴ Verordnung über den Verkehr mit Abfällen; SR 814.610

¹⁵ Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe

2.9 *Fazit*

Das Gesuch für den Teilersatz der Deckschicht der Piste 16-34 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden.

3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL¹⁶, 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.

Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben (Art. 51 GebV-BAZL).

4. **Unterschriftsberechtigung**

Nach Art. 49 RVOG¹⁷ 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 2023 hat der Departementsvorsteher die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

5. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Sie wird dem BAFU und dem Amt für Mobilität des Kantons Zürich (AFM) zur Kenntnis gestellt.

¹⁶ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

¹⁷ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

C. Verfügung

Das Gesuch der FZAG betreffend den Teilersatz des Deckbelags im nördlichen Teil der Piste 16-34 am Flughafen Zürich wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand und Standort*

1:1-Ersatz der Asphalt-Deckschicht im nördlichen Bereich der Piste 16-34 inkl. Vor- und Nacharbeiten, namentlich Rillierung, Fugarbeiten und Markierungen.

Flughafenareal, Piste 16-34, Grundstück Kat.-Nrn. 1959 (Oberglatt) und 3000 (Winkel).

1.2 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 2. Oktober 2023 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen:

- Technischer Bericht, Piste 16-34, Teilersatz Deckbelag Nord, Ingenieurbureau Heierli AG, 8006 Zürich, 22.9.2023;
- Plan Nr. 19175, Teilersatz Deckbelag Piste 16-34, Situation, 1:10 000, FZAG, 18.7.2023;
- 23-04-001_33-101 Situation E1 – E3, 1:500, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-102 Situation E3 – RETS 34N, 1:500, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-103 Situation E4 – E5, 1:500, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-121 Normalprofil 1:100, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-125A Situation / Schemaschnitt Bauablauf, 1:1000, 4.12.2023;
- 23-04-001_33-131-001 Kleinplan, Rillierung Piste, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-131-002 Kleinplan, Belagsfugen Deckbelag 1:1, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-131-003 Kleinplan, Belagsfuge Asphalt – best. Beton, 8.9.2023;
- 23-04-001_33-132 Schnitt / Detail TCL 34N & 34S, 1:25, 8.9.2023;
- Kurzbericht Bauablauf / Rillierung, 1.12. 2023;
- Factsheet Umgang mit Starkregen bei teilweiser fehlender Rillierung, 12.12.2023.

2. Festlegungen

2.1 Für die Bauarbeiten gilt die Massnahmenstufe A gemäss BRL.

2.2 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe B gemäss BRL.

2.3 Für die Baustelle gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

3.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.

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

3.1.3 Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.

3.1.4 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Festlegungen, Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung 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.

3.2 Luftfahrtspezifische Auflagen

3.2.1 Es gelten die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL, Update vom 14. Dezember 2023 (Beilage).

3.2.2 Während des Flugbetriebs müssen sämtliche Rettungsachsen und Zufahrtsstrassen auf die Piste 16-34 jederzeit hindernisfrei sein.

3.3 Auflagen zum Umweltschutz

Die im technischen Bericht aufgeführten Umweltschutzmassnahmen sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

4. Gebühren

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

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

5. Eröffnung

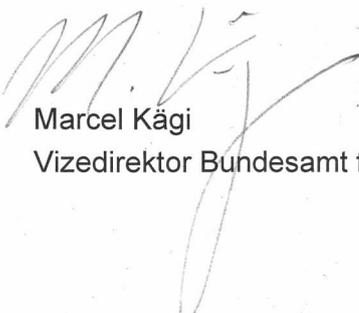
Diese Verfügung inkl. Beilage wird per Einschreiben eröffnet:

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

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

- Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, 8090 Zürich
- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
i. A.



Marcel Kägi

Vizedirektor Bundesamt für Zivilluftfahrt

Beilage

BAZL, Update luftfahrtspezifische Prüfung vom 14. Dezember 2023

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

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