

Verlängerung Piste 28

Plangenehmigungsgesuch

(VPK-Nr. 25-04-001)

Beilage B6	Umweltverträglichkeit
Beilage B6.2	Umweltverträglichkeitsbericht
Beilage B6.2.2	Verlegung Flughofstrasse – Kurzbericht gemäss Störfallverordnung



30. Januar 2026

Verlängerung Piste 28

Plangenehmigungsgesuch

Beilage B6 Umweltverträglichkeit

Beilage B6.2.2 Verlegung Flughofstrasse –
Kurzbericht gemäss Störfallverordnung

Kunde

Flughafen Zürich AG
Postfach
8058 Zürich-Flughafen

Datum

30. Januar 2026



Impressum

Datum

30. Januar 2026

Bericht-Nr.

05471.500-3a

Verfasst von

MSH, ASC

Basler & Hofmann AG

Bachweg 1

Postfach

CH-8133 Esslingen

T +41 44 387 15 22

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	1
1.1	Verwendete Methodik	1
1.2	Verwendete Daten	2
2.	Angaben zur Strecke	2
2.1	Übersicht	2
2.2	Strassenmerkmale	3
2.3	Strassenentwässerung	4
3.	Angaben zum Verkehr	4
3.1	Verkehrsaufkommen und -struktur	4
3.2	Unfallgeschehen	4
3.3	Angaben zum Gefahrgutaufkommen	4
4.	Angaben zur Umgebung	5
4.1	Personenaufkommen	5
4.2	Oberflächengewässer	5
4.3	Grundwasservorkommen	6
5.	Schutzziele und Sicherheitsmassnahmen	7
5.1	Relevante Schutzziele	7
5.2	Geplante Sicherheitsmassnahmen	8
6.	Störfallrisiken	8
6.1	Personenrisiken	8
6.2	Umweltrisiken	8
7.	Schlussfolgerungen	11
7.1	Anwendbare Regeln der Technik und allgemeine Sicherheitsmassnahmen	11
7.2	Tragbarkeit der Störfallrisiken	12
7.3	Handlungsbedarf	12

Anhang 1: Projektübersicht Verlängerung Piste 28

Anhang 2: Eingabedaten Screening

1. Grundlagen

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Piste 28 muss die Flughafenstrasse verlegt werden. Die Flughafenstrasse untersteht als Durchgangsstrasse der Störfallverordnung (StFV). Mit dem Plangenehmigungsgesuch ist daher ein Kurzbericht gemäss Art. 5 Abs. 2 StFV für den betroffenen Abschnitt der Flughafenstrasse (Strassenverlegung) einzureichen. Im vorliegenden Kurzbericht werden die Störfallrisiken durch die geplante Verlegung der Flughafenstrasse im Rahmen des Projekts Verlängerung Piste 28 untersucht.

1.1 Verwendete Methodik

Die Ermittlung der Störfallrisiken erfolgt bei Verkehrswegen mit einem sogenannten Screening. Das Screening wurde mit der Screening-Methodik "Störfallrisiken auf Durchgangsstrassen" und dem Berechnungs-Tool "Screening Durchgangsstrassen" (ASTRA, BAFU, Kanton AG, 2010) durchgeführt. Dabei werden das Schadensausmass (A: Anzahl Todesopfer, verunreinigte ober- und unterirdische Gewässer) infolge eines Gefahrgutunfalls auf der Strasse anhand der Leitstoffe Benzin, Propan, Chlor und Epichlorhydrin sowie die Eintretenswahrscheinlichkeit (W) eines entsprechenden Ereignisses ermittelt und als Summenkurve im W/A-Diagramm dargestellt (Abbildung 1).

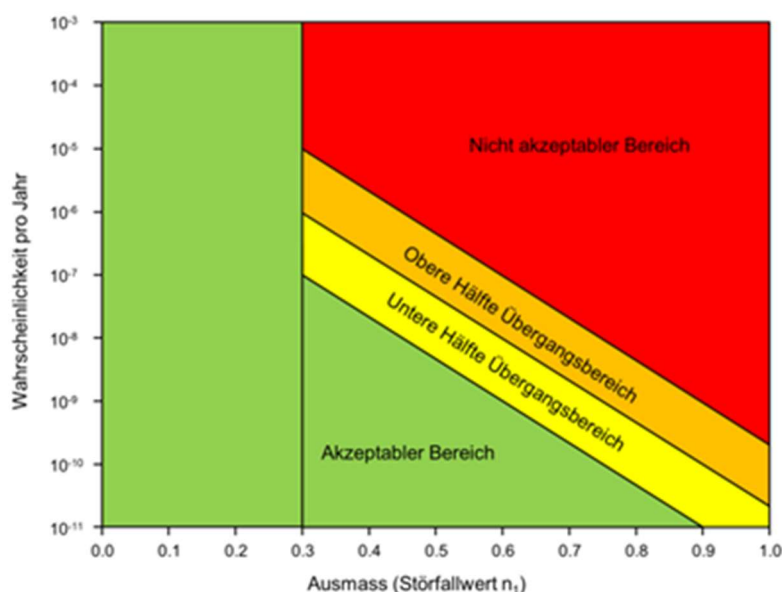


Abbildung 1: W/A-Diagramm. Das W/A Diagramm zeigt die vier Risikobereiche, welche die Risikotragbarkeit definieren.

Aufgrund des Verlaufs der berechneten Risikokurven kann die Tragbarkeit des Risikos beurteilt werden. Risiken im akzeptablen Bereich sind tragbar, das Kontroll- und Beurteilungsverfahren ist entsprechend abgeschlossen. Bei Risiken im Übergangsbereich ist für die Risikobeurteilung seitens der Vollzugsbehörde eine Interessenabwägung vorzunehmen. Bei nicht tragbaren Risiken sind zwingend Massnahmen zur Risikoreduktion umzusetzen.

Für die Beurteilung des Risikos wird die Durchgangsstrasse basierend auf dem Verkehrsaufkommen in homogene Segmente unterteilt (vgl. Tabelle 2) und das Risiko für diese Segmente summiert.

1.2 Verwendete Daten

Für die Erarbeitung des Screenings wurde auf folgende Datenbasis abgestützt:

Thema	Datenquellen
Wohnbevölkerung	Karte "Räumliche Bevölkerungsstatistik", Werte "Bevölkerung", basierend auf dem Einwohnerregister des Statistischen Amtes des Kantons Zürich (Stand 31.12.2023); URL: https://maps.zh.ch/
Arbeitsbevölkerung	Karte "Räumliche Bevölkerungsstatistik", Werte "Beschäftigung", basierend auf Daten zur Unternehmensstruktur des Bundesamtes für Statistik (Stand 31.12.2021); URL: https://maps.zh.ch/
Verkehrsaufkommen	Karte "Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich", "MIV 2040 (Stand 2018)"; URL: https://maps.zh.ch/
Grundwasservorkommen	Karte "Grundwasserkarte (Mittel-/ Hochwasserstand)"; URL: https://maps.zh.ch/
Gewässerschutzbereiche/ Grundwasserschutzzonen	Karte "Gewässerschutzkarte"; URL: https://maps.zh.ch/

Tabelle 1: Für das Screening verwendete Datenquellen

2. Angaben zur Strecke

2.1 Übersicht

Im Rahmen der Pistenverlängerung muss die Flughafenstrasse im Untersuchungsperimeter zwischen der Wohnsiedlung Breitenstrasse und dem Kreisel Riedmatt verlegt werden (vgl. Abbildung 2). Für die Durchführung des Screenings wurde der betroffene Strassenabschnitt in homogene Segmente gemäss nachfolgender Tabelle unterteilt und erfasst.

Segment-Nr.	Beginn Km	Ende Km	Länge Segment
01	000.00	088.09	0.088 km
02	088.09	170.53	0.083 km
03	170.53	757.08	0.586 km
04	757.08	900.00	0.143 km

Tabelle 2: Segmentierung des zu untersuchenden Strassenabschnitts

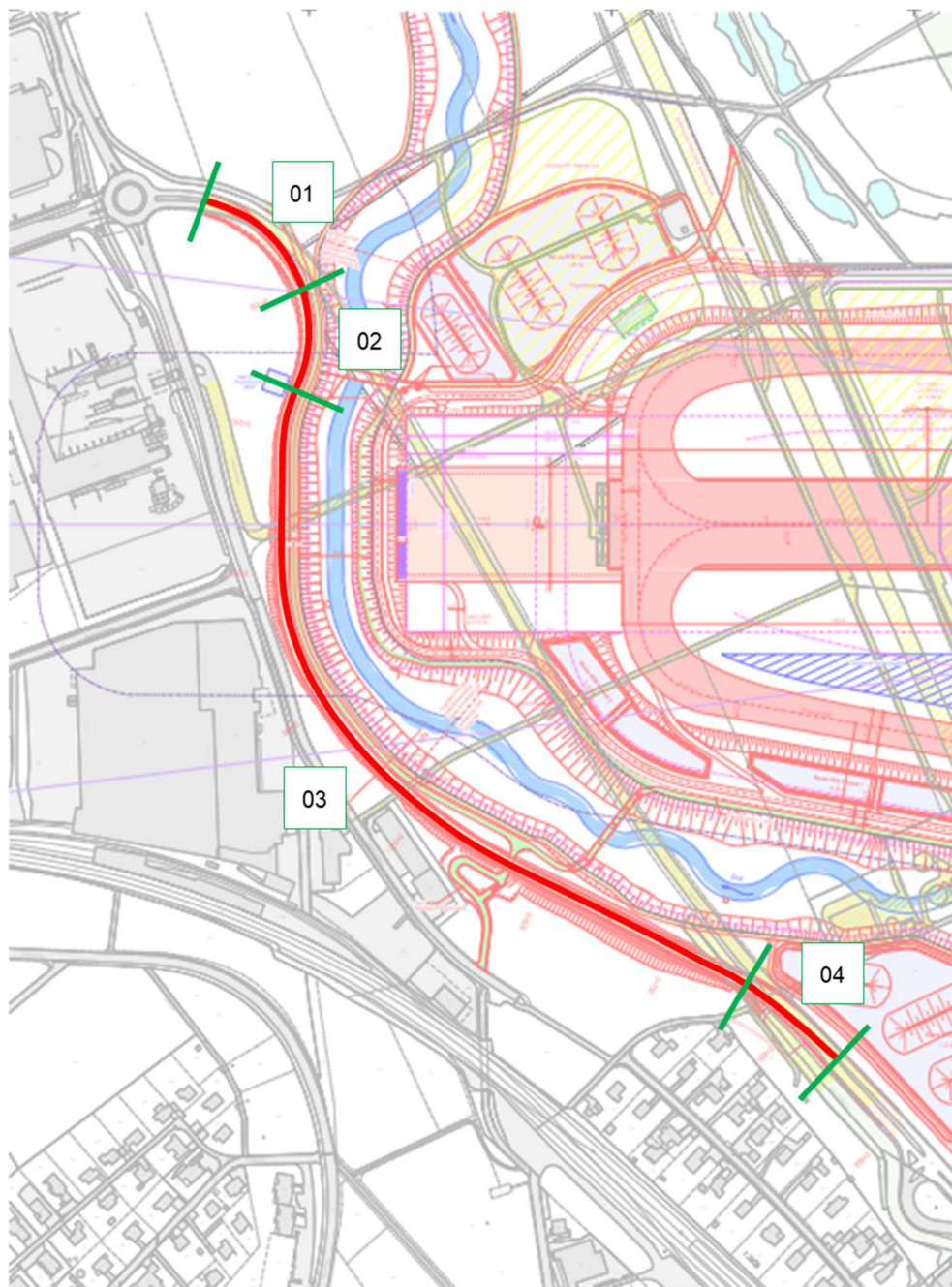


Abbildung 2: Geplanter Streckenverlauf Flughafenstrasse mit den Segmenten 01–04

2.2 Strassenmerkmale

Beim zu untersuchenden Strassenabschnitt der Flughafenstrasse in Rümliang handelt es sich um eine Hauptverkehrs- und Durchgangsstrasse im Ausserortsbereich (Höchstgeschwindigkeit 60 km/h bzw. 80 km/h) mit zwei Fahrstreifen (Segmente 01 bis 04 ohne Richtungstrennung).

Im Rahmen des Projekts werden die Glatt und die Flughafenstrasse westwärts verlegt. Die Glatt wird dabei zwischen Piste und Flughafenstrasse offen und parallel zur Strasse geführt. Die Strasse verläuft ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie wird auf einem

kurzen Abschnitt parallel zur Oberglatterstrasse geführt, um dann eingangs Wohnsiedlung Breitenstrasse auf den bestehenden Streckenverlauf einzumünden. Die verwendeten Eingabeparameter sind in **Anhang 2** aufgeführt.

Speziell hervorzuhebende und in das Risikoscreening aufzunehmende Gefahrenstellen sind nicht ersichtlich.

2.3 Strassenentwässerung

Aufgrund des Verkehrsaufkommens und der sich daraus ergebenden Klassierung des Strassenabwassers gemäss der Wegleitung "*Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen*" (BAFU, 2002) ist eine Behandlung des Strassenabwassers erforderlich. Aufgrund der engen Platzverhältnisse ist eine Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) mit bepflanztem Sandfilter (Konzentrationsfaktor 1:50) vorgesehen. Die Verlegung der Flughafenstrasse hat eine reduzierte Fläche von 0.9 ha_{red}, was eine Filterfläche von ca. 180 m² ergibt.

Das Strassenabwasser wird am Tiefpunkt gefasst und über einen Ölabscheider und Sandfang in die neue SABA geleitet.

3. Angaben zum Verkehr

3.1 Verkehrsaufkommen und -struktur

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (GVM) weist für den Streckenabschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 21'152 Fahrzeugen aus. Der Schwerverkehrsanteil wird mit 6% angegeben.

Für das Screening der Risiken sind zukünftige Werte relevant, weshalb für die kalkulatorische Risikoermittlung auf die Prognose des GVM für das Jahr 2040 abgestützt wird. Das zukünftige Verkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt (DTV) liegt bei 22'389 Fahrzeugen. Der Schwerverkehrsanteil wird mit 5.8% angegeben.

3.2 Unfallgeschehen

Für die Unfallhäufigkeit wurden die Standarddaten der Screening-Methodik übernommen.

3.3 Angaben zum Gefahrgutaufkommen

Es ist nicht bekannt, dass auf dem zu untersuchenden Strassenabschnitt eine besondere Häufung von Gefahrguttransporten zu berücksichtigen ist, weshalb mit Standard-/Mittelwerten gerechnet wird.

4. Angaben zur Umgebung

4.1 Personenaufkommen

Im Nahbereich der verlegten Flughafenstrasse ist nur ein sehr geringes Bevölkerungsaufkommen zu erwarten (vgl. Abbildung 3). Gemäss den Daten des Bundesamtes für Statistik beträgt die höchste Dichte an Wohn- und Arbeitsbevölkerung deutlich unter 100 Personen/ha. Der Referenzwert von 300 Personen/ha wird demnach im untersuchten Bereich nicht überschritten. Eine schwere Schädigung von Personen ausserhalb der Strasse ist nicht zu erwarten und wird hier nicht weiter untersucht.



Abbildung 3: Personenaufkommen. Hektarraster Wohnbevölkerung (links) und Arbeitsbevölkerung (rechts) im Bereich der verlegten Flughafenstrasse

4.2 Oberflächengewässer

Der Perimeter der Strassenverlegung befindet sich ausserhalb des Gewässerschutzbereichs Au im Bereich üB (vgl. Abbildung 4), verläuft aber auf einem Streckenabschnitt von rund 700 m (vgl. Abbildung 2, Segmente 02 und 03) parallel zur umgelegten Glatt. Der Abstand zum Gewässer beträgt mindestens 25 m. Die Glatt verläuft ca. 5 m unter dem Strassenniveau.

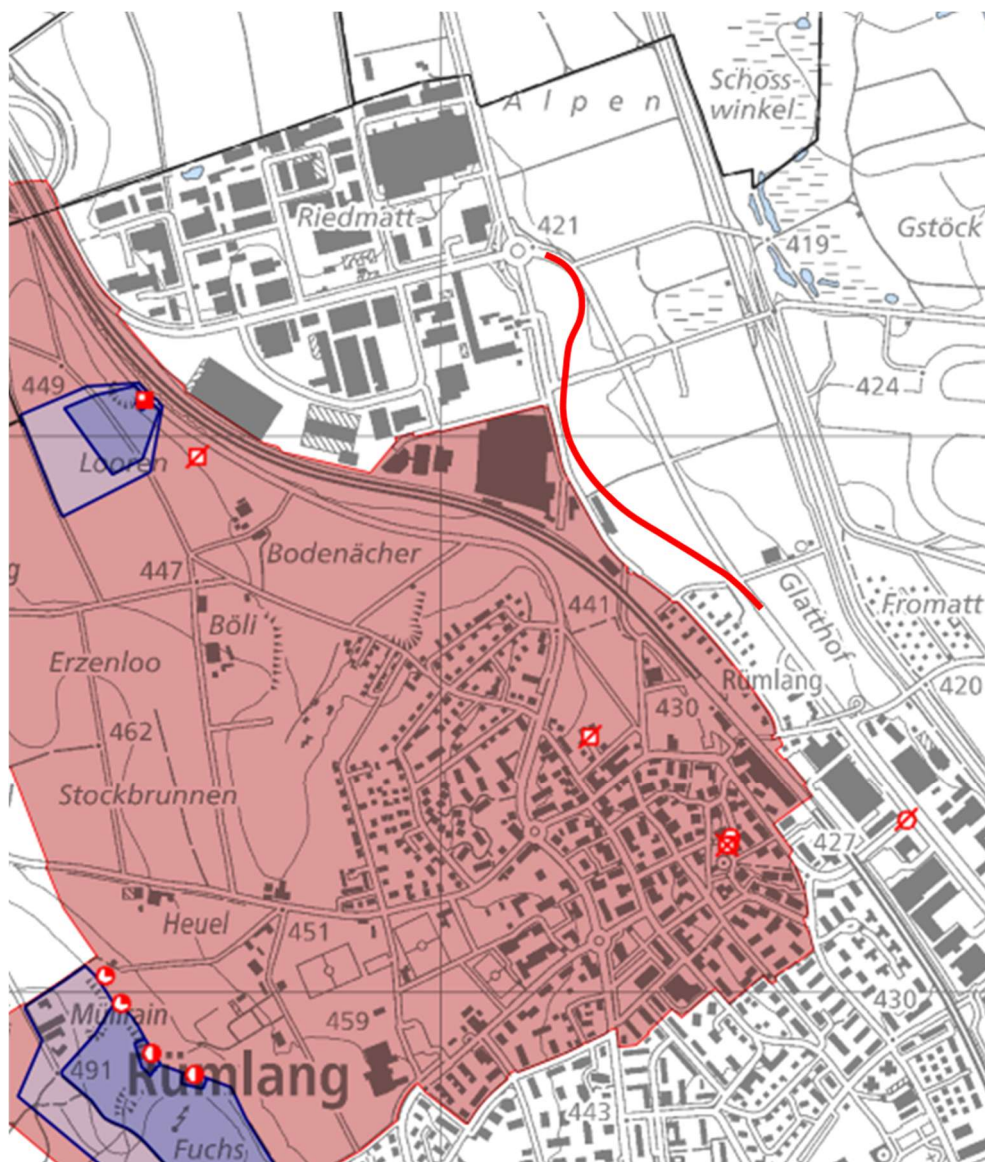


Abbildung 4: Ausschnitt Gewässerschutzkarte

4.3 Grundwasservorkommen

Südlich des verlegten Strassenabschnitts erstreckt sich ein Grundwassergebiet mit der nächsten ungenutzten Fassung Schmidbreiten (konz. Entnahmemenge 705 l/min) in einem minimalen Abstand von 350 m. Damit ist im Risikobereich Umwelt lediglich der Schutz der Oberflächengewässer relevant.

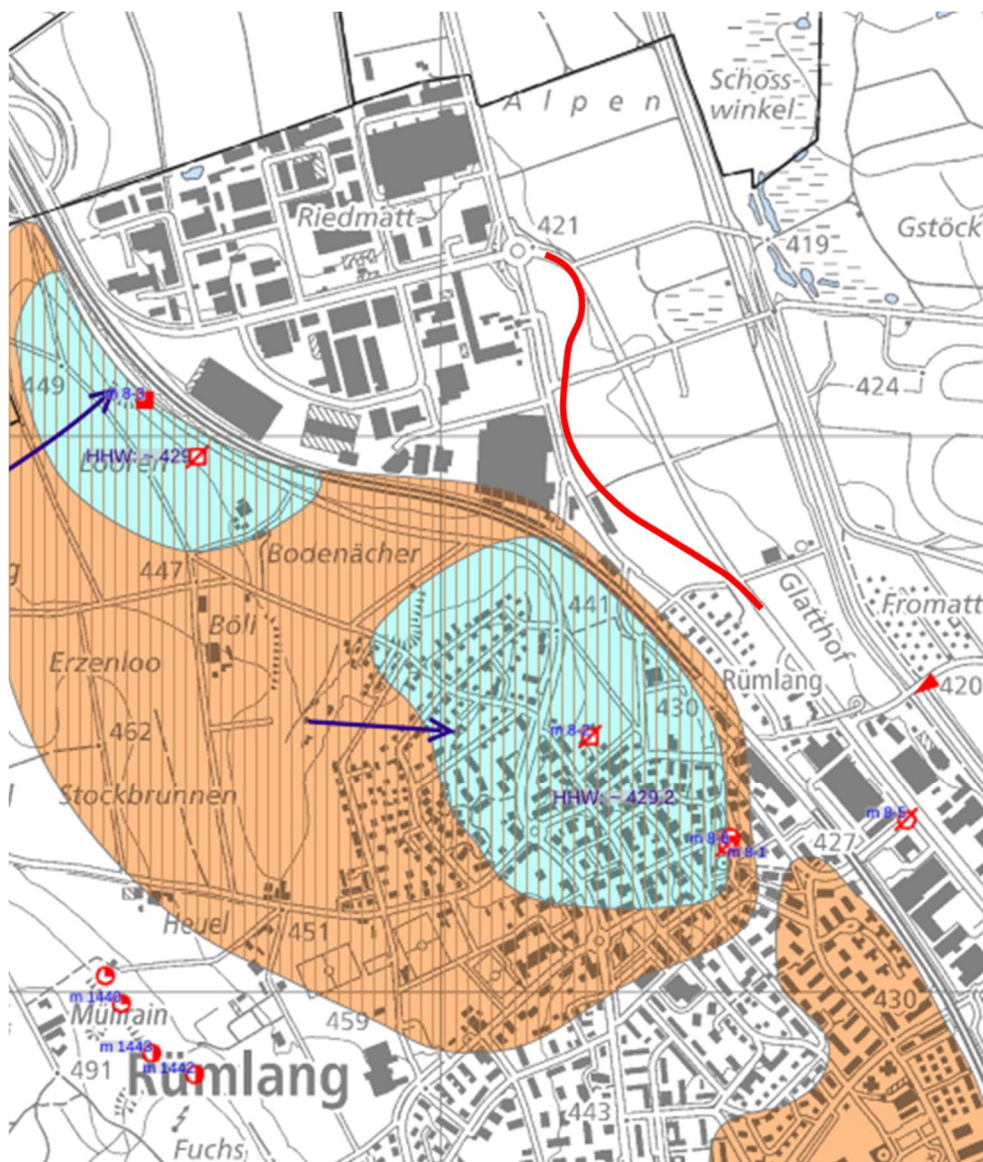


Abbildung 5: Ausschnitt Grundwasserkarte (Hochwasserstand)

5. Schutzziele und Sicherheitsmassnahmen

Die vorgesehenen Sicherheitsmassnahmen werden in den Beilagen B1 "Infrastruktur und Technik" und B2 "Umlegung Glatt" zum Plangenehmigungsgesuch Verlängerung Piste 28 beschrieben. Hier werden verkürzt die für die Risikoabschätzung bzw. die Beurteilung der Tragbarkeit der Störfallrisiken relevanten Massnahmen aufgeführt.

5.1 Relevante Schutzziele

Als relevante Schutzziele im Perimeter sind zu betrachten:

- _ Schutz der Verkehrsteilnehmer
- _ Schutz von Oberflächengewässern (via Schutz des Vorfluters)

5.2 Geplante Sicherheitsmassnahmen

Die Massnahmen nach den Regeln der Technik bzw. die allgemeinen Sicherheitsmassnahmen gemäss den Kapiteln 3.1 und 3.2 der kantonalen Richtlinie "*Störfallvorsorge bei kant. Durchgangsstrassen*"¹ werden umgesetzt. Im Rahmen der Strassenverlegung sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- _ Gefasste Strassenentwässerung über Ölabscheider und SABA (vgl. Kapitel 2.3)
- _ Strassenrand in 28 m Distanz zum Gewässerrand
- _ Rad-/Gehweg zwischen Strasse und Glatt

6. Störfallrisiken

6.1 Personenrisiken

Aufgrund des geringen Personenaufkommens in der Umgebung ist nicht mit einer schweren Schädigung von Personen zu rechnen. Massnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer werden im Rahmen der geltenden Normen umgesetzt (vgl. Kapitel 5.2).

6.2 Umweltrisiken

Wie in Kapitel 4 gezeigt, ist im Risikobereich Umwelt lediglich der Schutz der Oberflächengewässer relevant. Aufgrund der fehlenden Trinkwasserfassungen im Einflussbereich der Flughafenstrasse werden Risiken für unterirdische Gewässer hier nicht weiter untersucht.

Hinsichtlich der Risiken für Oberflächengewässer präsentiert sich die künftige Situation über den ganzen Perimeter gemäss Abbildung 6. Die Abbildung zeigt das berechnete Risiko für die Umwelt in den einzelnen Segmenten im Prognosejahr 2040.

¹ Richtlinie Störfallvorsorge bei kant. Durchgangsstrassen, Baudirektion Kanton Zürich, AWEL/TBA, Stadt Zürich, Stadt Winterthur, 01.01.2023.

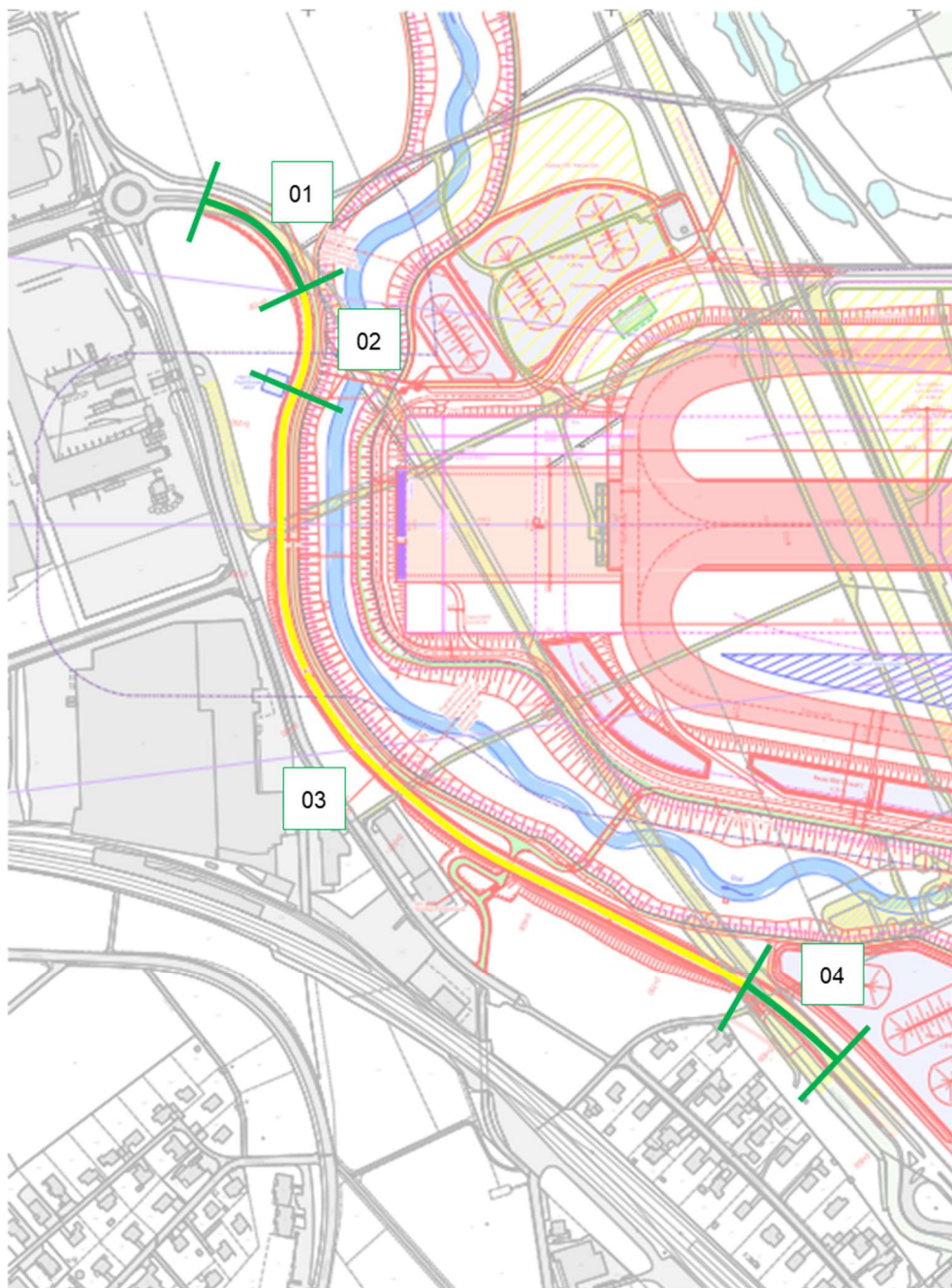


Abbildung 6: Zukünftige Umweltrisiken. Indikator "Oberflächengewässer – alle Leitstoffe" gemäss Screening Durchgangsstrassen; grün: akzeptable Risiken, gelb: Risiken im unteren Übergangsbereich

Die Risikosummenkalkulation weist über den ganzen Streckenabschnitt mit parallelem Verlauf zur umgelegten Glatt Risiken knapp im unteren Übergangsbereich auf. Der detaillierte Verlauf der Risikokurven ist in den folgenden Abbildungen dargestellt.

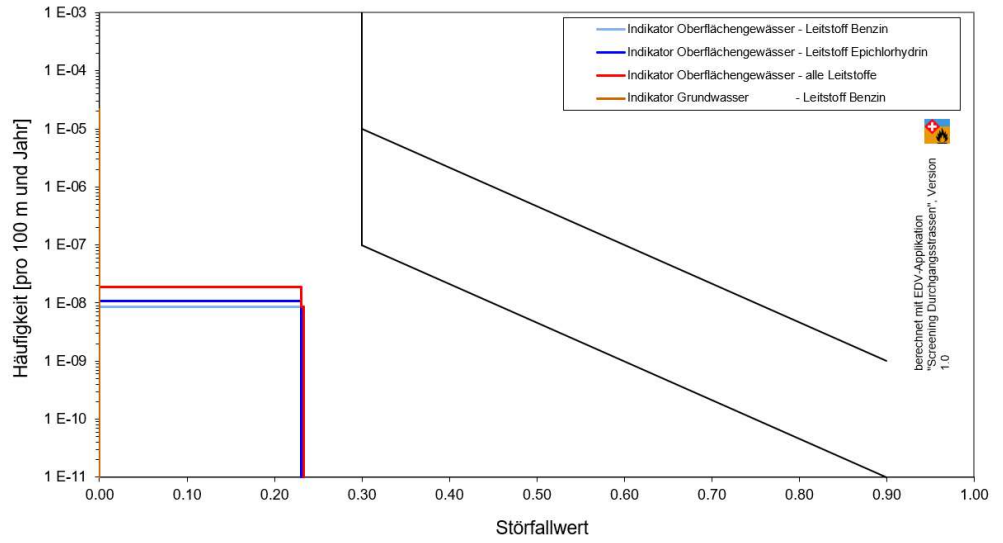


Abbildung 7: W/A-Diagramm der Umweltrisiken im Jahr 2040 in Segment 01

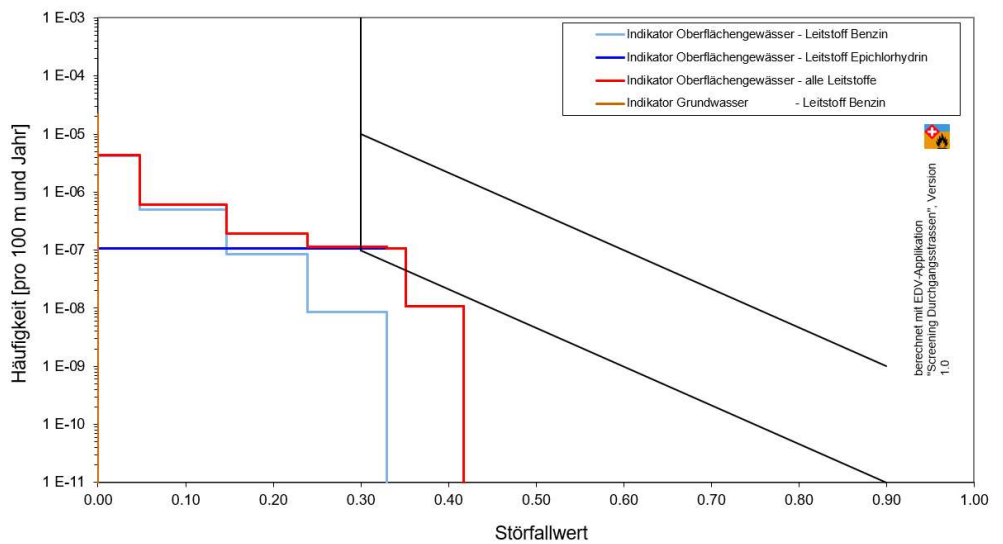


Abbildung 8: W/A-Diagramm der Umweltrisiken im Jahr 2040 in Segment 02

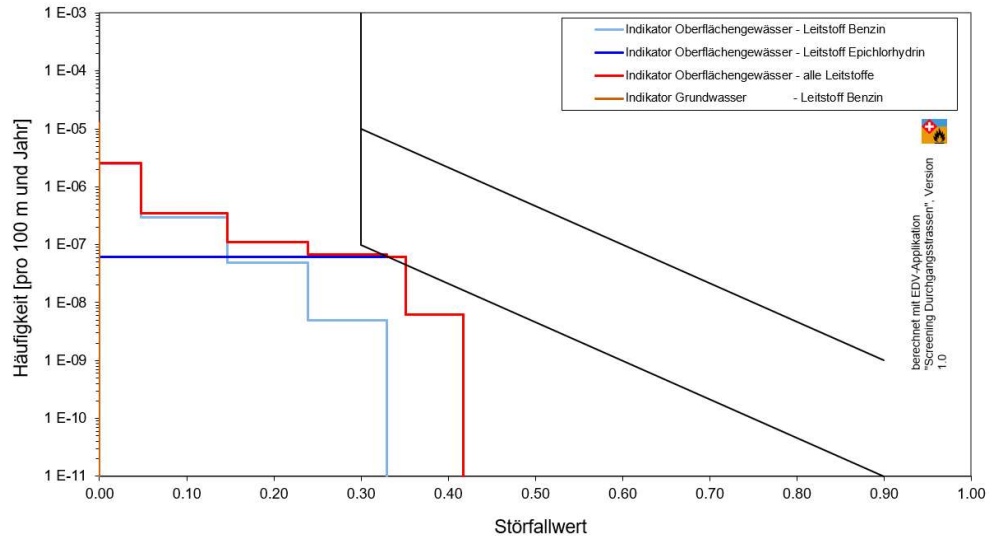


Abbildung 9: W/A-Diagramm der Umweltrisiken im Jahr 2040 in Segment 03

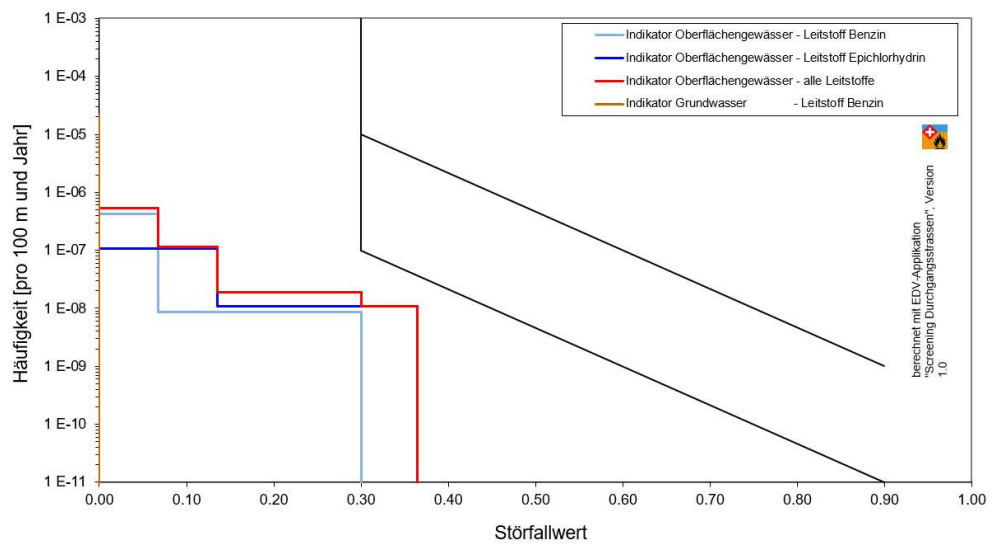


Abbildung 10: W/A-Diagramm der Umweltrisiken im Jahr 2040 in Segment 04

7. Schlussfolgerungen

7.1 Anwendbare Regeln der Technik und allgemeine Sicherheitsmassnahmen

Im Zuge der Verlegung der Flughafenstrasse werden aus Sicht der Störfallvorsorge die anwendbaren Regeln der Technik sowie die allgemeinen Sicherheitsmassnahmen soweit möglich und verhältnismässig umgesetzt.

Das Strassenabwasser wird gefasst und über einen Ölabscheider und Sandfang in die neue SABA geleitet.

7.2 Tragbarkeit der Störfallrisiken

Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte (Personenaufkommen deutlich unter dem Referenzwert) sind keine relevanten Risiken für Personen in der Umgebung der Strasse zu erwarten. Den Risiken für die Verkehrsteilnehmer wird durch die Einhaltung der geltenden Normen Rechnung getragen.

Die Risiken für die Umwelt (Oberflächengewässer) verlaufen knapp im unteren Übergangsbereich. Um ein Abirren von Fahrzeugen in Richtung Glatt zu verhindern, können Fahrzeugrückhaltesysteme oder eine Geschwindigkeitsreduktion die Risiken senken. Ersteres ist hier exemplarisch für das Segment 03 dargestellt (Abbildung 11). Als mögliche Massnahme steht der Einsatz einer Leitplanke zwischen der Flughafenstrasse und dem angrenzenden Rad-/Gehweg im Streckenabschnitt zwischen ca. Km 088 und 757 (Segmente 02 und 03) im Vordergrund.

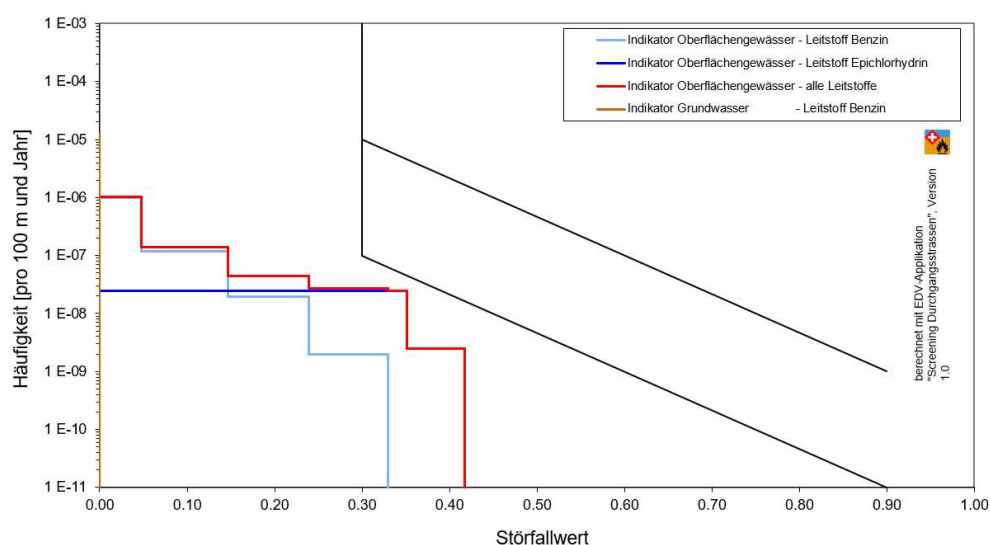


Abbildung 11: W/A-Diagramm der Umweltrisiken im Jahr 2040 in Segment 03 mit Leitplanken H1

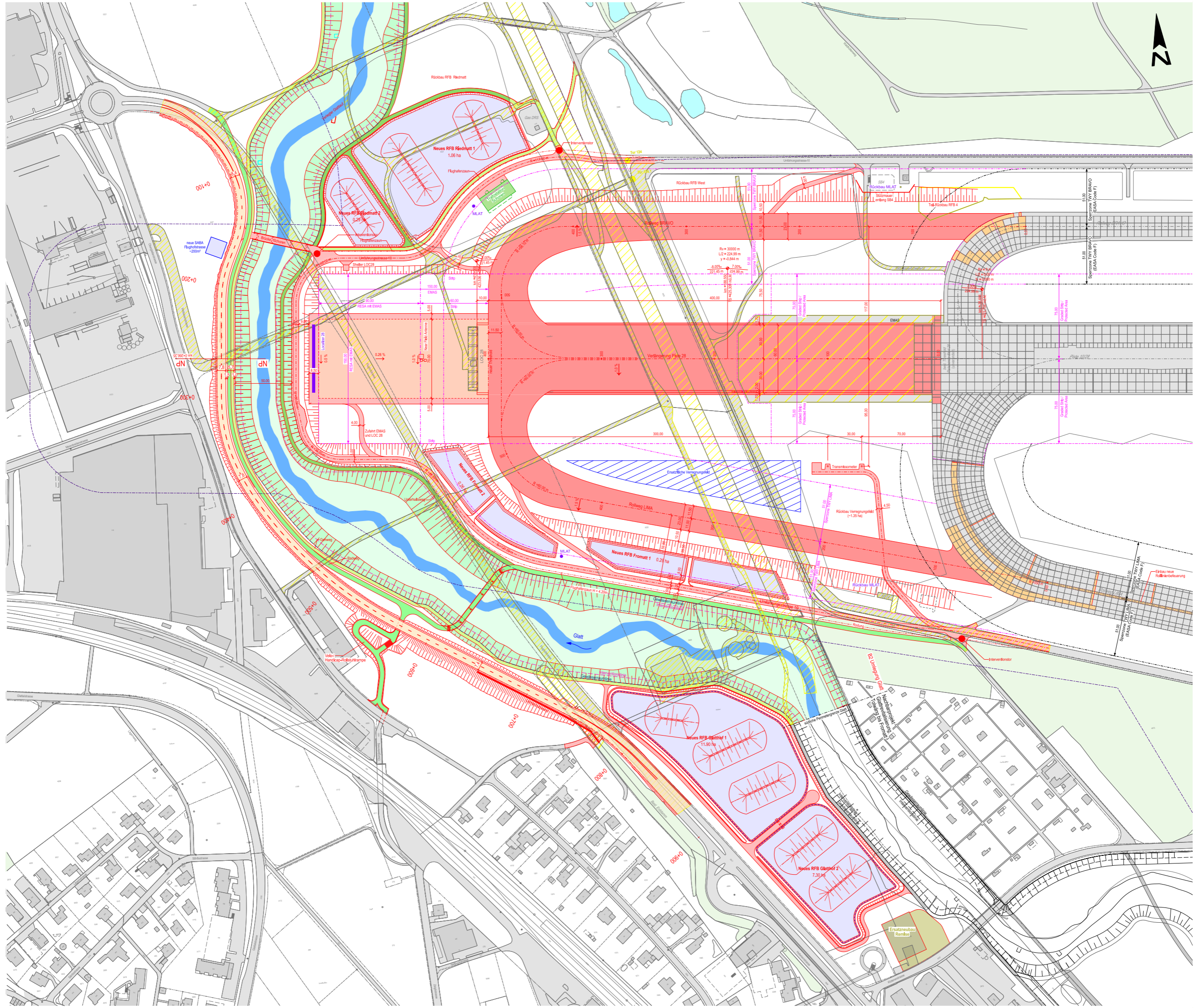
Die für die Durchführung des Screenings getroffenen Annahmen sind konservativ. Aufgrund des relativ geraden Streckenverlaufs und der kreuzungsfreien Streckenführung wird die Unfallhäufigkeit in der Screening-Methodik überschätzt. Entsprechend fällt das effektive Risiko für Personen und Umwelt geringer aus.

7.3 Handlungsbedarf

Die Regeln der Technik sowie die allgemeinen Massnahmen gemäss der kantonalen Richtlinie "Störfallvorsorge bei kant. Durchgangsstrassen" sind umzusetzen. Der geforderte Rückhalt kann mit der Entwässerung über die SABA sichergestellt werden. Gemäss obiger Richtlinie sind bei Strecken, die über lange Distanzen entlang eines Oberflächengewässers verlaufen, die erforderlichen und umsetzbaren allgemeinen Sicherheitsmassnahmen unter Beizug der Sektion Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge (BUS) des AWEL fallspezifisch zu ermitteln. In diesem Zusammenhang soll der Einsatz eines Fahrzeugrückhaltesystems entlang des parallel zur Glatt verlaufenden Streckenabschnitts geprüft werden.

Anhang 1

Projektübersicht Verlängerung Piste 28



Anhang 2

Eingabedaten Screening

Ortsspezifische Einflussgrößen pro Segment zur Ermittlung der Summenkurven

Thema	Größe	Einheit	Eingabewerte Segment 01	Eingabewerte Segment 02	Eingabewerte Segment 03	Eingabewerte Segment 04	Eingabewerte Segment 03 mit FZRS
Bearbeitungsangaben	Bearbeiter	-	MSH	MSH	MSH	MSH	MSH
	Bearbeitungsdatum	-	01.07.2025	01.07.2025	01.07.2025	01.07.2025	01.07.2025
Elementidentifikation	Kurzbezeichnung (z.B. Segmentnummer)	-	Flughofstrasse	Flughofstrasse	Flughofstrasse	Flughofstrasse	Flughofstrasse
	Bezeichnung Strasse	-	verlegter Strassenverlauf	verlegter Strassenverlauf	verlegter Strassenverlauf	verlegter Strassenverlauf	verlegter Strassenverlauf
	Ortsangabe (z.B. Kilometrierung)	-	000.00 - 088.09	088.09 - 170.53	170.53 - 757.08	757.08 - 900.00	170.53 - 757.08
	Kanton	-	ZH	ZH	ZH	ZH	ZH
	Zusatzangabe	-	Plan Nr. 05370.33-262	Plan Nr. 05370.33-262	Plan Nr. 05370.33-262	Plan Nr. 05370.33-262	Plan Nr. 05370.33-262
	Segmentbezeichnung	-	01	02	03	04	03
Ausschlusskriterien	Beurteilung Ausschlusskriterien	-					
Strassenmerkmale und Verkehrsaufkommen							
Elementlänge	Elementlänge	km	0.088	0.083	0.586	0.143	0.586
Strassenmerkmale	Strasstyp	-	Hauptstrasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	Hauptstrasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	Hauptstrasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	Hauptstrasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr	Hauptstrasse kreuzungsfrei, v >= 80 km/h, Gegenverkehr
	Anzahl Fahrspuren pro Richtung	-	1	1	1	1	1
Verkehrsaufkommen <i>(LS: Leitstoff)</i>	DTV (Summe über beide Fahrrichtungen)	Fz/Tag	22'389	22'389	22'389	22'389	22'389
	Anteil Schwerverkehr (SV)	% des DTV	5.8%	5.8%	5.8%	5.8%	5.8%
	Anteil Gefahrguttransporte (Ggt) am Schwerverkehr	% des SV	5%	5%	5%	5%	5%
	Anteil LS Benzin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	60%	60%	60%	60%	60%
	Anteil LS Propan an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
	Anteil LS Chlor an Gefahrguttransporten	% der Ggt	0.05%	0.05%	0.05%	0.05%	0.05%
	Anteil LS Epichlorhydrin an Gefahrguttransporten	% der Ggt	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
	Korrekturfaktor lokale Unfallrate	-	1	1	1	1	1
	Transportanteil während Arbeitszeit (0800-1700 Uhr Mo-Fr)	-	65%	65%	65%	65%	65%
	Personenrisiken						
Personendichten	<i>Wohnbevölkerung</i>						
	0 - 50 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	50 - 200 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	200 - 500 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	<i>Anzahl Arbeitsplätze (Vollzeit-Äquivalent)</i>						
	0 - 50 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	50 - 200 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	200 - 500 m	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	<i>zusätzliche Personen Nahbereich</i>						
	0 - 50 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	50 - 200 m im Freien, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	0 - 50 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	50 - 200 m in Gebäuden, während Arbeitszeit	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	0 - 50 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	50 - 200 m im Freien, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	0	0	0
	0 - 50 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	0	0	0
50 - 200 m in Gebäuden, restliche Transportzeiten	Pers./km ²	0	0	0	0	0	
Anzahl Fahrzeuge (für Berechnung Staubbildung)	DTV-Anteil während Arbeitszeit (45 Std./Woche)	% des DTV	86%	86%	86%	86%	86%
	DTV-Anteil während restlicher Transportzeit (57 Std./Woche)	% des DTV	14%	14%	14%	14%	14%
Abirren von Strasse	Fahrzeugrückhaltesystem (FZRS)	-	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	kein Fahrzeugrückhaltesystem	H1 ("normale Leitplanken")
Lage Strasse	Strassenquerschnitt	-	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen	mindestens einseitig offen
Selbstrettung	seitliche Zugänglichkeit Strasse	-	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut	mindestens einseitig gut
Umwelttrisiken							
Situation Oberflächengewässer <i>(OG: Oberflächengewässer)</i>	Geländecharakteristik zw. Strasse und OG	-	abfallend	abfallend	abfallend	abfallend	abfallend
	Distanz zum nächsten OG	m	100 - 200	10 - 30	10 - 30	30 - 100	10 - 30
	Durchschnittliche Steigung zw. Strasse und OG	°	2 - 5	10 - 20	10 - 20	2 - 5	10 - 20
Situation Grundwasser	Trinkwasserfassungen innhalb 500 m zur Strasse vorhanden?	-	ja	ja	ja	ja	ja
	Fliessrichtung Grundwasser	-	parallel zur Fahrbahn	parallel zur Fahrbahn	parallel zur Fahrbahn	parallel zur Fahrbahn	parallel zur Fahrbahn
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 0 - 100 m	l/min	0	0	0	0	0
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 100 - 200 m	l/min	0	0	0	0	0
	Kumulierte Fördermenge innerhalb 200 - 500 m	l/min	0	0	0	0	0
Flurabstand	m	2	2	2	2	2	
Entwässerung	Art Entwässerungssystem	-	Einleitung in Vorfluter langsam durchflossen	Einleitung in Vorfluter langsam durchflossen	Einleitung in Vorfluter langsam durchflossen	Einleitung in Vorfluter langsam durchflossen	Einleitung in Vorfluter langsam durchflossen
	Retentionsbecken	-					
	Retentionsvolumen total	m ³					
Intervention (Umwelt)	Retentionsvolumen LS Benzin	m ³					
	Schieber	-					
Regenüberlauf	Regenüberlauf	-	nein	nein	nein	nein	nein
	Dauer bis Einsatz Ereignisdienste	-					
Massnahmen OG (LS Benzin)	Möglichkeit Begrenzung verschmutzte Fläche OG maximal verschmutzte Fläche	-	nein	nein	nein	nein	nein
		km ²					

