



3003 Bern, 16. Juni 2025

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Erweiterung Busstation
Projekt-Nr. 24-01-003

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Die Personenströme am Flughafen Zürich im Bereich der Busstation zwischen den Parkhäusern und «The Circle» wachsen und verändern sich laufend. Im Perimeter verkehren ausserdem Reiseautos und Hotelbusse, welche Flugpassagiere zum Flughafen bringen oder abholen, die öffentlichen Verkehrsmittel und andere Verkehrsteilnehmer. Die auch in Zukunft weiter steigende Frequentierung gilt es zu bewältigen. Neben den Veränderungen in der Mobilität sind aber auch die steigenden Sommertemperaturen auf dem Areal spürbar.

2. Gesuch

2.1 Gesuchseinreichung

Am 6. Oktober 2024 (Eingangsdatum) reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Plangenehmigungsgesuch für die Neugestaltung des nördlichen Bereichs der Busstation über dem Bauvorhaben «Erweiterte Landseitige Passagierflächen» (ELP)¹ ein.

2.2 Begründung und Projektbeschreibung

Um allen Bedürfnissen an den Perimeter gerecht werden zu können, hat die FZAG das Projekt «Erweiterung Busstation» eingereicht. Dieses konzentriert eine Reihe von baulichen Massnahmen, welche zu einer sowohl funktionalen als auch gestalterischen Aufwertung des Areals führen sollen. Das neue Konzept soll parallel zur Wiederinstandstellung der heutigen regionalen Buskanten und Fahrwege als Bestandteil des Projekts ELP umgesetzt werden.

Der Projektperimeter befindet sich landseitig, die Zufahrten erfolgen über das übergeordnete öffentliche Verkehrsnetz. Die Arbeiten finden grundsätzlich tagsüber statt, einzelne Einsätze in der Nacht sind jedoch möglich. Die Bauarbeiten werden so organisiert und koordiniert, dass der operationelle Betrieb und Drittprojekte nicht beeinträchtigt werden. Der Baubeginn ist für April 2026 vorgesehen, die Baukosten werden mit CHF 25'000'000.00 veranschlagt. Inhaltlich besteht das Projekt aus folgenden Teilelementen:

¹ Erweiterung der landseitigen Passagierflächen mit den Teilprojekten Tiefbau gemäss Plangenehmigung vom 27. November 2019 resp. Hochbau gemäss Plangenehmigung vom 8. September 2020.

a) Neuorganisation Bushof

Gemäss Gesuch soll die neue Organisation des Bushofs einen attraktiven und effizienten Raum für die unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer bieten. Die Anpassungen der Geometrie der Verkehrsinfrastruktur sollen die Ein- und Ausfahrt für Regionalbusse und Reiseautos vereinfachen, die Velo- und Fussgängerwege klar definieren und neue attraktive Aufenthaltszonen schaffen. Die Verkehrsknoten Nord und Süd werden dafür innerhalb der Tiefbau- und Verkehrsplanung neu organisiert um beide Portalsituationen aufzuwerten. Die Gestaltung der unterschiedlich gebauten Module, die Materialisierung der Oberflächen inkl. Bodenbelag und die Auswahl der Möblierung wird hochwertig und dauerhaft geplant. Der Platz vor der Foodhall wird als flexibel nutzbare Fläche geplant. Dazu werden Anschlussmöglichkeiten für unterschiedliche Veranstaltungen geschaffen.

b) Busdach

Das neue Busdach für die Reiseautohaltestellen soll sich in das übergeordnete radiale System des Masterplanes integrieren und so in einem klaren Bezug zum bestehenden Dach der Regionalbusse stehen. Unter dem Dach sollen die neuen Haltestellen geschützt sein und eine klare Zugänglichkeit von den Fussgängerbereichen und von der Foodhall aus bieten. Die Sicherheit zwischen Busverkehr und Fussgängerströmen sei berücksichtigt, die optimale Sichtbarkeit für alle Nutzer soll sowohl tagsüber als auch nachts gewährleistet sein. Die Wartebereiche seien bewusst ohne erhöhte Haltekanten ausgeführt (erleichtertes Ein- und Ausladen von Gepäck). Die Sicherheit der Warte- und Einsteigezone werde durch Bodenmarkierungen gewährleistet.

c) Begrünung und Möblierung

Die Aufwertung des Bushofs werde auch durch eine neue Begrünung von bestimmten Flächen erreicht. Für die Aufwertung der Verbindungs- und Aufenthaltszonen entlang der Parkhäuser, insbesondere zwischen dem Haupteingang und dem Eingang von der Foodhall, sei die Begrünung der Fassaden der Parkhäuser geplant. Die Begrünung werde mit Sitzgelegenheiten kombiniert.

d) Velostationen Nord und Süd sowie Circle

Entlang des Parkhausgürtels P1-3 auf Seite des Bushofs besteht heute ein Fahrradweg und ein Gehweg zur Erschliessung der diversen Fahrradabstellplätze. Die heutigen Abstellplätze haben einen provisorischen Charakter und sind teilweise innerhalb der Parkhäuser angelegt. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Busstation soll für die Veloabstellplätze eine neue, architektonisch ansprechendere Lösung ausserhalb der Parkhäuser entlang des Parkhausringes P1-3 realisiert werden.

Es sollen zwei Velostationen nördlich und südlich bei der Zufahrt zum Flughafen als Pavillon umgesetzt werden. Die Stationen sollen eine hohe Kapazität bieten und seien bei künftigem Wachstum erweiterbar. Die Räume würden als zentrale, offene, luft- und lichtdurchflutete Abstellplätze mit optimalem Witterungsschutz umgesetzt.

Auf der Seite des Circles soll die Hauptroute für Fahrräder in diesem Abschnitt künftig entlang dem Butzenbüelring verlaufen und dessen rund 300 Veloabstellplätze erschliessen. Im Rahmen des Projekts werde der bestehende Raum auf der Südseite der Fussgängerpassage unter dem Butzenbüelring als neue Velostation umgesetzt.

e) Einhausung der Fluchttreppe SBB

Auf der nördlichen Stirnseite des bestehenden ÖV-Busdachs sind zwei bestehende Fluchttreppen für die Entfluchtung der Bahnperrons des Tiefbahnhofs der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in der Mitte einer Verkehrsinsel nebeneinander positioniert. Beide sind heute durch einzelne Glasdächer geschützt. Im Rahmen des Projektes ist eine neue gemeinsame Einhausung der Fluchttreppe geplant, die mit den anderen neu gebauten Modulen auf dem Platz architektonisch abgestimmt sei. Die Entfluchtung ohne Hindernis werde weiterhin gewährleistet.

2.3 Standort

Flughafen Landseite, Busstation an der Flughafenstrasse, Parzelle-Nr. 3139.14 (Kloten).

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die FZAG ist Eigentümerin der betroffenen Parzelle.

2.5 Koordination von Bau und Betrieb

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

2.6 Gesuchsunterlagen

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit den entsprechenden Angaben und folgende Beilagen.

2.6.1 Ursprüngliche Unterlagen

a) Berichte

- Plan-Nr. 19199, B1, Situationsplan, 1:10'000 vom 22.05.2024;

- B2, Nachweis Zonenschutz vom 04.06.2024;
- B3, Übergeordneter Projektbeschreibung vom 26.07.2024;
- B4, Umweltnotiz vom 26.07.2024;
- B5, Geotechnischer Bericht (ELP) vom 26.07.2024;
- B6, Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide vom 19.08.2024.

b) Dossier Tiefbau

- 2207-001, Technischer Bericht Tiefbau vom 26.07.2024;
- Bauphasenplanung 2026 - 2028 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-001, Situation Übersicht, 1:1'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-002, Situation Verkehrsflächen Mitte, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-003, Situation Knoten Nord, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-004, Situation Knoten Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-006, Rettungsachsen Phase 1.1-1.2, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-007, Rettungsachsen Phase 1.3-3-1, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-008, Rettungsachsen Phase 3.2-4, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-009, Rettungsachsen Endzustand, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-010, Logistikplan, 1:4'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-011, Installationsplätze Bau, 1:1'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-012, Signalisation Knoten Nord, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-013, Signalisation Knoten Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3320-201, Normalprofile, 1:50 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-401, Querprofile Knoten Süd, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-402, Querprofile Knoten Nord, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-403, Querprofile Mitte, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3360-002, Situation Werkleitungen Mitte, 1:200 vom 26.07.2024.

c) Dossier Hochbau

- P01-0001, Detaillierter Ausführungsbeschreibung vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P02-2501-NBA, Situation Bus Station, 1:500 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P03-9601-NBA, Busdach Reiscars, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P04-9601-NBA, Velostation Nord, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P05-9601-NBA, Velostation Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P06-9701-NBA, Einhausung Nottreppe SBB, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P07-9601-NBA, Velostation Circle, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P08-9501-NBA, Fassadenbegrünung_PH A, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P09-9502-NBA, Fassadenbegrünung_PH B, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P10-9503-NBA, Fassadenbegrünung_PH C, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P11-AW, Beschrieb Gebäudetechnik Hochbau vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P12-AFC19_3615.1, Brandschutzplan Bus Station, 1:500 vom

26.07.2024;

- Plan-Nr. P13-AFC19_3615.2, Brandschutzplan – Velostation Circle, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P14-AFC20_23_262, Brandschutzkonzept mit Plänen, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P15-01140_FZBUS_K303, Beleuchtungskonzept vom 26.07.2024.

2.6.2 Im Laufe des Verfahrens nachgereichte Unterlagen

Mit ihrer Stellungnahme vom 13. Februar 2025 reichte die FZAG folgende Unterlagen ein:

- Beilage 1, Karte Naturschutzobjekt Butzenbüel (Nr. 452) Ziel-Lebensräume NS-Zone I, 1:2'000 vom 5.12.2017;
- Beilage 2, Bilddokumentation Sicht geplante Reisebusstation, undatiert;
- Beilage 3, Zustimmung der VBG zu Änderung ihrer Anträge, E-Mails vom 29. und 31. Januar 2025;
- Beilage 4, Plan-Nr. 2653.01_32_211, Taktils Leitliniensystem, 1:1'000 vom 13. Februar 2025.

3. Instruktion

3.1 Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK²-Sitzung vom 31. Januar 2024 (VPK 01/24) hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG³ festgelegt. Das Gesuch wurde in den kantonalen Publikationsorganen publiziert und das Gesuchsdossier lag vom 23. September bis zum 22. Oktober 2024 öffentlich auf.

Es wurden keine Einsprachen gegen das Projekt erhoben.

Am 11. September 2024 hörte das BAZL via Amt für Mobilität (AFM) den Kanton Zürich und am 19. September 2024 das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie via das BAV die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) an; eine luftfahrtspezifische Prüfung war nicht erforderlich.

Am 29. Oktober 2024 stellte das AFM dem BAZL und in Kopie der FZAG die Stellungnahmen der angehörten Fachstellen, der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG) sowie der Stadt Kloten zu. Die Stellungnahme der VBG wurde dem BAV zugestellt.

² Verfahrensprüfungskommission der FZAG

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

Die Stellungnahme des BAV, inklusive den Bemerkungen der SBB, datiert vom 7. November 2024. Die FZAG wurde zu allen Stellungnahmen angehört und äusserte sich mit Stellungnahme vom 17. Februar 2025 dazu.

Mit der Stellungnahme vom 17. Februar 2025 teilte die FZAG einvernehmliche Änderungen in der VBG-Stellungnahme mit. Zu dieser aktualisierten Stellungnahme wurde das BAV am 17. Februar 2025 angehört. Seine Stellungnahme dazu datiert auf den 11. März 2025.

Am 17. Februar 2025 hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an. Dieses stellte seine Stellungnahme am 14. April 2025 zu. Vor dem Entscheid gab das BAZL der FZAG Gelegenheit zu Schlussbemerkungen. Am 17. April 2025 teilte die FZAG per E-Mail mit, dass sie keine Bemerkungen zu den Anträgen des BAFU habe.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Verkehrsplanung, vom 13. September 2024;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei, Verkehrstechnische-Abteilung, vom 24. September 2024;
- Stadt Zürich, Schutz & Rettung, Einsatz & Prävention (SRZ), vom 10. Oktober 2024;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei, Stabsabteilung - Logistik/Planung, vom 21. Oktober 2024;
- Eidg. Starkstrominspektorat, Planvorlagen (ESTI), vom 4. Oktober 2024;
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Wirtschaft, Arbeitsbedingungen Arbeitsinspektorat (AWA), vom 22. Oktober 2024;
- Kanton Zürich, Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt (KOBÜ), vom 23. Oktober 2024;
- Kanton Zürich, Sicherheitsdirektion, Amt für Militär und Zivilschutz vom 24. Oktober 2024;
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Gesamtmobilität, vom 25. Oktober 2024;
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) vom 28. Oktober 2024;
- VBG vom 24. Oktober 2024;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 28. Oktober 2024;
- BAV, vom 7. November 2024;
- SBB, vom 15. Oktober 2024;
- FZAG, Stellungnahmen vom 17. Februar 2025;
- BAV, vom 11. März 2025;

- BAFU, vom 14. April 2025;
- FZAG, Schlussbemerkungen vom 17. April 2025.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Busstation dient dem Betrieb des Flughafens und gilt nach Art. 2 VIL⁴ als Flugplatzanlage. Nach Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37h LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f, sowie den Vorschriften des VwVG⁵. 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 Vorhaben handelt es sich um Anpassungen an bestehenden, landseitigen Verkehrsanlagen, die zu keinen wesentlichen Erweiterungen oder Betriebsänderungen des Flughafens führen; es ist somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 10a USG⁶ bzw. Art. 2 UVPV⁷ erforderlich.

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt und verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens kaum. Da der Projektstandort auf der Landseite des Flughafens im öffentlich zugänglichen Gebiet liegt, darf nicht a priori davon ausgegangen werden, dass keine schutzwürdigen Interessen Dritter betroffen sind. Somit war ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG mit Publikation und öffentlicher Auflage durchzuführen.

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁸. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁵ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren; SR 172.021

⁶ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

⁷ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011

⁸ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG und ggf. nach USG vereinbar ist.

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 der 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 Projekt liegt vor (vgl. A.2.2 oben). Sie ist nachvollziehbar. Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.2 *Raumplanung und SIL*

Beim Projekt handelt es sich um Anpassungen bestehender Flugplatzanlagen auf der Landseite des Flughafens innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021. Die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie 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 Auflagen*

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Prüfung vornehmen

kann. Da es sich beim Vorhaben um Anpassungen an Flächen zwischen bestehenden Gebäuden auf der Landseite des Flughafens handelt, konnte auf eine luftfahrt-spezifische Prüfung verzichtet werden.

Den Gesuchsunterlagen liegt eine Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide und eine Stellungnahme des Zonenschutzes bei.

Der Zonenschutz beantragt,

- [1] Das Baukran-Erstellungsgesuch www.zonenschutz-kantstelle.ch mit Koordinatenangabe für Baukräne, Rammgeräte, Pfahlbohrgeräte, Betonpumpen sowie weitere Hochbaugeräte sei beim Zonenschutz, c/o Flughafen Zürich AG, mindestens 30 Tage im Voraus per Briefpost einzureichen;
- [2] der Einsatz von LKW-, Autokränen oder weiteren Hochbaugeräten höher als 15.0 Meter über Grund müsse mindestens 4 Arbeitstage im Voraus von der Transport-, Kranfirma oder Bauunternehmung per E-Mail bei zonenschutz@kantstelle.ch angemeldet werden.

Skyguide beantragt keine Auflagen.

Die FZAG bestreitet die Anträge des Zonenschutzes nicht. Diese Anträge erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie werden als Auflagen ins Dispositiv übernommen.

2.5 Allgemeine Bauauflagen

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung übernommen werden:

- Die Ausführung des Vorhabens 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 massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen;
- die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten sind zu befolgen. Stellen bei denen Absturzgefahr besteht sind gemäss der SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern;
- für die Entsorgung der Bauabfälle gelten die Bestimmungen der VVEA⁹ und des GEK¹⁰ der FZAG;
- die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der vorliegenden Plangenehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der

⁹ Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen, SR 814.600

¹⁰ Generelles Entsorgungskonzept für Bauabfälle, Stand 31. März 2017

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;

- Der Baubeginn, die Fertigstellung sowie die Betriebsfreigabe sind dem BAZL via AFM, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen;
- Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.6 Eisenbahnanlagen

Das Vorhaben tangiert Eisenbahnanlagen der SBB und der VBG im Flugplatzperimeter. Bei diesen Anlagen und Einrichtungen handelt es sich somit um Nebenanlagen zu einer Flugplatzanlage im Sinn von Art. 37m LFG. Beim hier zu beurteilenden Vorhaben geht es um die Änderung bzw. um die Erstellung neuer Luftfahrtanlagen, über die in einem Plangenehmigungsverfahren nach LFG zu entscheiden ist und nicht um eine Nebenanlage zu einer Eisenbahnanlage im Sinn von Art. 18m EBG¹¹. Eine Zustimmung der SBB resp. VBG nach Art. 18m EBG ist daher nicht erforderlich, da sich dieser Artikel auf Fälle bezieht, in denen eine kantonale Behörde ein Genehmigungsverfahren für Nebenanlagen zu einer Eisenbahnanlage durchführt. Die Anhörung des BAV erfolgte denn auch gestützt auf Art. 62a Abs. 1 RVOG und nicht nach Art. 18m Abs. 2 EBG.

Mit Stellungnahme vom 17. Februar 2025 teilte die FZAG dem UVEK mit, sie habe sich mit der VBG auf Änderungen der Anträge geeinigt. Der Schriftenwechsel mit den ausformulierten Änderungen sowie der Einverständniserklärung der VBG wurden dem UVEK zugestellt.

Die VBG beantragt,

- [1] der öffentliche Verkehr im Bereich der Baustelle müsse jederzeit ohne Einschränkungen verkehren können;
- [2] der hindernisfreie und BehiG¹²-konforme Zugang zur Haltestelle (Zugang zur Bahn) müsse beidseitig jederzeit ohne Einschränkungen sichergestellt sein;
- [3] Anlagen und Ausrüstungen, die dem Bahnbetrieb dienen, müssten jederzeit ohne Einschränkung zugänglich sein. Diese Anlageteile seien in den Plänen aufzunehmen;

¹¹ Eisenbahngesetz; SR 742.101

¹² Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) SR 151.3

- [4] der Grundstück- oder Baustellenabschluss sei so auszugestalten, dass die nötigen Anhalte-Sichtweiten eingehalten werden. Die entsprechenden Nachweise seien der VBG vor Baubeginn vorzulegen;
- [5] der Grundstücks- oder Baustellenabschluss sei so auszugestalten, dass die Unterhaltsarbeiten uneingeschränkt durchgeführt werden könnten. Sprich, der Dienstweg müsse entlang des Abschlusses vorgesehen werden. Die entsprechenden Nachweise seien der VBG vor Baubeginn vorzulegen;
- [6] die elektrischen Teile der Fahrleitungsanlagen gehörten zum Gleisbereich und seien als dauernd unter Spannung stehend zu betrachten;
- [7] Sicherheitsmassnahmen würden durch die VBG AG definiert, sobald Arbeiten im Gleisbereich stattfinden und wenn Personal und/oder Arbeitsmittel (Gerüste, Kranen usw.) in den Gleisbereich eindringen können, beispielsweise durch Schwenkbewegungen oder durch den Fallwinkel;
- [8] fixe und mobile Kräne, welche durch den Fallwinkel oder durch Schwenkbewegungen die Fahrleitungsanlagen der VBG AG berühren könnten, seien mit geeigneten Schutzvorkehrungen zu sichern. Diese würden durch die Leitungseigentümerin VBG AG definiert. In solchen Fällen sei ein Erdungskonzept (Trennung mit Spannungsbegrenzungseinrichtung) zur Prüfung und Freigabe einzureichen. Zudem werde die Arbeitsbereichsbegrenzung von betroffenen Kranen mittels offiziellem Protokoll unter anderem durch die VBG AG abgenommen und es sei eine Kranvereinbarung der VBG AG zu unterschreiben;
- [9] zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während der Bauarbeiten und als Schutz gegenüber den Gefahren des elektrischen Stromes seien Schutzgerüste / Schutztunnel notwendig. Für die Planung und Ausführung von Schutzgerüsten und Schutztunnel sei das RTE 20600, Anhang 1: SUVA PRO Formular 4838 «Schutzmassnahmen beim Betrieb von Kranen, Hebezeugen und Baumaschinen in der Nähe von Bahnanlagen» massgebend. Das Ausführungsprojekt des Schutzgerüstes (Ausführungspläne inkl. Abstände zu Lichtraumprofil und Fahrleitung, Nutzungsvereinbarung, Projektbasis, Statik sowie Angaben zum Bauvorgang) sei in geprüfter Form der VBG zur Genehmigung einzureichen. Schutzgerüste oder Schutztunnel müssten unmittelbar nach der Montage von der VBG abgenommen werden;
- [10] Bauvorhaben im nahen Umfeld der VBG-Infrastruktur könnten zu Anlage- und Gleislageveränderungen führen (z.B. Gleissetzungen, Verkipfung FL-Mast, etc.). Die bestehende Bahninfrastruktur (Trasse, Fahrstromanlage, Foundation und Überbau Viadukt, etc.) sei daher vor, während und nach der Bauphase visuell und geodätisch zu überwachen, wenn Baumassnahmen im Abstand von < 5,0m zur Gleisanlage ausgeführt würden und diese eine Einbautiefe von > 2.0m aufwiesen. Hierzu sei ein Überwachungskonzept zu erstellen und der VBG vor Baubeginn zur Bewilligung einzureichen. Die Vorgaben zu den Interventionswerten könnten bei der VBG bezogen werden. Eine Nullmessung sei vor Aufnahme jeglicher Arbeiten durchzuführen und der VBG abzugeben;

- [11] während und nach den Bauarbeiten dürfe dem Bahnterrain kein zusätzliches Meteorwasser zugeführt werden. Es seien die dazu notwendigen baulichen Massnahmen zu treffen;
- [12] bestehende Entwässerungsanlagen oder Sickerleitungen der Bahn dürften durch die Bauarbeiten in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Evtl. notwendige Anpassungen (örtl. Umlegungen etc.) würden zu Lasten der Bauherrschaft gehen. Nach Abschluss der Bauarbeiten würden die Leitungen geprüft. Schäden oder Verunreinigungen würden zu Lasten des Gesuchstellers beseitigt;
- [13] das Bahnterrain im Allgemeinen, wie auch das Schotterbett und die übrigen Einrichtungen der Bahn im Besonderen, dürften durch die Bauarbeiten nicht verunreinigt werden;
- [14] Neubepflanzungen müssten so erfolgen, dass das erforderliche Lichtraumprofil dauernd durch die Pflanzen selbst eingehalten werde. Um einen sicheren und wirtschaftlichen Unterhalt der Bäume zu erreichen, sei ein Abstand von mindestens 3.00 Meter zu den Fahrleitungsanlagen zu gewährleisten. Die Stabilität der Bäume solle durch gezielte Massnahmen gefördert werden;
- [15] das Risiko von Streuströmen könne nicht ausgeschlossen werden. Allfällige Schutzmassnahmen an den Gebäuden seien durch die Bauherrschaft und zu deren Lasten vorzunehmen. Es sei diesbezüglich die aktuelle NIS-Verordnung¹³ zu berücksichtigen;
- [16] das Bauvorhaben sei so zu realisieren, dass der VBG AG zu keinem Zeitpunkt betriebliche Beeinträchtigungen, Kosten und Nachteile irgendwelcher Art entstehen würden. Alle im Zusammenhang mit den Bauvorhaben entstehenden Kosten wie Wochenendsperrungen, Bahnersatz, Fahrplaninformationen, Sicherheitspersonal etc. seien durch die Bauherrschaft zu tragen;
- [17] die Gesuchstellerin habe sich der Emissionen und Gefahren des nahen Eisenbahnbetriebs bewusst zu sein. Allfällige Forderungen aufgrund von Immissionen (wie Luftverschmutzung, Lärm, Erschütterungen oder Strahlung, Warnsignale von Schrankenanlagen, etc.) würden von der VBG AG abgelehnt;
- [18] die VBG AG werde ihre Aufwendungen für die Begleitung des Bauvorhabens der Bauherrschaft in Rechnung stellen. Die Verrechnung erfolge nach Aufwand und auf Basis des zum Zeitpunkt der Arbeitsdurchführung gültigen Tarifblattes der VBG AG. Die Gesuchstellerin habe der VBG die Rechnungs- und allfällige Kontrolladresse vor Baubeginn bekannt zu geben;
- [19] der öffentliche Busverkehr müsse jederzeit und ohne grössere Einschränkungen im gesamten Projektperimeter verkehren können;
- [20] für Bauphasen in welchen der Busbetrieb in der Zu-/ Abfahrt vom Bushof Flughafen beeinträchtigt ist, sei ein detailliertes Verkehrskonzept zu erarbeiten;
- [21] busbetriebsrelevante Bauarbeiten wie Deckbelag Knoten Süd, Erneuerung Belag-Oberfläche Busdurchgang, Neubau Fläche Flughafenstrasse etc. seien

¹³ Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung, SR 814.710

vorzeitig und ausführlich mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG abzusprechen;

- [22] bei der Ausgestaltung des Oberbaus im Bereich der Busdurchfahrt beim Hauptübergang PT — Circle seien folgenden Punkte zu berücksichtigen:

Gestaltung Durchfahrt:

- Der Oberbau der Busdurchfahrt müsse mit minimalem Versatz gestaltet werden;
- die Übergänge seien so umzusetzen, dass ein reibungsloses Passieren mit geringer Geschwindigkeit und ohne Beschädigungen an den Gelenkbussen möglich sei;
- die Betriebssicherheit der Busse und der Fahrkomfort für die Passagiere sei zu berücksichtigen;
- es habe eine Abstimmung der Nivelette und dem Detail des Versatzes vor Ausführung mit der VBG zu erfolgen.

Visuelle und technische Signalisierung:

- Um den Bereich klar als Durchfahrt für Busse zu kennzeichnen, sollen geeignete Maßnahmen getroffen werden. Das könne durch die Verwendung von speziellen Markierungen auf der Fahrbahn und bei Bedarf ergänzend mit Verkehrszeichen oder durch zusätzliche Beleuchtung geschehen. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass sowohl Busfahrer als auch andere Verkehrsteilnehmer erkennen können, dass es sich hier auch um einen zu durchfahrenden Bereich für Busse handelt;
- bei der Gestaltung des Oberbaus und der Signalisierung solle auch die Sicherheit der Fußgänger und anderer Verkehrsteilnehmer mit einfließen.
- [23] die Lichtsignalanlagen und die Bahnschranken befänden sich derzeit im Eigentum der TBA und nicht der VBG (Abweichung zu Ausführungen im Technischer Bericht Tiefbau, Kapitel 3.4). Ob die Medienversorgung daran angeschlossen werden dürfe, müsse vor Baubeginn mit dem TBA geklärt werden;
- [24] das Grundstück, auf dem sich die Infrastruktur der VBG befindet und der Übergang geplant ist, gehöre dem Kanton Zürich. Die VBG könne keine alleinige Zustimmung für die Errichtung des geplanten Überganges erteilen. Die Zustimmung der Grundeigentümerin sei — sofern noch nicht vorliegend — vor der Erteilung der Plangenehmigung einzuholen;
- [25] die VBG lehne die Übernahme der Anlagen in ihr Eigentum ab (Abweichung zu den Ausführungen im technischen Bericht Tiefbau, Kapitel 3.4.). Vor Baubeginn seien sämtliche Fragen bzgl. Eigentum, Betrieb und Unterhalt in einer Vereinbarung zu regeln. Die VBG verweist auf die Eisenbahngesetzgebung, insb. Art. 24ff EBG;
- [26] unter der Führung der Stadt Kloten und unter Mitwirkung der Flughafen Zürich AG und der VBG sei unter dem Titel «Kloten verbindet» ein Gestaltungshandbuch für den Korridor zwischen Flughafen und Grindel ausgearbeitet worden. Die Vorgaben aus dem Gestaltungshandbuch seien soweit möglich in der nächsten Projektphase zu berücksichtigen;

- [27] die Mindestbreite der Fussgängerinsel von ≥ 2.00 m müsse gemäss den Projektierungsrichtlinien der VBG sowie den Vorgaben des TAZ eingehalten werden.

Zu den geänderten Anträgen der VBG wurde das BAV am 17. Februar 2025 angehört. Dieses teilte am 11. März 2025 mit, dass sich daraus keine Änderungen seiner ursprünglichen Stellungnahme ergäben.

Die SBB stellt in ihrer Stellungnahme vom 15. Oktober 2024 diverse Anträge zu verschiedenen Themen. Die FZAG hatte keine Bemerkungen dazu.

Das BAV schliesst sich insgesamt den Stellungnahmen der SBB und der VBG an, weist jedoch darauf hin, dass es sich nicht zu Fragen der Kostentragung und zu Eingabepunkten betreffend Vertragsfragen äussere. Diese seien im Rahmen des Verfahrens durch die verfahrensleitende Behörde zu beurteilen. Das BAV beantragt, die von den SBB und der gestellten Anträge seien unter Berücksichtigung seiner Ausführungen als Auflagen in die Verfügung aufzunehmen.

Die FZAG hatte keine Bemerkungen zur Stellungnahme des BAV.

Die Anträge der SBB, der VBG und des BAV erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Die Anträge [1] bis [27] der VBG werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen. Die Stellungnahme der SBB vom 15. Oktober 2024 wird als Beilage 1, die Stellungnahme des BAV vom 4. November 2024 als Beilage 2, Teil der vorliegenden Verfügung; entsprechende Auflagen werden in das Dispositiv aufgenommen.

2.7 Kantonale Stellungnahme

Am 29. Oktober 2024 stellte das AFM des Kantons Zürich dem BAZL die eingegangenen Stellungnahmen folgender Fachstellen zu:

- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Verkehrsplanung, vom 13. September 2024;
- Eidg. Starkstrominspektorat (ESTI), vom 4. Oktober 2024;
- Stadt Zürich, Schutz & Rettung, Einsatz & Prävention (SRZ), vom 10. Oktober 2024;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei, Stabsabteilung - Logistik/Planung, vom 21. Oktober 2024;
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Wirtschaft, Arbeitsbedingungen (AWA), vom 22. Oktober 2024;
- Kanton Zürich Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KOBÜ), vom 23. Oktober 2024;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei, Verkehrstechnische-Abteilung, vom 24.

September 2024;

- Kanton Zürich Sicherheitsdirektion, Amt für Militär und Zivilschutz vom 24. Oktober 2024;
- VBG vom 24. Oktober 2024;
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Gesamtmobilität, vom 25. Oktober 2024;
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) vom 28. Oktober 2024;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 28. Oktober 2024.

Das AFM beantragt,

- [1] für das Aufstellen von Bau- und Montagekränen sei im Voraus durch die Bauunternehmung ein Erstellungsgesuch oder eine Registrierung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse, <https://www.bazl.admin.ch/luftfahrthindernisse> einzureichen, inklusive Meldung an Flughafen Zürich AG, Zonenschutz, Kantonale Kontaktstelle für Luftfahrthindernisse;
- [2] Unterlagen/Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen beurteilt sein müssen, seien frühzeitig per Mail an tvf.afm@vd.zh.ch zu senden;
- [3] der Baubeginn, die Fertigstellung sowie die Betriebsfreigabe seien mindestens zehn Arbeitstage vor den vorgesehenen Terminen unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.

Diese Anträge sind begründet und unbestritten und somit als Auflagen ins Dispositiv zu übernehmen.

2.7.1 BKZ

Die BKZ lässt in ihrer Stellungnahme verlauten, auf das vorliegende Bauvorhaben seien die gesetzlichen Bestimmungen des BehiG, der VAböV¹⁴, der kantonalen Verfassung sowie die Norm VSS SN 640 075:2024 und der Leitfaden VSS 40 304 sowie anwendbar. Sie habe die Unterlagen geprüft und bezüglich hindernisfreien Bauens Mängel festgestellt, die zu beheben seien bzw. die Erfüllung von Anforderungen sei aus dem Plangenehmigungsgesuch nicht ersichtlich. Die BKZ stellt die Anträge,

- [1] die Dimensionierung und Haltekantenhöhe der Bus-Perrons für die Reisebusse müsse der Norm VSS SN 640 075, Ziff. 26 und Anhang, Ziff. 15 sowie Leitfaden VSS 40 304 «Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr», Ziff. 4.7 entsprechen;
- [2] die schrägen Stahlstützen des Busdaches seien im Bereich mit weniger als 2.10 m lichter Durchgangshöhe abzuschränken oder dieser Bereich sei im Sinne

¹⁴ Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, SR 151.342

- einer Abschränkung so auszubilden, dass er nicht als Zirkulationsbereich wahrgenommen werde (Norm VSS SN 640 075, Anhang, Ziff. 5.2);
- [3] die Randabschlüsse der Verkehrsflächen für Fussverkehr, Veloverkehr und Busverkehr seien mit taktil erfassbaren baulichen Trennelementen gemäss Norm VSS SN 640 075, Anhang, Ziff. 7.1 auszubilden;
 - [4] der Radweg und Fussweg entlang dem Parking 1-3, Zugang Airport-Shopping und Zugang Foodhall (Velostation Nord – Velostation Süd) sei mit einem taktil erfassbaren baulichen Trennelement getrennt zu führen (Norm VSS SN 640 075, Ziff 15 und Anhang, Ziff. 7.1;
 - [5] das Quergefälle von Fussverkehrsflächen dürfe max. 2% betragen (Norm VSS SN 640 075, Anhang, Ziff. 5.2);
 - [6] der Kunststein-Bodenbelag müsse in dessen Beschaffenheit den Vorgaben der Norm VSS SN 640 075, Anhang, Ziff. 12.1 und 13.4 entsprechen;
 - [7] das bestehende taktil-visuelle Führungskonzept für Menschen Sehbehinderung in der bestehenden Busstation sei bis zu den neuen Bushalteplattformen zu erweitern und der Zugang Foodhall daran anzubinden;
 - [8] Fahrgastinformationen müssten der Norm VSS SN 640 075, anhang, Ziff. 13.1-13.3 entsprechen.

Die FZAG äusserte sich in ihrer Stellungnahme vom 13. Februar 2025 zu den Anträgen der BKZ. Zum Antrag [1] hält sie fest, zur Begründung ihres Antrags verweise die BKZ auf die VAböV sowie die Norm VSS SN 640 075:2014 "Hindernisfreier Verkehrsraum" und den Leitfaden VSS 40 304 "Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr". Gemäss Art. 1 Abs. 1 lit. a. und b. VAböV, sei die Verordnung auf den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen sowie auf den Bus- und Trolleybusverkehr anwendbar. Öffentlicher Verkehr bedürfe gemäss PBG¹⁵ einer Konzession und unterliege der Fahrplan-, Betriebs- und Tarifpflicht (Art. 13 bis 15 PBG). Bei den Reisebussen, welche an den Haltekannten der Busstation Flughafen Zürich ihre Passagiere aufnehmen/absetzen, handle es sich um nicht konzessionierten Gelegenheitsverkehr, weshalb diese Busfahrten nicht als Teil des öffentlichen Verkehrs im Sinne des PBG gelten würden. Damit seien auf die Reisecarunternehmen und die durch diese benutzten Haltestellen am Flughafen Zürich weder die VAböV, noch die Normen und Empfehlungen des VSS anwendbar. Aus diesem Grund sei es auch zulässig, dass die am Flughafen Zürich operierenden Reisecarunternehmen ausschliesslich Fahrzeuge mit Treppeneinstieg einsetzten. Der Antrag [1] der BKZ auf behindertengerechte Ausgestaltung der Haltekannten sei daher mangels einer rechtsgenügenden Grundlage für dessen Durchsetzung abzuweisen.

Zu den Anträgen [3] und [4] bemerkt die FZAG, die Fussgängerbereiche würden mit den gleichen abgeschrägten Randabschlüssen versehen, wie sie auf der Vorfahrt des Flughafens Zürich und bei der Fussgängerquerung zum Circle verbaut seien. Diese Bauweise entspreche den Anforderungen der Norm VSS SN 640 075, Ziffer

¹⁵ Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz), SR 745.1

7.1 und sei zudem gemäss Ziffer 7.1.1 für das vorliegende Projekt geeignet (die FZAG verweist auf das Normalprofil 4-4 Bushof, Plan Nr. 2207-3320-201 vom 26.07.2024). Die Anträge [3] und [4] der BKZ seien damit als erfüllt abzuschreiben.

Zum Antrag [7] bemerkt die FZAG, die Anbindung der Foodhall an das bestehende taktil-visuelle Führungskonzept werde umgesetzt (Beilage 4). Hingegen seien keine taktil-visuellen Führungslinien zu den Reisebushaltestellen geplant, da es im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr keine fix zugewiesenen Haltestellen für die einzelnen Reisecarunternehmen bzw. Strecken gebe. Sehbehinderte Menschen seien daher auf eine Begleitung angewiesen, um den von ihnen gebuchten Cartransport zu finden. Da es sich – wie unter Ziffer 1.1 oben ausgeführt – bei den Carreisen nicht um öffentlichen Verkehr handle, bestehe keine gesetzliche Verpflichtung zur Anbindung der Reisebushaltestellen an das taktil-visuelle Führungskonzept. Der Antrag [7] der BKZ sei daher in Bezug auf die Reisebushaltestellen abzuweisen.

Zum Antrag [8] bemerkt die FZAG, da Carreisen nicht als öffentlicher Verkehr gelten würden, bestehe keine Verpflichtung zur Publikation von Fahrgastinformationen. Für die Haltepunkte der Reisecars am Flughafen Zürich sei daher zu Recht kein akustisches oder taktil erfassbares Fahrgastinformationssystem geplant. Der Antrag [8] der BKZ sei mangels einer gesetzlichen Verpflichtung zur Einrichtung eines Fahrgastinformationssystems abzuweisen.

a) Beurteilung des UVEK

Das UVEK zieht in Erwägung, dass Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Menschen mit Behinderung zu Gebäuden und Anlagen zum Kernbereich des BehiG gehören. Gemäss Art. 3 lit. a gilt das BehiG für öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung der öffentlich zugänglichen Bereiche erteilt wird. Gemäss Art. 3 lit. b, Ziff. 6 gilt das BehiG für öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs, die dem LFG unterstehen. Soweit Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs betroffen sind, findet das BehiG nicht nach Art. 3 lit. a Anwendung, sondern nach lit. b.¹⁶

Betreffend die Gültigkeit von Normen bestimmt Art. 15 Abs. 3 BehiG, dass der Bundesrat technische Normen oder andere Festlegungen privater Organisationen für verbindlich erklären kann.

Weiter zieht das UVEK in Erwägung, dass sich der Geltungsbereich der VAböV gemäss Art. 1 auf Einrichtungen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs erstreckt.

¹⁶ Markus Schefer, Carolina Hess-Klein, Behindertengleichstellungsrecht, Stämpfli, 2014, S. 47.

Die Norm VSS SN 640 075:2024 «Fussgängerkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum» vom Dezember 2014, regelt die Ausführung und Umsetzung des hindernisfreien Bauens im öffentlichen Raum. Sie gilt für alle Verkehrsanlagen auf denen Fussverkehr zugelassen ist. Dazu gehören zum Beispiel auch Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die in die Zuständigkeit der Strasseneigentümer fallen (Bus- und Strassenbahnhaltestellen).¹⁷

Der Leitfaden VSS 40 304 „Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr: Planungsgrundsätze und -hinweise“ enthält Grundsätze und Hinweise für die Planung, Ausgestaltung und Bewirtschaftung von Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr. Der Leitfaden fasst im Sinne von Planungshinweisen die wichtigsten Erkenntnisse für die schweizerischen Rahmenbedingungen zusammen.¹⁸

Weiter erwägt das UVEK, dass gemäss Art. 6 PBG für den öffentlichen Verkehr eine Personenbeförderungskonzession erteilt wird. Für die konzessionierten Unternehmen besteht eine Fahrplanpflicht (Art. 13 PGB), eine Betriebspflicht (Art. 14 PBG) und eine Tarifpflicht (Art. 15 PBG). Im Gegensatz dazu ist der Reisebusverkehr Gelegenheitsverkehr und Teil des Wirtschaftsverkehrs. Er verkehrt nicht regelmässig sondern bei Bedarf auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmens selbst.

aa) Antrag [1] der BKZ

An den im vorliegenden Projekt geplanten Halteanlagen sollen ausschliesslich Reisebusse verkehren. Diese sind nicht gemäss PBG konzessioniert; es handelt sich nicht um öffentlichen Verkehr. Die geplanten Halteanlagen unterstehen damit weder den Bestimmungen der VAböV noch sind die Bestimmungen der Norm VSS SN 640 075 die sich auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs beziehen einschlägig.

Fraglich ist, ob die Busstation als öffentlich zugängliche Baute oder Anlage zu beurteilen ist und damit unter Art. 3 lit. a BehiG fällt. Erfasst sind jene Bauten und Anlagen, zu denen grundsätzlich jeder Zugang hat. Der Begriff orientiert sich damit am Kreis der Benutzer. Die vorliegende, ohne Beschränkung zugängliche Busstation auf der Landseite des Flughafens ist problemlos als öffentlich zugängliche Baute bzw. Anlage zu qualifizieren. Die Norm VSS SN 640 075 wiederum behandelt die Ausführung und Umsetzung des hindernisfreien Bauens im öffentlichen Raum. Sie gilt für alle Verkehrsanlagen auf denen Fussverkehr zugelassen ist und erstreckt sich damit nicht ausschliesslich auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, sondern z.B. auch auf öffentlich zugängliche Park- und Freizeitanlagen. Entgegen der Annahme der FZAG fällt die Norm VSS SN 640 075 somit nicht von vornherein ausser Betracht.

¹⁷ https://hindernisfreie-architektur.ch/normen_publicationen/vss-640-075/

¹⁸ https://www.fgsv-datenbanken.de/dokstrasse?dok_id=3864557

Zu klären ist die rechtliche Verbindlichkeit der Norm VSS SN 640 075 sowie die des Leitfadens VSS 40 304 „Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr“. Rechtsverbindlich werden diese technischen Normen, wenn sie vom kantonalen Recht oder dem Bundesrecht für verbindlich erklärt wurden.¹⁹ Dies ist vorliegend nicht gegeben. Somit fehlt es dem Antrag [1] der BKZ zur Erhöhung der Haltestellen der Reisebusse gestützt auf die Normen der VSS an einer rechtsgenügenden Grundlage.

Der Zugang zur Busstation als Baute bzw. Anlage im Sinne von Art. 3 lit. a BehiG wird durch die geplante Ausführung der Haltestellen im Übrigen nicht eingeschränkt.

Das UVEK kommt ausserdem zum Schluss, dass der Einstieg in die an der Busstation verkehrenden Reisebusse aktuell über mehrere Treppenstufen im Businnern führt. Menschen mit einer Behinderung wären damit ggf. weiterhin auf fremde Unterstützung angewiesen. Eine Erhöhung der Haltekanten würde daran nichts ändern.

Der Antrag [1] der BKZ wird nicht übernommen.

Das UVEK gibt allerdings zu bedenken, dass sich die Reise- und Fernbus Fahrzeuge weiterentwickeln und in Zukunft per Niederflureinstieg o.ä. vermehrt behindertengerecht ausgestaltet sein könnten. Ebenfalls besteht eine Möglichkeit, dass in Zukunft vermehrt Fernbusverkehr konzessioniert wird. Solche Entwicklungen würden möglicherweise eine nachträgliche bauliche Anpassung der Haltestellen im Sinne der VSS Norm 640 075 erfordern.

ab) Anträge [3] und [4] der BKZ

Betreffend die Anträge [3] und [4] der BKZ verweist die FZAG auf den Plan Normalprofil 4-4, Bushof, Plan-Nr. 2207-3320-201. Demnach werden die Randabschlüsse gemäss den Anforderungen der Norm VSS SN 640 075, Ziff. 7.1 ausgeführt und sind gemäss Ziff. 7.1.1 für das vorliegende Projekt geeignet.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die Anträge [3] und [4] der BKZ damit erfüllt sind.

ac) Antrag [7] der BKZ

Gemäss Plan-Nr. 2653.01_32_211 (Beilage 4) wird das bestehende taktil-visuelle Führungskonzept, wie von der BKZ beantragt, bis zur Foodhall erweitert. Der Antrag [7] der BKZ ist damit teilweise erfüllt.

¹⁹ Art. 15 Abs. 3 BehiG.

Hingegen ist keine Anbindung der geplanten Busstation an das taktil-visuelle Führungssystem vorgesehen. Wie oben zu Antrag [1] der BKZ ausgeführt, ist die VA-böV, welche Bodenmarkierungen für Haltestellen vorsieht, für die vorliegend geplanten, dem Gelegenheitsverkehr dienenden Perrons, nicht einschlägig. Die Norm SN 640 852 «Taktile-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger» wiederum stützt sich auf Art. 72a SSV²⁰. Art. 72a SSV sieht die Verwendung von taktil-visuellen Markierungen auf Verkehrsflächen für Fussgänger als Option vor. Eine gesetzliche Pflicht besteht nicht.

Das UVEK zieht ausserdem in Betracht, dass es im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr weder für die Reiseunternehmen noch für die Strecken fest zugewiesene Haltestellen gibt. Taktile-visuelle Markierungen scheinen damit ungeeignet sehbehinderte Personen zum korrekten Reisebus zu führen.

Der Antrag [7] der BKZ wird nicht übernommen.

ad) Antrag [8] der BKZ

Der Busverkehr, welcher an den Perrons der geplanten Busstation stattfindet, gilt nicht als öffentlicher Verkehr. Er unterliegt damit u.a. keiner Informationspflicht. Es fehlt daher an der gesetzlichen Grundlage für eine Auflage zur Installation eines akustischen oder taktil erfassbaren Fahrgastinformationssystems. Aufgrund fehlender fixer Zuweisung von Haltestellen scheint dem UVEK ausserdem auch in diesem Punkt die beantragte Massnahme als nicht sachgerecht.

Der Antrag [8] der BKZ wird nicht übernommen.

ae) Übrige Anträge

Zu den Anträgen [2], [5] und [6] der BKZ nimmt die FZAG nicht Stellung. Diese Anträge betreffen die Durchgangshöhe der schrägen Stahlstützen des Busdachs, das Quergefälle der Fussverkehrsflächen sowie die Beschaffenheit des Bodenbelags.

Das UVEK zieht in Erwägung, dass die Busstation als öffentlich zugängliche Baute bzw. Anlage welche nicht dem öffentlichen Verkehr dient, grundsätzlich in den Geltungsbereich von Art. 3 lit. a BehiG fällt. Auch wenn die Norm VSS SN 640 075 sowie der Leitfaden VSS 40 304 „Konzepte und Anlagen für den Reise- und Fernbusverkehr“ vorliegend nicht rechtsverbindlich sind, ergeben sich aus Art. 7 BehiG gewisse Rechtsansprüche. Namentlich darf keine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute bestehen.

²⁰ Signalisationsverordnung, SR 741.21

Das UVEK hat die Landesflughäfen aufgefordert, ihre Massnahmenplanung zur Umsetzung des BehiG einzureichen. Die FZAG ist dieser Aufforderung mit Einreichung von Unterlagen am 31. Oktober 2023 grundsätzlich nachgekommen. Gemäss diesen Unterlagen werden auskragende Hindernisse auf Höhe Kopf/Oberkörper durch bauliche Elemente oder Möblierung abgesichert. Beim vorliegenden Projekt soll u.a. diese Massnahme umgesetzt werden. Damit entspricht die FZAG dem Antrag [2] der BKZ. Neben dem Antrag [2] werden auch die Anträge [5] und [6] von der FZAG nicht bestritten. Die Bauausführung gemäss der Norm VSS SN 640 075 erscheint dem UVEK in diesen Punkten als zweck- und verhältnismässig um die Anforderungen des BehiG zu erfüllen. Die Anträge [2], [5] und [6] werden als Auflagen übernommen.

b) Fazit

Die Anträge [1], [7] und [8] der BKZ werden nicht als Auflagen verfügt. In Folge darf aufgrund der baulichen Ausführung an der geplanten Busstation jedoch kein öffentlicher Verkehr abgewickelt werden. Dies wird als Auflage verfügt.

Die Anträge [3] und [4] der BKZ werden als erledigt abgeschrieben.

Die Anträge [2], [5] und [6] der BKZ werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.7.2 SRZ

SRZ weist in ihrer Stellungnahme vom 10. Oktober 2024 darauf hin, dass die beiden Einspeisestellen der Trockenleitung der inneren Treppenhäuser (TH-511 / TH 562) auf dem Brandschutzplan Busstation (GES_39) und im Brandschutzkonzept (GES_41) fehlen. SRZ stellt ausserdem diverse Anträge zu den Themen Bauphasenplanung, Rettungsachsen, Signalisation Bushof, Velostationen, Einhausung der Nottreppe SBB, Planunterlagen sowie Ab- und Inbetriebnahme.

Die FZAG hat keine Bemerkungen zur Stellungnahme von SRZ.

Die Hinweise von SRZ sind zu beachten. Die Anträge von SRZ erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Die Stellungnahme von SRZ vom 10. Oktober 2024 wird als Beilage 3 Teil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird in das Dispositiv aufgenommen.

2.7.3 Flughafenpolizei – Stabsabteilung Logistik/Planung und Verkehrspolizei

Die Flughafenpolizei – Stabsabteilung Logistik/Planung stimmt dem Vorhaben unter Auflagen zu. Sie beantragt,

- [1] bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich

- müsse die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei unverzüglich informiert werde;
- [2] die Rettungsachse im Baubereich sei gemäss aktuellem Notfallplan EMERG jederzeit zu gewährleisten;
 - [3] die ungehinderte Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen sei während den Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen (LKW-tauglich);
 - [4] bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ersucht die Flughafenpolizei Stabsabteilung frühzeitig informiert zu werden, damit die Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden könne;
 - [5] auf die Stellungnahme der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich sowie der Empfehlung zur Landside – Security der Flughafenpolizei – Sicherheitsabteilung werde verwiesen;
 - [6] wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

Die Abteilung Verkehrspolizei-Spezialabteilung stimmt dem Vorhaben zu. Sie führt aus, die Signalisationspläne seien als Planungsgrundlagen zu verstehen und die genauen Signalisationen und Markierungen würden in den weiteren Projektschritten durch ihre Mitarbeiter bestimmt. Die Verkehrspolizei beantragt,

- [1] es sei, dem Baufortschritt entsprechend, frühzeitig mit der Verkehrspolizei-Spezialabteilung in Kontakt zu treten.

Die FZAG hat keine Bemerkungen zu diesen Anträgen.

Die Anträge der Flughafenpolizei – Stabsabteilung Logistik/Planung und der Verkehrspolizei erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Da der Antrag [1] der Verkehrspolizei-Spezialabteilung übernommen wird, kann der Antrag [5] der Flughafenpolizei – Stabsabteilung Logistik/Planung der auf ersteren verweist, als erledigt abgeschrieben werden. Alle anderen Auflagen werden in das Dispositiv übernommen und sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

2.7.4 Stadt Kloten

In ihrer Stellungnahme vom 28. Oktober 2024 stellt die Stadt Kloten fest, sie habe das Projekt unter den Aspekten Gestaltung, Brandschutz, Liegenschaftsentwässerung, Luftreinhaltung, Baulärm und übrigen baurechtlichen Vorschriften geprüft. Dem Projekt könne unter Bedingungen und Auflagen zugestimmt werden. Die Stadt Kloten stellt diverse Anträge zu verschiedenen Themen. Sie beantragt in ihrer Stellungnahme ausserdem die Festlegung der Massnahmenstufe B gemäss der BauRLL²¹ und verweist im Übrigen auf die BLR²².

²¹ BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» (2009), Stand 2016

²² Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

Die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL entspricht der Einschätzung in der Umweltnotiz. Betreffend Baulärm schlägt die Umweltnotiz grundsätzlich die üblichen Vorsorgemassnahmen vor, bei Arbeiten während den Ruhezeiten die Massnahmenstufe A. Für die Bautransporte schlägt die Umweltnotiz ebenfalls die Massnahmenstufe A vor. Das BAFU stimmt dem zu.

Das UVEK stimmt den Einschätzungen in der Umweltnotiz, der Stadt Kloten und des BAFU zu.

Die FZAG hat keine Bemerkungen zur Stellungnahme der Stadt Kloten.

Die Anträge der Stadt Kloten erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Die Stellungnahme der Stadt Kloten vom 28. Oktober 2024 wird als Beilage 4 Teil der vorliegenden Verfügung. Die genannten Massnahmenstufen werden im Dispositiv festgelegt. Entsprechende Festlegungen und eine entsprechende Auflage wird in das Dispositiv aufgenommen.

2.7.5 Übrige Stellungnahmen

Das BAZG, das AWA, das Amt für Militär und Zivilschutz, die AFM Abteilungen Gesamtmobilität sowie Verkehrsplanung und das ESTI haben keine Einwände gegen das Projekt und stellen keine Anträge.

2.8 *Umweltauswirkungen*

Gemäss Umweltnotiz beschränken sich die Umweltauswirkungen im Wesentlichen auf die Bauphase. Namentlich seien die Bereiche Luftreinhaltung, Baulärm/Erschütterung, Gewässerschutz, Boden sowie Bauabfälle betroffen. Die Umweltnotiz äussert sich zu diesen Bereichen.

Die Umweltauswirkungen des Betriebs würden sich hingegen auf das Thema Entwässerung und Lichtemissionen beschränken. Das Thema Entwässerung wird im technischen Bericht Tiefbau behandelt. Gemäss den dortigen Ausführungen solle die GEP²³-Konformität mit dem Projekt gewährleistet sein. Das Thema Lichtemissionen wird in der Umweltnotiz thematisiert.

Die KOBu fasst die Stellungnahmen der Fachbehörden der Baudirektion in einer Stellungnahme zusammen. Sie prüfte das Änderungsprojekt hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Bereiche Bodenschutz, Naturschutz, Neobiota, Siedlungsentwässerung, sowie Industrie- und Gewerbelärm. Die KOBu kommt zum Schluss, das Vorhaben könne unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten

²³ Genereller Entwässerungsplan der FZAG

Massnahmen sowie ihrer Anträge bewilligt werden. Die Nicht-Übernahme der kantonalen Anträge sei zu begründen.

Dass BAFU prüfte das Vorhaben unter den Aspekten Bodenschutz, Natur und Landschaft, Neobiota, Siedlungsentwässerung, Licht, Erschütterungen, Erdbebenvorsorge sowie Industrie- und Gewerbelärm. Das BAFU hält fest, die in den Projektunterlagen vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen seien umzusetzen, sofern es nicht etwas anderes beantrage.

2.8.1 Bodenschutz

Die KOBÜ hält fest, abgetragener Boden aus Flächen im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen oder aus Flächen mit anderen Belastungshinweisen müsse nach Massgabe der Vollzugshilfe 'Verwertungseignung von Boden', BAFU 2021, beurteilt und gesetzeskonform verwertet oder abgelagert werden. Gemäss Prüfperimeter für Bodenverschiebungen lägen im Projektperimeter Hinweise auf Belastungen des Bodens vor. Die Belastung sei nicht abgeklärt worden. Der Projektperimeter liege im Befallsherd des Japankäfers gemäss Allgemeinverfügung des Amts für Landschaft und Natur des Kantons Zürich vom 6. Mai 2024 (www.zh.ch/japankaefer-kloten). Die zum Zeitpunkt der Arbeiten aktuellen Vorgaben hinsichtlich des Umgangs mit abgetragenem Boden mit möglicher Japankäfer-Belastung seien ergänzend zum GEK einzuhalten. Weitere Informationen zum Japankäfer erteile der kantonale Pflanzenschutzdienst des Strickhofs.

Böden würden durch bauliche Eingriffe (Abtrag, Auftrag), Baustelleneinrichtungen sowie möglicherweise durch Lagerung von Aushub und Befahren beansprucht. Dabei müsse die Fruchtbarkeit der Böden erhalten bleiben. Dies erfordere einen sachgerechten Umgang mit Boden, sodass insbesondere keine Bodenverdichtungen und Vermischungen von Oberboden, Unterboden und Untergrund stattfänden.

Zum Thema Bodenschutz stellt die KOBÜ die Anträge,

- [3] bei bodenrelevanten Arbeiten seien die Vorgaben des Merkblatts «Umgang mit dem Boden bei Bauvorhaben» einzuhalten;
- [4] der gesetzeskonforme Umgang mit abgetragenem Boden aus Flächen mit Belastungshinweisen sei vor Baubeginn sicherzustellen und unmittelbar nach Bauausführung zuhanden der Fachstelle Bodenschutz des Kantons Zürich (bodenschutz@bd.zh.ch) zu dokumentieren. Hierfür sei eine Fachperson für Bodenverschiebungen beizuziehen (www.zh.ch/bodenverschiebungen);
- [5] die jeweils aktuellen Vorgaben des Kantons Zürich zur Bekämpfung des Japankäfers (www.zh.ch/japankaefer-kloten) seien beim Umgang mit abgetragenem Boden einzuhalten.

Das BAFU beantragt in seiner Stellungnahme vom 14. April 2025,

- [1] die Anträge [3] bis [5] der KOBÜ seien zu berücksichtigen.

Die FZAG hat keine Bemerkungen zu diesen Anträgen. Die Anträge [3] bis [5] der KOBÜ erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.8.2 Neobiota

Die KOBÜ hält in ihrer Stellungnahme vom 29. Oktober 2024 fest, invasive Neophyten würden sich bei unsachgemäsem Umgang durch Bautätigkeiten weiterverbreiten. Dazu gehöre das Verschieben von Boden, welcher vermehrungsfähige Teile (Samen, Rhizome) dieser Pflanzen enthält sowie nicht korrektes Entsorgen von Schnittgut. Zudem böten offene Böden ideale Bedingungen für die Neuansiedlung von invasiven Neophyten. Gleisanlagen seien wichtige Korridore für die Weiterverbreitung von invasiven Neophyten. Artikel 15 der FrSV²⁴ regle die wichtigsten Aspekte beim Umgang mit invasiven Neophyten.

Gemäss Hinweiskarte Neophytenverbreitung kämen Bestände des Schmalblättrigen Greiskrauts, des einjährigen Berufkrauts, des Sommerfleckers und der Amerikanischen Goldruten im Projektperimeter oder in der näheren Umgebung des Projektperimeters vor. Die Hinweiskarte Neophytenverbreitung sei jedoch nicht vollständig und müsse durch eigene Erhebungen ergänzt werden. Um die gesetzlichen Anforderungen gemäss FrSV zu erfüllen, müssten folgende Massnahmen getroffen werden:

- Abklärungen zum Vorkommen von invasiven Neophyten des Anhangs 2 der FrSV (biologische Belastungen);
- korrekter Umgang mit abgetragenen Boden, der Arten des Anhangs 2 der FrSV enthält (Art. 15 Abs. 3 der FrSV, Art. 16 der VVEA);
- korrekte Entsorgung des Grünschnitts von invasiven Neophyten (Art. 15 Abs. 2 und Abs. 1 der FrSV);
- Massnahmen zur Verhinderung der Ansiedlung und Weiterverbreitung von invasiven Neophyten (Art. 52 Abs. 1 der FrSV).

In den Projektunterlagen werde der Bereich invasive Neophyten überhaupt nicht behandelt. Die KOBÜ stellt die Anträge,

- [7] vor Baubeginn sei während der Vegetationsperiode Mitte Mai bis Mitte Oktober abzuklären, ob im Bereich von Aushubarbeiten Asiatische Staudenknöteriche, Essigbaum, Ambrosia, Riesenbärenklau, Schmalblättriges Greiskraut und Erdmandelgras (Flächen mit biologischen Belastungen) vorkämen. Die Ergebnisse der Abklärungen seien zu dokumentieren;
- [8] beim Umgang mit biologisch belastetem Boden/Untergrund seien die «Empfehlungen des Circle Exotique zum Umgang mit biologisch belastetem Boden»

²⁴ Freisetzungsverordnung; SR 814.911

zu beachten. Im Kanton Zürich sei bei Belastungen mit Asiatischem Staudenknöterich oder Essigbaum eine Fachperson der Privaten Kontrolle 3.10 oder eine andere Fachperson mit entsprechendem Sachwissen beizuziehen. Gegenüber dem Abnehmer seien biologische Belastungen des Boden/Untergrunds zu deklarieren;

- [9] Ambrosia, Riesenbärenklau und Schmalblättriges Greiskraut (ganze Pflanzen) so wie unterirdische Pflanzenteile (Rhizome, Wurzeln) des Asiatischen Staudenknöterichs und des Essigbaums sind in einer KVA zu entsorgen. Fortpflanzungsfähiges Material der übrigen invasiven Neophyten sei in einer professionellen Platz- und Boxenkompostierung, einer Co-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, einer Feststoffvergärungsanlage oder einer KVA zu entsorgen.

Das BAFU unterstützt die kantonalen Anträge. Die FZAG äussert sich nicht zu diesen Anträgen.

Die Anträge [7] bis [9] der KOBÜ erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.8.3 Natur und Landschaft (Lichtemissionen)

a) Stellungnahme der KOBÜ

Zum Thema Naturschutz führt die KOBÜ aus, nach Art. 18 Abs. 1 NHG²⁵ sei durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten entgegenzuwirken. Besonders zu schützen seien Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllten oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufwiesen.

Das Vorhaben liege im Nahbereich des kommunalen Naturschutzobjekts Nr. 542, Butzenbüel auf der Parzelle Kat.-Nr. 6132, welches als Ersatzmassnahme im Zusammenhang mit dem Bauprojekt "The Circle" angelegt und aufgewertet worden sei. Das Schutzobjekt umfasse Feuchtwiesen, Weiher, Ufervegetation, Trespenwiesen, Offenwald und Feldgehölze. Es gehöre mit einer Fläche von insgesamt 2.5 ha zu den schützenswerten Lebensräumen nach Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG und liege in einer minimalen Distanz von ca. 100 m in erhöhter Lage von der geplanten Erweiterung des Busbahnhofs entfernt. Angesichts der Nähe des Vorhabens zu diesem Schutzobjekt mit Lebensräumen störungssensibler Arten, seien Leuchten mit < 2700 Kelvin (K) einzusetzen. So werde dies auch in den (im Beleuchtungskonzept falsch) zitierten Empfehlungen des BAFU festgehalten (S. 22): «Aus Sicht des USG und NHG

²⁵ Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz; SR 451

sollten deshalb möglichst warmweisse LED²⁶ eingesetzt werden – gemäss Stand der Kenntnis solche einer Farbtemperatur von weniger als 2700 K».

Dem Vorhaben könne unter Berücksichtigung von Nebenbestimmungen zugestimmt werden. Die KOBÜ stellt den Antrag,

- [6] für die Beleuchtung seien warmweisse LED mit einer Farbtemperatur von weniger als 2700 K einzusetzen.

b) Stellungnahme der FZAG

Die FZAG hält in ihrer Stellungnahme vom 13. Februar 2025 fest, die KOBÜ beantrage, für die Beleuchtung seien warmweisse LED mit einer Farbtemperatur von weniger als 2700 K einzusetzen. Zur Begründung führe die KOBÜ aus, das Vorhaben liege im Nahbereich des kommunalen Naturschutzobjekts Nr. 542, Butzenbüel auf Parzelle Kat.-Nr. 6132, welches als Ersatzmassnahme im Zusammenhang mit dem Bauprojekt "The Circle" angelegt und aufgewertet worden sei. Es gehöre mit einer Fläche von insgesamt 2.5 ha zu den schützenswerten Lebensräumen nach Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG und liege in einer minimalen Distanz von ca. 100 m in erhöhter Lage von der geplanten Erweiterung des Busbahnhofs entfernt. Diese Sachverhaltsangaben seien nicht korrekt. Das Naturschutzobjekt Nr. 542 sei keine Ersatzmassnahme im Zusammenhang mit dem Bauprojekt „The Circle“. Vielmehr sei 2018 eine Anpassung dieses Schutzobjekts in der kommunalen Natur- und Landschaftsschutzverordnung erfolgt, abgestimmt auf die Parkgestaltung (Beilage 1). Bereits aus der Karte der Schutzverordnung werde ersichtlich, dass sich die von der Fachstelle Naturschutz beschriebenen Flächen hinter den 9-stöckigen Circle Gebäuden befinden, ca. auf der Höhe des siebten Stockwerks (siehe Bilddokumentation Beilage 2). Aufgrund der Tatsache, dass die neuen Reisebushaltestellen auf der anderen Seite des Circle liegen würden und überdacht seien (ca. auf der Höhe des dritten Stockwerks des Circle), sei es völlig ausgeschlossen, dass die Farbtemperatur der LED-Beleuchtung der Bus Station im Circle Park und damit auf den Naturschutzflächen wahrnehmbar sei. Die FZAG bestreite, dass Immissionen von den unter dem Dach angebrachten, nach unten gerichteten Leuchten mit warmweissem Licht (3000 K) auf den mind. 200 m entfernt liegenden Naturschutzflächen festgestellt werden könnten. Der Antrag [6] der KOBÜ sei daher mangels des erforderlichen Sachzusammenhangs mit dem vorliegenden Bauvorhaben abzuweisen. Die FZAG beantragt,

- [6] der Antrag [6] der KOBÜ sei mangels Sachzusammenhangs abzuweisen.

c) Stellungnahme des BAFU

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 14. April 2025 zum Thema Licht aus, Lichtemissionen die von ortsfesten Anlagen in der Umwelt ausgehen, würden in den Geltungsbereich des USG fallen. Die Beleuchtung solcher Anlagen müsse daher

²⁶ Light Emitting Diode

dem Grundsatz der vorsorglichen Emissionsbegrenzung genügen und dürfe zu keinen schädlichen oder lästigen Auswirkungen führen.

Im Rahmen dieses Projekts sei die Installation von neuen Aussenleuchten geplant. Gemäss Beleuchtungskonzept vom 26. Juli 2024 sei der Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie (Constant Lumen Output) geplant, die kein Licht nach oben emittieren. Es sei vorgesehen, Überbeleuchtungen zu vermeiden und die Beleuchtungsstärken ausserhalb von der Hauptfrequenzzeit abzusenken. Zudem solle während des Betriebsschlusses die Beleuchtung ausgeschaltet werden. All diese Massnahmen begrüsse das BAFU.

Es sei eine warmweisse Lichtfarbe geplant, was das BAFU gutheisse. Konkret solle die Farbtemperatur 3000 K betragen. Der Antrag [6] der kantonalen Stellungnahme verlange eine Farbtemperatur von < 2700 K aufgrund des sich hinter dem Gebäudekomplex «The Circle» befindenden Naturraums. Basierend auf einer qualitativen Einschätzung gehe das BAFU davon aus, dass dieser verhältnismässig grosse Gebäudekomplex die Lichtemissionen des vorliegenden Projekts weitgehend gegenüber dem hinter ihm liegenden Naturraum abschirmen werde. Wenn diese Einschätzung zutreffe, sei das BAFU mit dem Einsatz von Leuchten mit einer Farbtemperatur von 3000 K einverstanden.

Für die Velostation sei während der Hauptfrequenzzeit bei Personendetektion eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 100 lx geplant. Die Norm SN EN 12464-2 sehe für Abstellbereiche von Fahrrädern im Freien jedoch lediglich eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 5 lx vor. Da sich die Fahrräder aber in einem vorwiegend geschlossenen Raum befänden und die Beleuchtung zudem nur bei Personenpräsenz von 5 lx auf 100 lx hochgedimmt werden soll, akzeptiere das BAFU in diesem Fall diese Beleuchtungsstärke. Was die notwendige Beleuchtungsstärke von Überwachungskameras betreffe, erlaube sich das BAFU mit Verweis auf folgende Untersuchung den Hinweis, dass meist schon eine verhältnismässig niedrige Beleuchtungsstärke für deren Betrieb ausreichend sei: «Kurzrecherche Videoüberwachungen und Lichtemissionen» (EBP Schweiz AG i. A. des BAFU, 2021). Für den überdachten Fussweg sei eine mittlere horizontale von 100 lx während der Hauptfrequenzzeit geplant. Das BAFU erlaube sich den Hinweis, dass sie diesen Bereich gemäss SN EN 12464-2 als «Fussgänger-Passage» betrachten würden, für die diese Norm eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von lediglich 50 lx vorsehe. Da laut Beleuchtungskonzept (siehe S. 19) die Beleuchtung dieses Bereichs nicht Teil des vorliegenden Projekts sei, formuliere das BAFU diesen Punkt jedoch lediglich als Hinweis.

Das Projekt erfülle nach Erachten des BAFU somit die Vorgaben des USG betreffend Lichtemissionen.

d) Beurteilung des UVEK

Das UVEK zieht in Erwägung, dass die KOBU mit dem Antrag [6] bezweckt, das Naturschutzobjekt Nr. 542, Butzenbüel auf der Parzelle Kat.-Nr. 6132 vor Lichtimmissionen durch Leuchten mit >2700 K zu schützen.

Gemäss der FZAG sind auf den genannten Naturschutzflächen keine Lichtimmission von den geplanten Reishaltestellen ausgehend wahrnehmbar. Die tatsächlichen Begebenheiten vor Ort würden dies zeigen. Namentlich liege der Circle Park nicht wie von der KOBU ausgeführt 100 m, sondern mind. 200 m von der Busstation entfernt und befinde sich ausserdem auf der ungefähren Höhe des siebten Stockwerks des Circle Gebäudes. Hingegen befänden sich die Bushaltestellen auf der anderen Seite der Gebäude und nur auf der Höhe des dritten Stocks. Da die Bushaltestellen darüber hinaus überdacht seien und die fraglichen Leuchten unterhalb dieses Daches angebracht würden, sei eine Immission beim Circle Park ausgeschlossen.

Das BAFU geht davon aus, dass der verhältnismässig grosse Gebäudekomplex Circle die Lichtemissionen der Busstation weitgehend gegenüber dem hinter ihm liegenden Naturraum abschirmen könnte. In diesem Fall ist das BAFU mit dem Einsatz von Leuchten mit einer Farbtemperatur von 3000 K einverstanden.

Das UVEK zieht weiter in Erwägung, dass die FZAG als ansässige Partei die besten Kenntnisse der konkreten örtlichen Verhältnisse hat. Die Beilagen 1 und 2 stützen die Ausführungen der FZAG. Ausserdem werden die Leuchten unterhalb des neuen Daches der Busstation installiert, was zu einer minimalen Emission beiträgt.

In der Gesamtbeurteilung kommt das UVEK zum Schluss, dass der Circle Park von den Circle Gebäuden vom Projektperimeter weitgehend abgeschirmt wird und keine relevante Lichtemission von der neuen Busstation zu befürchten ist. Das UVEK folgt im Ergebnis der Beurteilung des BAFU, dass die FZAG die geplanten Leuchten mit 3000 K verwenden darf. Der Antrag [6] der KOBU wird daher nicht als Auflage übernommen.

Das BAFU macht im Weiteren Ausführungen zur Beleuchtung der neuen Velostationen und kommt zum Schluss, das Projekt erfülle insgesamt die Vorgaben des USG. Weitere Ausführungen oder Auflagen erübrigen sich.

2.8.4 Siedlungsentwässerung

Die KOBU hält fest, die GEP-Konformität sei durch die GEP-verantwortliche Person des Flughafens Zürichs am 8. August 2024 bestätigt worden. In der Arbeitsgruppe Wasserwirtschaft sei vom GEP-Ingenieur beantragt worden, das Regenwasser, wel-

ches unter die Überdachung der Busstation gelangt, in die Regenabwasserkanalisation zu leiten. Dieser Antrag sei durch die kantonale Fachstelle genehmigt worden.

a) Entwässerung Betriebsphase

Vor der Foodhall gebe es Standorte für Foodtrucks oder sonstige Eventangebote. Es würden zwei Anschlussmöglichkeiten an die Schmutzabwasserkanalisation (SW) erstellt. Das Abwasser aus den Velostationen werde ebenfalls der SW angeschlossen. Das Regenwasser der Bushofdächer (Aluminium) werde der Reinabwasserkanalisation angeschlossen, die Verkehrsflächen inkl. die Flächen unter dem Busstationsdach der Regenabwasserkanalisation (RW) zugeführt.

Das Dachwasser der beiden neuen Velostationen (ebenfalls Aluminium, unter zwei bestehenden Brücken liegend), solle im Schotter versickert werden, was gemäss der Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung (2005) im Gewässerschutzbereich AU zulässig sei. Die Versickerung dieser Flächen ohne belebte Bodenschicht sei aber nach der heute gültigen Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung (AWEL, 2022) zu beurteilen. Im Gewässerschutzbereich AU sei die angestrebte Entwässerung bei geringer und mittlerer Belastungsklasse zulässig.

b) Entwässerung Bauphase

Die Baustellenentwässerung solle gemäss SIA-Norm 431:2022 erfolgen. Das Baustellenentwässerungskonzept sei Bestandteil der Submissionsunterlagen, und müsse 4 Wochen vor Baubeginn der Leiterin Wasser- & Abfallwirtschaft des Flughafens Zürichs eingereicht werden. Wie im geologisch-geotechnischen Bericht festgehalten, sei das in der Baugrube anfallende Wasser nach entsprechender Vorbehandlung der SW zuzuführen. Im technischen Bericht werde beschrieben, dass die Fassadenbegrünung bewässert wird, dazu sollen Frischwasserleitungen mit Bezug ab der Wasserversorgung installiert werden. Im Sinne der Regenwasserbewirtschaftung und zur Reduktion der Trinkwassernutzung, dürfe die Bewässerung nicht mit Trinkwasser erfolgen. Dazu sei das Regenwasser oder das abgepumpte Grundwasser der Grundwasserabsenkung zu verwenden. Die Nutzung von Trinkwasser dürfe nur erfolgen, falls nicht genügend Wasser aus der Grundwasserabsenkung sowie Regenwasser zur Verfügung stehen würden. Hierfür sei der Nachweis zu erbringen. Gestützt darauf beantragt die KOBÜ,

- [10] als Grundlage zur Planung gelte die aktuelle Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung des AWEL aus dem Jahr 2022. Die zitierte Richtlinie Regenwasserentsorgung sei nicht mehr gültig und zu ersetzen;
- [11] bei der Baustellenentwässerung gemäss SIA-Norm 431 «Entwässerung von Baustellen» sei darauf zu achten, dass die Entwässerungsprioritäten gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich umgesetzt würden;
- [12] alle neuen und weiterverwendeten Abwasserleitungen im Projektperimeter

- seien gemäss Vorgaben der massgebenden Normen und Richtlinien auf ihre Dichtheit zu prüfen;
- [13] die Fassadenbegrünung sei mit Regenwasser oder Grundwasser aus der Grundwasserabsenkung zu bewässern.

Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme. Die FZAG äussert sich nicht zu diesen Anträgen.

Die Anträge [10] bis [13] der KOBU erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie werden als Auflagen ins Dispositiv übernommen.

2.8.5 Industrie- und Gewerbelärm, Baulärm und Lufthygiene auf der Baustelle

Zum Betriebslärm hält die KOBU fest, es bestehe aufgrund geringer ins Gewicht fallender Lärmquellen und hoher Abstandsdämpfung kein Grund zur Annahme, dass die Anforderungen im Sinne von Anhang 6 LSV nicht eingehalten würden. Das BAFU schliesst sich dieser Einschätzung an und erkennt keine weiteren Massnahmen im Sinne der Lärmvorsorge.

Die KOBU beantragt,

- [14] es seien alle Massnahmen und Vorkehrungen zu treffen, dass beim Betrieb der Anlage die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Anhang 6 der LSV²⁷ eingehalten würden.

Das UVEK zieht in Erwägung, dass es sich vorliegend um eine unwesentliche Änderung der Fluganlage handelt. Die Überprüfung der Einhaltung der IGW ist nur bei wesentlichen Änderungen durchzuführen. Die zulässigen Immissionen gemäss Art. 73a LSV bleiben unverändert. Der Antrag [14] des Kantons erübrigt sich.

Der Baulärm und die Lufthygiene auf der Baustelle wurden anlässlich eines Antrags der Stadt Kloten unter dem Kapitel 2.7.4 behandelt und verfügt.

2.9 Erdbebevorsorge

Das BAFU führt aus, aus Sicht der Erdbebensicherheit liege der Fokus auf dem Dach für die ReiseCars. Spezifische Informationen seien im Gesuch nicht enthalten. Die normativen Anforderungen an die Erdbebensicherheit (und somit die horizontale Aussteifung in beide Hauptrichtungen) werde vorausgesetzt unter der Annahme der korrekten Bauwerksklasse. Aufgrund der geringfügigen Ausdehnung der Tragstruktur könne das BAFU dem Projekt aus Sicht Erdbebevorsorge ohne Auflagen zustimmen.

²⁷ Lärmschutzverordnung, SR 814.41

2.10 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG für die Erweiterung der Busstation erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden.

2.11 *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 Zivilluftfahrt 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, die Fertigstellung sowie die Betriebsfreigabe mindestens zehn Arbeitstage vor den vorgesehenen Terminen unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

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

3.1 *Bund*

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. 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.). Die Gebühr des BAFU beträgt Fr. 2000.– (aufwändige Stellungnahme gemäss GebV-BAFU).

3.2 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 Stellungnahmen (zur Weiterverrechnung in der Plangenehmigungsverfügung) zu Lasten des Gesuchstellers in Rechnung zu stellen.

Der Kanton Zürich weist gestützt auf die GebV UR²⁸ für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

| | |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| – Staatsgebühr ALN Bodenschutz | Fr. 487.20 |
| – Staatsgebühr ALN Naturschutz | Fr. 417.60 |
| – Staatsgebühr AWEL Biosicherheit Neobiota | Fr. 417.60 |
| – Staatsgebühr AWEL Siedlungsentwässerung | Fr. 1044.00 |
| – Staatsgebühr AWA Industrie- und Gewerbelärm | Fr. 181.00 |
| – Staats- und Ausfertigungsgebühr) | <u>Fr. 307.20</u> |
| – Total: | Fr. 2854.60 |
| – Gebühr BKZ | Fr. 879.65 |

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

| | |
|-----------------------------------------------------------|-------------------|
| – Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr Kontrollorgan | Fr. 1392.45 |
| – Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr Baupolizei | Fr. 195.00 |
| – Schreibgebühr, Porti | <u>Fr. 120.00</u> |
| – Total: | Fr. 1707.45 |

Die geltend gemachten Gebühren des BAFU, des Kantons und der Stadt Kloten geben zu keinen Bemerkungen Anlass und werden in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die Fachstellen bzw. die Stadt Kloten.

Die Fachbehörden von Bund und Kanton, die im vorliegenden Fall noch weitere Unterlagen zu prüfen haben, sind befugt, ihren Aufwand dafür gestützt auf die jeweiligen Gebührenordnungen der FZAG in Rechnung zu stellen. Gebühren für die Aufsicht über die verfügbaren Auflagen werden gesondert erhoben.

²⁸ Kantonale Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts; LS 710.2

4. 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 2023 hat der Departementsvorsteher die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Dem BAFU, dem BAV, der SBB und dem Kanton Zürich (via AFM) wird die vorliegende Verfügung zur Kenntnis zugestellt (per E-Mail). Vereinbarungsgemäss bedient das AFM die von ihm angehörten Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend die Neugestaltung der Busstation mit den Elementen:

- Neuorganisation Bushof mit diversen Tiefbauelementen
- Neubau eines Busdachs für die ReiseCars
- Begrünung und Gestaltung des Perimeters
- Neubau von drei Velostationen
- Einhausung der Fluchttreppe der SBB Bahnperrens

wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen – Landseite, Busstation an der Flughafenstrasse, Parzellen-Nr. 3139.14 (Kloten).

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 6. Oktober 2024 (Eingangsdatum) mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- a) Berichte
 - Plan-Nr. 19199, B1, Situationsplan, 1:10'000 vom 22.05.2024;
 - B2, Nachweis Zonenschutz vom 04.06.2024;
 - B3, Übergeordneter Projektbeschreibung vom 26.07.2024;
 - B4, Umweltnotiz vom 26.07.2024;
 - B5, Geotechnischer Bericht (ELP) vom 26.07.2024;
 - B6, Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide vom 19.08.2024.
- b) Dossier Tiefbau
 - 2207-001, Technischer Bericht Tiefbau vom 26.07.2024;
 - Bauphasenplanung 2026 - 2028 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-001, Situation Übersicht, 1:1'000 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-002, Situation Verkehrsflächen Mitte, 1:200 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-003, Situation Knoten Nord, 1:200 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-004, Situation Knoten Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-006, Rettungsachsen Phase 1.1-1.2, 1:3'000 vom 26.07.2024;
 - Plan-Nr. 2207-3310-007, Rettungsachsen Phase 1.3-3-1, 1:3'000 vom 26.07.2024;

- Plan-Nr. 2207-3310-008, Rettungsachsen Phase 3.2-4, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-009, Rettungsachsen Endzustand, 1:3'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-010, Logistikplan, 1:4'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-011, Installationsplätze Bau, 1:1'000 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3310-012, Signalisation Knoten Nord, 1:200 vom 26.07.2024.
- Plan-Nr. 2207-3310-013, Signalisation Knoten Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3320-201, Normalprofile, 1:50 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-401, Querprofile Knoten Süd, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-402, Querprofile Knoten Nord, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3340-403, Querprofile Mitte, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. 2207-3360-002, Situation Werkleitungen Mitte, 1:200 vom 26.07.2024;
- Beilage 4, Plan-Nr. 2653.01_32_211, Taktils Leitliniensystem, 1:1'000 vom 13. Februar 2025.

c) Dossier Hochbau

- P01-0001, Detaillierter Ausführungsbeschreibung vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P02-2501-NBA, Situation Bus Station, 1:500 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P03-9601-NBA, Busdach Reiscars, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P04-9601-NBA, Velostation Nord, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P05-9601-NBA, Velostation Süd, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P06-9701-NBA, Einhausung Nottreppe SBB, 1:100 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P07-9601-NBA, Velostation Circle, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P08-9501-NBA, Fassadenbegrünung_PH A, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P09-9502-NBA, Fassadenbegrünung_PH B, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P10-9503-NBA, Fassadenbegrünung_PH C, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P11-AW, Beschreibung Gebäudetechnik Hochbau vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P12-AFC19_3615.1, Brandschutzplan Bus Station, 1:500 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P13-AFC19_3615.2, Brandschutzplan – Velostation Circle, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P14-AFC20_23_262, Brandschutzkonzept mit Plänen, 1:200 vom 26.07.2024;
- Plan-Nr. P15-01140_FZBUS_K303, Beleuchtungskonzept vom 26.07.2024.

2. Festlegungen

2.1 Für die Bauphase gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

2.2 Für die Bauarbeiten während den Ruhezeiten gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.

2.3 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

- 3.1.1 Die Ausführung des Vorhabens 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 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbau sind zu befolgen. Stellen bei denen Absturzgefahr besteht sind gemäss der SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern.
- 3.1.4 Für die Entsorgung der Bauabfälle gelten die Bestimmungen der VVEA und des GEK der FZAG.
- 3.1.5 Der Baubeginn, die Fertigstellung und die Betriebsfreigabe sind dem BAZL via AFM jeweils mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- 3.1.6 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.
- 3.1.7 Unterlagen und Informationen zu Auflagen die vor Baubeginn von den Fachstellen beurteilt sein müssen, sind frühzeitig per Mail an tvf.afm@vd.zh.ch zu senden.
- 3.1.8 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.1.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.2 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

- 3.2.1 Das Baukran-Erstellungsgesuch www.zonenschutz-kantstelle.ch mit Koordinatenangabe für Baukräne, Rammgeräte, Pfahlbohrgeräte, Betonpumpen sowie weitere Hochbaugeräte ist beim Zonenschutz, c/o Flughafen Zürich AG, mindestens 30 Tage im Voraus per Briefpost einzureichen.
- 3.2.2 Für das Aufstellen von Bau- und Montagekranen ist im Voraus durch die Bauunternehmung ein Erstellungsgesuch oder eine Registrierung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse, <https://www.bazl.admin.ch/luftfahrthindernisse> einzureichen.
- 3.2.3 Der Einsatz von LKW-, Autokränen oder weiteren Hochbaugeräten höher als 15.0 Meter über Grund muss mindestens 4 Arbeitstage im Voraus von der Transport-, Kranfirma oder Bauunternehmung per E-Mail bei zonenschutz@kantstelle.ch angemeldet werden.

3.3 *Eisenbahnanlagen*

- 3.3.1 Der öffentliche Verkehr im Bereich der Baustelle muss jederzeit ohne Einschränkungen verkehren können.
- 3.3.2 Der hindernisfreie und BehiG-konforme Zugang zur Haltestelle (Zugang zur Bahn) muss beidseitig jederzeit ohne Einschränkungen sichergestellt sein.
- 3.3.3 Anlagen und Ausrüstungen, die dem Bahnbetrieb dienen, müssen jederzeit ohne Einschränkung zugänglich sein. Diese Anlageteile sind in den Plänen aufzunehmen.
- 3.3.4 Der Grundstück- oder Baustellenabschluss ist so auszugestalten, dass die nötigen Anhalte-Sichtweiten eingehalten werden. Die entsprechenden Nachweise sind der VBG vor Baubeginn vorzulegen.
- 3.3.5 Der Grundstücks- oder Baustellenabschluss ist so auszugestalten, dass die Unterhaltsarbeiten uneingeschränkt durchgeführt werden können. Sprich, der Dienstweg muss entlang des Abschlusses vorgesehen werden. Die entsprechenden Nachweise sind der VBG vor Baubeginn vorzulegen.
- 3.3.6 Die elektrischen Teile der Fahrleitungsanlagen gehören zum Gleisbereich und sind als dauernd unter Spannung stehend zu betrachten.
- 3.3.7 Sicherheitsmassnahmen werden durch die VBG AG definiert, sobald Arbeiten im Gleisbereich stattfinden und wenn Personal und/oder Arbeitsmittel (Gerüste, Kranen

usw.) in den Gleisbereich eindringen können, beispielsweise durch Schwenkbewegungen oder durch den Fallwinkel.

- 3.3.8 Fixe und mobile Kräne, welche durch den Fallwinkel oder durch Schwenkbewegungen die Fahrleitungsanlagen der VBG AG berühren könnten, sind mit geeigneten Schutzvorkehrungen zu sichern. Diese werden durch die Leitungseigentümerin VBG AG definiert. In solchen Fällen ist ein Erdungskonzept (Trennung mit Spannungsbegrenzungseinrichtung) zur Prüfung und Freigabe einzureichen. Zudem wird die Arbeitsbereichsbegrenzung von betroffenem Kranen mittels offiziellem Protokoll unter anderem durch die VBG AG abgenommen und es ist eine Kranvereinbarung der VBG AG zu unterschreiben.
- 3.3.9 Zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs während der Bauarbeiten und als Schutz gegenüber den Gefahren des elektrischen Stromes sind Schutzgerüste / Schutztunnel notwendig. Für die Planung und Ausführung von Schutzgerüsten und Schutztunnel sei das RTE 20600, Anhang 1: SUVA PRO Formular 4838 «Schutzmassnahmen beim Betrieb von Kranen, Hebezeugen und Baumaschinen in der Nähe von Bahnanlagen» massgebend. Das Ausführungsprojekt des Schutzgerüstes (Ausführungspläne inkl. Abstände zu Lichtraumprofil und Fahrleitung, Nutzungsvereinbarung, Projektbasis, Statik sowie Angaben zum Bauvorgang) ist in geprüfter Form der VBG zur Genehmigung einzureichen. Schutzgerüste oder Schutztunnel müssen unmittelbar nach der Montage von der VBG abgenommen werden.
- 3.3.10 Bauvorhaben im nahen Umfeld der VBG-Infrastruktur können zu Anlage- und Gleislageveränderungen führen (z.B. Gleissetzungen, Verkipfung FL-Mast, etc.). Die bestehende Bahninfrastruktur (Trasse, Fahrstromanlage, Fundament und Überbau Viadukt, etc.) ist daher vor, während und nach der Bauphase visuell und geodätisch zu überwachen, wenn Baumassnahmen im Abstand von $< 5,0\text{m}$ zur Gleisanlage ausgeführt werden und diese eine Einbautiefe von $> 2.0\text{m}$ aufweisen. Hierzu ist ein Überwachungskonzept zu erstellen und der VBG vor Baubeginn zur Bewilligung einzureichen. Die Vorgaben zu den Interventionswerten könnten bei der VBG bezogen werden. Eine Nullmessung ist vor Aufnahme jeglicher Arbeiten durchzuführen und der VBG abzugeben.
- 3.3.11 Während und nach den Bauarbeiten darf dem Bahnterrain kein zusätzliches Meteorwasser zugeführt werden. Es sind die dazu notwendigen baulichen Massnahmen zu treffen.
- 3.3.12 Bestehende Entwässerungsanlagen oder Sickerleitungen der Bahn dürfen durch die Bauarbeiten in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Evtl. notwendige Anpassungen (örtl. Umlegungen etc.) gehen zu Lasten der Bauherrschaft. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Leitungen geprüft. Schäden oder Verunreinigungen werden zu Lasten des Gesuchstellers beseitigt.

- 3.3.13 Das Bahnterrain im Allgemeinen, wie auch das Schotterbett und die übrigen Einrichtungen der Bahn im Besonderen, dürfen durch die Bauarbeiten nicht verunreinigt werden.
- 3.3.14 Neubepflanzungen müssen so erfolgen, dass das erforderliche Lichtraumprofil dauernd durch die Pflanzen selbst eingehalten wird. Um einen sicheren und wirtschaftlichen Unterhalt der Bäume zu erreichen, ist ein Abstand von mindestens 3.00 Meter zu den Fahrleitungsanlagen zu gewährleisten. Die Stabilität der Bäume soll durch gezielte Massnahmen gefördert werden.
- 3.3.15 Das Risiko von Streuströmen kann nicht ausgeschlossen werden. Allfällige Schutzmassnahmen an den Gebäuden sind durch die Bauherrschaft und zu deren Lasten vorzunehmen. Es ist diesbezüglich die aktuelle NIS-Verordnung zu berücksichtigen.
- 3.3.16 Das Bauvorhaben ist so zu realisieren, dass der VBG AG zu keinem Zeitpunkt betriebliche Beeinträchtigungen, Kosten und Nachteile irgendwelcher Art entstehen. Alle im Zusammenhang mit den Bauvorhaben entstehenden Kosten wie Wochensperrungen, Bahnersatz, Fahrplaninformationen, Sicherheitspersonal etc. sind durch die Bauherrschaft zu tragen.
- 3.3.17 Die Gesuchstellerin hat sich der Emissionen und Gefahren des nahen Eisenbahnbetriebs bewusst zu sein. Allfällige Forderungen aufgrund von Immissionen (wie Luftverschmutzung, Lärm, Erschütterungen oder Strahlung, Warnsignale von Schrankenanlagen, etc.) werden von der VBG AG abgelehnt.
- 3.3.18 Die VBG AG wird ihre Aufwendungen für die Begleitung des Bauvorhabens der Bauherrschaft in Rechnung stellen. Die Verrechnung erfolgt nach Aufwand und auf Basis des zum Zeitpunkt der Arbeitsdurchführung gültigen Tarifblattes der VBG AG. Die Gesuchstellerin hat der VBG die Rechnungs- und allfällige Kontrolladresse vor Baubeginn bekannt zu geben.
- 3.3.19 Der öffentliche Busverkehr muss jederzeit und ohne grössere Einschränkungen im gesamten Projektperimeter verkehren können.
- 3.3.20 Für Bauphasen, in welchen der Busbetrieb in der Zu-/ Abfahrt vom Bushof Flughafen beeinträchtigt ist, ist ein detailliertes Verkehrskonzept zu erarbeiten.
- 3.3.21 Busbetriebsrelevante Bauarbeiten wie Deckbelag Knoten Süd, Erneuerung Belag-Oberfläche Busdurchgang, Neubau Fläche Flughafenstrasse etc. sind vorzeitig und ausführlich mit der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG abzusprechen.
- 3.3.22 Bei der Ausgestaltung des Oberbaus im Bereich der Busdurchfahrt beim Hauptübergang PT - Circle sind folgenden Punkte zu berücksichtigen:

a.) Gestaltung Durchfahrt:

- Der Oberbau der Busdurchfahrt muss mit minimalem Versatz gestaltet werden.
- Die Übergänge sind so umzusetzen, dass ein reibungsloses Passieren mit geringer Geschwindigkeit und ohne Beschädigungen an den Gelenkbussen möglich ist.
- Die Betriebssicherheit der Busse und der Fahrkomfort für die Passagiere ist zu berücksichtigen.
- Es hat eine Abstimmung der Nivelette und dem Detail des Versatzes vor Ausführung mit der VBG zu erfolgen.

b.) Visuelle und technische Signalisierung:

- Um den Bereich klar als Durchfahrt für Busse zu kennzeichnen, müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden. Das kann durch die Verwendung von speziellen Markierungen auf der Fahrbahn und bei Bedarf ergänzend mit Verkehrszeichen oder durch zusätzliche Beleuchtung geschehen. Diese Maßnahmen sollen sicherstellen, dass sowohl Busfahrer als auch andere Verkehrsteilnehmer erkennen können, dass es sich hier auch um einen durchfahrenden Bereich für Busse handelt.
- Bei der Gestaltung des Oberbaus und der Signalisierung soll auch die Sicherheit der Fußgänger und anderer Verkehrsteilnehmer mit einfließen.

- 3.3.23 Die Lichtsignalanlagen und die Bahnschranken befinden sich derzeit im Eigentum der TBA und nicht der VBG. Ob die Medienversorgung daran angeschlossen werden dürfe, muss vor Baubeginn mit dem TBA geklärt werden.
- 3.3.24 Das Grundstück, auf dem sich die Infrastruktur der VBG befindet und der Übergang geplant ist, gehört dem Kanton Zürich. Die VBG kann keine alleinige Zustimmung für die Errichtung des geplanten Überganges erteilen. Die Zustimmung der Grundeigentümerin ist vor der Erteilung der Plangenehmigung einzuholen.
- 3.3.25 Die VBG lehnt die Übernahme der Anlagen in ihr Eigentum ab. Vor Baubeginn sind sämtliche Fragen bzgl. Eigentum, Betrieb und Unterhalt in einer Vereinbarung zu regeln.
- 3.3.26 Unter der Führung der Stadt Kloten und unter Mitwirkung der Flughafen Zürich AG und der VBG ist unter dem Titel «Kloten verbindet» ein Gestaltungshandbuch für den Korridor zwischen Flughafen und Grindel ausgearbeitet worden. Die Vorgaben aus dem Gestaltungshandbuch sind soweit möglich in der nächsten Projektphase zu berücksichtigen.
- 3.3.27 Die Mindestbreite der Fussgängerinsel von ≥ 2.00 m muss gemäss den Projektierungsrichtlinien der VBG sowie den Vorgaben des TAZ eingehalten werden.
- 3.3.28 Die Anträge gemäss der SBB-Stellungnahme vom 15. Oktober 2024 (Beilage 1) sind als Auflagen Bestandteil der vorliegenden Verfügung und als solche einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.3.29 Die Anträge gemäss der BAV-Stellungnahme vom 4. November 2024 (Beilage 2) sind als Auflagen Bestandteil der vorliegenden Verfügung und als solche einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.4 *Auflagen der BKZ*

3.4.1 An der geplanten Busstation darf kein öffentlicher Verkehr abgewickelt werden.

3.4.2 Die schrägen Stahlstützen des Busdachs sind im Bereich mit weniger als 2.10 m lichter Durchgangshöhe abzuschränken oder dieser Bereich ist im Sinne einer Abschränkung so auszubilden, dass er nicht als Zirkulationsbereich wahrgenommen wird.

3.4.3 Das Quergefälle von Fussverkehrsflächen darf maximal 2% betragen.

3.4.4 Der Kunststein-Bodenbelage ist in dessen Beschaffenheit den Vorgaben der Norm VSS SN 640 075, Anhang, Ziff. 12.1 und 13.4 entsprechen.

3.5 *Auflagen der Blaulichtorganisationen*

3.5.1 Die Anträge gemäss der SRZ-Stellungnahme vom 10. Oktober 2024 (Beilage 3) sind als Auflagen Bestandteil der vorliegenden Verfügung und als solche einzuhalten bzw. umzusetzen.

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

3.5.3 Die Rettungsachse im Baubereich ist gemäss aktuellem Notfallplan EMERG jederzeit zu gewährleisten.

3.5.4 Die ungehinderte, LKW-taugliche Zu- und Durchfahrt ist für die Blaulichtorganisationen während den Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen.

3.5.5 Bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ist die Flughafenpolizei Stabsabteilung frühzeitig zu informieren.

3.5.6 Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt sind im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

3.5.7 Es ist, zwecks Bestimmung der genauen Signalisation, dem Baufortschritt entsprechend, frühzeitig mit der Verkehrspolizei-Spezialabteilung in Kontakt zu treten.

3.6 *Auflagen der Stadt Kloten*

- 3.6.1 Die Anträge gemäss der Stellungnahme der Stadt Kloten vom 28. Oktober 2024 (Beilage 4) sind als Auflagen Bestandteil der vorliegenden Verfügung und als solche einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.7 *Auflagen zum Umweltschutz*

- 3.7.1 Bei bodenrelevanten Arbeiten sind die Vorgaben des Merkblatts «Umgang mit dem Boden bei Bauvorhaben» des Kantons Zürich einzuhalten.
- 3.7.2 Der gesetzeskonforme Umgang mit abgetragenem Boden aus Flächen mit Belastungshinweisen ist vor Baubeginn sicherzustellen und unmittelbar nach Bauausführung zuhanden der Fachstelle Bodenschutz des Kantons Zürich (bodenschutz@bd.zh.ch) zu dokumentieren. Hierfür ist eine Fachperson für Bodenverschiebungen beizuziehen (www.zh.ch/bodenverschiebungen).
- 3.7.3 Die jeweils aktuellen Vorgaben der kantonalen Vorgaben des Kantons Zürich zur Bekämpfung des Japankäfers (www.zh.ch/japankaefer-kloten) sind beim Umgang mit abgetragenem Boden einzuhalten.
- 3.7.4 Vor Baubeginn ist während der Vegetationsperiode Mitte Mai bis Mitte Oktober abzuklären, ob im Bereich von Aushubarbeiten Asiatische Staudenknöteriche, Essigbaum, Ambrosia, Riesenbärenklau, Schmalblättriges Greiskraut und Erdmandelgras (Flächen mit biologischen Belastungen) vorkämen. Die Ergebnisse der Abklärungen sind zu dokumentieren.
- 3.7.5 Beim Umgang mit biologisch belastetem Boden/Untergrund sind die «Empfehlungen des Circle Exotique zum Umgang mit biologisch belastetem Boden» zu beachten. Bei Belastungen mit Asiatischem Staudenknöterich oder Essigbaum ist eine Fachperson der Privaten Kontrolle 3.10 oder eine andere Fachperson mit entsprechendem Sachwissen beizuziehen. Gegenüber dem Abnehmer sind biologische Belastungen des Boden/Untergrunds zu deklarieren.
- 3.7.6 Ambrosia, Riesenbärenklau und Schmalblättriges Greiskraut (ganze Pflanzen) so wie unterirdische Pflanzenteile (Rhizome, Wurzeln) des Asiatischen Staudenknöterichs und des Essigbaums sind in einer KVA zu entsorgen. Fortpflanzungsfähiges Material der übrigen invasiven Neophyten ist in einer professionellen Platz- und Boxenkompostierung, einer Co-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, einer Feststoffvergärungsanlage oder einer KVA zu entsorgen.
- 3.7.7 Als Grundlage zur Planung gilt die aktuelle Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung des AWEL aus dem Jahr 2022.

- 3.7.8 Bei der Baustellenentwässerung gemäss SIA-Norm 431 «Entwässerung von Baustellen» ist darauf zu achten, dass die Entwässerungsprioritäten gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich umgesetzt werden.
- 3.7.9 Alle neuen und weiterverwendeten Abwasserleitungen im Projektperimeter sind gemäss Vorgaben der massgebenden Normen und Richtlinien auf ihre Dichtheit zu prüfen.
- 3.7.10 Die Fassadenbegrünung ist mit Regenwasser oder Grundwasser aus der Grundwasserabsenkung zu bewässern.

4. Entgegenstehende Anträge

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge 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.); die Gebühr des BAFU beträgt Fr. 2000.00 (aufwendige Stellungnahme), das BAV weist keine Gebühren aus.

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 2854.60, die Gebühr der BKZ beträgt 879.65; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten beträgt insgesamt Fr. 1707.45; 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 wird per Einschreiben eröffnet:

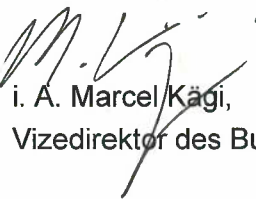
- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBE, Postfach, 8058 Zürich

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (per E-Mail):

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

- Eidgenössisches Starkstrominspektorat ESTI, Abteilung Planvorlagen, 8320 Fehraltorf
- SBB, Immobilien – Grundstückmanagement, 8048 Zürich
- BAV, Sektion Bewilligungen II, 3003 Bern

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



i. A. Marcel Kägi,
Vizedirektor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Beilagen

- Beilage 1: Stellungnahme der SBB vom 15. Oktober 2024
Beilage 2: Stellungnahme des BAV vom 7. November 2024
Beilage 3: Stellungnahme von SRZ vom 10. Oktober 2024
Beilage 4: Stellungnahme der Stadt Kloten vom 28. Oktober 2024.

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 15. Juli bis und mit 15. August.

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