



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

3003 Bern, 6. Januar 2026

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

B, Terminal 2, G0-G3 und B15, Busgate Süd, G0-G2; LX-First Lounge
(Grundausbau) und Spezialprozesse
Projekt-Nr. 24-01-002

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 25. Juli 2025 reichte die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des UVEK ein Plangenehmigungsgesuch für den Bau (Grundausbau) einer First Class Lounge der Swiss (LX) im Terminal 2 sowie eines Verbindungsbaus zwischen dem Busgate B15 und dem Terminal 2 für die Spezialprozesse ein.

1.2 *Begründung und Projektbeschreibung*

Aufgrund diverser Baumassnahmen am Flughafen müssen Provisorien für verschiedene Funktionen und Nutzungen realisiert werden. Dazu gehören insbesondere auch die LX-First Lounge und die Spezialprozesse für PRM¹, EDA (Diplomaten), VIP und LX-First Kunden, die mit dem Wegfall des bestehenden Grüezi A verdrängt werden. Die neue LX-First Lounge befindet sich am Südende vom Terminal 2 und die Spezialprozesse im Übergang zu den Busgates Süd B15.

Das Projekt besteht aus zwei Teilprojekten. Der Verbindungsbau ersetzt die bestehende Passerelle zwischen Terminal 2 und dem Busgate B15. Daraus folgend wird das Tor 102 permanent ausser Betrieb genommen. Im G0 sind die Spezialprozesse zur Passagierabfertigung verortet. Ein luftseitiges Vordach überdacht eine Vorfahrt und bietet Stellplätze für PRM-Fahrzeuge, sowie Limousinen für VIP und LX-First Class Passagiere. Ein Carport für das Parkieren der LX-Fahrzeuge wird im G0 direkt über der Verteilzentrale Süd (VZS) erstellt. Zudem ist eine PRM-Wartezone im Vollausbau im G1 vom Terminal 2 vorgesehen. Im G1 wird der Zugang vom Terminal 2 zum Busgate B15 über den Verbindungsbau sichergestellt. Das G2 bietet Räumlichkeiten für die Gebäudetechnik sowie den Bar-Grundausbau für LX-First Class Passagiere. Durch die Anbindung ans Terminal 2 muss ein bestehender Elektro- und Putzraum im G0 neu verortet werden. Innerhalb des Terminal 2 werden bestehende Flächen umgebaut, der Grundausbau im G1 bereitet Räumlichkeiten für eine LX-First Lounge vor. Die dazugehörige Gebäudetechnik wird im G3 auf dem Dach des Terminal 2 in einer eingehausten Technikzentrale platziert. Die landseitige Passagierzugänglichkeit erfolgt über einen Lift der Vorfahrt G2 in das Geschoss G1 der LX-First Lounge.

Im Rahmen des Projekts sind Anpassungen von Markierungen, Fassaden, Strassen und Werkleitungen vorgesehen.

Die Baukosten werden mit Fr. 28'300'000.– veranschlagt.

¹ Persons with Reduced Mobility

Der Baubeginn war laut Gesuch auf Anfang April 2026 vorgesehen, wurde aber auf Februar 2026 vorverschoben.

1.2.1 Baustellenorganisation

Die Zu- und Wegfahrten zur Baustelle sowie die Materialtransporte erfolgen über die Vorfahrt Ankunft Terminal 2 und Anlieferung Süd. Für die Erstellung des Vordaches beim Zugang zur VZS erfolgt die Baustellenbeschickung über das Tor 101.

Für den Warenumschatz wird eine Installationsplattform über der Anlieferung Süd erstellt. Diese wird mit einem Kran bedient, der in die Installationsplattform integriert wird. Ebenfalls kommen Warenlifte, die an die Installationsplattform angeschlossen werden, zum Einsatz. Der Kran bedient die Baustelle auf der Land-, sowie in einer zweiten Etappe, die Luftseite. Die Baustelle wird grösstenteils von der Landseite betrieben. Dazu sind umfangreiche Umliegungen von Zollzäunen notwendig. Ebenfalls werden Luft- und Landseite durch die Erstellung von provisorischen Bauwänden getrennt. Zusätzlich werden Bauwände zur Trennung von Bau und Betrieb notwendig. Die Arbeiten werden in Tagarbeit ausgeführt. In Ausnahmefällen wird es zu Nacharbeit kommen.

1.3 Standorte

Landseite innerhalb und ausserhalb von Gebäuden, Luftseite innerhalb und ausserhalb von Gebäuden, im Nahbereich einer Eisenbahnanlage (SBB) Gemeindegebiet Kloten, Parzellen-Nr. 3139.14 (neu: 3139.15)

1.4 Eigentumsverhältnisse

Laut Gesuch ist die FZAG Grund- und Gebäudeeigentümerin.

1.5 Gesuchsunterlagen

Das Gesuch umfasst nebst dem Begleitbrief folgende Beilagen, Berichte und Pläne:

- Formular Plangenehmigungsgesuch, 19. März 2025 (Unterschrift Gesuchsteller);
- Stellungnahme Zonenschutz, 6. Februar 2025;
- Situationsplan, G0-G3, 1:10'000, Plan-Nr. 19219, 7. November 2024;
- Technischer Bericht, 31. Januar 2025;
- Geologisch-geotechnischer Bericht und gewässerschutzrechtliche Beurteilung, 29. November 2024;
- Auflastenpläne, 10. Januar 2025;
- Verbindungsbau B15 (Gebäude B2), Lastenplan, 24. September 2024;
- Nutzlastenpläne, 10. Januar 2025;
- Nutzungsvereinbarung, 10. Januar 2025;

- Projektbasis und Tragwerkskonzept, 10. Januar 2025;
- Bauinstallationsfläche und Provisorische Passerelle, Lastenplan auf Flughafenbahnhof SBB, 18. Juni 2024;
- Nutzungsvereinbarung BPI, 10. Januar 2025;
- Brandschutzkonzept, 31. Januar 2025 (Unterschrift Brandschutzverantwortlicher);
- EN-101d Bedarfsberechnung Lüftung, 6. November 2024;
- EN-103 Heizungs- und Warmwasseranlagen, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Küche Swiss G1, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Raucherlounge G1, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Siko Passerelle G0-G1, 5. November 2024;
- EN-110, Kühlung / Befeuchtung, Swiss G1, 7. Februar 2025;
- EN-110, Kühlung / Befeuchtung, Verbindungsbau G0 G01, 7. Februar 2025;
- Energienachweis, 10. September 2024;
- Visualisierungen (undatiert);
- Lichtberechnung / LXF-SPE_B2_G0_Beleuchtung, Carport, 30. Januar 2025;
- Lichtberechnung / LXF-SPE_B15_G0_Beleuchtung, G0 und Vordach, 17. Januar 2025;
- Lichtberechnung / LXF-SPE_B15_G1_Beleuchtung, G1, 20. Januar 2025;
- Beweissicherungskonzept SBB-Tunnel, 3. Februar 2025;
- Grundriss G0 Aussenbereich, Baueingabe, G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1107, 10. Januar 2025;
- Grundriss G0, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1108, 10. Januar 2025;
- Grundriss G1, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1109, 10. Januar 2025;
- Grundriss G2, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1110, 10. Januar 2025;
- Grundriss G3, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1111, 10. Januar 2025;
- Grundriss G4, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1112, 10. Januar 2025;
- Ansichten 01, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1120, 10. Januar 2025;
- Ansichten 02, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1121, 10. Januar 2025;
- Schnitte 01, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1113, 10. Januar 2025;
- Schnitte 02, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1114, 10. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G0, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8011, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G1, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8012, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G2, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8013, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G3, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8014, 30. Januar 2025;
- Schemaplan Bauphasen 1 und 2, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1401, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphasen 3 und 4, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1402, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphasen 5 und 6, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1403, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphase 7, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1404,

13. Dezember 2024;
- Grundriss Kraneingabe, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1450, 10. Januar 2025;
 - Bauinstallation- und Kraneingabe, Baueingabe, ALG, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 1451, 10. Januar 2025;
 - Positionsplan Aushub Verbindungsbau, Baueingabe, G01, 1:100 / 1:50, Plan-Nr. 050159 – 3104 C; 13. Dezember 2024;
 - Übersicht, Vorprojekt – Bauinstallationsfläche Ebene G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3201, 18. Juni 2024;
 - Übersicht, Vorprojekt – Lastabtragungspunkte BPI Ebene G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3101, 18. Juni 2024;
 - Übersicht, Vorprojekt – Bodenplatten Bestand, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3102, 20. September 2024;
 - Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3200 A, 23. September 2024;
 - Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3100 A, 23. September 2024;
 - Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G1, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3300 A, 23. September 2024;
 - Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G2, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3400 A, 23. September 2024;
 - Schnitte, Vorprojekt – Bodenplatten Bestand, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3103, 20. September 2024;
 - Situation Umgebung, Bauprojekt, 1:200, Plan-Nr. 101.0882-31-002, 30. Januar 2025.

1.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch.

Der Kanton Zürich wurde am 1. April 2025 via Amt für Mobilität (AFM) angehört. Am 11. April 2025 hörte das BAZL die SBB an.

Der Kanton Zürich reichte seine Stellungnahme am 16. Juni 2025 ein. Das BAZL gab der FZAG gleichentags Gelegenheit, sich dazu zu äussern. Die FZAG teilte dem BAZL am 7. Juli 2025 mit, keine Bemerkungen zu den Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten zu haben.

Am 10. Juli 2025 lag die Stellungnahme der SBB vor. Am 17. Juli 2025 hörte das BAZL das BAV sowie das BAFU an.

Die Stellungnahme des BAFU lag am 3. September 2025 vor. Am 4. September 2025 hörte das BAZL die FZAG dazu an.

Das BAV übermittelte dem BAZL seine Stellungnahme am 4. September 2025. Am 5. September 2025 gab das BAZL der FZAG Gelegenheit, sich zu den Stellungnahmen der SBB und des BAV zu äussern.

Am 15. September 2025 teilte die FZAG dem BAZL zunächst mit, keine Einwände zur Stellungnahme des BAFU zu haben. Am 24. September 2025 erklärte die FZAG, sich im Anschluss an gewisse Besprechungen doch noch zu bestimmten Anträgen des BAFU äussern zu wollen. Die Stellungnahme der FZAG folgte am 13. Oktober 2025.

Nach einem telefonischen Austausch zwischen BAZL und BAFU übermittelte das BAFU dem BAZL am 23. Oktober 2025 per E-Mail seine Stellungnahme zur Stellungnahme der FZAG vom 13. Oktober 2025. Das BAZL leitete diese am 28. Oktober 2025 an die FZAG weiter.

Am 31. Oktober 2025 teilte die FZAG dem BAZL mit, auf eine Stellungnahme zu den Stellungnahmen von SBB und BAV zu verzichten.

Am 21. November 2025 informierte die FZAG das BAZL, dass ein von der FZAG bestrittener Antrag des BAFU betreffend Licht anlässlich einer Sitzung zwischen dem BAFU und der FZAG geklärt werden konnte. Das BAFU stellte dem BAZL gleichentags noch das entsprechende Sitzungsprotokoll zu.

Auf die Durchführung einer luftfahrtspezifischen Prüfung durch die BAZL-Sektion Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) konnte verzichtet werden.

Einsprachen wurden keine erhoben.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

2.2 *Stellungnahmen*

Für die Beurteilung des Vorhabens liegen folgende Stellungnahmen vor:

- AFM vom 16. Juni 2025 inkl. Stellungnahmen von:
 - Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ), vom 28. Mai 2025;
 - Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), Zoll Zürich-Flughafen, Führungsunterstützung – Gebäudesicherheit, vom 24. April 2025;

- Eidg. Starkstrominspektorat (ESTI), Planvorlagen, vom 21. Mai 2025;
- FZAG, Zonenschutz – Kantonale Kontaktstelle Luftfahrthindernisse, vom 6. Februar 2025;
- Kanton Zürich Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KOBU), vom 20. Mai 2025;
- Kanton Zürich Sicherheitsdirektion, Amt für Militär und Zivilschutz, vom 3. April 2025;
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Wirtschaft (AWI), Arbeitsbedingungen, Arbeitsinspektorat, vom 14. Mai 2025;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei – Stabsabteilung, Logistik / Planung, vom 15. Mai 2025;
- Skyguide, swiss air navigation services ltd, CNS vom 8. Mai 2025;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 16. Juni 2025;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), Einsatz & Prävention, vom 20. Mai 2025;
- FZAG, Stellungnahme vom 7. Juli 2025 (zur kantonalen Stellungnahme);
- SBB, Stellungnahme vom 10. Juli 2025;
- BAFU, Stellungnahme vom 3. September 2025;
- BAV, Stellungnahme vom 4. September 2025;
- FZAG, Stellungnahme (zu BAFU) vom 15. September 2025;
- FZAG, Stellungnahme (zu BAFU) vom 13. Oktober 2025;
- BAFU, Stellungnahme vom 23. Oktober 2025;
- FZAG, Stellungnahme (zu SBB und BAV) vom 31. Oktober 2025;
- FZAG, Stellungnahme (zu BAFU) vom 21. November 2025;
- BAFU, Stellungnahme vom 21. November 2025.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 Zuständigkeit

Die Gebäude B (Terminal 2) und B15 (Busgate Süd) und der geplante Verbindungsbau dienen dem Betrieb des Flughafens. Sie sind Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 VIL², die nach Art. 37 Abs. 1 LFG³ nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden dürfen. Nach Art. 1 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

Für die unmittelbare Aufsicht ist gemäss Art. 3 Abs. 2 LFG das BAZL zuständig und führt auch im vorliegenden Fall als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch.

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. 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

Für das Vorhaben wurde ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG durchgeführt.

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁴. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen des LFG, des ArG⁵, USG⁶ und des GSchG⁷ vereinbar ist.

² Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

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

⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

⁵ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG); SR 822.11

⁶ Bundesgesetze über den Umweltschutz (USG; SR 814.01)

⁷ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GschG); SR 814.20

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit der beantragten Projektänderung zu prüfen ist, ob diese die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

Eine Begründung für die Projektänderung liegt vor (vgl. oben A.1.2). Sie ist nachvollziehbar; der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.2 *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).

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

Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 19. September 2025. 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 den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

2.4 *Allgemeine Bauauflagen*

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

- Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig per Mail an lfg.afm@vd.zh.ch zu

senden.

- Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- Der Baubeginn ist dem BAZL via AFM frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- Die Fertigstellung und Betriebsfreigabe ist frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen, Brandschutzpläne etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.
- Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

2.5.1 Stellungnahme des Zonenschutzes

Der Zonenschutz hat das Vorhaben geprüft und hat keine Einwände gegen das Projekt. Er beantragt folgende Auflagen:

- [1] Die Solaranlage auf dem Dach vom Carport muss mit blendreduzierten Solarmodulen, welche glattes Glas und Anti-Reflexionsbeschichtung haben, ausgerüstet werden.
- [2] Die Solarmodule müssen entlang der Gebäudeachse nach Westen mit Ausrichtung Azimut 275.15° und Aufständigung bzw. Neigung 14° installiert werden.

Für die Bauphase stellt der Zonenschutz folgende weiteren Anträge:

- [3] Das Baukran-Erstellungsgesuch (www.zonenschutz-kantmeldestelle.ch) mit Koordinatenangabe ist frühzeitig beim Zonenschutz, c/o Flughafen Zürich AG, frühzeitig per Briefpost einzureichen, da Abklärungen mit skyguide zu erwarten sind, welche eine längere Zeitdauer von ca. 1-2 Monaten in Anspruch nehmen können. Die entsprechenden Auflagen werden wir mit der Bewilligung bekannt geben.
- [4] Der Einsatz von mobilen LKW- oder Autokränen muss mindestens

4 Arbeitstage im Voraus von der Transport- oder Autokranfirma per E-Mail bei zonenschutz@kantmeldestelle.ch angemeldet werden.

Das UVEK erachtet die Anträge des Zonenschutzes als sinn- und zweckmässig und nimmt sie als Auflagen ins Dispositiv auf.

2.5.2 Skyguide

Skyguide hat das Projekt mit Bezug auf die Verträglichkeit mit den Anlagen für CNS⁸ geprüft. Gemäss Skyguide habe das Vorhaben keinen Einfluss auf die COM-Systeme. Seitens NAV würden Störungen am ILS⁹ 16 erwartet, welche jedoch innerhalb der ICAO¹⁰-Grenzen seien. An anderen NAV-Anlagen würden keine Störungen erwartet. Somit bestünden im Ergebnis keine Einwände aus NAV-Sicht. Auch aus Sicht SUR bestünden keine Einwände.

Damit sind keine Auflagen erforderlich.

2.6 Technische Anforderungen

2.6.1 Schwach- und Starkstromanlagen

Das ESTI stellt nach Prüfung der Gesuchunterlagen fest, dass keine plangenehmigungspflichtigen elektrischen Anlagen nach Art. 16 Abs. 1 EleG¹¹ resp. Art. 1 Bst. c und Art. 2 VPeA¹² betroffen sind. Das ESTI stimmt dem Projekt ohne Auflagen zu.

Für das UVEK ergeben sich damit keine Auflagen.

2.7 Anforderungen des Zolls

Das BAZG stimmt dem Gesuch unter diversen Auflagen in folgenden Bereichen zu:

- Zollgrenze;
- Baustellenorganisation;
- Provisorische Zollzäune und Zollwände;
- Neuer, definitiver Zollzaun;
- Landseitige Bauinstallationsplattform;
- Durch die Bauinstallation verdrängte Parkplätze;
- Schwenkbegrenzung des Turmdrehkrans;
- Sicherheits- resp. Nachtabschluss LX-First Lounge und Verbindungsbau;
- Korridor vom Gebäude B15 (Busgate Süd) in die Zollhalle 2;

⁸ Communication, Navigation und Surveillance

⁹ Instrument Landing System

¹⁰ International Civil Aviation Organization

¹¹ Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz); SR 734.0

¹² Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für elektrische Anlagen; SR 734.25

- Ausrüstung der Fluchttüren;
- Alarme der Fluchttüren;
- Überwachungskameras für die Fluchttüren;
- Abnahme der Fluchttüren;
- Bauabnahme;
- Zollsicherheit;
- Änderungen am Projekt.

Die FZAG bestreitet die Anträge nicht. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie sind einzuhalten bzw. umzusetzen und werden als Auflagen übernommen. Die Stellungnahme des BAZG wird als Beilage 1 Bestandteil der Verfügung.

2.8 *Kantonspolizei*

Die Flughafenpolizei erhebt keine Einwände gegen das Projekt, stellt aber folgende Anträge:

- [1] Die ungehinderte Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen wird während den Bauarbeiten jederzeit sichergestellt (LKW-tauglich).
- [2] Die Rettungsachse ist gemäss aktuellem Notfallplan EMERG jederzeit gewährleistet.
- [3] Bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ersuchen wir um frühzeitige Bekanntgabe, damit deren Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden können.
- [4] Die Prozessabläufe für den Warenumsschlag mittels Kran müssen vor Baubeginn mit der Flughafenpolizei / Zoll / Airport Safety & Security abgesprochen werden.
- [5] Die Schliessung wird überall dem Schliessplan der Flughafen Zürich AG entsprechen.
- [6] Fluchttüren im Sicherheitsbereich sind mit dem TST auszustatten und Alarme an den Alarm-Client der Flughafenpolizei zu übermitteln. Der Zugang muss im Ereignisfall jederzeit gewährleistet sein (Interventionsöffnung Feuerwehr / Polizei / Zoll).
- [7] Neue, oder zu verschiebende Flucht- und Interventionswege erfordern nach der Fertigstellung eine Abnahme und Freigabe durch die Flughafenpolizei.
- [8] Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei (058 648 50 50) unverzüglich informiert wird.
- [9] Während Arbeiten an der Umzäunung muss sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind.
- [10] Neue, oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen erfordern nach der Fertigstellung eine Abnahme und Freigabe durch die Flughafenpolizei.
- [11] Im Nahbereich der Umzäunung dürfen keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden.

- [12] Es wird sichergestellt, dass keine unberechtigten Grenzübertritte (Schengen/NonSchengen, EU-/ICAO-Secure) von Passagieren und Staff möglich sind.
- [13] Die Prozessabläufe für Sicherheits- und Grenzkontrolle werden bei Staff und deren Arbeitgebern bekannt sein und eingehalten werden.
- [14] Die Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens sowie die Auflagen betreffend Sicherheit und Kontrollverfahren (Personen- / Waren- und Fahrzeugkontrollen), sind den Unternehmen und Arbeitgebern bekannt und werden eingehalten.
- [15] Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt sind im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

Die Anträge werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig. Sie sind einzuhalten bzw. umzusetzen und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.9 Brandschutz und Feuerpolizei

2.9.1 Anforderungen von SRZ

SRZ stellt in ihrer Stellungnahme diverse Anträge, namentlich in folgenden Bereichen:

- Brandmelde- und Sprinkleranlagen;
- Fluchtwege;
- Zutritt und Schliessung;
- Brandfallsteuerung;
- Löscheinrichtungen;
- Feuerwehrintervention;
- Gebädefunk;
- Feuerwehreinsatzpläne;
- Ab- und Inbetriebnahmen.

Die FZAG hat gegen diese Anträge nichts einzuwenden. Dem UVEK erscheinen sie sachgerecht und verhältnismässig. Sie sind einzuhalten bzw. umzusetzen und werden als Auflagen übernommen. Die Stellungnahme von SRZ wird als Beilage 2 Bestandteil der Verfügung.

2.9.2 Stadt Kloten, Feuerpolizei

In ihrer Stellungnahme stellt die Stadt Kloten unter Ziffer 5 insgesamt 52 feuerpolizeiliche Anträge.

Die FZAG hat gegen diese Anträge nichts einzuwenden.

Dem UVEK erscheinen die Anträge zweck- und verhältnismässig. Sie sind daher

einzuhalten bzw. umzusetzen und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen. Die Stellungnahme der Stadt Kloten wird als Beilage 3 Bestandteil der Verfügung.

2.10 Arbeitnehmerschutz

Das AWI stützt sich bei seiner Beurteilung auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3¹³, Art. 82 UVG¹⁴ und die VUV¹⁵.

Unter Ziffer II seiner Stellungnahme stellt das AWA insgesamt 17 Anträge zum Arbeitnehmerschutz in folgenden Bereichen:

- Flucht- und Rettungswege gemäss VKF-Brandschutzlinie 16-15;
- Dächer;
- Böden;
- Treppen;
- Künstliche Beleuchtung;
- Natürliche Beleuchtung;
- Arbeitsplätze;
- Lärmschutz;
- Betriebseinrichtungen, Allgemeines.

Das AWI kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Beachtung seiner Anträge genehmigt werden kann.

Die Stadt Kloten verlangt in ihrem Antrag Nr. 6, absturzgefährdete Stellen seien für die Benutzer ausreichend zu sichern. Die näheren Einzelheiten würden sich nach SIA-Norm 358 richten. In ihrem Antrag Nr. 14 beantragt sie im Weiteren, die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Ausbausicherungen und Gerüstungen etc., seien zu befolgen.

Die FZAG hat zu diesen Anträgen keine Einwände. Dem UVEK erscheinen sie zweck- und verhältnismässig; sie werden als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen. Die Auflagen unter Ziffer II der Stellungnahme des AWI sowie die Anträge Nr. 6 und 14 der Stadt Kloten sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Die Stellungnahme des AWI wird als Beilage 4 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

¹³ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

¹⁴ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

¹⁵ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

2.11 Anforderungen an behindertengerechtes Bauen

Die BKZ prüft das Bauvorhaben hinsichtlich der gesetzlichen Bestimmungen bezüglich hindernisfreien Bauens – BehiG¹⁶, § 239 PBG¹⁷ und § 34 BBV I¹⁸ sowie Kantonsverfassung (§ 11 Abs. 4 und § 138 Abs. 1 lit. a). Sie hält in ihrer Stellungnahme fest, sie habe bezüglich hindernisfreien Bauens Mängel festgestellt, die gemäss Norm SIA 500:2009 «Hindernisfreie Bauten», 2. Auflage 2011, und der SIA-Korrigenden (<http://www.sia.ch/>) zu beheben seien bzw. die Erfüllung diesbezüglicher Anforderungen aus dem Plangenehmigungsgesuch noch nicht ersichtlich sei. Die BKZ stellt in der Folge vier Anträge zur Aufnahme in den Entscheid. Diese betreffen die Sanitärräume, die Terrasse, die Flächen der Natursteinböden sowie diverse, aus den Gesuchsunterlagen noch nicht ersichtliche, für das hindernisfreie Bauen relevante Belange.

Die FZAG hat diese Anträge nicht bestritten. Das UVEK beurteilt sie als zweck- und verhältnismässig. Sie sind einzuhalten bzw. umzusetzen und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen. Die Stellungnahme der BKZ wird als Beilage 5 Bestandteil der Verfügung. Die normkonforme Ausführung der aus den Gesuchsunterlagen noch nicht ersichtlichen Belange soll mit einer zusätzlichen Auflage sichergestellt werden. Daher sollen die Ausführungspläne, soweit sie BehiG relevant sein könnten, frühzeitig vor Ausführung der Arbeiten der BKZ zur Prüfung vorgelegt werden. Im Fall von Uneinigkeiten zwischen der BKZ und der FZAG ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet. Die entsprechende Auflage wird verfügt.

2.12 Militär und Zivilschutz

Das Amt für Militär und Zivilschutz des Kantons Zürich bringt keine Einwände gegen das Projekt vor und stellt keine Anträge.

2.13 Weitere Anforderungen der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten stellt in ihrer Stellungnahme folgende weiteren Anträge:

- [2] Vor Schlusskontrolle muss sichergestellt sein, dass die Bauausführung hinsichtlich der energetischen Anforderungen dem bewilligten Projekt entspricht und Abweichungen plausibel begründet werden können. Die Schlusskontrolle wird nur vorgenommen und die Bezugsbewilligung nur erteilt, wenn die Ausführungsbestätigungen hinsichtlich der eingereichten EN-Formulare vollständig und

¹⁶ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); SR 151.3

¹⁷ Planungs- und Baugesetz (PBG); LS 700.1

¹⁸ Besondere Bauverordnung I (BBV I); LS 700.21

rechtzeitig vor dem Abnahmetermin beim Stadtgenieurbüro eingereicht werden.

- [11] Die Ausführung der Bauten und Anlagen hat nach den genehmigten Plänen zu erfolgen. Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der zuständigen Stellen vorgenommen werden.
- [12] Der Bauherr bzw. dessen Vertreter ist verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmern bekanntgegeben werden.
- [13] Wechselt während der Ausführung des Bauvorhabens der Bauherr oder der Projektverfasser, so ist hiervon den zuständigen Stellen schriftlich Anzeige zu erstatten. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung beim ursprünglichen Bauherrn resp. Projektverfasser.

Die Anträge werden von der FZAG nicht bestritten.

Dem UVEK erscheint der Antrag Nr. 2 als sinn- und zweckmässig. Er wird als Auflage in die Verfügung übernommen. Die Anträge Nrn. 11-13 werden bereits mit den allgemeinen Bauauflagen verfügt (vgl. B.2.4 oben). Die Übernahme dieser Anträge als zusätzliche Auflagen erübrigt sich damit.

2.14 *Erdbebensicherheit*

Das BAFU führt in seiner ersten Stellungnahme aus, für die Bauplatzinstallationsfläche BPI werde gemäss Nutzungsvereinbarung auf eine Erdbebenbemessung verzichtet. Dies werde nicht weiter begründet und müsse somit als akzeptiertes Risiko aufgenommen werden, ausser es könne nachgewiesen werden, dass Erdbeben nicht massgebend sei. Da die Nutzungsdauer kleiner als 10 Jahre sei, werde diesbezüglich kein Antrag formuliert. Das vorliegende Projekt werde gemäss Nutzungsvereinbarung korrekterweise in die Bauwerksklasse II eingeteilt. Weiter seien auch die Anforderungen an die sekundären Bauteile entsprechend der Phase 33 festgelegt worden. In der Projektbasis würden das Tragwerkskonzept sowie die Annahmen für die Bemessung aufgezeigt. Das BAFU könne dem Projekt ohne Antrag zustimmen.

Die FZAG hat sich hierzu nicht geäussert.

Aufgrund der Beurteilung durch das BAFU sieht das UVEK keinen Bedarf für die Aufnahme von Auflagen.

2.15 *Anforderungen der SBB und des BAV*

a) SBB

Gemäss den Gesuchsunterlagen wird zur Umsetzung des Projekts während der Bauphase eine Bauinstallationsfläche BPI erforderlich. Die geplante Fläche liegt über dem Flughafenbahnhof, weshalb eine Genehmigung und Freigabe seitens der SBB

erforderlich ist.

Das BAZL hörte die SBB gestützt auf Art. 18m EBG¹⁹ zu den Gesuchsunterlagen an. Gestützt auf diese Bestimmung stimmen die SBB der Realisierung des Bauvorhabens unter den in Ziff. 3 ihrer Stellungnahme formulierten Auflagen zu. Diese betreffen die folgenden Bereiche:

- Allgemeine Auflagen zum Projekt;
- Technische Auflagen zum Objekt;
- Auflagen zur Baurealisierung;
- Auflagen zur Sicherheit und zum Bahnbetrieb

Unter Ziff. 3.7. (Allgemeine Auflagen zum Projekt) führt die SBB aus, infolge des Projekts würden bestehende Erfüllungsgrade teilweise verschlechtert werden. Diese Information müsse dem BAV kommuniziert werden. Daher gab das BAZL auch dem BAV gestützt auf Art. 62a RVOG²⁰ Gelegenheit zur Stellungnahme (vgl. dazu nachfolgend b).

Unter Ziffer 4 ihrer Stellungnahme beantragt die SBB die Zustellung des Ausführungsprojekts sowie von weiteren, in den Auflagen geforderten Unterlagen. Ohne schriftliche Bestätigung der SBB bzgl. Auflagenerfüllung («Baufreigabe SBB») dürfe mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Unter Ziffer 6 beantragt die SBB die Einhaltung verschiedener Termine im Zusammenhang mit der Realisierung des Bauvorhabens. In Ziffer 8 schliesslich beantragt die SBB die Beachtung verschiedener Weisungen und Reglemente.

b) BAV

In seiner Stellungnahme führt das BAV aus, im Rahmen des Projekts sei ein Umbau des Busgates geplant. Die neue Passerelle zwischen Gebäude B (Terminal 2) und B15 Busgate sowie das Baufeld oberhalb der südlichen Lieferrampe könnten eine zusätzliche Belastung auf der unterirdischen Tragkonstruktion im Bereich des SBB-Bahnhofs erzeugen. Die Verteilung der geplanten zusätzlichen Lasten sei im mit den SBB abgestimmten und festgelegten Lastenplan dargestellt.

Im Rahmen der Baufreigabe für das SBB-Projekt «Zürich Flughafen – Teilerneuerung Flughafen- und Hagenholztunnel» vom 27. November 2024 sei u.a. die Auflage 2.1.9 verfügt worden. Gemäss dieser Auflage hätten die SBB Pläne zu erstellen, welche den Stand der strukturellen Sicherheit der Perronhalle und der Bahnhofshalle beschreiben. Darin sollen insbesondere die Schwachstellen des Tragwerks beschrieben werden. Wie aus der Stellungnahme der SBB hervorgehe, sei durch das vorliegende Projekt zu erwarten, dass die bestehenden Erfüllungsgrade der Bauteile im und auf

¹⁹ Eisenbahngesetz (EBG); SR 742.101

²⁰ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG); SR 172.010

dem Tunnel teilweise verringert werden. Deshalb seien die Ergebnisse des Projekts «LXF-SPE_33_Beweissicherungskonzept SBB-Tunnel-V2» mit dem «Schwachstellenplan» der SBB gegenüberzustellen, um die Auswirkungen der neuen Bauwerke auf die Sicherheit des bestehenden Tunnels genau bewerten zu können.

Das BAZL habe den Erfüllungsgrad des Bahntunnels hinsichtlich der durch das Projekt verursachten neuen Lasten, temporär oder endgültig, in der Ausführungsphase festzulegen und den SBB zu übermitteln. Bei einer Reduktion des Erfüllungsgrads müsse sichergestellt werden, dass keine weiteren durch das vorliegende Projekt bedingten Verstärkungsmassnahmen nachträglich von den SBB ausgeführt werden müssen. Die technische Dokumentation der SBB sei entsprechend den Lasten des Projekts zu aktualisieren. Eine entsprechende Auflage sei in die Verfügung aufzunehmen.

Zur Stellungnahme der SBB führt das BAV aus, es erkenne, dass die SBB dem Projekt im Grundsatz zustimmen, sofern deren Anträge als Auflagen in die Verfügung aufgenommen werden. Das BAV unterstütze grundsätzlich die Ausführungen der SBB, schliesse sich diesen an und mache dazu die nachfolgenden Bemerkungen: Die Frage der Kostentragung sei im Rahmen des Verfahrens durch die verfahrensleitende Behörde zu beurteilen. Das BAV äussere sich zu diesem Eingabepunkt nicht. Ebenso gehe das BAV nicht auf Eingabepunkte zu Vertrags- und Haftungsfragen ein. Diese seien ebenfalls im Rahmen des Verfahrens durch die verfahrensleitende Behörde zu beurteilen. Gestützt auf diese Ausführungen gebe das BAV zum Projekt einen positiven Bescheid ab.

Zusammenfassend beantragt das BAV, das Projekt unter den folgenden Auflagen zu genehmigen:

- [4.1] Das BAZL hat den Erfüllungsgrad des Bahntunnels hinsichtlich der durch das Projekt verursachten neuen Lasten, temporär oder endgültig, in der Ausführungsphase festzulegen und den SBB zu übermitteln. Bei einer Reduktion des Erfüllungsgrads muss sichergestellt werden, dass keine weiteren durch das Projekt «LX-First Lounge (Grundausbau) und Spezialprozesse» bedingten Verstärkungsmassnahmen von den SBB nachträglich ausgeführt werden müssen. Die technische Dokumentation der SBB ist entsprechend den Lasten des Projekts «LX-First Lounge (Grundausbau) und Spezialprozesse» zu aktualisieren.
- [4.2] Die Stellungnahme der SBB vom 10. Juli 2025 ist gemäss Ziff. 3.2 als integraler Bestandteil in die Verfügung aufzunehmen.

c) FZAG

Die FZAG verzichtete auf eine Stellungnahme zu den Stellungnahmen der SBB und des BAV.

d) Beurteilung UVEK

Das UVEK stellt zunächst fest, dass die Anträge der SBB vom BAV unterstützt und von der FZAG nicht bestritten werden. Das BAZL kann sich daher der Beurteilung der Fachstellen anschliessen. Die in Ziffer 3 beantragten Auflagen sind daher einzuhalten bzw. umzusetzen. Die Anträge in den Ziffern 4, 6 und 8 werden ebenfalls als Auflagen übernommen. Die Stellungnahme der SBB wird als Beilage 6 Bestandteil der vorliegenden Verfügung, womit auch dem Antrag Nr. 4.2 des BAV entsprochen wird.

Der Antrag Nr. 4.1 des BAV scheint dem UVEK ebenfalls sinn- und zweckmässig. Die FZAG hat dem BAZL die entsprechenden Nachweise einzureichen, damit das BAZL im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit die Erfüllungsgrade des Bahntunnels hinsichtlich der durch das Projekt verursachten neuen Lasten festlegen und den SBB übermitteln kann. Eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

2.16 *Umweltauswirkungen allgemein*

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind im Kapitel 9 des technischen Berichts aufgeführt. Mit Ausnahme des Umweltbereichs Gewässerschutz verursacht das Vorhaben gemäss FZAG hauptsächlich während der Bauphase Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit in den folgenden Kapiteln stützt sich auf die Stellungnahmen der KOBU, welche die Stellungnahmen der Fachbehörden der Bau- direktion in einer Stellungnahme zusammenfasst, sowie die Stellungnahmen des BAFU.

Die KOBU hält fest, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie ihrer Anträge bewilligt werden könne.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die im technischen Bericht erwähnten Massnahmen zum Umweltschutz einzuhalten bzw. umzusetzen sind, sofern im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.17 *Umweltschutzgesetz (USG)*

2.17.1 Abfälle und Altlasten

Gemäss den Informationen im Gesuchsformular und in Kap. 9.3.3 des technischen Berichts werden im Bereich der südwestlichen Gebäudeecke B15 Altlasten erwartet. Sowohl der Belag wie auch die zu entfernende Aufschüttung werden gemäss GEK21

²¹ Generelles Entsorgungskonzept der FZAG

auf mögliche Belastungen untersucht. Darüber hinaus besteht kein Hinweis auf mögliche Belastungen. Das bestehende Terminal 2 wird im Umbaubereich auf Schadstoffe untersucht. Belastetes Aushubmaterial wird gemäss GEK entsorgt. Eine Fachperson wird die Entsorgung begleiten.

Weder die KOBU noch das BAFU haben Bemerkungen zu diesem Thema. Damit sind keine spezifischen Auflagen erforderlich.

2.17.2 Betrieblicher Umweltschutz und Störfallvorsorge

Die KOBU führt aus, das Bauvorhaben liege im Einflussbereich einer Anlage, die der Störfallverordnung unterstellt ist. Ein Störfall bei der Anlage (z.B. Brand mit Hitzestrahlung, Explosion mit Trümmerwurf und Druckwellen oder Freisetzung giftiger Gase) könne erhebliche Personenschäden zur Folge haben. Sofern in kommunalen Nutzungsplänen Massnahmen zur Minimierung der Störfallrisiken festgelegt worden sind, seien diese umzusetzen. Für deren Umsetzungskontrolle sei die kommunale Baubehörde zuständig. Falls in der Nutzungsplanung keine Vorgaben zur Störfallvorsorge enthalten sind, könnten am Bauvorhaben keine Schutzmassnahmen eingefordert werden. Die Fachstelle Störfallvorsorge weise die Bauherrschaft jedoch ausdrücklich auf die bestehenden Störfallrisiken hin und empfehle die Umsetzung von Schutzmassnahmen auf freiwilliger Basis. Bei Bedarf stehe die Fachstelle Störfallvorsorge (betriebe@bd.zh.ch, 043 259 32 62) gerne für Informationen zu den relevanten Störfallszenarien sowie effektiven Schutzmassnahmen zur Verfügung. Weitere Informationen und mögliche Schutzmassnahmen fänden sich zudem in der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2022).

Die KOBU beantragt keine Auflagen.

Die FZAG hat sich dazu nicht geäussert.

Die Stadt Kloten macht hinsichtlich der Störfallrisiken keine Ausführungen in ihrer Stellungnahme.

Das UVEK empfiehlt der FZAG, den Hinweis und die Empfehlung der KOBU zur Kenntnis zu nehmen. Die Aufnahme von Auflagen ist nicht erforderlich.

2.17.3 Licht

a) KOBU

Die KOBU führt aus, Lichtimmissionen könnten lästig sein und sich schädlich auf den Menschen sowie Arten und Lebensräume auswirken. Sie stellen Strahlen und somit Einwirkungen im Sinne von Art. 7 Abs. 1 USG dar, die nach Art. 11 Abs. 1 USG durch Massnahmen an der Quelle frühzeitig zu begrenzen seien.

Durch die Bauweise des Verbindungsbaus mit grossen Glasfenstern habe die Innenbeleuchtung auch eine relevante Aussenwirkung. Diese werde durch die abschattenden Eigenschaften (Perforierte Verschattung) der Glasscheiben zwar reduziert. Dennoch begrüsse die KOBU den Einsatz von Lampen mit einer Farbtemperatur von maximal 3000 K und den Einsatz einer Zeitsteuerung bzw. einer Steuerung über Präsenzmelder. Die Beleuchtung der überdachten Parkflächen im Aussenraum soll ebenfalls mit Leuchten mit einer Farbtemperatur von 3000 K erfolgen. Die mittlere Beleuchtungsstärke der Parkflächen werde mit 100 – 150 Lux angegeben. Der Wartungsfaktor aller eingesetzten Leuchten soll 0.8 betragen.

Die KOBU stellt folgende Anträge:

- [3.4.1] Die Beleuchtung der überdachten Aussenflächen soll mit der minimal möglichen mittleren Beleuchtungsstärke erfolgen. Diese beträgt – unter Berücksichtigung des im technischen Bericht angegebenen Bereichs für die Beleuchtungsstärke – 100 Lux.
- [3.4.2] Es ist zu prüfen, ob der Einsatz von Leuchten mit einem höheren Wartungsfaktor (mind. 0.9) möglich ist, um Überbeleuchtung zu vermeiden.

Die FZAG hat sich zu diesen Anträgen nicht geäussert.

b) BAFU, 1. Stellungnahme

Das BAFU führt in seiner ersten Stellungnahme aus, dass dem technischen Bericht vom 31. Januar 2025 zufolge die Aussenbeleuchtung gemäss den Vorgaben des Entwurfs (Stand Dez. 2024) des Generellen Lichtkonzepts (GLK) der FZAG ausgeführt werden soll. Es seien Leuchten mit einer warmweissen Lichtfarbe geplant. Zudem soll die geplante Beleuchtung der im Aussenbereich liegenden Fahrzeugvorfahrt des Verbindungsbaus sowie des gegenüberliegenden Carports mit Bewegungsmeldern ausgerüstet sein. Dieses Vorgehen begrüsse das BAFU prinzipiell. Im vorgesehenen Projekt sei jedoch die Beleuchtung von Bereichen geplant, die in dieser Form noch nicht im GLK abgebildet zu sein scheinen, weshalb das BAFU diesbezüglich noch Klärungsbedarf sehe.

Für die Aussenbereiche des Vordaches und Carports sollen eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 100-150 lx zum Einsatz kommen. Das BAFU leite daraus ab, dass die neu zu beleuchtenden Aussenbereiche in diesem Projekt als «Busgates transfer airside» im Sinne des GLK betrachtet werden. Dazu bemerke das BAFU das Folgende:

Während einer Besprechung zwischen dem BAFU, dem BAZL der FZAG und dem Lichtplanungsbüro Lichtweise sei beschlossen worden, 100 lx als Zielgrösse für Busgates ins GLK zu übernehmen.

Es stelle sich für das BAFU die Frage, ob die neu zu beleuchteten Aussenbereiche in diesem Projekt der GLK-Kategorie «Busgates transfer airside» gerecht werden. Gemäss Seite 8 des technischen Berichts seien zum einen unter einem Vordach angeordnete Stellplätze für Limousinen und Highloader und zum anderen weitere überdachte Stellplätze der Swiss vorgesehen. Diese Bereiche betrachte das BAFU nicht als gewöhnliche Parkplätze (die gemäss GLK mit einer mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke von maximal 10 lx zu beleuchten wären). Das BAFU betrachte sie aber auch nicht als «Busgate transfer airside»-Bereiche (welche mit 100 lx zu beleuchten wären). Was die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der neuen Aussenbereiche in diesem Projekt betreffe, so sei das BAFU der Ansicht, dass die im GLK für die Bereiche «Fracht» und «Werft» vorgesehenen 50 lx angemessen seien. Des Weiteren verweise die KOBU darauf, dass der in den Beleuchtungsberechnungen verwendete Wartungsfaktor lediglich 0,8 beträgt. Der Wartungsfaktor bewirke eine Überbeleuchtung vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme einer Beleuchtungsanlage bis zu deren Wartung, um dem Lichtstromrückgang der Leuchten sowie der Verschmutzung von Leuchten und Umgebungsflächen Rechnung zu tragen. Um den Wartungsfaktor zu erhöhen, bestehe die Möglichkeit der Nutzung von CLO-Technologie (Constant Lumen Output). Ein Wartungsfaktor von beispielsweise 0,9 bewirke, dass die anfängliche Überbeleuchtung geringer ausfalle als beispielsweise bei einem Wartungsfaktor von 0,8. Auch das GLK empfehle die Verwendung von Leuchten mit CLO-Technologie. Das BAFU unterstütze die Stellungnahme der KOBU prinzipiell und präzisiere sie mit folgenden Anträgen:

- [4] Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der neu beleuchteten Aussenbereiche in diesem Projekt sind auf 50 lx zu reduzieren.
Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG
- [5] Im Hinblick auf einen hohen Wartungsfaktor ist der Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie zu prüfen. Die entsprechenden Angaben sind dem BAZL zuhanden des BAFU vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen.
Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG

c) FZAG

In ihrer Stellungnahme vom 13. Oktober 2025 äusserte sich die FZAG zu den beiden Anträgen des BAFU folgendermassen:

- Zu Antrag Nr. 3 des BAFU [recte Nr. 4]: Entgegen den Ausführungen des BAFU entspreche die Nutzung des Bereiches unter dem Vordach des vorliegenden Projektes derjenigen eines Busgates. In diesem Bereich würden Passagiere das Terminal verlassen und ein Fahrzeug (Highloader, Limousine, Van etc.) besteigen um zum Flugzeug transportiert zu werden. Demzufolge würden für diesen Bereich die gemäss GLK für „Busgates transfer airside“ vorgesehenen 100 lx gelten. Davon abgesehen werde dieser Bereich im Speziellen für PRM-Passagiere errichtet. Deshalb sei die lichte Raumhöhe des Vordachs 4.5 m, damit insbesondere Highloader dort PRM-Passagiere abholen können, um diese

zu den Flugzeugen zu transportieren. Für diesen Bereich seien deshalb die Anforderungen der SIA 500 einzuhalten, welche bezüglich Beleuchtung von überdachten Aussenanlagen auf die SN EN Norm 12464-2 verweisen. Diese Norm schreibe eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von mindestens 100 lx vor. Die vom BAFU beantragte mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 50 lx sei demnach für diesen Bereich nicht SIA 500 konform. Dies werde anlässlich einer Vorabklärung zu diesem Projekt mit der BKZ entsprechend bestätigt. Gemäss BKZ müsse die Beleuchtung in diesem Bereich mindestens 100 lx entsprechen, um die gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes einzuhalten. Im Bereich vom Carport hingegen ergebe die erneute Überprüfung, dass die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke auf 50 lx reduziert werden kann, da sich in diesem Bereich keine PRM-Passagiere aufhalten würden. Demzufolge sei der Antrag 3 vom BAFU auf den Bereich des Carports zu begrenzen.

- Zu Antrag Nr. 4 des BAFU [recte Nr. 5]: Die CLO-Technologie (Constant Lumen Output) Sorge dafür, dass der Lichtstrom von LED-Leuchten über ihre gesamte Lebensdauer konstant bleibt. Das funktioniere über einen programmierten Treiber, der die Leistung schrittweise erhöht, um die natürliche LED-Degradation auszugleichen. Dadurch könne einer Überdimensionierung der Beleuchtung entgegengewirkt werden. Bei einer Anwendung im Aussenbereich stosse die CLO-Technologie jedoch an ihre Grenzen – insbesondere durch Verschmutzung der Leuchte (z. B. durch Insekten, Staub) werde der Lichtaustritt beeinträchtigt. Die CLO-Technologie könne diesen Effekt nicht kompensieren, da diese nur die LED-Leistung und nicht die optische Klarheit der Leuchte regelt. Deshalb seien Leuchten mit DALI Treibern vorgesehen. Gemäss den Beleuchtungsberechnungen werde eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke beim Carport von 88 lx und beim Vordach von 120 lx berücksichtigt. In den Berechnungen sei ein Wartungsfaktor von 0.8 vorgesehen. Die Regulierung erfolge mit dem KNX-DALI-Programmierer und einem Beleuchtungsstärke-Messgerät. Die Beleuchtung werde auf einen %-Wert gedimmt und dann entsprechend der Messung angepasst. Damit werde eine Beleuchtungsstärke erzielt, welche den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht und dadurch langfristig bessere Eigenschaften aufweist als die CLO-Technologie. Der Antrag 4 [recte 5] des BAFU sei aus dem Gesagten als erfüllt abzuschreiben.

Die FZAG stellt folgende Anträge:

- [1] Der Antrag 3 [recte 4] des BAFU sei wie folgt zu ändern: «Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke beim Carport ist auf 50 lx zu reduzieren. Für das Vordach gilt eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 100 lx».
- [2] Der Antrag 4 [recte 5] des BAFU sei als erfüllt abzuschreiben.

d) BAFU, 2. Stellungnahme

In seiner zweiten Stellungnahme führt das BAFU hinsichtlich des Antrags Nr. 2 der FZAG aus, der Einsatz von CLO-Technologie beeinflusse den Lichtstromrückgang der Leuchte, sodass der Lampenlichtstrom-Wartungsfaktor (ein Teilfaktor des Gesamt-Wartungsfaktors) dank CLO-Technologie 1,0 beträgt. Aufgrund des Leuchten-Wartungsfaktors, der auch ein Teilfaktor des Gesamt-Wartungsfaktors sei, resultiere ein Wartungsfaktor $<1,0$. Liegt ursprünglich (also ohne CLO) ein Lampenlichtstrom-Wartungsfaktor von 0,9 sowie ein Leuchten-Wartungsfaktor von 0,9 vor, so resultiere daraus ein Gesamt-Wartungsfaktor von 0,81 ($0,9 \times 0,9$). Werde jedoch CLO eingesetzt, beträgt der Gesamt-Wartungsfaktor in diesem Fall 0,9 ($1,0 \times 0,9 = 0,9$). Somit reduziere CLO-Technologie auch im Aussenraum die Überbeleuchtung.

Daraus folge, dass in den Berechnungen unter Verwendung von CLO-Technologie ein Wartungsfaktor von 0,9 zu verwenden sei.

Die FZAG schlage vor, die Beleuchtung auf einen %-Wert zu dimmen und dann entsprechend der Messung anzupassen. Dies ermögliche jedoch nicht, den Lichtstromrückgang der Leuchten zu kompensieren – es sei denn, man wiederhole die Einpegelung in sehr kurzen Abständen, was vermutlich hohe Kosten verursacht. Würde man die Einpegelung nicht wiederholen, würde die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke unter den von der Norm vorgegebenen Wert sinken, was aus Sicherheitsgründen nicht im Sinne des BAZL sei.

Auch gemäss GLK solle CLO-Technologie zur Steuerung von Beleuchtungssystemen verwendet werden, um eine konstante Leistung und Beleuchtungsqualität sicherzustellen und unnötige Lichtemissionen zu vermeiden.

Zu den Ausführungen der FZAG in Bezug auf seinen Antrag Nr. 4 äusserte sich das BAFU nicht mehr.

e) FZAG

Mit E-Mails vom 21. November 2025 informierten die FZAG und das BAFU das BAZL, dass nach einer direkten Besprechung zwischen FZAG und BAFU auf den Einsatz von CLO-Technologie verzichtet werden könne.

f) UVEK

Das UVEK kann die Ausführungen der FZAG hinsichtlich des Antrags Nr. 4 des BAFU nachvollziehen und schliesst sich dieser Beurteilung an. Der Antrag Nr. 1 der FZAG wird sinngemäss in die Verfügung übernommen. Die Aufnahme des Antrags Nr. 3.4.1 der KOBÜ als Auflage erübrigt sich damit.

Das UVEK stellt weiter fest, dass der Einsatz von CLO-Technologie geprüft, von

BAFU und FZAG für das vorliegende Projekt jedoch als nicht verhältnismässig erachtet wird. Die Anträge Nrn. 5 des BAFU und 3.4.2 der KOBU erweisen sich damit als gegenstandslos.

2.17.4 Luft

Gemäss den Ausführungen im technischen Bericht (Kap. 9.3.1) fällt die Baustelle aufgrund der Dauer (> 1 Jahr) unter die Massnahmestufe B der Baurichtlinie Luft22 (BauRLL) des BAFU. Das rückzubauende Materialvolumen sei mit rund 6'000 m³ aber tiefer als das in der BauRLL angegebene Limit von 10'000 m³. Damit könne die Baustelle der Massnahmestufe A zugeordnet werden. Entsprechend würden für die Baustelle die Vorsorgemassnahmen der «guten Baustellenpraxis ausreichen». Für alle Baustellen am Flughafen würden aber ohnehin die «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte» des Flughafens Zürich gelten. Diese konkretisieren zusätzliche Vorsorgemassnahmen, die über die «gute Baustellenpraxis» hinausgehen und zusätzliche Vorsorgemassnahmen der Massnahmenstufe B abdecken.

Die KOBU und das BAFU äussern sich nicht zu diesem Thema.

Die Stadt Kloten stellt unter Nr. 9 den Antrag, hinsichtlich Luftreinhaltung auf der Baustelle seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft, Massnahmenstufe B sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss den Flughafen-Umweltschutzbestimmungen von Juni 2008, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

Die FZAG hat diesen Antrag nicht bestritten.

Das UVEK stellt fest, dass das Bauvorhaben aufgrund dessen Dauer in die Massnahmestufe B einzustufen ist. Damit und mit der zu verfügenden Auflage (vgl. B.2.16 oben), dass die im technischen Bericht erwähnten Massnahmen zum Umweltschutz und damit auch die «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte» des Flughafens Zürich grundsätzlich einzuhalten bzw. umzusetzen sind, wird auch dem Antrag der Stadt Kloten gefolgt. Die Massnahmestufe B wird in der Verfügung festgelegt.

2.17.5 Baulärm

Gemäss den Informationen im technischen Bericht (Kap. 9.3.2) wirken die Gebäude Terminal 2 und Busgate Süd, zwischen welchen sich die Baustelle befindet, einerseits als Schallschirm und andererseits wie ein Reflektor und können die Emissionen der Baustelle in Richtung Rümlang verstärken. Die kürzeste Entfernung zwischen der Baustelle und Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung betrage 850 m (Flughafengefängnis) und 1400 m (Wohnhaus in Rümlang). Die Gesamtdauer der Baustelle betrage 2.5 Jahre und die Bauarbeiten fänden grösstenteils tagsüber statt. Gemäss

²² Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen

den «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte» des Flughafens Zürich sei der Baulärm auf das Minimum zu beschränken. Trotz der grossen Distanzen trifft die FZAG deshalb Lärmschutzmassnahmen im Sinne von Massnahmenstufe A gemäss Baulärm-Richtlinie für die Bauarbeiten. Dabei sollen die Bauarbeiten möglichst lärmgünstig und erschütterungsfrei durchgeführt werden. Maschinen, Geräte und Fahrzeuge haben dem anerkannten Stand der Technik zu entsprechen. Für die Bautransporte sei die Massnahmenstufe A gemäss Baulärm-Richtlinie²³ (BLR) des BAFU vorgesehen. Die Routen für Bautransporte werden so festgelegt, dass Wohngebiete nicht durchfahren werden müssen.

Die KOBU und das BAFU haben sich hierzu nicht geäussert.

Die Stadt Kloten beantragt unter Nr. 10 ihrer Stellungnahme, während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU anzuwenden.

Das UVEK stellt fest, dass die vorgesehenen Massnahmen der FZAG von den Fachstellen unbestritten sind. Die im technischen Bericht vorgesehenen Massnahmen sind daher umzusetzen. Sowohl für den Baulärm als auch für die Bautransporte wird im Dispositiv jeweils die Massnahmenstufe A festgelegt.

2.17.6 Betriebslärm

Die KOBU führt dazu aus, das AWI prüfe das Vorhaben gestützt auf Art. 11 bis 13 und 15 ff. USG sowie Ziff. 3.1 Anhang zur BVV bezüglich der Einhaltung der Lärmschutzvorschriften. Werde eine vor 1985 erstellte ortsfeste Anlage geändert, so dürfen gemäss Art. 8 LSV die Lärmimmissionen der gesamten Anlage die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Weiter seien zudem gemäss Art. 11 USG (Vorsorgeprinzip) die Lärmemissionen von neuen oder geänderten Anlageteilen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Gestützt auf die vorliegenden Baugesuchunterlagen und die Nutzungszonen gemäss Geografischem Informationssystem Kanton Zürich (GIS) sei die voraussichtlich zu erwartende Lärmsituation an den nächstgelegenen lärmempfindlichen Räumen nach Art. 2 Abs. 6 LSV beurteilt worden. Gemäss dieser Einschätzung bestehe aufgrund hoher Abstandsdämpfung kein Grund zur Annahme, dass die Anforderungen im Sinne von Anhang 6 LSV nicht eingehalten werden.

Die KOBU beantragt folgende Auflage:

[3.7.1] Es sind alle Massnahmen und Vorkehrungen zu treffen, dass beim Betrieb

²³ Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutz-Verordnung

der Anlage die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 6 der LSV eingehalten werden.

Diese Auflage wird von der FZAG nicht bestritten.

Das BAFU hat sich zu diesem Thema nicht geäussert.

Das UVEK kann sich daher der Beurteilung der KOBU anschliessen. Der Antrag der KOBU wird als Auflage in die Verfügung übernommen.

2.17.7 Fazit des UVEK zum Umweltschutz

In Bezug auf die Anforderungen gemäss USG erscheint das vorliegende Vorhaben nach Einschätzung der kantonalen Fachstellen und des BAFU unter Einhaltung der im technischen Bericht vorgesehenen Massnahmen und den von den Fachstellen formulierten Auflagen als umweltverträglich realisierbar. Das UVEK hat keinen Anlass, von diesen Beurteilungen abzuweichen. Aus Sicht des Umweltschutzes kann die Plangenehmigung erteilt werden.

2.18 Gewässerschutz (GschG)

2.18.1 Siedlungsentwässerung

a) KOBU/AWEL

Das AWEL, Bereich Siedlungsentwässerung, hält fest, die GEP-Konformität und Baustellenentwässerung seien von der FZAG mit der Leiterin Wasser- und Abfallbewirtschaftung besprochen worden. Ein GEP-Nachweis sei nicht erforderlich.

Betreffend «Entwässerung Betriebsphase» stellt das AWEL fest, dass das anfallende Schmutzabwasser in den Gebäuden an die bestehende Schmutzabwasserkanalisation angeschlossen wird. Das AWEL begrüsst es, dass das Vordach des Verbindungsbaus und das Dach des Carports extensiv begrünt werden. Damit werde eine Regenwasserbewirtschaftung gemäss Richtlinie und Praxishilfe, AWEL, 2022, ermöglicht. Jedoch würden weitere Angaben zur Dachentwässerung (AWEL-Regenwasserrechner bzw. Entwässerungstabelle) fehlen. Das Regenwasser bzw. Schlagwasser und Abtropfwasser der Flächen unterhalb der genannten Dächer werde mit dem Regenabwasser der Dachflächen in die Regenabwasserkanalisation (RW) eingeleitet. Diesem Vorgehen sei seitens AWEL zugestimmt worden, sofern kein Fahrzeugunterhalt auf diesen Flächen stattfindet. Jedoch seien das Kapitel 4.1.2 des technischen Berichtes und der Plan «Umgebung Tiefbau» Plan-Nr. 101.0882-31-002 nicht vollständig nachvollziehbar.

Zur «Entwässerung Bauphase» führt das AWEL aus, dass die Baustellenentwässerung gemäss Projekt entsprechend der SIA-Empfehlung 431 «Entwässerung von Baustellen» erfolgen soll. Die SIA-Empfehlung «Entwässerung von Baustellen» (SIA

1997, Empfehlung 431) sei durch die Schweizer Norm 509 431 «Entwässerung von Baustellen» (2022, gültig ab 01.08.2022) ersetzt worden. Diese Norm sehe vor, Baustellenabwasser in 1. Priorität zu recyceln und wiederzuverwenden, in 2. Priorität vorzubehandeln und zu versickern, in 3. Priorität vorzubehandeln und in Gewässer einzuleiten und in 4. Priorität vorzubehandeln und einer Abwasserreinigungsanlage (ARA) zuzuleiten. In der praktischen Umsetzung sehe der Kanton Zürich gemäss Interkantonalem Merkblatt für den Vollzug «Baustellen» (VSA, 2024) vor, als 2. Priorität die Ableitung zur ARA anzustreben.

Die KOBU stellt folgende Anträge:

- [3.6.1] Dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, Sektion Siedlungsentwässerung, ist vor Baubeginn ein überarbeitetes Kapitel Regenwasser (aktuell technischer Bericht, Kap. 4.1.2) mit Entwässerungsplan und Entwässerungstabelle gemäss Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung (AWEL 2022), Kapitel 5.3, einzureichen.
- [3.6.2] Die Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung (AWEL, 2022) ist zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich Glasdächer/-fassaden und Metaldächer/-fassaden (Kapitel 6.1.2).
- [3.6.3] Die Baustellenentwässerung hat gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich zu erfolgen (Interkantonales Merkblatt Gewässerschutz in Industrie und Gewerbe «Baustellen», VSA, 2024). Das vorbehandelte Abwasser ist der Schmutzwasserkanalisation zuzuführen.

b) BAFU

Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme und beantragt in seinem Antrag Nr. 3, die Anträge 3.6.1 bis 3.6.3 der Stellungnahme des Kantons Zürich seien zu berücksichtigen.

c) Stadt Kloten

Die Stadt Kloten beantragt in ihrer Stellungnahme, folgende Auflagen und Bedingungen bezüglich Kanalisation seien einzuhalten:

- [4.1] Die Schweizer Norm SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung», Ausgabe 2024 sowie die Vorschriften der VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» sind zu beachten.
- [4.2] Es wird empfohlen, nur Qplus-zertifizierte Rohre und Formstücke zu verwenden.
- [4.3] Die neuen Schmutzwassergrundleitungen müssen auf ihre Dichtheit überprüft werden.

Unter den Nrn. 7 und 8 stellt die Stadt Kloten folgende weiteren Anträge:

- [7] Die bestehenden Grundleitungen sind – sofern nicht in jüngster Zeit bereits erfolgt – vor Baubeginn mittels Kanalfernsehaufnahmen zu kontrollieren. Allfällige Schäden an den Abwasseranlagen sind im Rahmen des Bauvorhabens fach- und sachgerecht zu beheben.
- [8] Das Baustellenabwasser ist im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), Entwässerung von Baustellen, ist im Sinne von § 360 PBG als Richtlinie zu beachten.

d) FZAG

Die FZAG hat sich zu den Anträgen der KOBU, des BAFU und der Stadt Kloten nicht geäußert.

e) UVEK

Das UVEK kann sich demnach der Beurteilung der KOBU, des BAFU und der Stadt Kloten anschließen. Die von der KOBU beantragten Auflagen sind zweck- und verhältnismässig und werden in die Verfügung übernommen. Die Anträge Nrn. 4.1, 4.3 sowie 7 und 8 der Stadt Kloten scheinen dem UVEK ebenfalls sinn- und zweckmässig und werden als Auflagen in die Verfügung übernommen. Der Antrag Nr. 4.2 der Stadt Kloten ist lediglich als Empfehlung formuliert und wird daher nicht als Auflage aufgenommen.

2.18.2 Grundwasser

a) KOBU/AWEL

Das AWEL, Abteilung Gewässerschutz, führt aus, aufgrund seiner folgenden Erwägungen könnten die wasser- und die gewässerschutzrechtliche Zustimmung sowie die gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligung bzw. Zustimmung (§ 70 WWG²⁴, Art. 19 GSchG, Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV²⁵, Anhang Ziffer 1.5.3 BVV) mit Nebenbestimmungen erteilt werden.

Das Projektgebiet liege im Gewässerschutzbereich A_u und gemäss der Grundwasserkarte des Kantons Zürich im Randbereich des oberflächennahen Grundwasserbeckens von Wallisellen. Die lokalen hydrogeologischen Verhältnisse seien aufgrund von älteren Sondierungen generell bekannt. Der Untergrund bestehe aus künstlichen Auffüllungen, allenfalls einem gering mächtigen Schotter und Seeablagerungen, welche mit der Tiefe von sandiger und siltig-sandiger zu tonig-siltiger Zusammensetzung wechseln. Gemäss dem geologisch-geotechnischen Bericht liege der Grundwasserspiegel im Projektperimeter aktuell von 419.0 bis 421.0 m ü.M. Dabei handle es sich

²⁴ Wasserwirtschaftsgesetz (WWG); LS 742.11

²⁵ Gewässerschutzverordnung (GeschV); SR 814.201

als Folge der permanenten Grundwasserabsenkung beim Parkhaus 2 nicht um natürliche Spiegel. Der unbeeinflusste Grundwasserspiegel bei Mittelwasserstand sei bei ca. 422.5 bis 423.0 m ü.M. anzunehmen.

Die geplanten Bauten würden kein Untergeschoss aufweisen. Die Fundamentriegel der Bodenplatte würden bis ca. 1.2 m unter das Terrain reichen. Die Lasten würden über bestehende Bauten, Einzelfundamente und auf der Ostseite mit 22 Mikropfählen (Länge > 20 m) abgetragen. Der Einfluss auf den Grundwasserdurchfluss sei vernachlässigbar. Die Ausführung der Mikropfähle erfolge ohne temporäre Grundwasserabsenkung.

Die im technischen Bericht (Kap. 9.3.4.2.) angeführte Interessenabwägung für die Einbauten unter dem mittleren Grundwasserspiegel sei aus Sicht des AWEL nachvollziehbar.

Die KOBU stellt folgenden Antrag:

[3.3.1] Die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom Dezember 2004» sind verbindlich.

b) BAFU

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme aus, der Projektperimeter liege im Gewässerschutzbereich A_v. Für die Lastabtragung seien 22 Mikropfähle mit ø 300 mm und einer Länge von >20 m geplant. Dem geologisch-geotechnischen Bericht zufolge befinde sich der Grundwasserspiegel im Bereich der Seeablagerungen, welche kaum durchflusswirksam sind und kein nutzbares Grundwasservorkommen darstellen. Das tieferliegende Grundwasserstockwerk werde, falls im Bereich des Projektperimeters vorhanden, in mehr als 48 m Tiefe ausserhalb der Reichweite der Mikropfähle erwartet. Die aus fundationstechnischer Sicht zwingend erforderlichen Mikropfähle kämen daher durchwegs in die Seeablagerungen zu liegen und tangierten kein nutzbares Grundwasser. Das BAFU könne diese Schlussfolgerung nachvollziehen und habe gegen das Projekt nichts einzuwenden. Es unterstütze den Antrag Nr. 3.3.1 der kantonalen Fachstelle.

Das BAFU stellt folgende Anträge:

- [1] Der Antrag 3.3.1 zum Thema Grundwasser der Stellungnahme des Kantons Zürich vom 20.05.2025 ist zu berücksichtigen.
Begründung: Art. 31 Abs. 1 GSchV
- [2] Die Antragstellerin darf nur Stoffe verwenden, welche die Grundwasserqualität nicht gefährden.
Begründung: Art. 6 Abs. 1 GSchG

c) FZAG

Die FZAG hat sich zu den Anträgen der KOBU und des BAFU nicht geäußert.

d) UVEK

Das UVEK sieht keinen Anlass, von der Beurteilung des BAFU und der KOBU abzuweichen und schliesst sich deren Ausführungen an. Die gewässerschutzrechtliche Ausnahmebewilligung nach Art. 19 GschG bzw. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GschV betreffend die Einbauten ins Grundwasser wird erteilt. Der Antrag Nr. 3.3.1 der KOBU sowie der Antrag Nr. 2 des BAFU werden als Auflagen in die Verfügung übernommen. Damit wird auch dem Antrag Nr. 1 des BAFU entsprochen.

2.19 *Anforderungen des Denkmalschutzes*

Die KOBU / das Amt für Raumentwicklung / kantonale Denkmalpflege führt aus, das vorliegende Bauprojekt sei aus ihrer Sicht unter Anträgen zustimmungsfähig. Das Bauvorhaben betreffe den Nahbereich des zur Aufnahme ins Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung des Kanton Zürich vorgesehenen Objekts «Bahnhof Zürich Flughafen». Die Baumassnahmen fänden oberirdisch des SBB Bahnhofs Zürich Flughafen statt, es seien zudem bauliche Eingriffe in den Grund vorgesehen. Dem Amt für Raumentwicklung/kantonale Denkmalpflege sei das Bauvorhaben in Anwendung von § 11a der Kantonalen Natur- und Heimatschutzverordnung sowie § 7 in Verbindung mit § 19 BVV und Ziffer 1.4.1.5 des Anhangs zur BVV zur Beurteilung überwiesen worden.

Der Bahnhof Zürich Flughafen sei im Rahmen der laufenden Inventarrevision im Kanton Zürich zur Aufnahme ins Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung vorgesehen. Die Festsetzung der Inventarrevision der Zürcher Planungsregion Glattal (zu welcher Kloten gehört) sei ausstehend. Der Bahnhof Zürich Flughafen zähle zu den national bedeutendsten Grossprojekten der 1970er-Jahre und sei einer von den weltweit ersten Flughafenbahnhöfen sowie eine verkehrstechnische Meisterleistung. Als Bauwerk weise er aber keine relevanten Hochbauten auf und auch die tunnelbauerischen Herausforderungen hätten sich in zu bewältigendem Rahmen bewegt. Der Tiefbahnhof hebe sich jedoch in besonderer Weise durch seine Kunst am Bau hervor. Die Kunst am Bau von Charlotte Schmid, Paul Leber und Willi Walter der Tunnelwände stelle im schweizerischen Verkehrsweisen eine Ausnahmeerscheinung dar und sei in seinen Dimensionen bis heute unerreicht. Auch sei der Perronbereich des Flughafenbahnhofs sehr charakteristisch für seine Entstehungszeit und biete bis heute einen hohen visuellen Wiedererkennungswert. Die vorgesehenen Baumassnahmen würden in dem Gesuch beiliegenden technischen Bericht ausführlich beschrieben. Sie würden als Hochbauten ausgeführt oder es seien Eingriffe in die bestehenden Bauten vorgesehen. Weitere Anpassungen fänden im Aussenbereich statt. Die betroffenen Bauten und deren Umgebung

befänden sich nicht im Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung. Eine Aufnahme sei im Rahmen der laufenden Inventarrevision nicht vorgesehen. Aus diesem Grund nehme die kantonale Denkmalpflege in den vorliegenden Erwägungen nicht Stellung zu den Baumassnahmen im Aussenbereich und den Baumassnahmen der Hochbauten sowie im Bereich der bestehenden Bauten. Die baulichen Massnahmen würden Eingriffe in den Grund bedingen. Es seien mehrere Mikropfähle vorgesehen, um den neuen Verbindungsbau zwischen Terminal 2 und Bus Gate Süd B15 zu stützen. Die Pfähle würden ausserhalb des Perimeters des Tiefbahnhofs ausgeführt. Die vorliegenden Unterlagen würden nicht aufzeigen, ob untersucht worden sei, inwiefern die Installation der Mikropfählungen nachteilige Auswirkungen auf die in den Bahntunneln angebrachte Kunst am Bau haben könnten (z.B. durch Vibrationen bei der Erstellung). Aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege Zürich seien hier weitere Abklärungen und gegebenenfalls ein Monitoring während der Bauarbeiten notwendig.

Während der Bauzeit werde unmittelbar über dem Bahnhof der Baustelleninstallationsbereich sowie eine temporäre Passerelle angebracht. Gemäss Unterlagen werde die Lastenabtragung auf dieselbe Weise gelöst, wie bereits 2011 bis 2016 beim Bauvorhaben «Aufwertung Terminal 2». Die kantonale Denkmalpflege gehe daher davon aus, dass für die darunterliegenden Bauten keine Beeinträchtigung zu erwarten ist. Die baulichen Massnahmen betreffen keine relevante schützenswerte ältere Bausubstanz, sondern hauptsächlich Bauteile von untergeordneter kulturhistorischer Bedeutung aus jüngeren Umbautätigkeiten. Das Bauvorhaben sei aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege mit Anträgen zustimmungsfähig.

Die KOBU formuliert folgenden Antrag:

[3.5.1] Die Kunst am Bau in den Bahntunneln des SBB Bahnhofs Zürich Flughafen ist vor Beschädigung zu schützen. Es ist darzulegen ob und inwiefern die baulichen Eingriffe unterhalb Terrain (insbesondere Mikropfählungen) nahe der Bahntunnel schadhafte Auswirkungen auf die erhaltenswerte Ausstattung des Tiefbahnhofs haben könnten. Gegebenenfalls sind geeignete Massnahmen zum Schutz der Kunst am Bau zu treffen. Die Abklärungen und daraus folgenden Massnahmen sollen mit der kantonalen Denkmalpflege koordiniert werden.

Dieser Antrag wurde von der FZAG nicht bestritten. Er erscheint dem UVEK sinn- und zweckmässig und wird als Auflage in die Verfügung übernommen.

2.20 *Gesamtfazit*

Das Gesuch der FZAG für den Bau einer Lounge der Swiss im Terminal 2 sowie eines Verbindungsbaus zwischen dem Busgate B15 und dem Terminal 2 für die Spezialprozesse erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

2.21 *Entgegenstehende Anträge*

Entgegenstehende Anträge werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen soweit sie nicht gegenstandslos sind.

2.22 *Vollzug*

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

Am 20. Oktober 2017 haben die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und das UVEK eine Absichtserklärung zum Vollzug des Umweltrechts auf Bundesbaustellen (umweltrechtliche Baustellenkontrollen) abgeschlossen, die das UVEK seit 2020 umsetzt. Nach den Kriterien unter Ziffer 1 des Anhangs A der Vereinbarung fällt das hier zu beurteilende Vorhaben in die Umweltrelevanzkategorie 2 (Projekte mit mittlerer Umweltrelevanz), für die risikobasierte Kontrollen in drei Umweltbereichen auf der Baustelle vorgesehen sind.

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 verfügten 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.

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-BAZL²⁶, 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.).

²⁶ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

In Ziffer 7 ihrer Stellungnahme führt die SBB aus, dass gemäss Art. 19 EBG das Eisenbahnunternehmen die Vorkehren, die u.a. mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebs der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind, trifft. Das Eisenbahnunternehmen trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, welche wegen Bauvorhaben Dritter im Bereich von Bahnanlagen nötig werden, gehen zu deren Lasten. Die FZAG hat daher allfällige Kosten der SBB zu tragen.

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 für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– Staatsgebühr AWEL Grundwasser	Fr. 420.60
– Staatsgebühr AWEL Strahlung, Licht	Fr. 284.40
– Staatsgebühr AWEL Siedlungsentwässerung	Fr. 560.80
– Staatsgebühr AWA Industrie-, Gewerbelärm	Fr. 280.40
– Staats- und Ausfertigungsgebühr	<u>Fr. 332.20</u>
– Total:	Fr. 1878.40

Die BKZ ist wie eine kantonale Fachstelle zu behandeln. Für ihren Prüfaufwand stellt sie Fr. 544.55 in Rechnung.

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

– Prüfungs-, Behandlungs- und Bewilligungsgebühr Kontrollorgan	Fr. 2705.00
– Prüfungs-, Behandlungs- und Bewilligungsgebühr Baupolizei	Fr. 130.00
– Schreibgebühren, Porti	<u>Fr. 180.00</u>
– Total:	Fr. 3015.00

Die geltend gemachten Gebühren des Kantons, der BKZ 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, die BKZ sowie 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 verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

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 seinem Namen zu unterzeichnen.

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Dem ESTI, dem BAFU, dem BAV, den 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 Gesuch der FZAG für den Grundausbau der LX-First Lounge im Terminal 2 sowie eines Verbindungsbaus zwischen dem Busgate B15 und dem Terminal 2 für die Spezialprozesse wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Landseite innerhalb und ausserhalb von Gebäuden, Luftseite innerhalb und ausserhalb von Gebäuden, im Nahbereich einer Eisenbahnanlage (SBB)
Gemeindegebiet Kloten, Parzellen-Nr. 3139.14 (neu: 3139.15)

1.2 Massgebende Unterlagen

- Formular Plangenehmigungsgesuch, 19. März 2025 (Unterschrift Gesuchsteller);
- Stellungnahme Zonenschutz, 6. Februar 2025;
- Situationsplan, G0-G3, 1:10'000, Plan-Nr. 19219, 7. November 2024;
- Technischer Bericht, 31. Januar 2025;
- Geologisch-geotechnischer Bericht und gewässerschutzrechtliche Beurteilung, 29. November 2024;
- Auflastenpläne, 10. Januar 2025;
- Verbindungsbau B15 (Gebäude B2), Lastenplan, 24. September 2024;
- Nutzlastenpläne, 10. Januar 2025;
- Nutzungsvereinbarung, 10. Januar 2025;
- Projektbasis und Tragwerkskonzept, 10. Januar 2025;
- Bauinstallationsfläche und Provisorische Passerelle, Lastenplan auf Flughafenbahnhof SBB, 18. Juni 2024;
- Nutzungsvereinbarung BPI, 10. Januar 2025;
- Brandschutzkonzept, 31. Januar 2025 (Unterschrift Brandschutzverantwortlicher);
- EN-101d Bedarfsberechnung Lüftung, 6. November 2024;
- EN-103 Heizungs- und Warmwasseranlagen, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Küche Swiss G1, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Raucherlounge G1, 5. November 2024;
- EN-105 Lüftungstechnische Anlagen, Siko Passerelle G0-G1, 5. November 2024;
- EN-110, Kühlung / Befeuchtung, Swiss G1, 7. Februar 2025;
- EN-110, Kühlung / Befeuchtung, Verbindungsbau G0 G01, 7. Februar 2025;
- Energienachweis, 10. September 2024;
- Visualisierungen (undatiert);
- Lichtberechnung / LXF-SPE_B2_G0_Beleuchtung, Carport, 30. Januar 2025;

- Lichtberechnung / LXF-SPE_B15_G0_Beleuchtung, G0 und Vordach, 17. Januar 2025;
- Lichtberechnung / LXF-SPE_B15_G1_Beleuchtung, G1, 20. Januar 2025;
- Beweissicherungskonzept SBB-Tunnel, 3. Februar 2025;
- Grundriss G0 Aussenbereich, Baueingabe, G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1107, 10. Januar 2025;
- Grundriss G0, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1108, 10. Januar 2025;
- Grundriss G1, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1109, 10. Januar 2025;
- Grundriss G2, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1110, 10. Januar 2025;
- Grundriss G3, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1111, 10. Januar 2025;
- Grundriss G4, Baueingabe, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1112, 10. Januar 2025;
- Ansichten 01, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1120, 10. Januar 2025;
- Ansichten 02, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1121, 10. Januar 2025;
- Schnitte 01, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1113, 10. Januar 2025;
- Schnitte 02, Baueingabe, ALG, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 1114, 10. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G0, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8011, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G1, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8012, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G2, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8013, 30. Januar 2025;
- Brandschutzplan, G3, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 8014, 30. Januar 2025;
- Schemaplan Bauphasen 1 und 2, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1401, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphasen 3 und 4, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1402, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphasen 5 und 6, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1403, 13. Dezember 2024;
- Schemaplan Bauphase 7, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1404, 13. Dezember 2024;
- Grundriss Kraneingabe, Baueingabe, ALG, 1:500, Plan-Nr. 050159 – 1450, 10. Januar 2025;
- Bauinstallation- und Kraneingabe, Baueingabe, ALG, 1:200, Plan-Nr. 050159 – 1451, 10. Januar 2025;
- Positionsplan Aushub Verbindungsbau, Baueingabe, G01, 1:100 / 1:50, Plan-Nr. 050159 – 3104 C; 13. Dezember 2024;
- Übersicht, Vorprojekt – Bauinstallationsfläche Ebene G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3201, 18. Juni 2024;
- Übersicht, Vorprojekt – Lastabtragungspunkte BPI Ebene G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3101, 18. Juni 2024;
- Übersicht, Vorprojekt – Bodenplatten Bestand, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3102, 20. September 2024;
- Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G0, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3200 A, 23. September 2024;
- Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3100 A, 23. September 2024;

- Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G1, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3300 A, 23. September 2024;
- Positionsplan Tragwerk, Vorprojekt, G2, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3400 A, 23. September 2024;
- Schnitte, Vorprojekt – Bodenplatten Bestand, G01, 1:100, Plan-Nr. 050159 – 3103, 20. September 2024;
- Situation Umgebung, Bauprojekt, 1:200, Plan-Nr. 101.0882-31-002, 30. Januar 2025.

2. Bewilligungen und Festlegungen

- 2.1 Die gewässerschutzrechtliche Ausnahmebewilligung nach Art. 19 GSchG bzw. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV betreffend die Einbauten ins Grundwasser und die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels während der Dauer der Bauarbeiten wird unter Auflagen erteilt (vgl. C.3.13 unten).
- 2.2 Für die Bauarbeiten gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.
- 2.3 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.
- 2.4 Für die Baustelle gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

- 3.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 3.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 3.1.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind den zuständigen Fachstellen frühzeitig via AFM, Flughafen / Luftverkehr, einzureichen oder per Mail an tvf.afm@vd.zh.ch zu senden.
- 3.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

- 3.1.5 Der Baubeginn ist dem BAZL via AFM frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- 3.1.6 Die Fertigstellung und Betriebsfreigabe ist frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- 3.1.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen, Brandschutzpläne etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.1.8 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.
- 3.1.9 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 (Safety und Security)*
 - 3.2.1 Die Solaranlage auf dem Dach vom Carport muss mit blendreduzierten Solarmodulen, welche glattes Glas und Anti-Reflexionsbeschichtung haben, ausgerüstet werden.
 - 3.2.2 Die Solarmodule müssen entlang der Gebäudeachse nach Westen mit Ausrichtung Azimut 275.15° und Aufständigung bzw. Neigung 14° installiert werden.
 - 3.2.3 Das Baukran-Erstellungsgesuch (www.zonenschutz-kantmeldestelle.ch) mit Koordinatenangabe ist frühzeitig beim Zonenschutz, c/o Flughafen Zürich AG, per Briefpost einzureichen, da Abklärungen mit skyguide zu erwarten sind, welche eine längere Zeitdauer von ca. 1-2 Monaten in Anspruch nehmen können. Die entsprechenden Auflagen wird der Zonenschutz mit der Bewilligung bekannt geben.
 - 3.2.4 Der Einsatz von mobilen LKW- oder Autokränen muss mindestens 4 Arbeitstage im Voraus von der Transport- oder Autokranfirma per E-Mail bei zonenschutz@kantmeldestelle.ch angemeldet werden.
- 3.3 *Auflagen von Zoll und Flughafenpolizei*
 - 3.3.1 Die Auflagen unter Ziffer 1–16 der Stellungnahme des BAZG vom 24. April 2025 (Beilage 1) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.
 - 3.3.2 Die ungehinderte Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen ist während den

Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen (LKW-tauglich).

- 3.3.3 Die Rettungsachse ist gemäss aktuellem Notfallplan EMERG jederzeit zu gewährleisten.
- 3.3.4 Temporäre Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen sind der Kantonspolizei, Flughafenpolizei-Stabsabteilung, frühzeitig bekannt zu geben, damit deren Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden können.
- 3.3.5 Die Prozessabläufe für den Warenumsschlag mittels Kran müssen vor Baubeginn mit der Flughafenpolizei / Zoll / Airport Safety & Security abgesprochen werden.
- 3.3.6 Die Schliessung muss überall dem Schliessplan der Flughafen Zürich AG entsprechen.
- 3.3.7 Fluchttüren im Sicherheitsbereich sind mit dem TST auszustatten und Alarmer an den Alarm-Client der Flughafenpolizei zu übermitteln. Der Zugang muss im Ereignisfall jederzeit gewährleistet sein (Interventionsöffnung Feuerwehr / Polizei / Zoll).
- 3.3.8 Neue oder zu verschiebende Flucht- und Interventionswege müssen nach der Fertigstellung durch die Flughafenpolizei abgenommen und freigegeben werden.
- 3.3.9 Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei (058 648 50 50) unverzüglich informiert wird.
- 3.3.10 Während Arbeiten an der Umzäunung muss sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind.
- 3.3.11 Neue oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen müssen nach der Fertigstellung durch die Flughafenpolizei abgenommen und freigegeben werden.
- 3.3.12 Im Nahbereich der Umzäunung dürfen keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden.
- 3.3.13 Es muss sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Grenzübertritte (Schengen/NonSchengen, EU-/ICAO-Secure) von Passagieren und Staff möglich sind.
- 3.3.14 Die Prozessabläufe für Sicherheits- und Grenzkontrolle müssen bei Staff und deren Arbeitgebern bekannt sein und eingehalten werden.
- 3.3.15 Die Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens sowie die Auflagen betreffend Sicherheit und Kontrollverfahren (Personen- / Waren- und Fahrzeugkontrollen), müssen den Unternehmen und Arbeitgebern bekannt sein

und sind einzuhalten.

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

3.4 *Auflagen von SRZ*

Die Auflagen von SRZ in der Stellungnahme vom 20. Mai 2025 (Beilage 2) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.5 *Feuerpolizeiliche Auflagen der Stadt Kloten*

Die feuerpolizeilichen Auflagen unter Ziffer 5 der Stellungnahme der Stadt Kloten vom 16. Juni 2025 (Beilage 3) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.6 *Auflagen zum Arbeitnehmerschutz*

- 3.6.1 Die Auflagen unter Ziffer II der Stellungnahme des AWI vom 14. Mai 2025 (Beilage 4) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

- 3.6.2 Absturzgefährdete Stellen sind für Benutzer ausreichend zu sichern. Die näheren Einzelheiten richten sich nach SIA-Norm 358.

- 3.6.3 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen.

3.7 *Auflagen zum behindertengerechten Bauen*

- 3.7.1 Die Auflagen gemäss der Stellungnahme der BKZ vom 28. Mai 2025 (Beilage 5) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

- 3.7.2 Vor Beginn der Innenausbauarbeiten in einzelnen Bereichen sind die entsprechenden Detailpläne, soweit sie BehiG relevant sein könnten, frühzeitig der BKZ zur Prüfung der Konformität mit der Norm SIA 500 vorzulegen. Im Fall von Uneinigkeiten zwischen der BKZ und der FZAG ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.8 *Auflagen der Stadt Kloten zu Energienachweisen*

Die Auflage Nr. 2 in der Stellungnahme der Stadt Kloten vom 16. Juni 2025 (Beilage 3) ist einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.9 *Auflagen der SBB und des BAV*

- 3.9.1 Die Auflagen in den Ziff. 3, 4, 6 und 8 gemäss der Stellungnahme der SBB vom 10.

Juli 2025 (Beilage 6) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

- 3.9.2 Die Nachweise bezüglich Erfüllungsgrad des Bahntunnels hinsichtlich der durch das Projekt verursachten neuen Lasten sind dem BAZL einzureichen. Bei einer Reduktion des Erfüllungsgrads muss sichergestellt werden, dass keine weiteren durch das Projekt bedingten Verstärkungsmassnahmen nachträglich von den SBB ausgeführt werden müssen. Die technische Dokumentation der SBB ist entsprechend den Lasten des Projekts zu aktualisieren.

3.10 *Allgemeine Auflagen zum Umweltschutz*

Sofern im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die im technischen Bericht erwähnten Massnahmen zum Umweltschutz einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.11 *Licht*

Die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke beim Carport ist auf 50 lx zu reduzieren. Für das Vordach gilt eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 100 lx.

3.12 *Entwässerung und Kanalisation*

- 3.12.1 Dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, Sektion Siedlungsentwässerung, ist vor Baubeginn ein überarbeitetes Kapitel Regenwasser (aktuell technischer Bericht, Kap. 4.1.2) mit Entwässerungsplan und Entwässerungstabelle gemäss Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung (AWEL 2022), Kapitel 5.3, einzureichen.

- 3.12.2 Die Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung (AWEL, 2022) ist zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich Glasdächer/-fassaden und Metaldächer/-fassaden (Kapitel 6.1.2).

- 3.12.3 Die Baustellenentwässerung hat gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich zu erfolgen (Interkantonales Merkblatt Gewässerschutz in Industrie und Gewerbe «Baustellen», VSA, 2024). Das vorbehandelte Abwasser ist der Schmutzwasserkanalisation zuzuführen.

- 3.12.4 Die Auflagen Nrn. 4.1, 4.3, 7 und 8 gemäss der Stellungnahme der Stadt Kloten vom 16. Juni 2025 (Beilage 3) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.13 *Grundwasserschutz*

- 3.13.1 Die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom Dezember 2004» des AWEL sind verbindlich.

- 3.13.2 Es sind nur Stoffe zu verwenden, welche die Grundwasserqualität nicht gefährden.

3.14 Auflagen zum Denkmalschutz

Die Kunst am Bau in den Bahntunneln des SBB Bahnhofs Zürich Flughafen ist vor Beschädigung zu schützen. Es ist darzulegen, ob und inwiefern die baulichen Eingriffe unterhalb Terrain (insbesondere Mikropfählungen) nahe der Bahntunnel schadhafte Auswirkungen auf die erhaltenswerte Ausstattung des Tiefbahnhofes haben könnten. Gegebenenfalls sind geeignete Massnahmen zum Schutz der Kunst am Bau zu treffen. Die Abklärungen und daraus folgenden Massnahmen sollen mit der kantonalen Denkmalpflege koordiniert werden.

4. Entgegenstehende Anträge

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

5. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der FZAG auf-erlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Die FZAG hat die Kosten der SBB im Sinne von Art. 19 EBG zu tragen. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die SBB.

Die Gebühr für die Prüfung durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 1878.40, die Gebühr der BKZ beträgt Fr. 544.55; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt insgesamt Fr. 3015.-; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

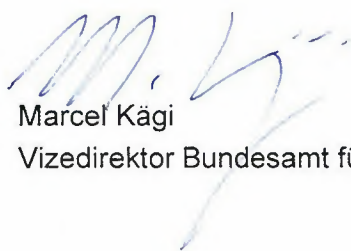
- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBO, Postfach, 8058 Zürich

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

- Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, 8090 Zürich
- Eidgenössisches Starkstrominspektorat ESTI, Luppmenstrasse 1, 8320 Fehraltorf
- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- BAV, Sektionen Bewilligungen II und Bautechnik, 3003 Bern

- SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Vulkanplatz 11, 8048 Zürich

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



Marcel Kägi
Vizedirektor Bundesamt für Zivilluftfahrt

Beilagen

- Beilage 1: BAZG, Stellungnahme vom 24. April 2025
- Beilage 2: SRZ, Stellungnahme vom 20. Mai 2025
- Beilage 3: Stadt Kloten, Stellungnahme vom 16. Juni 2025
- Beilage 4: AWI, Stellungnahme vom 14. Mai 2025
- Beilage 5: BKZ, Stellungnahme vom 28. Mai 2025
- Beilage 6: SBB, Stellungnahme vom 10. Juli 2025

Rechtsmittelbelehrung

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

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.