



3003 Bern, 5. Februar 2019

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Parkplätze P12-100 und P12-300: Umnutzung als Warteraum für Taxis
und Reisebusse; Änderungen Bushof
Projekt-Nr. 18-05-030

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Im Verlauf der nächsten Jahre plant die Flughafen Zürich AG (FZAG) die Erweiterung der landseitigen Passagierflächen (ELP) am Flughafenkopf. Die Umsetzung der ELP-Projekte tangiert auch den öffentlichen Betrieb auf dem Bushof; zur Aufrechterhaltung des Busbetriebs während der Bauphase ELP sind provisorische Anlegekanten in der Mitte des Bushofs für den öffentlichen Verkehr nötig.

2. Gesuch

2.1 Gesuchseinreichung

Am 18. Oktober 2018 (Eingangsdatum) reichte die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des UVEK das Plangenehmigungsgesuch für Anpassungen des Bushofs inkl. Erstellung provisorischer Buskanten für die Ein- und Aussteigzone von Reisebussen und die Verschiebung der Zufahrt Süd zum Bushof sowie für die Umnutzung der bestehenden Parkplätze P12-100 und P12-300 als Warteraum für Taxis, Reisebusse und Limousinen (Verschiebung der heutigen Nutzungen auf dem P30 nördlich des Bushofs) ein. Am 22. Oktober 2018 reichte die FZAG auf Antrag des BAZL einen übergeordneten Projektbeschrieb zur Erweiterung der landseitigen Passagierflächen (ELP) nach.

2.2 Begründung und Projektbeschrieb

Nach Angaben im Gesuch müssen vor der Umsetzung der ELP-Projekte Ersatzstandorte für den Parkplatz P30 (heutiger Warteraum für Taxis, Limousinen und Reiseautos östlich [recte: nördlich] des Bushofs) und den 2013 erstellten RFS-Warteraum auf dem P12-300 geschaffen werden. Dazu sind folgende Arbeiten geplant:

- P12-100: Der heute 180 Parkplätze für Personenwagen aufweisende P12-100 soll neu auf 18 Carplätze und 85 Taxi- bzw. Limousinenabstellplätze umgebaut werden. Die Erschliessung der Taxi- und Limousinenabstellplätze erfolgt über die Bimenzältenstrasse. Die Entwässerung wird den neuen Verhältnissen angepasst und das anfallende Platzwasser wird GEP¹-konform über die Schulter versickert. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt aus Kapazitätsgründen unabhängig vom Carparkplatz und wird je mit einer Schranke ausgerüstet. Die Zufahrt zum Carabstellplatz erfolgt über den RFS-Warteraum P12-300. Die Wegfahrt mündet separat in die Bimenzältenstrasse. Der Carparkplatz ist verkehrstechnisch analog dem RFS-Warteraum als Einbahnsystem mit seitlich angelegten Abstellplätzen

¹ Genereller Entwässerungsplan

konzipiert. Für die Ausfahrt wird eine neue Schranke erstellt. Das Gebäude H8 (Warte- und Aufenthaltsraum inkl. sanitäre Anlagen für Taxifahrer) wird vom P30 auf den P12-100 versetzt. Der Anschluss des häuslichen Abwassers aus dem H8 erfolgt an die Schmutzwasserleitung BA 700 mm östlich des RFS-Warteraums. Die neue Leitung (PE DN 200) weist eine Länge von ca. 100 m auf.

- P12-300: Die Erweiterung des RFS-Warterraums um vier (von 30 auf 34) Sattelschlepper-Abstellplätze erfolgt auf der östlichen Seite. Die Ein- und Ausfahrten und der Dispositionsraum können wie bisher belassen werden.
- Bushof Mitte: Als Ersatz für die während des ELP-Baus wegfallenden Haltekannten sind zwei provisorische Haltekannten erforderlich. Diese werden im Anschluss an den Bushof Nord am Rand der «Mittelzunge» des Bushofs erstellt.
- Bushof Süd, Zone für Reisebusse: Im Süden vom Bushof werden 5 Haltestellen für Reisebusse erstellt. Dazu wird die heutige Einfahrt weiter nach Süden verlegt. Zwischen dem Bushof und dem Reisebusbereich ist eine Wartefläche für die Passagiere inkl. Überdachung mit Sitzgelegenheiten vorgesehen.

Die Bewirtschaftung der Parkplätze am Flughafen Zürich erfolgt mit einem vernetzten System zentral ab der Parking-Zentrale. Der RFS-Warterraum ist bereits angeschlossen. Um die Bewirtschaftung des Parkplatzes für die Busse und Taxis ebenfalls zu gewährleisten, wird das bestehende Bewirtschaftungssystem mit zusätzlichen Ticketstationen und Schranken ausgebaut.

Die Baustellen befinden sich landseitig. Die Zufahrten und der Materialtransport erfolgen für die P12-100 und P12-300 über den Knoten Fracht und die Bimenzältenstrasse, für den Bushof Mitte und Bushof Süd von Süden über die Flughafenstrasse. Es sind keine Kräne erforderlich. Die Staubbekämpfung erfolgt mit Standardmassnahmen. Für den Umbau des Bushofs Mitte ist evtl. Nacharbeit nötig. Der Umgang mit den belasteten Standorten ZH-Züri-1-D-01 und ZH-Züri-1-D-11 und die Baustellenentwässerung sind im Projektbeschreibung detailliert beschrieben.

Der Baubeginn ist für Juni 2019 vorgesehen und die Inbetriebnahme ist für Dezember 2019 geplant.

Die Baukosten für dieses Projekt werden mit Fr. 1 200 000.– veranschlagt.

2.3 Standorte

Flughafen – Landseite, P12-100 und P12-300: Bimenzältenstrasse, Grundstück-Kat.-Nrn. 5775, 5801, 5802; P30 sowie Bushof: Grundstück-Kat.-Nr. 3139.14, alle auf Gemeindegebiet von Kloten.

2.4 Eigentumsverhältnisse

Die FZAG ist nach Angaben im Gesuch Eigentümerin der betroffenen Parzellen.

2.5 Gesuchsunterlagen

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

- Übergeordneter Bericht Projekt ELP;
- Beilage B1: Projektbeschreibung mit Anhängen;
- Beilage B2: Nachweis GEP-Konformität;
- Beilage B3: Nachweis Zonenschutz;
- Beilage B4: Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide;
- Pläne.

2.6 Koordination von Bau und Betrieb

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

3. Instruktion

3.1 Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK²-Sitzung vom 17. Mai 2018 (VPK 03/18) hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG³ festgelegt. Das Gesuch wurde in den kantonalen Publikationsorganen publiziert und das Gesuchsdossier lag vom 12. November bis zum 11. Dezember 2018 öffentlich auf.

Es wurden keine Einsprachen gegen das Projekt erhoben.

Am 22. Oktober 2018 hörte das BAZL via Amt für Verkehr (AFV) den Kanton Zürich an; eine luftfahrtspezifische Projektprüfung war nicht erforderlich.

Nach Ziffer 1 des Anhangs (Bagatellfallregelung) der Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem BAZL und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) vom 29. Januar 2018 ist für das vorliegende Vorhaben keine Anhörung des BAFU erforderlich. Zudem konnte auf die Anhörung weiterer Bundesstellen verzichtet werden.

² Verfahrensprüfungskommission der FZAG

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt; SR 748.0

Am 10. Dezember 2018 stellte das AFV dem BAZL und in Kopie der FZAG die Stellungnahmen der angehörten Fachstellen, der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG) sowie der Stadt Kloten zu.

Vor dem Entscheid gab das BAZL der FZAG Gelegenheit zu Schlussbemerkungen. Am 8. Januar 2019 teilte die FZAG per E-Mail mit, dass sie zu den Anträgen der Fachstellen, der VBG und der Stadt Kloten keine Einwände habe.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Skyguide, Project and Planning, vom 18. September 2018;
- Zonenschutz, vom 2. Oktober 2018;
- VBG, Abteilung Betrieb, vom 5. November 2018;
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 9. November 2018;
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, AFV, Gesamtverkehr, vom 14. November 2018;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), Einsatz und Prävention, vom 21. November 2018;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei, Verkehrstechnische-Abteilung (VTA), vom 26. November 2018;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei, Stabsabteilung – Planung/Technik, vom 3. Dezember 2018;
- VBG vom 6. Dezember 2018;
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, AFV, Flughafen / Luftverkehr, vom 6. Dezember 2018;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 7. Dezember 2018;
- Kanton Zürich, Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt, Kantonale Leitstelle für Baubewilligungen (KOBÜ), vom 10. Dezember 2018;
- FZAG, Schlussbemerkungen vom 8. Januar 2019.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Parkplätze P30, P12-100 und P12-300 und der Bushof dienen dem Betrieb des Flughafens und gelten nach Art. 2 VIL⁴ als Flugplatzanlagen. Nach Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

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

1.3 *Verfahren*

Beim Vorhaben handelt es sich um Anpassungen an bestehenden Verkehrerschliessungs- und Parkieranlagen, die zu keinen wesentlichen Erweiterungen oder Betriebsänderungen des Flughafens führen; es ist somit keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 10a USG⁵ bzw. Art. 2 UVPV⁶ erforderlich.

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

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁷. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁵ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

⁶ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011

⁷ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, ggf. nach USG⁸ und ArG⁹ vereinbar ist.

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) einhält sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich diejenigen des Arbeitsrechts sowie der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

Eine Begründung für die Anpassungen der Parkplätze P30, P12-100 und P12-300 sowie des Bushofs liegt vor (vgl. A.2.2 oben). Sie ist nachvollziehbar. Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen des Kantons Zürich, der VBG und der Stadt Kloten ist im Folgenden einzugehen.

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

Beim Projekt handelt es sich um Anpassungen bestehender Flugplatzanlagen auf der Landseite des Flughafens innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 23. August 2017. Die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang. Die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

⁸ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

⁹ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz); SR 822.11

2.4 *Luftfahrtspezifische Auflagen (Safety)*

Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt seit dem 15. August 2014 gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. Nr. 1108/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Änderungen gegenüber den Bestimmungen aus dem Anhang 14 zum Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO Annex 14).

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann. Da es sich beim Vorhaben um Anpassungen an bestehenden Parkierungsanlagen auf der Landseite des Flughafens handelt, konnte auf eine luftfahrtspezifische Prüfung verzichtet werden.

Weder der Zonenschutz noch die Skyguide haben Einwände zum Vorhaben; Auflagen erübrigen sich somit.

2.5 *Stellungnahmen aus dem AFV*

Sowohl die Fachstelle Flughafen / Luftverkehr des AFV als auch die Abteilung Gesamtverkehr des AFV haben die Gesuchsunterlagen geprüft; sie haben keine Anmerkungen zum Vorhaben.

2.6 *Allgemeine Bauauflagen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7 *Anträge der Kantonspolizei*

Die VTA der Kantonspolizei hat das Vorhaben der FZAG aus verkehrstechnischer Sicht geprüft. Zu den Projektteilen Zone Bushof Süd und P10-100/P12-300 hat sie keine Bemerkungen. Zum Umbau Bushof Mitte hält sie aber fest, durch die geplante Anordnung der provisorischen Haltekanten müsse das nördliche Verkehrsregime angepasst werden, was auch den bestehenden Fuss- und Radweg tangiere.

Sie stimmt dem Umbau Bushof Mitte unter den nachstehenden Anträgen zu:

- [1] Um im Bereich der Zufahrt zu den provisorischen Haltekanten zu verhindern, dass es zu Konflikten zwischen Radfahrern, Fussgängern und Bussen kommt und um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern, seien eventuell weitere bauliche Massnahmen, z. B. Trennelemente oder die Entfernung der Sitzbänke nötig.
- [2] Die notwendigen Sichtweiten bei den Ein- und Ausfahrten sowie im Knotenbereich dürften nicht eingeschränkt werden bzw. seien sicherzustellen.
- [3] Die Details bezüglich Signale und Markierungen würden in der Ausführungsphase durch ihren Spezialisten vor Ort festgelegt; die FZAG werde ersucht – dem Baufortschritt entsprechend – frühzeitig mit der VTA Kontakt aufzunehmen.

Diese Anträge erscheinen zweck- und verhältnismässig. Sie wurden von der FZAG denn auch nicht bestritten und werden daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

Auch die Stabsabteilung der Flughafenpolizei hat gegen das Gesuch der FZAG keine Einwände vorzubringen. In Absprache mit der VTA verweist sie auf deren Stellungnahme und beantragt, folgende Bestimmungen in die Plangenehmigung aufzunehmen, um zeitgerechte Interventionen zu gewährleisten:

- [4] Die ungehinderte Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen sei jederzeit sicherzustellen;
- [5] temporäre Änderungen der Verkehrswege in den betroffenen Bereichen seien ihr frühzeitig bekanntzugeben, damit deren Auswirkungen für Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden könnten; und
- [6] wesentliche Projektänderungen seien ihr auf dem ordentlichen Weg vorzulegen.

Gemäss Angaben im Gesuch werden die Interventionsachsen beim RFS-Warteraum und beim Bushof durch die baulichen Massnahmen nicht tangiert und stehen jederzeit zur Verfügung. Die Bauphasen und allfällige Umleitungen werden vor Ausführung mit Blaulichtorganisationen und dem Betrieb FZAG abgestimmt.

Da mit den allgemeinen Bauauflagen verfügt wird, dass das Vorhaben gemäss den eingereichten Unterlagen zu realisieren ist, und Projektänderungen zu melden sind, erübrigt sich die Übernahme der Anträge [4] und [6] als Auflagen. Der Antrag [5] erscheint zweckmässig und wird in Ergänzung der Anträge der VTA als Auflage übernommen.

2.8 Brandschutz und Feuerpolizei

In ihrer Stellungnahme stellt die Stadt Kloten fest, das Gebäude H8 gelte gemäss VKF¹⁰-Brandschutznorm als Gebäude mit geringen Abmessungen; es seien keine speziellen brandschutztechnische Massnahmen erforderlich. Sie beantragt indessen,

- [2] sämtliche Fluchtwege aus Gebäuden, die an den Bushof angrenzen, müssten jederzeit in ihrer vollen Breite zur Verfügung stehen.

SRZ hat das Gesuch geprüft und stellt folgende Anträge:

- [1] P12-100/P12-300 (Bau- und Betriebsphase):
 - [1.1] Sämtliche Schranken und Absperrketten müssen mit der Parkkarte der Einsatzkräfte oder mit der technischen FZAG-Schliessung jederzeit zu öffnen sein.
 - [1.2] Der bestehende Abwasserplan Gebiet Mitte, 1:2500, (Abwasserlei-

¹⁰ Vereinigung kantonaler Feuerversicherungen

- tungsnetz der FZAG) muss, falls durch das Bauvorhaben Änderungen im Abwassersystem erfolgen, angepasst und bei der Abnahme an SRZ übergeben werden.
- [1.3] Vor Inbetriebnahme der neuen Parkplätze ist SRZ ein aktualisierter Parkplatzübersichtsplan (elektronisch und 3-fach in Papier) abzugeben.
 - [1.4] Die bestehende ICAO/EASA Notfallausfahrt (gelb markiert im Notfallplan EMERG, Ausgabe 2018, der FZAG) muss ab Tor 109 bis zur Lufingerstrasse jederzeit hindernisfrei sichergestellt und befahrbar sein.
 - [2] Umbau Bushof Mitte (Bau- und Betriebsphase):
 - [2.1] Die bestehende Rettungsachse (gelb markiert im Notfallplan EMERG, Ausgabe 2018) muss ab Tor 101 entlang der Gebäude P3, P2, P1 und Hotel Radisson bis zur Fracht über den ganzen Bushof jederzeit hindernisfrei gewährleistet und befahrbar sein.
 - [2.2] Der Zugang und die Zufahrt zum bestehenden SBB-Flucht- und Interventionstreppenhaus für den ganzen SBB-Bereich (Perron, Tunnel, Betriebsräume etc.) sowie zu sämtlichen Feuerwehrbedienstellen und Wassereinspeisungen entlang der Gebäude P3, P2, P1 und Hotel Radisson müssen über den ganzen Bushof jederzeit hindernisfrei gewährleistet und befahrbar sein. Behinderungen müssen frühzeitig mit SRZ abgesprochen werden.
 - [3] Bushof Süd, Zone für Reisebusse (Bau- und Betriebsphase):
 - [3.1] Die bestehende Rettungsachse (gelb markiert im Notfallplan EMERG, Ausgabe 2018) muss ab Tor 101 entlang den Gebäuden P3, P2, P1, Hotel Radisson bis zur Fracht über den ganzen Bushof jederzeit hindernisfrei gewährleistet und befahrbar sein.
 - [3.2] Die geplante Verkehrsinsel bei der Ausfahrt Tor 101 Richtung Bushof darf die Ausfahrt von Rettungsfahrzeugen, die aus Richtung Tor 101 links in die Rettungsachse entlang der Parkhäuser abbiegen, nicht behindern oder einschränken. Dieser Punkt muss vor Baubeginn mit den Blaulichtorganisationen besprochen werden.

Diese Anträge erscheinen zweck- und verhältnismässig. Sie wurden von der FZAG denn auch nicht bestritten und werden daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.9 Stellungnahmen der VBG

In ihrer Stellungnahme vom 6. Dezember 2018 halten die VBG fest, die FZAG sei im Rahmen des ELP-Projekts seit längerem mit ihnen in engem Kontakt. Eine Stellungnahme im Sinne von Art 18m EBG sei für das vorliegende Teilprojekt nicht erforderlich, in jedem Fall würden die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glattalbahn (2015) gelten. Im Übrigen verweist sie auf die Stellungnahme ihrer Abteilung Betrieb vom 5. November 2018.

In dieser Stellungnahme zum Einfluss auf die betrieblichen Aspekte der VBG halten die VBG u. a. fest, die verschiedenen Bauphasen für die Provisorien des Bushofs seien im Gesuch ausführlich beschrieben und stellen die Anträge

- [1] die Ein- und Ausfahrt der Linienbusse im Bereich Bushof dürfe durch die neu platzierten Reisebusse zu keiner Zeit behindert oder blockiert werden;
- [2] damit sich die Anpassungsarbeiten der Mittelinsel nur minimal auf den Busbetrieb auswirken, ersuche sie um frühzeitige Information über die geplanten Arbeiten; und
- [3] die Durchfahrt der Linienbusse müsse während den Umbauarbeiten der neuen Zufahrt Süd zu jeder Zeit uneingeschränkt möglich sein; die minimale Durchfahrtsbreite im Baustellenbereich müsse auf gerader Strecke immer 3,5 m betragen.

Die Anträge der VGB erscheinen zweckmässig; sie wurden von der FZAG nicht bestritten und sind als Auflagen in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.

2.10 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3¹¹, Art. 82 UVG¹² und die VUV¹³. Das AWA hält fest, den Arbeitnehmenden sei ein heizbarer, behaglich eingerichteter Essraum mit natürlicher Beleuchtung zur Verfügung zu stellen, wenn in Betriebsnähe (im Umkreis von ca. 800 m Gehweg) keine geeigneten Gaststätten vorhanden sind oder wenn sie

- Schicht- oder Nachtarbeit leisten,
- mit gefährlichen Stoffen umgehen,
- an fensterlosen Arbeitsplätzen tätig sind,
- hitze- oder kälteexponiert sind,
- während der Arbeitszeit regelmässig in Arbeitsbereitschaft stehen,
- im Freien, in ungeheizten Räumen oder
- vorwiegend stehend arbeiten.

Es nehme verbindlich zur Kenntnis, dass der bestehende Container/Aufenthaltsraum (Gebäude H8) für die Taxifahrer vom P30 auf den P12-100 verschoben wird.

Zudem beantragt das AWA, wesentliche Projektänderungen seien ihm zur Prüfung vorzulegen. Diesem Antrag wird mit den allgemeinen Bauauflagen entsprochen.

Im Übrigen zeigt sich, dass mit der Verlegung des Gebäudes H8 die arbeitsrechtlichen Anforderungen erfüllt sind; Auflagen erübrigen sich somit hier.

¹¹ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsschutz); SR 822.113

¹² Bundesgesetz über die Unfallversicherung; SR 832.20

¹³ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung); SR 832.30

Die Stadt Kloten beantragt,

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

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

2.11 *Bauliche Umweltschutzanforderungen*

Die KOBU prüfte das Vorhaben und kommt zum Schluss, dass es bewilligungsfähig sei. Sie beantragt,

- [1] das Vorhaben unter Aufnahme einiger Auflagen zu genehmigen.

Auf die Stellungnahme und die Anträge der KOBU ist im Folgenden einzugehen.

2.11.1 Belastete Standorte und Bauabfälle

Die KOBU hält fest, der Bereich «Parkplatz Rächtenwisen» (P12-100/P12-300) tangiere die vom BAZL im Kataster der belasteten Standorte (KbS-BAZL) eingetragenen Ablagerungsstandorte Nrn. ZH-Züri-1-D-01 (weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig) und ZH-Züri-1-D-11 (keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten); im Bereich «Bushof» bestünden derzeit keine KbS-Einträge. Gemäss Angaben im Projektbeschrieb führen die vorgesehenen Anpassungen der Oberflächen zu keiner Veränderung nach Art. 3 AltIV¹⁴, die eine spätere Sanierung wesentlich erschweren könnte. Die Aushubarbeiten im Bereich des KbS-Eintrages würden von einer Altlastenfachperson begleitet. Sollte bei den Bauarbeiten kontaminiertes Aushubmaterial anfallen, werde gemäss dem GEK¹⁵ auf dem Flughafen Zürich der FZAG vorgegangen.

Die KOBU kommt zum Schluss, in altlastenrechtlicher Hinsicht sei gegen das Projekt «Parkplatz Rächtenwisen» nichts einzuwenden und stellt folgende Anträge:

- [2] Die Aushubarbeiten sind durch eine Altlastenfachperson zu begleiten. Rechtzeitig vor Baubeginn ist dem AWEL das vollständig ausgefüllte, von der beauftragten Altlastenfachperson und der Bauherrschaft unterzeichnete Zusatzformular «Belastete Standorte und Altlasten» einzureichen.
- [3] Verschmutzte Bauabfälle sind unter Berücksichtigung der Vorgaben des GEK und der kantonalen Behandlungsregel (AWEL, Februar 2017) zu entsorgen.

¹⁴ Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung); SR 814.680

¹⁵ Generelles Entsorgungskonzept der FZAG für Bauabfälle auf dem Flughafen Zürich

- [4] Rechtzeitig vor dem Abtransport des verschmutzten Rückbau- und Aushubmaterials ist dem AWEL der Entsorgungsantrag inkl. Abnahmegarantien der involvierten Entsorgungsunternehmen zur Genehmigung einzureichen.
- [5] Die Güterflussdaten sind innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der alllasten- und abfallrechtlich relevanten Arbeiten im Alllasten-Informationssystem des Kantons Zürich (ALIS) zu erfassen.
- [6] Spätestens sechs Monate nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem AWEL ein Schlussbericht einzureichen, der die Begleitung der Rückbau-, Aushub- und Entsorgungsarbeiten nachvollziehbar dokumentiert.

Grundsätzlich erscheinen diese Anträge der KOBU zweckmässig und sie werden von der FZAG auch nicht bestritten. Allerdings ist festzuhalten, dass es im bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren keine kantonalen Genehmigungen gibt; der Antrag [4] ist daher anzupassen. Im Übrigen werden die Anträge aus Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

Sollten sich die Dimensionen der im KbS-BAZL eingetragenen belasteten Standorte durch den Aushub von belastetem Material signifikant ändern, ist dies dem BAZL anzuzeigen, damit ggf. eine Anpassung im KbS vorgenommen werden kann. Ergänzend zu den Anträgen der KOBU ist eine entsprechende Auflage in die Verfügung aufzunehmen.

Laut Angaben im Gesuch werden auch die übrigen Bauabfälle gemäss den gesetzlichen Bestimmungen von Bund und Kanton unter Beachtung der Handlungsanweisungen des GEK entsorgt; Auflagen hierzu erübrigen sich.

2.11.2 Siedlungsentwässerung

Die KOBU hält fest, die Projektteile Bushof Süd und Mitte seien aus Sicht des Gewässerschutzes nicht relevant. Der Entwässerung des Taxi-, Car- und LKW-Warterraums (Ersatzmassnahme P30) über die Schulter mit einem Mulden-Rigolensystem und Sickerpackungen könne aus Sicht des Gewässerschutzes unter Auflagen zugestimmt werden. Es sei zu beachten, dass sich das Bauvorhaben über einem nutzbaren Grundwasserträger befindet. Gemäss GIS liegt dieser auf einer Höhe (höchster Grundwasserstand) von ca. 432–433 m. ü. M. Bei den Sickerpackungen sei darauf zu achten, dass diese nicht tiefer als min. 0,5 m über dem Grundwasserspiegel enden. Gestützt auf diese Überlegungen beantragt die KOBU:

- [7] Auf den Parkplatz (Ersatzmassnahme P30) dürfen weder Umschlags- noch Reinigungs- oder Wartungsarbeiten an Fahrzeugen vorgenommen werden. Dies ist auf diesem Parkplatz (Warteraum) deutlich zu bezeichnen.
- [8] Der Materialaufbau der Entwässerungsmulden (Ober- und Unterboden) hat sich nach der VSA¹⁶-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» zu richten.

¹⁶ Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute

- [9] Die punktuellen Sickerpackungen dürfen nicht tiefer als bis 0,5 m über den höchsten Grundwasserstand eingebaut werden.

Auch die Stadt Kloten stellt einige Anträge zu Entwässerung bzw. zur Kanalisation, nämlich:

- [4.1] Die Schweizer Norm SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung», Ausgabe 2012 sowie die Vorschriften der VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» seien zu beachten;
- [4.2] es wird empfohlen, nur Q_{plus} -zertifizierte Rohre und Formstücke zu verwenden;
- [4.3] die neu erstellten Schmutz- und Regenwassergrundleitungen seien dem Kontrollorgan, Ingenieurbüro ewp AG Kloten, zur Kontrolle und Abnahme zu melden;
- [4.4] Anschlüsse an öffentliche Mischwasserleitung seien der Abteilung Tiefbau / Unterhalt und Forst zur Abnahme und dem Kontrollorgan zum Einmass zu melden;
- [4.5] das anfallende Regenwasser sei wie vorgesehen über die Schulter zu versickern; und
- [6] das Baustellenabwasser sei im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431) «Entwässerung von Baustellen» sei im Sinne von § 360 PBG¹⁷ als Richtlinie zu beachten.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass sich diese Anträge auf die einschlägigen Vorschriften zum Gewässerschutz stützen und insgesamt angemessen und zweckmässig sind; sie werden daher als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.11.3 Beleuchtung und Lichtemissionen

Die bestehende Beleuchtung bei den Parkplätzen P12-100 und P12-300 (RFS-Platz) wird erweitert und angepasst. Dazu wird ein bestehender Kandelaber versetzt und ein zusätzlicher Kandelaber aufgestellt; die Sicherheitszonen werden durch die Kandelaber nicht tangiert oder durchstossen. Der LED-Leuchtentyp, der keinen indirekt oder direkt nach oben abstrahlenden Lichtanteil aufweist, ist der gleiche wie bei den bestehenden Kandelabern. Bisher gab es keine negativen Meldungen über Blendwirkungen, es ist daher nicht damit zu rechnen, dass die Erweiterung der Beleuchtung zu einer Beeinträchtigung des Flugbetriebes führt.

Der Parkplatz für die Cars und Taxis wird mit LED-Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 4,5 m ausgeleuchtet, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Das Beleuchtungsniveau wird an den bestehenden RFS-Platz angepasst und in Anlehnung

¹⁷ Kantonales Planungs- und Baugesetz; LS 700.1

an die Norm SN EN 12464-2 «Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten, Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» (05.2014, Pkt. 5.9.3) mit $E_m \geq 20$ lx (wie bei Bushof Süd) ausgeführt.

Die KOBU hält fest, Lichtmissionen seien im Sinne des USG «Einwirkungen von Strahlen». Sie könnten sich störend auf den Menschen oder negativ auf lichtempfindliche Arten auswirken und seien im Sinne der Vorsorge durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen (Art. 11 USG). Der Projektbeschrieb enthalte keine weiteren Ausführungen, wie die geplanten Beleuchtungen auf ein notwendiges Mindestmass begrenzt werden könnten. Sie beantragt:

- [10] Die geplanten Beleuchtungen sind – unter Berücksichtigung der sicherheitstechnischen Aspekte – gemäss den Vorgaben der Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtmissionen im Aussenraum» und den Ausführungen der überarbeiteten «Vollzugshilfe Lichtmissionen» des Bundesamts für Umwelt BAFU (Konsultationsentwurf, 2017) so zu planen und zu betreiben, dass lästige oder schädliche Auswirkungen und unnötige Lichtmissionen vermieden werden. Insbesondere ist die Einstufung der zu beleuchtenden Bereiche als «Parkplätze mit hohem Verkehrsaufkommen» darzulegen und zu überprüfen, ob eine nächtliche Reduktion oder Abschaltung der Beleuchtungen möglich ist. Die Beleuchtungen sind im Klagefall einer Bemusterung zu unterziehen und allenfalls anzupassen.

Die FZAG hat sich zum Antrag nicht geäussert. Es ist aber festzuhalten, dass die vorgeschlagene Beleuchtung unter Anwendung der erwähnten Normen SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtmissionen im Aussenraum» und SN EN 12464-2 «Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten, Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» – wie von der KOBU beantragt – unter Berücksichtigung der sicherheitstechnischen Aspekte erfolgte. Es ist allerdings davon auszugehen, dass auf den Parkplätzen P12-100 und P12-300 in den Nachtstunden zwischen Betriebsende und Betriebsaufnahme wenig Verkehr herrscht. Es erscheint daher verhältnis- und zweckmässig, von der FZAG zu verlangen, die Beleuchtungsschaltung so auszulegen, dass Beleuchtungsstärke in Nachtstunden mit wenig Verkehr reduziert werden kann, z. B. durch Reduktion der Lichtleistung oder Abschaltung eines Teils der Leuchten. Eine entsprechende Auflage ist in die Verfügung zu übernehmen.

2.11.4 Baulärm und Lufthygiene auf der Baustelle

Die BLR¹⁸ konkretisiert die Anforderungen an den Lärmschutz (Baulärm und Bautransporte) gemäss LSV¹⁹, die BauRLL²⁰ diejenigen bezüglich Luftreinhaltung auf

¹⁸ Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

¹⁹ Lärmschutz-Verordnung; SR 814.41

²⁰ BAFU-Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» (2009), Stand 2016

Baustellen gemäss LRV²¹. Die Entscheidbehörde hat die jeweiligen Massnahmenstufen in ihren Verfügungen festzulegen.

Laut Angaben im Gesuch dauert die Bauphase etwa vier Monate. Einzelne Nacht-einsätze werden nicht ausgeschlossen. Bei der Anpassung der Parkflächen fallen im Bereich des Bushofs und beim P12 teilweise lärmintensive Arbeiten (Beton- und Belagsabbrucharbeiten) an. Die Entfernung zwischen der Baustelle beim P12 und den nächstliegenden Wohnbauten beträgt rund 150 m. Daher wird für die Bauarbeiten die Massnahmenstufe B gemäss BLR vorgeschlagen.

Die KOBU ist mit dieser Zuordnung einverstanden, allerdings sei zu beachten, dass die Massnahmenstufe in Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis (12 bis 13 Uhr, 19 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen) verschärft wird. Dementsprechend gelte bei allfälligen Nachtarbeiten die Massnahmenstufe C.

In den Unterlagen seien keine konkreten Massnahmen zur Begrenzung des Bau-lärms formuliert. Da nächtliche Bauarbeiten auch bei geringen Emissionen eine grosse Störwirkung entfalten, seien folgende Massnahmen aus dem Massnahmenkatalog der BLR in jedem Fall zu berücksichtigen:

- Umfassende Information der lärmbeeinträchtigten Nachbarschaft über die Arbeiten und die zu erwartende Ruhestörung;
- Schulung des Baustellenpersonals zu lärmminderndem Verhalten (legen statt werfen, keine lauten Zurufe usw.);
- Zeitbeschränkungen / Definition der Ruhezeiten;
- generelle Anforderungen an Maschinen und Geräte.

Die KOBU stellt den folgenden Antrag:

- [11] Die Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte gemäss BLR sowie lärmrelevante Vorgaben sind von der zuständigen Bewilligungsbehörde in die Plangenehmigungsverfügung aufzunehmen.

Die Stadt Kloten beantragt,

- [8] während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU anzuwenden.

Dem Antrag der KOBU ist zu entsprechen, womit auch der Antrag der Stadt Kloten erfüllt wird: Für die Bauarbeiten werden die Massnahmenstufe B, für lärmintensive Bauarbeiten zu Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis (12 bis 13 Uhr, 19 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen) Stufe C und für die Bautransporte die Massnahmenstufe A festgelegt.

²¹ Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

Zudem ist eine Auflage zur Einhaltung der Mindestanforderungen gemäss dem Massnahmenkatalog der BLR in die Verfügung aufzunehmen.

Hinsichtlich Luftreinhaltung auf der Baustelle ist in den Gesuchsunterlagen festgehalten, das Bauvorhaben falle wegen der Bauzeit (< 1 Jahr) und der Gesamtkubatur (< 10 000 m³) gemäss den Kriterien der BauRLL unter die Massnahmenstufe A. Die Gesamtfläche der Projektperimeter übersteige zwar den Schwellenwert von 4000 m² etwas, die bestehenden Flächen würden aber soweit möglich belassen und es würden nur kleinere Anpassungen vorgenommen. Zudem lägen die einzelnen Teilflächen weit auseinander. Somit sei Massnahmenstufe A für das Projekt verhältnismässig und es gelte die gute Baustellenpraxis.

Die KOBÜ äussert sich dazu nicht, die Stadt Kloten beantragt,

- [7] die Bestimmungen der BauRLL, Massnahmen-Stufe A, sowie die auf die BauRLL gestützten Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss den Flughafen-Umweltschutzbestimmungen von Juni 2008 seien einzuhalten.

Das UVEK kann sich der Einschätzung zur Massnahmenstufe anschliessen, in der Verfügung ist die Stufe A festzulegen; der Antrag der Stadt Kloten ist sinngemäss zu übernehmen, allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Umweltschutzbestimmungen der FZAG 2014 überarbeitet wurden.

2.12 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG für Anpassungen des Bushofs sowie für die Umnutzung der Parkplätze P12-100 und P12-300 als Warteraum für Taxis, Reisebusse und Limousinen erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Festlegungen und Auflagen genehmigt werden.

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

2.13 *Vollzug*

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

Das UVEK hat mit dem Kanton Zürich im März 2015 eine Vereinbarung betreffend die Übertragung des Vollzugs für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt im Kanton Zürich abgeschlossen. Gestützt auf diese Vereinbarung lässt es die Einhaltung der 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. Zu diesem Zweck sind jeweils der Baubeginn mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, die Abnahme mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen anzuzeigen. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

3. 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-BAZL²², insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

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 die Abgabe von (behördlichen) Stellungnahmen im Rahmen solcher Verfahren zur Weiterverrechnung in der Plangenehmigungsverfügung zu Lasten des Gesuchstellers in Rechnung zu stellen (vgl. BGE 1C_78/2012, E. 4.2–4.5).

²² Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

Der Kanton Zürich weist gestützt auf die GebV UR²³ für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– KOBU (Staatsgebühr AWEL Altlasten)	Fr. 459.20
– KOBU (Staatsgebühr AWEL Siedlungsentwässerung)	Fr. 393.60
– KOBU (Staatsgebühr AWEL Strahlung, Licht)	Fr. 328.00
– KOBU (Staatsgebühr TBA Lärmschutz)	Fr. 134.20
– KOBU (Ausfertigungsgebühr)	<u>Fr. 373.60</u>
– Total:	Fr. 1685.60

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

– Bearbeitungs- und Prüfaufwand ewp	Fr. 675.00
– Bearbeitungs- und Prüfaufwand Baupolizei	Fr. 130.00
– Schreibgebühr, Porti	<u>Fr. 90.00</u>
– Total:	Fr. 895.00

Die geltend gemachten Gebühren der KOBU für den Aufwand der kantonalen Fachstellen und diejenigen der Stadt Kloten für die Prüfungs- und Bearbeitungsgebühren geben zu keinen Bemerkungen Anlass und werden in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die KOBU bzw. die Stadt Kloten.

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 2019 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

5. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der FZAG eröffnet. Dem Kanton Zürich (via AFV) wird die vorliegende Verfügung zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFV die von ihm angehörten Fachstellen, die VBG und die Gemeinden mit Kopien.

²³ Kantonale Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts; LS 710.2

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend die Anpassungen des Bushofs sowie die Umnutzung der Parkplätze P12-100 und P12-300 als Warteraum für Taxis, Reisebusse und Limousinen auf der Landseite des Flughafens und mit den Elementen:

- a) Anpassung Bushof:
 - Erstellung von zwei provisorischen Buskanten beim Bushof Mitte;
 - Erstellung von fünf provisorischen Halteplätzen für Reisebusse zum Ein- und Aussteigen der Bus-Passagiere beim heutigen P30; und
 - Anpassung der erforderlichen Signalisationen;
 - b) Anpassung P12-100 und P12-300:
 - Umbau der heute 180 PW-Parkplätze auf neu 18 Carparkplätze und 85 Taxi- bzw. Limousinenabstellplätze;
 - Erweiterung des RFS-Warteraums um vier Sattelschlepper-Abstellplätze (von heute 30 auf 34);
 - Anpassung der Entwässerung;
 - Anpassung der Beleuchtung inkl. erforderliche Verkleitungen;
 - Anpassung der Schrankenanlagen; und
 - Verlegung des Gebäudes H8 (Warte- und Aufenthaltsraum inkl. sanitäre Anlagen für Taxifahrer) vom P30 auf den P12-100 inkl. erforderliche Verkleitungen
- wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen – Landseite Bushof und P30: Grundstück-Kat.-Nr. 3139.14 sowie P12-100 und P12-300: Bimenzältenstrasse, Grundstück-Kat.-Nrn. 5775, 5801, 5802; alle auf Gemeindegebiet von Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 22. Oktober 2018 mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- Übergeordneter Projektbeschrieb ELP, Unternehmen für Architektur und Städtebau AG (AUS AG), 22.10.18;
- Beilage B1: Projektbeschrieb, IB PB Airport, % F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer SIA USIC, 8050 Zürich, 22.10.18 mit den Anhängen
 - B1.1: Containeranlage Taxiwarteraum H8, Pläne Nrn. W.377455.G.1.B 1:33 (A4): Grundriss, W.377455.G.2.A 1:33 (A4): Fundamentplan, und W.377455.S.1.A 1:20/10 (A4): Schnitt A–A, Erne Modul-Technologie, 5080 Laufenburg, 20.8.13;

- B1.2: Nachweis GEP-Konformität inkl. Plan Entwässerung Parkplatz P12, 1:500, SWR Infra, 8953 Dietikon, 25.9.18;
- B1.3: Beurteilung Blendwirkung P12, Mathys Partner GmbH, 8050 Zürich, 4.3.13;
- B1.4: Unbedenklichkeitserklärung Skyguide, 18.9.18;
- Plan Nr. 18960, P12-100/P12/300/Bushof, Situation 1:10 000, FZAG, 11.9.18;
- Plan Nr. 2411, provisorischer Betrieb Bushof Nord Januar 2021 – ca. 2023, Situation, 1:250, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3602, ELP Ersatzmassnahmen P30, LKW / Car / Taxi-Parkplatz P12, Situation, 1:500, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3603, ELP Ersatzmassnahmen P30, LKW / Car / Taxi-Parkplatz P12, Werkleitungen, 1:500, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3604, ELP Ersatzmassnahmen P30, LKW / Car / Taxi-Parkplatz P12, Normalprofile, 1:50, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3605, ELP Ersatzmassnahmen P30, LKW / Car / Taxi-Parkplatz P12, Querprofile, 1:500, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3606, Bushof Mitte, provisorische Buskanten, Situation, 1:200, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3607, Bushof Mitte, provisorische Buskanten, Normalprofil, 1:50, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3608, Bushof Süd, Zone für Reisebusse, Situation, 1:200, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3609, Bushof Süd, Zone für Reisebusse, Werkleitungen, 1:200, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3610, Bushof Süd, Zone für Reisebusse, Normalprofile, 1:50, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3611, ELP Ersatzmassnahmen P30, LKW / Car / Taxi-Parkplatz P12, Aussteckung, 1:500, FZAG, 11.10.18;
- Plan Nr. 3612, Bushof Süd, Zone für Reisebusse, Aussteckung, 1:500, FZAG, 11.10.18.

2. Festlegungen

- 2.1 Für die Baustelle gilt bezüglich Baulärm die Massnahmenstufe B, für lärmintensive Bauarbeiten zu Zeiten mit erhöhtem Ruhebedürfnis (12 bis 13 Uhr, 19 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen) gilt Stufe C gemäss BLR.
- 2.2 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss BLR.
- 2.3 Für die Bauphase gelten bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe A gemäss BauRLL sowie die Umweltschutzbestimmungen der FZAG (2014).

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 frühzeitig beim Amt für Verkehr, Stab/Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, einzureichen oder per Mail an afv-tvl@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 AFV frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 3.1.6 Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu organisieren.
- 3.1.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen 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 *Auflagen der Kantonspolizei und anderer Blaulichtorganisationen*

- 3.2.1 Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind im Bereich der Zufahrt zu den provisorischen Haltekanten ggf. weitere bauliche Massnahmen, z. B. Trennelemente oder Entfernung der Sitzbänke, nötig bzw. umzusetzen.
- 3.2.2 Die notwendigen Sichtweiten bei den Ein- und Ausfahrten sowie im Knotenbereich dürften nicht eingeschränkt werden bzw. sind sicherzustellen; dies gilt auch beim Bau neuer Abschränkungen (Zäune).
- 3.2.3 Die Details bezüglich Signale und Markierungen werden in der Ausführungsphase durch Spezialisten der VTA vor Ort festgelegt; die FZAG hat dazu – entsprechend dem Baufortschritt – frühzeitig mit der VTA Kontakt aufzunehmen.
- 3.2.4 Temporäre Änderungen der Verkehrswege in den betroffenen Bereichen sind der VTA zur Prüfung der Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen frühzeitig bekanntzugeben.

3.3 *Auflagen von SRZ und Feuerpolizei*

- 3.3.1 Sämtliche Fluchtwege aus Gebäuden, die an den Bushof angrenzen, müssen jederzeit in ihrer vollen Breite zur Verfügung stehen.
- 3.3.2 Sämtliche Schranken und Absperrketten im Bereich P12-100 und P12-300 müssen mit der Parkkarte der Einsatzkräfte oder mit der technischen FZAG-Schliessung jederzeit zu öffnen sein.
- 3.3.3 Der bestehende Abwasserplan Gebiet Mitte, 1:2500, (Abwasserleitungsnetz der FZAG) muss, falls durch das Bauvorhaben Änderungen im Abwassersystem erfolgen, angepasst und bei der Abnahme an SRZ übergeben werden.
- 3.3.4 Vor Inbetriebnahme der neuen Parkplätze im Bereich P10-100 / P10-300 ist SRZ ein aktualisierter Parkplatzübersichtsplan (elektronisch und 3-fach in Papier) abzugeben.
- 3.3.5 Die bestehende ICAO/EASA Notfallausfahrt (gelb markiert im Notfallplan EMERG, Ausgabe 2018, der FZAG) muss ab Tor 109 bis zur Lufingerstrasse jederzeit hindernisfrei sichergestellt und befahrbar sein.
- 3.3.6 Die bestehende Rettungsachse (gelb markiert im Notfallplan EMERG, Ausgabe 2018) muss ab Tor 101 entlang der Gebäude P3, P2, P1 und Hotel Radisson bis zur Fracht über den ganzen Bushof jederzeit hindernisfrei gewährleistet und befahrbar sein.

- 3.3.7 Der Zugang und die Zufahrt zum bestehenden SBB-Flucht- und Interventionstrep-
penhaus für den ganzen SBB-Bereich (Perron, Tunnel, Betriebsräume etc.) sowie zu
sämtlichen Feuerwehrbedienstellen und Wassereinspeisungen entlang der Gebäude
P3, P2, P1 und Hotel Radisson müssen über den ganzen Bushof jederzeit hindernis-
frei gewährleistet und befahrbar sein. Behinderungen müssen frühzeitig mit SRZ ab-
gesprochen werden.
- 3.3.8 Die geplante Verkehrsinsel bei der Ausfahrt Tor 101 Richtung Bushof darf die Aus-
fahrt von Rettungsfahrzeugen, die aus Richtung Tor 101 links in die Rettungsachse
entlang der Parkhäuser abbiegen, nicht behindern oder einschränken. Eine Entspre-
chende Absprache muss vor Baubeginn mit den Blaulichtorganisationen erfolgen.
- 3.4 *Auflagen der VBG*
- 3.4.1 Die Durchfahrt der Linienbusse muss während den Umbauarbeiten der neuen Zu-
fahrt Süd zu jeder Zeit uneingeschränkt möglich sein; die minimale Durchfahrtsbreite
im Baustellenbereich muss auf gerader Strecke immer 3,5 m betragen.
- 3.4.2 Die Ein- und Ausfahrt der Linienbusse im Bereich Bushof darf durch die neu platzier-
ten Reisebusse zu keiner Zeit behindert oder blockiert werden.
- 3.4.3 Vor Baubeginn für die Anpassungsarbeiten der Mittelinsel ist mit den VBG frühzeitig
Kontakt aufzunehmen.
- 3.5 *Auflagen zum Arbeitnehmerschutz*
- 3.5.1 Stellen mit Absturzgefahr sind gemäss SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern.
- 3.5.2 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere
Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen.
- 3.6 *Auflagen zum baulichen Umweltschutz*
- 3.6.1 Im Bereich der Standorte Nrn. ZH-Züri-1-D-01 und ZH-Züri-1-D-11 gemäss KbS-
BAZL sind durch eine Altlastenfachperson zu begleiten. Rechtzeitig vor Baubeginn
ist dem AWEL das vollständig ausgefüllte, von der beauftragten Altlastenfachperson
und der Bauherrschaft unterzeichnete Zusatzformular «Belastete Standorte und Alt-
lasten» einzureichen.
- 3.6.2 Verschmutzte Bauabfälle sind unter Berücksichtigung der Vorgaben des GEK und
der kantonalen Behandlungsregel (AWEL, Februar 2017) zu entsorgen.

- 3.6.3 Rechtzeitig vor dem Abtransport des verschmutzten Rückbau- und Aushubmaterials ist dem AWEL der Entsorgungsantrag inkl. Abnahmegarantien der involvierten Entsorgungsunternehmen zu Prüfung einzureichen.
- 3.6.4 Die Güterflussdaten sind innerhalb von 30 Tagen nach Abschluss der altlasten- und abfallrechtlich relevanten Arbeiten im Altlasten-Informationssystem des Kantons Zürich (ALIS) zu erfassen.
- 3.6.5 Spätestens sechs Monate nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem AWEL ein Schlussbericht einzureichen, der die Begleitung der Rückbau-, Aushub- und Entsorgungsarbeiten nachvollziehbar dokumentiert.
- 3.6.6 Sollten sich die Dimensionen der im KbS-BAZL eingetragenen belasteten Standorte durch den Aushub von belastetem Material signifikant ändern, ist dies dem BAZL anzuzeigen.
- 3.6.7 Auf den Parkplätzen P12-100 und P12-300 (Ersatzmassnahme P30) dürfen weder Umschlags- noch Reinigungs- oder Wartungsarbeiten an Fahrzeugen vorgenommen werden. Dies ist auf diesen Parkplätzen (Warteraum) deutlich zu bezeichnen.
- 3.6.8 Der Materialaufbau der Entwässerungsmulden (Ober- und Unterboden) hat sich nach der VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» zu richten.
- 3.6.9 Die punktuellen Sickerpackungen dürfen nicht tiefer als bis 0,5 m über den höchsten Grundwasserstand eingebaut werden.
- 3.6.10 Die Schweizer Norm SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung», Ausgabe 2012 sowie die Vorschriften der VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» sind zu beachten; es wird empfohlen, nur Q_{plus}-zertifizierte Rohre und Formstücke zu verwenden.
- 3.6.11 Die neu erstellten Schmutz- und Regenwassergrundleitungen sind dem Kontrollorgan der Stadt Kloten zur Kontrolle und Abnahme zu melden.
- 3.6.12 Anschlüsse an öffentliche Mischwasserleitung sind der Abteilung Tiefbau / Unterhalt und Forst zur Abnahme und dem Kontrollorgan zum Einmass zu melden.
- 3.6.13 Das anfallende Regenwasser ist wie vorgesehen über die Schulter zu versickern.
- 3.6.14 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.

- 3.6.15 Die Schaltung der Parkplatzbeleuchtung auf dem P12 ist so auszulegen, dass die Beleuchtungsstärke in Nachtstunden mit wenig Verkehr reduziert werden kann, z. B. durch Reduktion der Lichtleistung oder Abschaltung eines Teils der Leuchten.
- 3.6.16 Zur Reduktion des Baulärms sind folgende Massnahmen aus dem Massnahmenkatalog der BLR in jedem Fall zu berücksichtigen:
- Umfassende Information der lärm betroffenen Nachbarschaft über die Arbeiten und die zu erwartende Ruhestörung;
 - Schulung des Baustellenpersonals zu lärm minderndem Verhalten (legen statt werfen, keine lauten Zurufe usw.);
 - Zeitbeschränkungen / Definition der Ruhezeiten;
 - generelle Anforderungen an Maschinen und Geräte.

4. Entgegenstehende Anträge

Entgegenstehende Anträge 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 um-fasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Be-hörden beträgt insgesamt Fr. 1685.60; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die KOBÜ.

Die Gebühr für die baupolizeiliche Prüfung des Gesuchs durch die Stadt Kloten be-trägt insgesamt Fr. 895.-; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Bekanntmachung

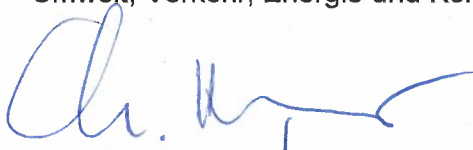
Diese Verfügung wird per Einschreiben eröffnet:

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

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

- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab/Recht und Verfahren, 8090 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



i. A. Christian Hegner,
Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Rechtsmittelbelehrung

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

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