



3003 Bern, 26. Juli 2023

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Instandstellung Parkplätze P64/P65 und Neubau Bushaltestelle,
Projekt-Nr. 22-03-008

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 Gesuchseinreichung

Am 27. Dezember 2022 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu Händen des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für die Instandstellung der Parkplätze P65 und P64 und den Neubau einer Bushaltestelle ein.

1.2 Begründung und Projektbeschrieb

Gemäss Gesuch werden die vorhandenen Parkplätze P65 und P64 zurzeit als Mitarbeiterparkplätze genutzt. Dadurch, dass einerseits im Perimeter des Parkplatzes weniger Mitarbeitende tätig sind als früher und andererseits ein erhöhter Bedarf an günstigen Langzeitparkplätzen für Passagiere besteht, sollen die Parkplätze P64 und P65 für die Nutzung durch Passagiere ertüchtigt werden. Da die bestehenden Parkplätze in einem schlechten Zustand seien, müssten diese für die Umnutzung saniert werden. Dies gilt für die Parkfelder aus Kies, die Verkehrsflächen aus Belag sowie die Abschlüsse und die Grünflächen. Darüber hinaus werden die Infrastruktur für die elektrischen Anlagen erneuert und die Parkplatzbreiten dem heutigen Standard für Passagiere angepasst. Um die dadurch wegfallenden Parkplätze zu kompensieren, werde die Parkplatzfläche nördlich erweitert wobei in diesem Bereich ebenfalls eine Parkplatzbeleuchtung installiert werden soll. Damit entstehe ein neuer Parkplatz mit der Bezeichnung P65. Die Gesamtzahl der bestehenden Parkfelder bleibe durch die Sanierung und Ertüchtigung unverändert. Damit der Parkplatz für die Passagiere gut an den Flughafen angebunden wird, ist eine Bushaltestelle mit Wartehaus und Buswendeschleife geplant. Ausserdem soll vor dem Tor 140 auf der Hangarstrasse ein neuer Wartebereich für Lastwagen entstehen um Lastwagenrückstaus zu reduzieren. Dazu werde eine bestehende Kiesfläche südlich der Hangarstrasse asphaltiert. Die Gesamtkosten werden mit 2,5 Mio. angegeben.

1.3 Standort

Der Projektstandort befindet sich landseitig, auf den Parzellen Nummern 8409, 8646, 8648, 8650 und 8651 der Gemeinde Opfikon sowie auf der Parzelle Nummer 3139.14 der Gemeinde Kloten.

1.4 Eigentumsverhältnisse

Laut Gesuch ist die FZAG Grundeigentümerin.

1.5 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben, Projektpläne und einen technischen Bericht inklusive Umweltnotiz.

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. Gemäss Protokoll der VPK¹-Sitzung vom 19. Mai 2022 (VPK 3/22) hat das BAZL für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG² festgelegt und daher das Vorhaben weder publiziert noch öffentlich aufgelegt. Das Vorhaben wird aussteckt.

Am 3. Januar 2023 hörte das BAZL via Amt für Mobilität (AFM) den Kanton Zürich an. Die Stellungnahme des AFM erfolgte am 13. Februar 2023. Die Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des Kantons lag am 2. März 2023 vor.

Am 28. März 2023 hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an. Zur Stellungnahme des BAFU vom 6. Juni 2023 wurde die FZAG angehört. Diese stellte dem BAZL ihre Stellungnahme zu den BAFU-Anträgen am 12. Juni 2023 zu.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

Einsprachen wurden keine erhoben.

2.2 *Stellungnahmen*

Für die Beurteilung des Vorhabens liegen folgende Stellungnahmen vor:

- AFM vom 13. Februar 2023 inkl. Stellungnahmen von:
 - FZAG, Zonenschutz vom 16. Dezember 2022;
 - Eidg. Zollverwaltung (EZV), Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 4. Januar 2023;
 - Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 11. Januar 2023;
 - Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), vom 16. Januar 2023;

¹ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

² Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

- Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung, vom 31. Januar 2023;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, vom 24. Januar 2023;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 11. Januar 2023;
- Stadt Opfikon, Bau und Infrastruktur, vom 7. Februar 2023;
- Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ), vom 12. Februar 2023;
- Koordination Bau und Umwelt (KOBU), des Kantons Zürich, vom 6. Februar 2023;
- BAFU, vom 6. Juni 2023;
- FZAG, vom 12. Juni 2023.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Parkplätze P64 und P65 und die dazugehörige Infrastruktur dienen dem Betrieb des Flughafens; sie gelten als Flugplatzanlagen nach Art. 2 VIL³ und dürfen gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG in Verbindung mit Art. 2 lit. e VIL nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden. Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 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. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 *Verfahren*

Das Vorhaben ist örtlich und bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt begrenzt und verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich. Somit war ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG i.v.m. Art. 27a^{bis} Abs. 1 lit. b. VIL ohne Publikation und öffentlicher Auflage durchzuführen.

Am 29. Januar 2019 unterzeichneten das BAZL und das BAFU eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit und gegenseitigen Information. Im Anhang sind die Fälle geregelt, in denen auf eine Anhörung des BAFU verzichtet werden kann (Bagatellfallregelung im Sinn von Art. 62a Abs. 4 RVOG⁴). Das vorliegende Vorhaben fällt nicht unter Ziffer 1.1 des Anhangs, weshalb das BAFU ins Verfahren einbezogen wurde.

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

³ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen von LFG, ArG⁵, RLG⁶ und USG⁷ vereinbar ist.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. 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 das Projekt 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 SIL und Raumplanung

Beim Vorhaben handelt es sich einerseits um eine Instandsetzung bestehender Infrastruktur und andererseits um eine Erweiterung der Parkplatzfläche sowie den Neubau einer Bushaltestelle und des Wartebereichs für Lastwagen. Dabei werden Belagsarbeiten ausgeführt, das bestehende Entwässerungssystem bei den erweiterten Parkplatzflächen umgesetzt, eine Bushaltestelle mit Unterstand sowie der Wartebereich für Lastwagen gebaut und eine Parkplatzbeleuchtung auf der erweiterten Parkplatzfläche installiert. Der Projektstandort liegt 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

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

⁶ Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz); SR 476.1

⁷ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); 814.01

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.

Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen. Stellen, bei denen Absturzgefahr besteht, sind für die Benutzer ausreichend zu sichern. Die näheren Einzelheiten richten sich nach der SIA-Norm 358.

Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig per Mail an tvf.afm@vd.zh.ch zu senden.

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

Der Baubeginn und die Fertigstellung sind dem BAZL via AFM mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.

Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen, 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 Genehmigung 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 Auflagen*

Der Zonenschutz hat keine Einwände zum Projekt und beantragt lediglich, der Einsatz von LKW- oder Autokränen mit über 4 m Höhe müsse von der Transport- oder Kranfirma mindestens vier Arbeitstage im Voraus per E-Mail bei zonenschutz@kantstelle.ch angemeldet werden.

Dieser Antrag ist unbestritten und wird als Auflage übernommen.

2.6 *Stellungnahmen der Fachstellen*

Das AWA stimmt dem Vorhaben zu und stellt keine Anträge. Die Stadt Kloten verzichtete auf eine Stellungnahme.

2.6.1 Stellungnahmen der Zollstelle und der Kantonspolizei Zürich

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei stimmt dem Vorhaben unter folgenden Bedingungen zu:

- [1] Die ungehinderte, LKW-taugliche Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen müsse während den Bauarbeiten jederzeit sichergestellt werden;
- [2] während den Arbeiten an der Umzäunung müsse sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind;
- [3] im Nahbereich der Umzäunung dürften keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden;
- [4] neue oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen seien nach der Fertigstellung einer Abnahme und Freigabe durch die Flughafenpolizei zu unterziehen;
- [5] bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung müsse die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei unverzüglich informiert wird;
- [6] bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen sei die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei frühzeitig zu informieren, damit die Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden könnten;
- [7] die Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens sowie die Auflagen betreffend Sicherheit und Kontrollverfahren (Personen- / Waren- und Fahrzeugkontrollen) seien den Unternehmen und Arbeitgebern bekannt zu geben und einzuhalten;
- [8] wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

Die Zollstelle Zürich-Flughafen stimmt dem Vorhaben unter folgenden Bedingungen zu:

- [1] Die Zollgrenze – welche im Bauperimeter durch den Flughafenzaun (Perimeterschutz) gebildet wird – müsse immer ein geschlossenes und klar sichtbares Hindernis zwischen der Luft- und der Landseite sein;
- [2] die Organisation der Baustelle müsse derart gewählt werden, dass es sich entweder um eine landseitige Baustelle (Zollinland) oder um eine luftseitige Baustelle (Zollausland) handelt;
- [3] nach dem Erstellen des neuen Flughafenzauns auf einer Länge von ca. 100 m im nördlichen Bereich und dem Zusammenschluss mit dem bestehenden Zaun, müsse dieser durch den Zoll Zürich-Flughafen vor Ort abgenommen und für den Betrieb freigegeben werden;
- [4] der bestehende Flughafenzaun dürfe erst rückgebaut werden, wenn die Abnahme des neuen Flughafenzauns durch den Zoll Zürich-Flughafen erfolgt sei;
- [5] während des Baus sei die Gesuchstellerin für die Zollsicherheit verantwortlich. Vom Zoll Zürich-Flughafen zusätzlich verlangte Massnahmen zur Gewährung der Zollsicherheit seien im Auftrag und auf Kosten der Gesuchstellerin auszuführen;
- [6] wesentliche Änderungen am vorliegenden Bauvorhaben seien dem Zoll Zürich-Flughafen im ordentlichen Verfahren gemäss VIL und Zollgesetz (ZG, SR 631.0) zur Genehmigung vorzulegen.

Die Anträge der Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Sie werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich stellt folgende Anträge:

- [1] Die Sicht nach rechts sei durch einen wartenden Bus, in der neu vorgesehenen Bushaltestelle, bei der Parkplatzausfahrt auf die Rohrholzstrasse eingeschränkt resp. nicht gegeben. Da es sich um eine Haltestelle mit Gepäckein- und auslad handle seien längere Haltezeiten zu erwarten. Weiter sei die Rohrholzstrasse Teil der Schweiz Mobil Skating-Route (544) welche rund um den Flughafen führt und von Radfahrern ebenfalls genutzt werde. Aus Sicht der Verkehrssicherheit solle daher die Lage der Schrankenanlage und der Bushaltestelle nochmals überprüft und entsprechend weiter versetzt voneinander angeordnet werden;
- [2] Details bezüglich Signale und Markierungen würden vor Ort festgelegt. Dem Baufortschritt entsprechend sei frühzeitig mit der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich in Kontakt zu treten.

Die FZAG nahm am 2. März 2023 Stellung zu den Anträgen der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Zum Antrag [1] der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich äussert sich die FZAG wie folgt.

Für den Shuttlebetrieb werde ein Kleinbus eingesetzt. Die eingezeichnete Bushalte-

stelle erscheine daher in der Dimensionierung zu gross. Zudem werde die Rohrholzstrasse rege von Velofahrern und Skatern benutzt, weshalb sie im oberen Abschnitt als Tempo-30 Zone gelten könne. Eine Versetzung der Schrankenanlage sei aus diesen beiden Gründen aus Sicht der FZAG nicht notwendig. Die Länge der Bushaltestelle werde im Ausführungsprojekt hingegen so angepasst, dass die Sichtzone Tempo 30 eingehalten werde. Die Gesuchstellerin werde der KAPO, verkehrstechnische Abteilung, die revidierten Ausführungspläne vor Baubeginn zustellen.

Die FZAG beantragt daher:

- [2] Der Antrag der KAPO, verkehrstechnische Abteilung, die Bushaltestelle und die Schrankenanlage weiter versetzt voneinander anzuordnen sei abzuweisen. Stattdessen sei folgende Auflage zu verfügen:
 - [2.1] Die Dimensionierung der Bushaltestelle sei so anzupassen, dass die Sichtzone Tempo 30 eingehalten werde;
 - [2.2] Die revidierten Ausführungspläne seien der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich vor Baubeginn einzureichen.

Detailfragen zur Ausführung sind zwischen der FZAG und der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich zu klären. Treten dabei Uneinigkeiten auf, ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet. Eine entsprechende Auflage wird verfügt. Die Anträge [2.1] und [2.1] der FZAG werden in das Dispositiv übernommen.

2.6.2 Stellungnahme der BKZ

a) Stellungnahmen

Die BKZ stellt in der Stellungnahme vom 12. Februar 2023 folgende Anträge:

- [1] Alle 10 rollstuhlgerechten Parkplätze seien nahe der Bushaltestelle anzuordnen;
- [2] wenn auch Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen, seien auch rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur auszuweisen. Für die Dimensionierung und Ausstattung dieser (Manövrierflächen, Anordnung von Bedienelementen) seien die Anforderungen gemäss SN 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" sinngemäss anzuwenden. Die Anwendung dieser Anforderungen spezifisch für rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur und auch deren Dotierung seien im Merkblatt "Rollstuhlgerechte Ladeplätze-Dimension, Anordnung, Ausstattung" der Schweizer Fachstelle für hindernisfreie Architektur dargelegt;
- [3] die rollstuhlgerechten Parkplätze müssten einen harten, ebenen Bodenbelag aufweisen. Chaussierung sei für rollstuhlgerechten Parkplätze nicht geeignet, weil mit den Ein- und Ausfahrtbewegungen im Laufe der Zeit die erforderliche Ebenheit des Belags verloren gehe;
- [4] an Parkkartenautomaten dürften Bedienelemente (Geldeinwurf, Display, Parkkartenausgabe, Tastatur und Display des Kartenterminals für bargeldlose

- Zahlung) max. 25 cm ab Vorderkante eines allfälligen Automatensockels rückversetzt sowie max. 1.10 m ab Boden liegen;
- [5] an der Bushaltestelle müsse die Randaufbordung am rückwärtigen Rand der Haltestellenplattform min. 10 cm hoch sein (Absturzsicherung).

Die FZAG nahm am 2. März 2023 Stellung zu den Anträgen der BKZ. Zum Antrag [1] der BKZ äussert sich die FZAG wie folgt:

Wir möchten darauf hinweisen, dass der P64/P65 auch zukünftig nicht ausschliesslich von Passagieren genutzt werden wird, sondern weiterhin auch von Mitarbeitenden der nahe gelegenen SR-Technics. Diese parkieren möglichst nahe beim Tor 140. Wir beantragen daher, sieben rollstuhlgerechte Parkplätze nahe der Bushaltestelle einzurichten und drei rollstuhlgerechte Parkplätze im südlichen Teil des Parkplatzes, in der Nähe Tor 140.

Die FZAG beantragt daher:

- [1] Der Antrag der BKZ betreffend die Anordnung der rollstuhlgerechten Parkplätze sei wie folgt anzupassen: sieben der 10 rollstuhlgerechten Parkplätze seien nahe der Bushaltestelle anzuordnen; drei rollstuhlgerechte Parkplätze im südlichen Teil des Parkplatzes, in der Nähe Tor 140.

b) Beurteilung des UVEK

Der Weg vom rollstuhlgerechten Parkplatz zum Veranstaltungs- oder Dienstleistungsort sollte unter anderem möglichst kurz sein. Die FZAG weist darauf hin, dass der betroffene Parkplatz nicht nur von Passagieren, sondern auch von Mitarbeitenden der nahe gelegenen SR-Technics genutzt werde, welche möglichst nahe beim Tor 140 parkierten. Die FZAG beantragt daher, drei rollstuhlgerechte Parkplätze nahe dem Tor 140 einzurichten und sieben rollstuhlgerechte Parkplätze nahe der Bushaltestelle. Die Begründung für diese Anordnung erscheint dem UVEK schlüssig.

Das UVEK erkennt:

Der Antrag [1] der BKZ wird wie folgt angepasst:

- [1] Sieben der zehn rollstuhlgerechten Parkplätze sind nahe der Bushaltestelle anzuordnen; drei rollstuhlgerechte Parkplätze im südlichen Teil des Parkplatzes, in der Nähe des Tores 140.

Diese Auflage wird in das Dispositiv übernommen.

Die Anträge [2] bis [5] der BKZ werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge [2] bis [5] werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.6.3 Stellungnahme von SRZ

SRZ stellt in der Stellungnahme vom 11. Januar 2023 folgende Anträge:

- [1] Die Angaben in den Plangenehmigungsunterlagen bzgl. dem Thema Intervention sind entsprechend umzusetzen;
- [2] die Rohrholzstrasse sei eine EASA relevante Rettungsachse für den Flugbetrieb. Es sei zu gewährleisten, dass diese ab Tor 131 bis zur Einmündung in die Rohrstrasse jederzeit durchgehend hindernisfrei befahrbar ist (gilt für die Bauzeit wie auch für den anschliessenden Betrieb);
- [3] die gleichen Vorgaben würden auch für die Hangarstrasse ab Tor 140 bis Rohrholzstrasse gelten (gilt für die Bauzeit wie auch für den anschliessenden Betrieb);
- [4] SRZ sei zeitgerecht vor Baubeginn und vor Fertigstellung via AFM schriftlich zu informieren und für die Abnahme einzuladen.

Die Anträge von SRZ werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen. Die Anträge werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.6.4 Stellungnahme der Stadt Opfikon

In ihrer Stellungnahme vom 7. Februar 2023 macht die Stadt Opfikon allgemeine Bemerkungen und stellt diverse Anträge. Die Anträge der Stadt Opfikon werden von der FZAG nicht bestritten. Die Anträge erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

Die Stellungnahme der Stadt Opfikon wird als Beilage (Beilage 1) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.6.5 Stellungnahmen zum Umweltschutz

Die FZAG reichte mit dem Gesuch einen technischen Bericht inklusive Umweltnotiz ein, in der verschiedene Massnahmen zum Umweltschutz aufgeführt sind. Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind diese Massnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage ist ins Dispositiv aufzunehmen.

Die KOBU fasst die Stellungnahmen der Fachbehörden der Baudirektion in einer Stellungnahme zusammen. Sie kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Massnahmen in den eingereichten Unterlagen, den folgenden Anträgen sowie allen anderen Anträgen in diesem Kapitel, bewilligt werden könne. Die Anträge der KOBU werden von der FZAG mehrheitlich nicht bestritten. Die Anträge der KOBU, sofern nicht ausdrücklich anders verfügt, werden als Auflagen (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 5. Juni 2023 zum Thema Umweltschutz und stellt diverse Anträge.

2.6.6 Stellungnahmen zum Bodenschutz

Die Anträge [3], [4] und [5] der KOBU zum Thema Bodenschutz werden von der FZAG nicht bestritten. Das BAFU äussert sich nicht zum Bodenschutz. Die Anträge der KOBU erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge werden als Auflagen (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.6.7 Stellungnahmen zum Naturschutz und Licht

a.) Stellungnahme der KOBU

Die KOBU äussert sich unter dem Kapitel «Naturschutz» mit zwei Anträgen zum Thema Naturschutz und Licht und stellt einen weiteren Antrag zur Beleuchtung unter dem Kapitel «Licht». Sie führt folgendes dazu aus.

Das Vorhaben liege in einer Entfernung von minimal ca. 170 m vom Fliessgewässer Glatt entfernt, welches in den kommenden Jahren durch die FZAG als Ersatzmassnahme revitalisiert werde. Die bestehende, sowie die neu zu installierende Beleuchtung des Parkplatzes sowie der Bushaltestelle könnten Lichtimmissionen auf die Umgebungsflächen verursachen und die Lebensräume von Tieren und Pflanzen negativ beeinflussen. Gerade in der Nähe von Gewässern und Feuchtgebieten werde die Insektenfauna stark durch künstliche Lichtquellen beeinträchtigt. Aus diesem Grund seien Massnahmen zu ergreifen, die unnötige Lichtemissionen vermeiden. Diese seien in einem Beleuchtungskonzept aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang seien die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (2021) des BAFU und die Anforderungen gemäss der SIA-Norm 491 zur Vermeidung von unnötigen Lichtemissionen im Aussenraum zu berücksichtigen. Es sei darzulegen, welche Leuchtmittel verwendet werden, welche Farbtemperatur diese aufweisen und wie gut die Lichtlenkung ausfalle, damit nur diejenigen Flächen beleuchtet werden, die Licht brauchen. Des Weiteren sei die Beleuchtungsdauer und die Ausrichtung darzulegen. Sowohl die bestehende als auch die geplante Lichtanlage sei im Beleuchtungskonzept zu berücksichtigen.

Die Lichtimmissionen können lästig sein und sich schädlich auf den Menschen sowie Arten und Lebensräume auswirken. Sie stellen Strahlen und somit Einwirkungen im Sinne des Umweltschutzgesetzes (USG) dar (vgl. Art. 7 Abs. 1 USG). Demnach sind Lichtemissionen durch Massnahmen an der Quelle frühzeitig zu begrenzen (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG). Die uns vorliegenden Unterlagen enthielten keine weiteren Informationen zu den geplanten Beleuchtungen und allfälligen Massnahmen zur Vermei-

derung unnötiger Lichtemissionen. Die Umweltverträglichkeit der geplanten Beleuchtung könne nicht beurteilt werden.

Die KOBU stellt zwei Anträge unter dem Kapitel «Naturschutz», resp. stellt fest:

- [6] Der Lebensraumverlust in Höhe von 39.4 RENAT Flächen-Wertpunkten werde im Rahmen des Ersatzmassnahmenpools «Hundig» ausgeglichen;
- [7] vor der Plangenehmigung sei ein auf die Situation angepasstes Beleuchtungskonzept zu erstellen, mit dem sichergestellt werde, dass auch unter Berücksichtigung der künftigen Glattrevitalisierung schädliche Lichtimmissionen im Bereich des Fliessgewässers und dessen Uferbereiche möglichst vermieden werden.

Unter dem Kapitel «Licht» stellt die KOBU folgenden Antrag:

- [24] Alle für die Bau- und Betriebsphase vorgesehenen Beleuchtungen (Aussenbeleuchtungen oder Innenbeleuchtungen mit relevanter Aussenwirkung) seien unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten - gemäss den Vorgaben der Norm SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» (Norm SIA 491:2013) und jenen der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» des Bundesamts für Umwelt BAFU (2021) so auszugestalten, dass lästige oder schädliche Auswirkungen und unnötige Lichtemissionen vermieden werden. Die relevanten Informationen zu den Beleuchtungen und den Massnahmen zur Vermeidung unnötiger Lichtemissionen seien in einem Beleuchtungskonzept darzulegen. Das Beleuchtungskonzept sei der zuständigen Behörde vor Plangenehmigung zur Beurteilung einzureichen.

b.) Stellungnahme der FZAG vom 12. Juni 2023

Die FZAG äusserte sich in ihrer Stellungnahme vom 23. Februar 2023 folgendermassen zu den Anträgen der KOBU bezüglich der Beleuchtung:

Der bestehende Parkplatz P64/P65 liegt über 200m von der Glatt entfernt, hinter dem Restaurant Runway 34 und dem Schiessstand der Stadt Opfikon. Beim vorliegenden Bauvorhaben handelt es sich um eine reine Sanierung der Bodenfläche und von Rohrleitungen sowie den Neubau einer Bushaltestelle. Der Innenraum der Bushaltestelle wird nur minimal beleuchtet. Abstrahlungen der Innenraumbeleuchtung in die Umgebung finden keine statt. Die Beleuchtung des Parkplatzes ist nur insofern Teil des Bauvorhabens als auf der nördlichen Erweiterungsfläche zu den bereits bestehenden 90 Leuchtmitteln zusätzliche Leuchten installiert und in das bestehende Beleuchtungskonzept integriert werden. Konkret handelt es sich um:

- 12 neue Leuchten der Marke «Swiss Licht (SL616 – 120W), Farbtemperatur 4000 K mit Lichtlenkung.

Bestehendes Beleuchtungskonzept:

- Lichtlenkung: Präzise Lichtlenkung auf den Bereich rund um die Beleuchtungs-

masten (Abb. 1). Dadurch werde der Parkplatz nicht überbeleuchtet und es entstünden leichte Dunkelzonen in den Bereichen zwischen den Kandelabern.

- Keine Beleuchtung des Umfeldes ausserhalb des Parkplatzes.
- Beleuchtungsdauer: Die Parkplatzbeleuchtung werde mittels Dämmerungswert ein- bzw. ausgeschaltet.

Die FZAG beantragt zur Beleuchtung:

- [3] Die Anträge [7] und [24] der KOBU seien als erfüllt abzuweisen.

Der Antrag [6] der KOBU wird von der FZAG nicht bestritten.

c.) Stellungnahme des BAFU zum Naturschutz und den Lichtimmissionen

Das BAFU äusserte sich in seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2023 folgendermassen zu den Anträgen der KOBU und der Stellungnahme der FZAG.

Das BAFU schliesst sich dem Antrag [6] der KOBU an.

Zur Beleuchtung äussert sich das BAFU folgendermassen.

Im Rahmen der Parkplatzenerweiterung und dem Bau der Bushaltestelle werde die bestehende Parkplatzbeleuchtung saniert und ergänzt. Der technische Bericht mache keine detaillierten Angaben zum Bestand und künftiger Qualität der Beleuchtung. Das Bauvorhaben liege in ca. 200 m Abstand zur künftig revitalisierten Glatt. Entsprechend seien Lichtimmissionen gemäss der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BAFU, 2021) möglichst zu vermeiden.

Die FZAG schreibe in ihrer Stellungnahme, dass der bestehende Parkplatz P64/P65 über 200 m von der Glatt entfernt und hinter dem Restaurant Runway 34 und dem Schiessstand liege. Zur geplanten Beleuchtung der Parkplätze und Bushaltestelle mache sie ergänzende Angaben. So werde der Innenraum der Bushaltestelle nur minimal beleuchtet, Abstrahlungen der Innenraumbelichtung in die Umgebung fänden keine statt. Die Beleuchtung des Parkplatzes sei nur insofern Teil des Bauvorhabens, als auf der nördlichen Erweiterungsfläche zu den bereits bestehenden 90 Leuchtmitteln, zusätzliche 12 Leuchten installiert und in das bestehende Beleuchtungskonzept, welches der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BAFU) entspreche, integriert würden. Das BAFU erachtet die Ausführungen der FZAG als ausreichend für die Beurteilung, ob die Lichtimmissionen zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der sensiblen Fauna im Bereich der in Zukunft revitalisierten Glatt führten. Aufgrund dieser zusätzlichen Informationen, die den diesbezüglich etwas lückenhaften technischen Bericht ergänzen, erachtet das BAFU den Antrag [7] der KOBU als erfüllt. In Bezug auf Antrag [24] der KOBU verweist das BAFU auf bereits Gesagtes in der vorliegenden Stellungnahme. Es soll jedoch geprüft werden, ob der Parkplatzbereich für die Mitarbeitenden der FZAG räumlich ein-

gegrenzt werden kann, so dass nur dieser Bereich während der ganzen Nacht beleuchtet werden muss und die Langzeitparkplätze ausserhalb der Betriebszeiten nicht beleuchtet werden.

d.) Stellungnahme des BAFU zu den Lichtemissionen

Das BAFU äusserte sich in seiner Stellungnahme folgendermassen zu den Lichtemissionen:

Lichtemissionen, die von ortsfesten Anlagen in der Umwelt ausgehen, fallen in den Geltungsbereich des USG. Die Beleuchtung solcher Anlagen muss daher dem Grundsatz der vorsorglichen Emissionsbegrenzung genügen und darf zu keinen schädlichen oder lästigen Auswirkungen führen. In einem Leitentscheid zu einer Bahnhofsbeleuchtung bestätigte das Bundesgericht diese Vorgaben und verlangte, dass die für die Sicherheit des Bahnbetriebs nicht erforderliche Beleuchtung zwischen 22 und 6 Uhr abgestellt bzw. reduziert wird (BGE 140 II 214). Im Rahmen dieses Projekts ist eine Parkplatz- und Bushaltestellenbeleuchtung geplant. Die Projektunterlagen enthielten jedoch keine ausreichend detaillierten Informationen zum vorgesehenen Beleuchtungskonzept. Zu demselben Schluss kam auch die KOBU. Die FZAG hat daher mit ihrer Stellungnahme weitere Informationen zum Beleuchtungskonzept nachgeliefert.

Der Stellungnahme der FZAG zufolge sind Aussenleuchten mit einer Farbtemperatur von 4000 K vorgesehen. Bei der Wahl der Farbtemperatur sei zu beachten, dass warmweisses Licht < 3300 K von vielen Menschen als angenehmer empfunden wird als kaltweisses Licht. Zudem werden auch nachtaktive Tiere, insbesondere viele Insekten, durch neutralweisses (3300 K bis 5300 K) und kaltweisses (> 5300 K) LED-Licht stärker beeinflusst und verlieren dadurch ihr natürliches Verhalten. Die Argumente betreffend Arbeitssicherheit oder einheitlichem Erscheinungsbild, wie sie etwa bei der Beleuchtung von Standplätzen geltend gemacht werden, erachtet das BAFU im Zusammenhang mit der hier vorliegenden Parkplatz- und Bushaltestellenbeleuchtung als unerheblich. Die Stellungnahme der FZAG enthalte eine Falschfarbendarstellung der Lichtintensitäten sowie ein Rendering (mit Verweis auf das bestehende Beleuchtungskonzept). Die Darstellungen liessen jedoch keine Rückschlüsse auf die vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärken zu. Darüber hinaus würden keine Angaben zum vorgesehenen Wartungsfaktor gemacht. Der Wartungsfaktor bewirke eine Überbeleuchtung vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Beleuchtungsanlagen bis zu deren Wartung, um dem Lichtstromrückgang der Leuchten sowie der Verschmutzung von Leuchten und Umgebungsflächen Rechnung zu tragen. Es bestehe die Möglichkeit der Nutzung von CLO-Technologie (Constant Lumen Output), um den Wartungsfaktor zu erhöhen. Ein höherer Wartungsfaktor bewirke, dass die anfängliche Überbeleuchtung geringer ausfällt. Der Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie sei daher zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

In Bezug auf die Beleuchtungsdauer heisst es, dass die Beleuchtung mittels Dämmerungswert ein- beziehungsweise ausgeschaltet wird. Daraus schliesst das BAFU, dass die Lichtintensität zwischen dem Ein- und Ausschalten der Beleuchtung konstant bleibt. Das BAFU weist darauf hin, dass die Norm SN EN 12464- 2 «Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» (2014) für Parkplätze unterschiedliche mittlere horizontale Beleuchtungsstärken in Abhängigkeit vom Personenaufkommen definiert. Auch die Normen SNR 13201-1 «Strassenbeleuchtung – Teil 1: Leitfaden zur Auswahl der Beleuchtungsklassen» (2016) und SN EN 13201-2 «Strassenbeleuchtung – Teil 2: Gütemerkmale» (2016) machen Vorgaben zur mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke in Abhängigkeit vom Personenaufkommen. Daher sei eine Nachtabsenkung der Beleuchtung zu prüfen.

Laut Stellungnahme der FZAG würde «keine Beleuchtung des Umfeldes ausserhalb des Parkplatzes» erfolgen. Das BAFU weist darauf hin, dass aufgrund des mitgelieferten Renderings Zweifel an dieser Aussage bestünden, da Licht auch über die Bewertungsfläche hinaus emittiert zu werden scheine.

Das BAFU stellt folgende Anträge:

- [5] Die FZAG habe bei der Parkplatz- und Bushaltestellenbeleuchtung den Einsatz von Aussenleuchten mit warmweissem Licht (max. 3000 K) zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Wenn dies aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sei, sei dies nachvollziehbar zu begründen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL vor Erteilung der Plangenehmigung zuhanden des BAFU zur Prüfung einzureichen. Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG;
- [6] die FZAG habe Angaben zu den vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärken zu machen. Die normativen Vorgaben seien möglichst genau einzuhalten aber nicht überzuerfüllen (keine Überbeleuchtung). Dies sei nachvollziehbar aufzuzeigen, z. B. mit Beleuchtungsberechnungen, oder mit der Messung und Einpegelung der Beleuchtungsstärken bei Inbetriebnahme sicher zu stellen. Wenn dies aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sei, sei dies nachvollziehbar zu begründen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Prüfung einzureichen. Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG;
- [7] die FZAG habe den Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen, um den Wartungsfaktor anzuheben. Wenn dies aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sei, sei dies nachvollziehbar zu begründen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Prüfung einzureichen. Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG;
- [8] die FZAG habe die Möglichkeit der Nachtabsenkung der Parkplatz- und Bushaltestellenbeleuchtung zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Wenn dies aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sei, sei dies nachvollziehbar zu begründen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Prüfung einzureichen. Begründung: Art. 11 Abs. 2 USG.

e.) Stellungnahme der FZAG vom 12. Juni 2023 zu den Anträgen des BAFU

Zum Thema Farbtemperatur der am Flughafen eingesetzten Leuchtmittel habe die FZAG bereits in mehreren Plangenehmigungsverfahren Stellung bezogen. Hier sei einmal mehr darauf verwiesen, dass die bestehenden, rechtskräftig bewilligten LED-Leuchtmittel auf dem Parkplatz P64 / P65 eine Farbtemperatur von 4000 K aufweisen. Die vorliegend zu beurteilenden 12 neuen Leuchten entsprächen 11.5 Prozent der Gesamtbeleuchtung des zu sanierenden Parkplatzes. Eine so kleine Fläche des Parkplatzes abweichend zu beleuchten sei nicht nur für die Nutzer des Parkplatzes irritierend, sondern auch aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen, zumal sich die neuen Kandelaber in der Nähe der Ausfahrt befänden. Der Antrag [5] des BAFU sei daher abzuweisen.

Weiter führt die FZAG aus:

Das BAFU beantragt, die FZAG habe Angaben zu den vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärken zu machen. Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, dass für drei neue Kandelaber aus Gründen der Verhältnismässigkeit kaum ein externes Gutachten über die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke verlangt werden kann, da dieses dem Gesuchstellenden im Verhältnis zum zu beurteilenden Vorhaben (12 Leuchten) nicht unerhebliche Zusatzkosten verursacht. Zudem sorgt die FZAG schon aus Eigeninteresse (Stromverbrauch) dafür, dass die neu zu erstellenden Parkfelder nicht überbeleuchtet werden. Der Antrag [6] des BAFU sei daher abzuweisen.

Das BAFU stelle den Antrag [7], die FZAG habe den Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen, um den Wartungsfaktor anzuheben. Die von der FZAG eingesetzten Leuchtmittel verfügten über die CLO-Technologie. Der Antrag [7] des BAFU sei daher als erfüllt abzuweisen.

Das BAFU stelle den Antrag, die FZAG habe die Möglichkeit der Nachtabsenkung der Parkplatz- und Bushaltestellenbeleuchtung zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Wie die FZAG bereits in ihrer Stellungnahme vom 2. März 2023 zu den Anträgen der kantonalen Fachstellen ausgeführt habe, berücksichtige ihr Beleuchtungskonzept nicht nur den Umstand, dass die zu sanierenden Parkplätze von Schicht-Mitarbeitenden benutzt werden, sondern auch die Tatsache, dass der Parkplatz in einem unbewohnten Gebiet liegt und daher die Notwendigkeit besteht, die Benutzer und Benutzerinnen keiner Gefährdung durch Überfälle und Angriffe in der Dunkelheit auszusetzen. Hier gehe es letztlich um eine Interessenabwägung zwischen Sicherheitsanforderungen und Umweltschutzinteressen und darüber hinaus um die Verantwortung der FZAG als Betreiberin des Parkplatzes und dem BAZL als Aufsichtsbehörde, falls auf einem nicht beleuchteten Parkplatz ein Gewaltdelikt stattfinden sollte.

Die FZAG führt ausserdem aus:

In den letzten Monaten mussten wir leider die Erfahrung machen, dass Plangenehmigungsgesuche, welche u.a. den Einsatz einer Beleuchtung beinhalten eine längere Verfahrensdauer aufweisen. Die vorliegend zu beurteilende Sanierung des Parkplatzes P64 / P65 ist aufgrund der Parkplatzknappheit an Spitzentagen dringend. Die Plangenehmigung wird von der Flughafen Zürich AG bis Mitte Juli erwartet. Dementsprechend sind die Sanierungsarbeiten für den August geplant. Sollte sich aufgrund der Thematik Lichtemissionen das Plangenehmigungsverfahren verlängern, stellt die Flughafen Zürich AG den Antrag, für die Genehmigung der 12 Leuchten eine separate Verfügung zu erlassen, damit die Plangenehmigung für die Sanierung des Parkplatzes und die Erstellung der Busstation rechtzeitig erteilt werden kann.

Zusammenfassend stellt die FZAG folgende Anträge:

- [1] Der Antrag [2] des BAFU sei abzuweisen;
- [2] Der Antrag [5] des BAFU sei abzuweisen;
- [3] Der Antrag [6] des BAFU sei abzuweisen;
- [4] Der Antrag [7] des BAFU sei als erfüllt abzuweisen;
- [5] Der Antrag [8] des BAFU sei abzuweisen;
- [6] Falls die Beurteilung der Lichtemissionen zu Verzögerungen führe, sei für die Genehmigung der 12 neuen Leuchten eine separate Verfügung zu erlassen.

f.) Konsultation zu den Stellungnahmen

Aufgrund der Stellungnahme der FZAG vom 12. Juni 2023 und nach einer Konsultation zwischen dem BAZL und dem BAFU, verzichtete das BAFU auf seinen Antrag [2].

Das BAFU verwies bezüglich seiner Anträge [6] und [8] darauf, dass es kein externes Gutachten verlangt habe. Mit dem Hinweis in seinem Antrag [6], dass das Einhalten der normativen Vorgaben auch mittels einer Messung und Einpegelung der Beleuchtungsstärken bei Inbetriebnahme realisiert werden könne, habe es der FZAG eine Möglichkeit aufgezeigt, ohne vorausgehende Berechnungen die Anträge [6] und [8] zu erfüllen. Das BAFU bestand jedoch auf der Angabe der vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärken vor Erteilung der Plangenehmigung.

Nach Inbetriebnahme der Anlage müssten ausserdem die Beleuchtungsstärken durch die FZAG gemessen werden und im Falle einer Überbeleuchtung, diese auf das gemäss den Anforderungen erforderliche Mass reduziert werden. Dabei seien Angaben zu den Verkehrsaufkommen und den daraus resultierenden vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärken zwischen Einbruch der abendlichen Dunkelheit und Ende der morgendlichen Dunkelheit zu machen. Insbesondere seien

Angaben zu einem etwaigen Zeitfenster innerhalb dieses Zeitraums (zwischen Einbruch der abendlichen Dunkelheit und Ende der morgendlichen Dunkelheit), in dem möglicherweise ein abweichendes (tieferes) Verkehrsaufkommen während der Nacht auftritt, und der daraus resultierenden vorgesehenen mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke zu machen. Die Ergebnisse der Messung seien dem BAZL zuhanden des BAFU einzureichen.

Die FZAG präzisierte daraufhin gegenüber dem BAZL ihre Stellungnahme und gab an, dass sich die vorgesehenen Beleuchtungsstärken nach der Norm SN EN 12464-2⁸ richteten. Gemäss der FZAG weise der Parkplatz P65 ein mittleres Verkehrsaufkommen auf, sodass eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von mindestens 10 lx vorgesehen sei. Aufgrund der Nutzung durch Schichtarbeitende als auch verspätet ankommenden und früh abfliegenden Passagieren, sei der Parkplatz auch während der Nacht regelmässig frequentiert. Die FZAG beantragt daher auch während der Nacht eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 10 lx.

g.) Beurteilung des UVEK

Der Antrag [6] der KOBU wird von keiner Seite bestritten. Er erscheint dem UVEK zweck- und verhältnismässig und ist umzusetzen bzw. einzuhalten. Er wird als Teil der Beilage 2 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die von der FZAG eingesetzten Leuchtmittel verfügen über die vom BAFU geforderte CLO-Technologie. Der Antrag [7] des BAFU ist somit erfüllt und wird nicht verfügt.

Die FZAG hat beim BAZL anhand der Norm SN EN 12464-2 Angaben zu der vorgesehenen mittleren Beleuchtungsstärke gemacht. Durch die Messung der Beleuchtungsstärke nach Inbetriebnahme der Anlage auf dem vorliegend zu bewilligenden neuen Teil des Parkplatzes und anschliessender Mitteilung der Ergebnisse an das BAZL zuhanden des BAFU, wird den Anträgen des BAFU Rechnung getragen.

Bezüglich der Farbtemperatur beantragt das BAFU im Antrag [5], den Einsatz von Leuchten mit warmweissem Licht (max. 3000K) zu prüfen und ggf. umzusetzen. Wenn dies nicht möglich sei, sei dies nachvollziehbar zu begründen.

Die FZAG stellt den Antrag [2], der Antrag [5] des BAFU sei abzuweisen. Sie führt dazu aus, dass die bereits vorhandene Parkplatzfläche mit Leuchten mit einer Farbtemperatur von 4000K ausgestattet sei. Die vorliegend zu beurteilenden Leuchten würden nur 11.5% aller Leuchten auf dem Parkplatz ausmachen. Es sei für die Nutzer irritierend und aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen einen Teil des Parkplatzes abweichend zu beleuchten, zumal sich die neuen Kandelaber in der Nähe der Ausfahrt befänden.

⁸ SN EN 12464-2 «Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien»

Das UVEK zieht in Erwägung, dass sich im vorliegenden Fall, angesichts des kleinen Anteils am Gesamtvolumen der Leuchten, eine Verfügung von vom Bestand abweichender Leuchten nicht rechtfertigt, da sich ein Nutzen nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand feststellen lassen würde. Nach der Konsultation mit dem BAFU wurde keine wesentliche Differenz im Sinne von Art. 62b RVOG festgestellt. Es werden deshalb keine von den Gesuchsunterlagen abweichenden Leuchtmittel verfügt. Anlässlich eines Workshops mit den involvierten Behörden in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 sollen offene Fragen zu Parkplatzbeleuchtungen geklärt werden. Insofern stellt diese Verfügung kein generelles Präjudiz bezüglich der Farbtemperatur auf Parkplätzen innerhalb von Flughafenperimetern dar.

Aufgrund der Informationen in der Stellungnahme der FZAG erachtet das BAFU die Anträge [7] und [24] der KOBU als erfüllt. Dieser Einschätzung ist zuzustimmen. Das BAZL kommt zum Schluss, dass der Inhalt der Anträge [7] und [24] der KOBU entweder erfüllt ist oder durch die Anträge des BAFU abgedeckt wird.

Die FZAG stellt den Antrag [6], dass, falls die Beurteilung der Lichtemissionen zu Verzögerungen führe, für die Genehmigung der 12 neuen Leuchten eine separate Verfügung zu erlassen sei.

Die vorliegende Verfügung wird innerhalb der vorgesehenen Frist erlassen. Der Antrag [6] ist damit hinfällig.

h.) Fazit

Es werden folgende Auflagen verfügt:

- [1] Der Lebensraumverlust in Höhe von 39.4 RENAT Flächen-Wertpunkten ist im Rahmen des Ersatzmassnahmenpools «Hundig» auszugleichen. Dieser Antrag wird als Auflage (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung;
- [2] die FZAG hat nach Inbetriebnahme der Anlage eine Messung der Beleuchtungsstärke auf dem vorliegend zu bewilligenden neuen Teil des Parkplatzes vorzunehmen und die Resultate dem BAZL zuhanden des BAFU einzureichen;
- [3] die Normvorgaben zur Beleuchtungsstärke gemäss SN EN 12464-2 sind möglichst genau einzuhalten, aber nicht zu überschreiten. Wird auf dem vorliegend zu bewilligenden neuen Teil des Parkplatzes nach Inbetriebnahme der Anlage eine Beleuchtungsstärke über 10 lx festgestellt, ist diese, soweit technisch möglich, auf das erforderliche Mass zu reduzieren.

Die Auflagen [1] bis [3] werden in das Dispositiv übernommen.

Die Anträge [2] und [7] des BAFU werden als erledigt abgeschrieben und nicht verfügt.

Die Anträge [7] und [24] der KOBU werden nicht verfügt.

2.6.8 Stellungnahmen zu Neobiota

Die KOBU stellt in ihrer Stellungnahme die Anträge [14] bis [23] zum Thema Neobiota. Das BAFU verweist auf die Vorgaben des Kantons.

Die Anträge [14] bis [23] der KOBU werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge [14] bis [23] der KOBU werden als Auflagen (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.6.9 Archäologie

Die KOBU stellt in ihrer Stellungnahme die Anträge [8] bis [11] zum Thema Archäologie. Die Anträge [8] bis [11] der KOBU werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge [8] bis [11] der KOBU werden als Auflagen (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.6.10 Lärm und Luftreinhaltung

Gemäss den technischen Unterlagen beschränken sich die vom Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Umwelt im wesentlichen auf die Bauphase und könnten mit den Basismassnahmen gemäss der «guten Baustellenpraxis» verhindert bzw. minimiert werden.

Der technische Bericht schlägt sowohl für die Bauarbeiten als auch für die Bautransporte Lärmschutzmassnahmen im Sinne der Massnahmenstufe A gemäss der Baulärm-Richtlinie (BLR) des BAFU vor.

Bezüglich der Luftreinhaltung schlägt der technische Bericht die Massnahmenstufe A gemäss der Baulärmrichtlinie Luft (BauRLL) des BAFU vor.

Diesen Einschätzungen ist zuzustimmen, sie werden von keiner Seite bestritten.

Die Massnahmenstufe A für den Baulärm und für die Bautransporte wird im Dispositiv festgelegt.

Die Massnahmenstufe A für die Luftreinhaltung auf der Baustelle wird im Dispositiv festgelegt.

2.6.11 Bauabfälle und Altlasten

Beim Rückbau der Anlagen fallen Bauabfälle an. Für deren Entsorgung verfügt die FZAG über ein generelles Entsorgungskonzept (GEK), dessen Bestimmungen auch

für das vorliegende Vorhaben gelten. Zudem sind die Vorschriften der VVEA⁹ zu beachten.

Die KOBU stellt in ihrer Stellungnahme die Anträge [12] und [13] zum Thema Bauabfälle und Altlasten. Diese Anträge werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge [12] und [13] der KOBU werden als Auflagen (Beilage 2) Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.7 *Vollzug*

Das UVEK hat mit dem Kanton Zürich im März 2015 eine Vereinbarung betreffend die Übertragung des Vollzugs für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt im Kanton Zürich abgeschlossen. Gestützt auf diese Vereinbarung lässt es die Einhaltung der verfügbaren umweltrechtlichen und baupolizeilichen Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinden überwachen.

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. ERI oder ESTI etc.) wahrgenommen werden.

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

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-BAZL¹⁰, insbe-

⁹ Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814. 814.600

¹⁰ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

sondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.). Die Gebühr des BAFU beträgt Fr. 2000.– (aufwändige Stellungnahme gemäss GebV-BAFU¹¹).

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.

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

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und zusammen mit der Pauschalgebühr des BAFU im Betrag von Fr. 2000.– der FZAG auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die BKZ ist wie eine kantonale Fachstelle zu behandeln, für ihren Aufwand stellt sie folgenden Betrag in Rechnung:

- | | |
|---|------------|
| – Begutachtung Plangenehmigungsgesuch (inkl. MwSt.) | Fr. 236.50 |
|---|------------|

Die KOBU weist für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren der einzelnen Fachstellen aus:

- | | |
|--|--------------------|
| – Staatsgebühr ALN Bodenschutz | Fr. 343.00 |
| – Staatsgebühr ALN Naturschutz | Fr. 205.80 |
| – Staatsgebühr AWEL Altlasten | Fr. 137.20 |
| – Staatsgebühr AWEL Biosicherheit Neobiota | Fr. 274.40 |
| – Staatsgebühr AWEL Strahlung, Licht | Fr. 274.40 |
| – Staats- und Ausfertigungsgebühr | <u>Fr. 301.20</u> |
| Total | <u>Fr. 1536.00</u> |

Die geltend gemachte Gebühr der KOBU gibt zu keinen Bemerkungen Anlass und wird in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die Baudirektion.

¹¹ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt (Gebührenverordnung BAFU); SR 814.014

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 Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Dem Kanton Zürich (via AFM) wird sie zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFM die von ihm angehörten Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend die Instandstellung Parkplätze P64/P65 und Neubau Bushaltestelle, sowie die Installation neuer LED-Leuchten, die tiefbaulichen Massnahmen zur Entwässerung und die Tiefbauanlagen für Elektroanlagen werden wie folgt genehmigt.

1.1 Standort

Der Projektstandort befindet sich landseitig, auf den Parzellen Nummern 8409, 8646, 8648, 8650 und 865 der Gemeinde Opfikon sowie auf der Parzelle Nr. 3139.14 der Gemeinde Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

- Formular Plangenehmigungsgesuch nach VIL Art. 37i LFG, 23.12.2022;
- Situationsplan 1:10'000, Plan-Nr. 19133, Flughafen Zürich AG, 08.08.2022;
- Technischer Bericht; Martinelli Lanfranchi Partner AG, 30.11.2022;
- Pl. Nr. 301 Übersicht Platzeinteilung 1:500; Martinelli Lanfranchi Partner AG, 30.11.2022;
- Pl. Nr. 302 Situation bauliche Massnahmen 1:500; Martinelli Lanfranchi Partner AG, 30.11.2022;
- Pl. Nr. 303 Normalprofil Erweiterung 1:50; Martinelli Lanfranchi Partner AG, 30.11.2022;
- Pl. Nr. 304 Situation/Normalprofil Bushaltestelle 1:50/200; Martinelli Lanfranchi Partner AG, 30.11.2022.

2. Festlegungen

2.1 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss der BLR des BAFU.

2.2 Für den Baulärm gilt die Massnahmenstufe A gemäss der BLR des BAFU.

2.3 Für die Luftreinhaltung während der Bauphase gilt die Massnahmenstufe A gemäss der BauRLL des BAFU.

3. Auflagen

3.1.1 Die Anträge der Stadt Opfikon vom 7. Februar 2023, (Beilage 1) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.2 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

3.2.1 Der Einsatz von mobilen LKW- oder Autokränen mit über 4 m Höhe muss mindestens vier Arbeitstage im Voraus von der Transport- oder Kranfirma per E-Mail bei zonenenschutz@kantselle.ch angemeldet werden.

3.3 *Allgemeine Bauauflagen*

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

3.3.2 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.

3.3.3 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen. Stellen, bei denen Absturzgefahr besteht, sind für die Benutzer ausreichend zu sichern. Die näheren Einzelheiten richten sich nach der SIA-Norm 358.

3.3.4 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig per Mail an tvf.afm@vd.zh.ch zu senden.

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

3.3.6 Der Baubeginn und die Fertigstellung ist dem BAZL via AFV mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.

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

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

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

3.4 *Zoll, SRZ und Kantonspolizei*

- 3.4.1 Die Baustelle muss sich entweder auf der Land- oder der Luftseite befinden. Die Zollgrenze im Bauperimeter muss immer ein geschlossenes und klar sichtbares Hindernis zwischen Luft- und Landseite sein.
- 3.4.2 Der im Bauperimeter neu erstellte Flughafenzaun ist durch den Zoll Zürich-Flughafen vor Ort abzunehmen und für den Betrieb freizugeben. Erst nach der Abnahme durch den Zoll Zürich-Flughafen darf der bestehende Flughafenzaun rückgebaut werden.
- 3.4.3 Vom Zoll Zürich-Flughafen zusätzlich verlangte Massnahmen zur Gewährung der Zollsicherheit sind im Auftrag und auf Kosten der Gesuchstellerin auszuführen.
- 3.4.4 Wesentliche Änderungen am vorliegenden Bauvorhaben sind dem Zoll Zürich-Flughafen und der Kantonspolizei Zürich im ordentlichen Verfahren vorzulegen.
- 3.4.5 Es ist zu gewährleisten, dass eine Rettungsachse ab Tor 131 bis zur Einmündung in die Rohrstrasse sowie auf der Hangarstrasse ab Tor 140 bis Rohrholzstrasse jederzeit durchgehend hindernisfrei befahrbar ist (gilt für die Bauzeit wie auch für den anschliessenden Betrieb).
- 3.4.6 SRZ ist zeitgerecht vor Baubeginn und vor Fertigstellung via AFM schriftlich zu informieren und für die Abnahme einzuladen.
- 3.4.7 Die ungehinderte, LKW-taugliche Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen ist während den Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen.
- 3.4.8 Während den Arbeiten an der Umzäunung ist sicherzustellen, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind.
- 3.4.9 Im Nahbereich der Umzäunung dürfen keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden.
- 3.4.10 Neue oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen sind nach der Fertigstellung einer Abnahme und Freigabe durch die Flughafenpolizei zu unterziehen.
- 3.4.11 Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei unverzüglich informiert wird.
- 3.4.12 Bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ist die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei frühzeitig zu informieren.
- 3.4.13 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 zu geben und sind einzuhalten.

3.4.14 Die Dimensionierung der Bushaltestelle ist so anzupassen, dass die Sichtzone Tempo 30 eingehalten wird.

3.4.15 Die revidierten Ausführungspläne zur Bushaltestelle sind der verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich vor Baubeginn einzureichen.

3.5 *BKZ*

3.5.1 Wenn Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur installiert werden, sind ebenfalls rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur auszuweisen.

3.5.2 Die rollstuhlgerechten Parkplätze haben einen harten, ebenen Bodenbelag aufzuweisen.

3.5.3 An Parkkartenautomaten dürfen Bedienelemente (Geldeinwurf, Display, Parkkartenausgabe, Tastatur und Display des Kartenterminals für bargeldlose Zahlung) maximal 25 cm ab Vorderkante eines allfälligen Automatensockels rückversetzt sowie maximal 1.10 m ab Boden liegen.

3.5.4 An der Bushaltestelle muss die Randaufbordung am rückwärtigen Rand der Haltestellenplattform mindestens 10 cm hoch sein.

3.5.5 Sieben der zehn rollstuhlgerechten Parkplätze sind nahe der Bushaltestelle anzuordnen; drei rollstuhlgerechte Parkplätze im südlichen Teil des Parkplatzes, in der Nähe des Tors 140.

3.6 *Umweltschutz*

3.6.1 Die in den Gesuchsunterlagen vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.6.2 Die Anträge der KOBÜ vom 6. Februar 2023, (Beilage 2) sind mit Ausnahme der Anträge [7] und [24] umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.7 *Licht*

3.7.1 Die FZAG hat nach Inbetriebnahme der Anlage auf dem vorliegend zu bewilligenden neuen Teil des Parkplatzes eine Messung der Beleuchtungsstärken vorzunehmen und die Resultate dem BAZL zuhanden des BAFU einzureichen.

3.7.2 Die Normvorgaben zur Beleuchtungsstärke gemäss SN EN 12464-2 sind möglichst

genau einzuhalten, aber nicht zu überschreiten. Werden auf dem vorliegend zu bewilligenden neuen Teil des Parkplatzes nach Inbetriebnahme der Anlage Beleuchtungsstärken über 10 lx festgestellt, sind diese, soweit technisch möglich, auf das erforderliche Mass zu reduzieren.

4. Gebühren

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

Die Gebühr des BAFU für die Prüfung des Gesuchs beträgt Fr. 2000.-; sie wird mit der Gebührenverfügung des BAZL erhoben.

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 1536.00; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der BKZ für die Prüfung des Gesuchs beträgt Fr. 236.50; sie wird direkt von der BKZ erhoben.

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

5. 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 (mit einfacher Post):

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

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



Marcel Kägi
Stv. Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Beilage

Beilage 1: Stellungnahme der Stadt Opfikon vom 7. Februar 2023

Beilage 2: Stellungnahme der KOBÜ vom 6. Februar 2023

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 Frist steht still vom 15. Juli bis und mit 15. August.

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