



3003 Bern, 21. Mai 2024

---

## **Flughafen Zürich**

## **Plangenehmigung**

Programm «Entwicklung Flughafenkopf» (EFHK)  
Landseitige Baustellenerschliessung EFHK über Dach A40  
Projekt-Nr. 23-01-001

---

## A. Sachverhalt

### 1. Gesuch

#### 1.1 Ausgangslage

Die Infrastruktur des Flughafens Zürich unterliegt einem schrittweisen Erneuerungsprozess. In den letzten 15 Jahren sind verschiedene Teile der zentralen Flughafeninfrastruktur umfassend saniert und erweitert worden: Das Dock B wurde komplett umgebaut, der Terminal 2 totalsaniert und erweitert, und zwischen den Terminals 1 und 2 wurde das neue Sicherheitskontrollgebäude mit zentralisiertem Zugang in das Airside Center erstellt. Derzeit werden die zentrale Gepäcksortieranlage (GSA) nördlich des Terminal 1 erweitert und das flughafenweite Gepäcksortiersystem abgelöst und erneuert.

In einem nächsten Schritt müssen die in die Jahre gekommenen Teile der zentralen Flughafen-Infrastruktur ersetzt werden: Das Dock A wurde zusammen mit dem Tower 1985 in Betrieb genommen und blieb in seiner Struktur bis heute weitgehend unverändert. Bezüglich Funktionalität, Nachhaltigkeit und Qualität kann das Dock A die heutigen Anforderungen nicht mehr erfüllen. Aufgrund einer umfassenden Analyse wurde entschieden, das bestehende Dock A inkl. Tower durch einen Neubau nördlich des heutigen Gebäudes zu ersetzen. Der Ersatzneubau für das Dock A, der neue Tower und das umfassend sanierte Vorfeld zum Dock A mit allen weiteren Anpassungen, Erweiterungen und Umbauten der zentralen Flughafeninfrastruktur sind die sichtbar wichtigsten baulichen Massnahmen der nächsten 15 bis 20 Jahre. Alle diese Vorhaben sind im Programm «Erneuerung Flughafenkopf» (EFHK) zusammengefasst. Bei der etappenweisen Realisierung muss gewährleistet werden, dass der Betrieb normal weitergeführt werden kann und mit den neu erstellten Gebäuden die künftigen funktionalen Anforderungen erfüllt werden können.

#### 1.2 Gesuchseinreichung

Am 7. August 2023 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 landseitige Baustellenerschliessung EFHK über das Dach des Gebäudes A40 der Gepäcksortieranlage (GSA) ein.

#### 1.3 Begründung und Projektbeschreibung

Gemäss Gesuch sind der Ersatz des Dock A, der neue Kontrollturm und das umfassend sanierte Vorfeld zum Dock A die wichtigsten baulichen Massnahmen der nächsten 15 Jahre. Bei der etappenweisen Realisierung muss gewährleistet werden,

dass der Betrieb normal weitergeführt werden kann. Für diese Vorhaben ist eine landseitige Umsetzung vorgesehen, d. h. der Bauperimeter wird während der Arbeiten temporär als landseitige Baustelle ausgedehnt. So kann sichergestellt werden, dass sich die gesamte Baustelle nicht im sicherheitskontrollierten Bereich des Flughafens befindet. Für die Zu- und Wegfahrt in den Bauperimeter sind eine Erschliessungsstrasse über das bestehende Gebäude A40 und eine Installationsplattform zu erstellen (vorliegendes Plangenehmungsgesuch).

Dazu werden die folgenden Projektelemente realisiert:

- Rampe Baulogistikfläche OPC:  
Auf der Landseite wird ein Rampenbauwerk zwischen der Vorfahrtsbrücke und dem Gebäude A40 erstellt. Mit einer Länge von ca. 95 m und einer Bauwerksbreite von ca. 8,3 m wird die Rampe an die Decke des Gebäudes A40 angeschlossen. Die Rampe wird als Stahlkonstruktion, die Fahrbahnplatte mit einer Stahl-Betonverbundkonstruktion erstellt.
- Überfahrt A40:  
Die Lastwagen verkehren von der Rampe Landseite über die Decke des Gebäudes A40 zur nördlichen Installationsplattform. Die Decke des Gebäudes A40 wurde als Park- und Verkehrsfläche auf das Lastmodell 1 gem. Norm SIA 261 ausgelegt. Die Befahrbarkeit durch Baustellenfahrzeuge ist gegeben und zum Schutz der Oberflächen wird ein provisorischer Asphaltbelag erstellt. Die Trennung zwischen der Land- und Luftseite wird mit mobilen Zaunelementen erstellt, die den Zoll- und Security-Vorschriften entsprechen.
- Installationsplattform:  
Die Installationsplattform ist ca. 98 m lang und 38,20 m breit und hat eine Gesamtfläche von ca. 3750 m<sup>2</sup>. Im Bereich parallel zur Fassade der GSA sind zwei Fahrspuren für die Zu-/Wegfahrt geplant, die restliche Fläche ist für Container, Umschlag- und Abstellplätze für die Bauvorhaben vorgesehen. Die Plattform besteht aus einer Stahl-Beton-Verbunddecke auf einer Stahlkonstruktion. Die Lasten aus der Plattform werden mit Streifenfundamenten und im Bereich des Gebäudes A40 mit Einzelfundamenten auf den Boden abgetragen. Die Installationsplattform wird zu einer landseitigen Fläche und mit einem Sicherheitszaun umschlossen.
- Rampe Vorfeld:  
Das Rampenbauwerk zum Bauperimeter befindet sich auf der heutigen Luftseite. Diese Rampe ist ca. 110 m lang und an der engsten Stelle 8,3 m breit. Die Rampe wird als Stahlkonstruktion mit einer Stahl-Betonverbundkonstruktion als Fahrbahnplatte erstellt. Zur Sicherung der land-/luftseitigen Grenze wird ein umlaufender Sicherheitszaun erstellt.

Der Baubeginn ist für Anfang Februar 2026 vorgesehen, die Inbetriebnahme für Ende Oktober 2026. Der Rückbau ist – bei heutigem Planungsstand – für Mitte 2034 geplant.

Es wird mit Baukosten von CHF 5 600 000.– gerechnet.

#### 1.4 Standort

Der Projektstandort befindet im Bereich des Gebäudes A40 (GSA) auf der Parzelle Nummer 3139.14 (Gemeinde Kloten).

#### 1.5 Eigentumsverhältnisse

Laut Gesuch ist die FZAG Grundeigentümerin.

#### 1.6 Gesuchsunterlagen

##### 1.6.1 Ursprüngliche Gesuchsunterlagen

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben, Projektpläne, einen technischen Bericht inklusive Umweltnotiz, eine Stellungnahme des Zonenschutzes, die Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide und eine Nutzungsvereinbarung gem. Leitfaden Erdbbensicherheit des BAZL.

##### 1.6.2 Nachgereichte Unterlagen

Aktennotiz vom 25. Oktober 2023, SRZ und FZAG, alternative Lösung zum Antrag [2.4] von SRZ inkl. Zustimmung von SRZ.

Beleuchtungsberechnungen, neue Version vom 1. März 2024.

#### 1.7 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 VPK<sup>1</sup>-Sitzung vom 2. Februar 2023 (VPK 1/23) hat das BAZL für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG<sup>2</sup> festgelegt.

Der Kanton Zürich wurde am 11. August 2023 via Amt für Mobilität (AFM) angehört. Das Gesuch wurde am 14. September 2023 in den ordentlichen Publikationsorganen

---

<sup>1</sup> Verfahrensprüfungskommission der FZAG

<sup>2</sup> Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

(digitale Publikation) von Kanton und Stadt Kloten publiziert und lag vom 18. September bis zum 17. Oktober 2023 öffentlich auf.

Einsprachen wurden keine erhoben.

Die BAZL-Sektionen Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) und Schutzmassnahmen (SISE) wurden am 14. August 2023 ersucht, eine luftfahrtspezifische Prüfung gemäss Art. 9 VIL<sup>3</sup> vorzunehmen. Das Ergebnis der Prüfung lag am 22. August 2023 vor.

Nach Eingang der kantonalen Stellungnahme erfolgte am 2. Oktober 2023 die Anhörung der FZAG zu dieser und zur luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL.

Die Anhörung des BAFU erfolgte am 14. November 2023, die Stellungnahme lag am 29. Januar 2024 vor.

Die abschliessende Stellungnahme der FZAG lag am 5. April 2024 vor; diejenige des BAFU am 8. Mai 2024.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

## 2.2 *Stellungnahmen*

Für die Beurteilung des Vorhabens liegen folgende Stellungnahmen vor:

- BAZL, SIAP/SISE, luftfahrtspezifische Prüfung vom 22. August 2023;
- AFM vom 2. Oktober 2023 inkl. Stellungnahmen von:
  - FZAG, Zonenschutz vom 3. Juli 2023 (Gesuchsbeilage);
  - Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 6. September 2023;
  - Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), Zoll, Nordost – Zürich-Flughafen, vom 12. September 2023;
  - Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 4. September 2023;
  - Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung, vom 15. September 2023;
  - Amt für Wirtschaft und Arbeit<sup>4</sup> (AWA), vom 18. September 2023;
  - Stadt Kloten, Baupolizei, vom 21. September 2023;
  - Koordination Bau und Umwelt (KOBU), des Kantons Zürich, vom 2. Oktober 2023;
- BAFU vom 29. Januar 2024 und vom 8. Mai 2024;
- FZAG vom 10. November 2023 (inkl. Zustimmung SRZ) und 5. April 2024 (inkl. überarbeitete Beleuchtungsberechnung).

---

<sup>3</sup> Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

<sup>4</sup> Seit dem 1. Januar 2024: Amt für Wirtschaft (AWI); in der vorliegenden Verfügung wird jedoch noch die Bezeichnung AWA verwendet.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Die Baustellenerschliessung für das Programm EFHK dient dem Betrieb des Flughafens; sie gilt als Flugplatzanlage nach Art. 2 VIL<sup>5</sup> und darf 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. 37–37 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. Dennoch kann nicht a priori davon ausgegangen werden, dass es keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt, daher kommt das ordentliche Verfahren nach Art. 37 LFG mit Publikation und öffentlicher Auflage zur Anwendung.

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG<sup>6</sup>. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob die beantragte Projektänderung mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG<sup>7</sup>, GSchG<sup>8</sup> und ArG<sup>9</sup> vereinbar ist.

---

<sup>5</sup> Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

<sup>6</sup> Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

<sup>7</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

<sup>8</sup> Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz); SR 814.20

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

## 2. Materielles

### 2.1 *Umfang der Prüfung*

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

Eine Begründung für das Vorhaben vor (vgl. oben A.1.3). Sie ist nachvollziehbar; der Bedarf für das Projekt wurde von keiner Seite bestritten.

### 2.2 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

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

Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021. Die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

### 2.4 *Bezug zum Programm «Entwicklung Flughafenkopf» (EFHK)*

Das hier zu beurteilende Vorhaben ist Teil des Programms EFHK; mit ihm werden wesentliche Voraussetzungen für die Umsetzung des Programms geschaffen. Die Umweltauswirkungen für das vorliegende Projekt werden projektbezogen beurteilt. Beim Neubau des Dock A handelt es um eine wesentliche Änderung der Flugplatzanlage im Sinne von Art. 10a USG, die der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt. Im Plangenehmigungsverfahren dafür werden die Umweltauswirkungen in einer Rahmen-UVP geprüft.

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

## 2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

### 2.6.1 Stellungnahme des BAZL

Das BAZL hat für das Vorhaben eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinne von Art. 9 VIL durchgeführt und hält fest, die Zulassung des Flughafens Zürich erfolge gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014.

Das BAZL formuliert in seiner Prüfung diverse Auflagen, sowohl für den Bau- als auch für den Endzustand.



Die FZAG hat am 22. April 2024 per E-Mail mitgeteilt, dass sie zu den BAZL-Auflagen keine Einwände habe.

Das UVEK stellt fest, dass sich die Auflagen des BAZL auf die geltenden aviatischen Standards und Normen stützen. Sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten und die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL vom 22. August 2023 wird als Beilage 1 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

#### 2.6.2 Stellungnahmen von Zonenschutz und Skyguide

Der Zonenschutz hat das Vorhaben geprüft und hat keine Einwände gegen das Projekt. Für die Bauphase beantragt er,

- der Einsatz von LKW-, Autokränen oder weiteren Hochbaugeräten höher als 15,0 m. ü. G. müsse mindestens vier Arbeitstage im Voraus von der Transport- oder Kranfirma bzw. von der Bauunternehmung per E-Mail bei zonenschutz@kantstelle.ch angemeldet werden.

Der Antrag erscheint sachgerecht und wird als Auflage übernommen.

Mit den Gesuchsunterlagen wurde die Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide eingereicht, die festhält, dass die Lage der landseitigen Baustellenerschliessung und die Höhen des Rampenbauwerks sowohl für die Navigations- als auch Kommunikationssysteme von Skyguide unkritisch seien. Auflagen erübrigen sich somit.

#### 2.7 Stellungnahmen von BAZG und Flughafenpolizei

Das BAZG hat das Gesuch geprüft und stellt in der Stellungnahme vom 12. September 2023 diverse Anträge, namentlich zu den Bereichen:

- [1] Zollgrenze;
- [2] Baustellenorganisation;
- [3] neuer Security-Zaun (Flughafenzaun) und neue Tore;
- [4] einzubauende Schliesszylinder;
- [5] Personenzugang;
- [6] Treppenturm mit Fussgängerbrücke über die luftseitige Rampe;
- [7] Zollsicherheit; und
- [8] Änderungen am Projekt.

Die Flughafenpolizei hält fest, sie habe nach Prüfung des Gesuchs keine Einwände und stellt Anträge zu den Themen:

- [1] Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen;
- [2] Funktion der Rettungsachse gemäss aktuellem Notfallplan;
- [3] temporäre Änderungen der Verkehrsführung;
- [4] Schliessung / Schliessplan der FZAG;
- [5] Flucht- und Interventionswege;

- [6] Alarmierung der Einsatzzentrale der Flughafenpolizei bei aussergewöhnlichen Ereignissen;
- [7] Prozessabläufe für Sicherheits- und Grenzkontrolle;
- [8] Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens; und
- [9] wesentliche Projektänderungen.

Die Anträge [1]–[7] des BAZG und [1]–[8] der Flughafenpolizei stützen sich auf die einschlägigen Vorschriften, sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Die Stellungnahmen des BAZG und der Flughafenpolizei werden als Beilagen 2 und 3 Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Den Anträgen [8] des BAZG und [9] der Polizei wird mit den allgemeinen Bauauflagen entsprochen.

## 2.8 *Brandschutz und Feuerpolizei*

### 2.8.1 Anforderungen von SRZ

SRZ prüfte das Gesuch und stellt in der Stellungnahme vom 6. September 2023 diverse Anträge, namentlich zu den Bereichen:

- Intervention;
- Schliessung; und
- Ab- und Inbetriebnahmen.

In ihrer Stellungnahme vom 10. November 2023 schlug die FZAG an einer Besprechung mit SRZ eine Alternative zum Antrag [2.4] (Interventionstore) vor. SRZ stimmte diesem Vorschlag mit E-Mail vom 30. Oktober 2023 zu.

Die übrigen Anträge von SRZ wurden nicht bestritten, sie erscheinen dem UVEK sachgerecht und verhältnismässig. Die SRZ-Stellungnahme vom 4. Oktober 2023 wird als Beilage 4a Bestandteil der vorliegenden Verfügung. Zudem ist zu verfügen, dass der Antrag [2.4] durch den gefundenen Kompromiss gemäss Aktennotiz vom 25. Oktober 2024 (Beilage 4b) ersetzt wird.

### 2.8.2 Stadt Kloten, Feuerpolizei

Die Stadt Kloten stellt keine feuerpolizeilichen Anträge.

## 2.9 *Erdbebenvorsorge*

Die FZAG teilte das Projekt gemäss Nutzungsvereinbarung der Bauwerksklasse II zu, die Nutzungsvereinbarung liegt dem Gesuch bei.

Der zuständige Fachbereich Erdbebenvorsorge des BAFU prüfte die Unterlagen und stellt fest, dass im Gesuch die Projektbasis inkl. Tragwerkskonzept gemäss «Leitfaden zur Beurteilung der Erdbebensicherheit bei der Genehmigung von Bauvorhaben der Zivilluftfahrt» (BAZL, Stand 2020) zwar fehlt, dass aber davon ausgegangen werde, dass die Anforderungen der Norm SIA 261 «Einwirkungen auf Tragwerke» (2020) für Neubauten vollumfänglich eingehalten würden. Die Aufnahme der Lasten auf dem bestehenden Gebäude werde gemäss bestehender Nutzungsvereinbarung vorausgesetzt. Laut den Schnittplänen der Brückenbauwerke (Luft- und Landseite) seien die horizontalen Tragstrukturen in beide Richtungen dank der Stahlkonstruktion erdbebengerecht ausgesteift. Die definitive Bemessung liege in der Verantwortung der FZAG.

Aufgrund des provisorischen Charakters des Projektes verlangt das BAFU keine weiteren Unterlagen und stimmt dem Projekt ohne Anträge zu.

Da ohnehin verfügt wird, dass das Vorhaben gemäss den massgeblichen Unterlagen auszuführen ist, ergeben sich an dieser Stelle keine weiteren Auflagen.

#### 2.10 *Verkehrssicherheit*

Die verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei (VTA) hält fest, die landseitige Baustellenerschliessung erfolge abseits von öffentlichen Strassen via Baulogistikfläche OPC. Bezüglich der Zu- und Wegfahrt von der Baulogistikfläche in die angrenzenden Strassen hätten bereits vorgängig entsprechende Absprachen stattgefunden, weshalb sie zum vorliegenden Bauprojekt keine weiteren Anmerkungen resp. Einwendungen habe. Sie ersucht um rechtzeitige Kontaktaufnahme, falls zusätzliche Signale und Markierungen nötig würden; solche würden durch die VTA vor Ort festgelegt. Auflagen erübrigen sich hier.

#### 2.11 *Arbeitnehmerschutz*

Das AWA prüfte das Plangenehmigungsgesuch. Bei seiner Beurteilung stützt es sich auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3<sup>10</sup>, Art. 82 UVG<sup>11</sup> und die VUV<sup>12</sup>. Es hält fest, Auflagen seien auch für Betreiber rechtsverbindlich und durch die Bauherrschaft an diese weiterzuleiten. Im Übrigen verzichtet es auf eine Beurteilung von Flucht- und Rettungswegen sowie auf andere Bereiche, die von der Feuerpolizei bereits beurteilt wurden.

Das AWA hält fest, mit der Rampe – unmittelbar vor der Fassade der GSA auf der Luftseite – würden ständige Arbeitsplätze in der GSA bezüglich Tageslicht und Sicht ins Freie beeinträchtigt. Die relevanten arbeitsgesetzlichen Vorgaben seien verbindlich und zu berücksichtigen.

---

<sup>10</sup> Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

<sup>11</sup> Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG); SR 832.20

<sup>12</sup> Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (VUV); SR 832.30

Die FZAG hatte sich in ihrer Stellungnahme vom 23. November 2023 nicht zur AWA-Stellungnahme geäussert. Auf telefonische Anfrage teilte die FZAG am 23. April 2024 per E-Mail mit, eine Überprüfung der Einschätzung des AWA durch ihren Architekten habe ergeben, dass die Sicht ins Freie durch die Rampe nicht beeinträchtigt sei. Um einem allfälligen Verlust an Tageslicht entgegenzuwirken, sei ein Lichtschlitz in der Überdachung geplant. Die FZAG sei daher der Ansicht, dass die gesetzlichen Vorgaben betreffend Sicht ins Freie und Tageslicht am Arbeitsplatz eingehalten würden, weshalb sie auf eine Stellungnahme verzichtet habe.

Der Argumentation der FZAG kann hier grundsätzlich gefolgt werden. Sollte sich allerdings zeigen, dass die arbeitsrechtlichen Vorschriften bezüglich Tageslicht und Sicht ins Freie in der GSA wegen der Rampe nicht eingehalten werden können, sind entsprechende Massnahmen zum Einhalt der Vorschriften zu ergreifen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Die Stadt Kloten beantragte, die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., seien zu befolgen.

Dieser Antrag erscheint zweckmässig, er ergänzt die Vorschriften zum Arbeitnehmerschutz insbesondere für die Bauphase und wird als Auflage übernommen.

## 2.12 *Umweltschutz*

Die FZAG reichte mit dem Gesuch einen technischen Bericht ein, der unter Ziffer 4 ein Kapitel Umwelt enthält, in dem 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 sowie der bei Beachtung ihrer Anträge bewilligt werden könne. Insbesondere stellt sie Anträge zu den Themen

- Siedlungsentwässerung (Entwässerungskonzept und Baustellenabwasser);
- Grundwasser; und
- Lichtemissionen.

### 2.12.1 Siedlungsentwässerung

Die KOBU weist darauf hin, dass die SIA-Empfehlung 431 «Entwässerung von Baustellen» – auf die im technischen Bericht verwiesen wird – durch die Schweizer Norm 509 431 «Entwässerung von Baustellen» (2022, gültig ab 1.8.2022) ersetzt worden ist. Diese Norm sieht vor, Baustellenabwasser in 1. Priorität zu recyceln und

wiederzuverwenden, in 2. Priorität vorzubehandeln und zu versickern, in 3. Priorität vorzubehandeln und in Gewässer einzuleiten und in 4. Priorität vorzubehandeln und einer Abwasserreinigungsanlage (ARA) zuzuleiten. In der praktischen Umsetzung sieht der Kanton Zürich vor, als 2. Priorität die Ableitung zur ARA anzustreben. Sie stellt folgende Anträge zur Siedlungsentwässerung:

- [4] Für die Erstellung der landseitigen Baustellenerschliessung seien die Vorgaben der Schweizer Norm 509 431 «Entwässerung von Baustellen» anzuwenden. Die Priorisierung der Bewirtschaftung des Baustellenabwassers habe gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich zu erfolgen;
- [5] für den Betriebszustand der landseitigen Baustellenerschliessung sei die Ableitung des anfallenden Regenabwassers über das landseitige Retentionsfilterbecken (RFB) zu führen; und
- [6] auf der Installationsplattform seien weder Reinigungs- noch andere Unterhaltsarbeiten zulässig.

Weder die FZAG noch das BAFU haben hierzu Bemerkungen. Dem UVEK erscheinen die Anträge zweck- und verhältnismässig und werden als Auflagen übernommen.

## 2.12.2 Grundwasser

Zum Grundwasser hält die KOBÜ u. a. fest, das Projektgebiet liege im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> und im Grundwasserbecken von Wallisellen. Aufgrund einer unmittelbar in Projektnähe gelegenen älteren Sondierung seien die Verhältnisse generell bekannt. Die im Projekt vorgesehenen zwei Rampen und die Installationsplattform würden grösstenteils mit auf dem Terrain aufliegenden Einzelfundamenten fundiert. Zur Lastabtragung seien insgesamt 42 Mikropfähle (Ø = 256 mm) erforderlich, die den grundwasserführenden Schotter durchdringen. Eine temporäre Grundwasserabsenkung sei nicht erforderlich. Aufgrund des geringen Eingriffs in den Grundwasserträger und der Verhältnismässigkeit (Bauen im Bestand) könne die wasser- und die gewässerschutzrechtliche Zustimmung sowie die gewässerschutzrechtliche Ausnahmebewilligung bzw. Zustimmung (§ 70 WWG<sup>13</sup>, Art. 19 GSchG, Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV<sup>14</sup>, Anhang Ziffer 1.5.3 BVV<sup>15</sup>) mit Nebenbestimmungen erteilt werden (GWA I 8.213). Sie beantragt,

- [7] die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» (Dezember 2004) seien als verbindlich zu erklären.

Die FZAG äussert sich hierzu nicht. Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme und kommt zum Schluss, dem Projekt könne aus Sicht des Grundwasserschutzes unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen und Übernahme des KOBÜ-Antrags [7] zugestimmt werden.

<sup>13</sup> Kantonales Wasserwirtschaftsgesetz; LS 724.11

<sup>14</sup> Gewässerschutzverordnung; SR 814.201

<sup>15</sup> Kantonale Bauverfahrensverordnung; LS 700.6

Weiter beantragt das BAFU,

- [2] die FZAG habe für die Foundationen im Grundwasser nur Stoffe zu verwenden (Betonzusatzstoffe, Bohrspülung, usw.), welche die Grundwasserqualität nicht gefährden; und
- [3] die FZAG habe sicherzustellen, dass beim Einbringen von Beton für die Mikropfähle jegliche Verluste vermieden werden. Die Mengen seien zu kontrollieren und zu protokollieren.

Die FZAG äussert sich nicht zu diesen Anträgen. Dem UVEK erscheinen sie gerechtfertigt und sie werden als Auflagen übernommen.

### 2.12.3 Lichtemissionen

Zum Thema Lichtemissionen macht die KOBU ausführliche Erwägungen, sie beantragt:

- [8] es seien Angaben zu den konkret geplanten Beleuchtungsstärken gemäss SN EN 12464-2:2014 zu machen. Unter Berücksichtigung des vorsorglichen Minimierungsgebots des USG sowie den Grundsätzen der SN 586 491 «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» sei dabei eine Überbeleuchtung der Flächen grundsätzlich zu vermeiden. Es seien Leuchten mit einer Farbtemperatur von max. 3000 K und einem möglichst niedrigen Blaulichtanteil sowie einem Wartungsfaktor von mind. 0,9 einzusetzen. Es seien Angaben zu den voraussichtlichen Arbeitszeiten im Bereich des Installationsplatzes und der Zufahrtsrampen zu machen. Nach Ende dieser Arbeitszeiten seien die Beleuchtungen so weit als möglich abzuschalten bzw. auf ein Minimum zu reduzieren. Die fehlenden Angaben seien der zuständigen Behörde und dem AWEL vor Plangenehmigung zur Beurteilung zukommen zu lassen.

Der Stellungnahme FZAG vom 10. November 2023 liegen Beleuchtungsberechnungen bei, die auf der Norm «EN12464-2 Allgemeine Verkehrsbereiche bei Arbeitsstätten / Arbeitsplätzen im Freien» basiert, die Beleuchtungsstärke wurde auf ein Mittel von 10-20 lx ausgelegt.

Zum KOBU-Antrag [8] hält sie u. a. fest, bei der Beleuchtung sei vorgesehen, diese ausserhalb der Betriebszeiten der Baustelle bedarfsgerecht auf ein Minimum zu reduzieren bzw. abzuschalten. Die Lichtsteuerung erfolge automatisch und zeitabhängig (Astrofunktion) über das bestehende Managementsystem CityTouch. Dabei würden einzelnen Lichtpunkten und Leuchtengruppen individuelle «Dimmkalender» zugewiesen. Bei nächtlichen Einsätzen auf der Baustelle sei eine manuelle Übersteuerung der automatischen Lichtsteuerung jederzeit mittels Sensoren oder Schalter (Zugriff auf das Leitsystem) möglich. Bei Betrieb der Baustelle ausserhalb der normalen Arbeitszeiten (7:00–19:00 Uhr) sei jeweils ein Sicherheitswärter vor Ort, der die Beleuchtung nach Bedarf steuert. So sei gewährleistet, dass die Lichtemissionen und der Energieverbrauch so gering wie möglich gehalten werden. An der Farbtemperatur von 4000 K hält sie indessen fest.

Das BAFU nahm am 29. Januar 2024 Stellung zum Vorhaben, auch die KOBU- und FZAG-Stellungnahmen lagen dem BAFU vor. Das BAFU kommt zum Schluss, es unterstütze die kantonale Stellungnahme prinzipiell und präzisiere sie mit folgenden Anträgen:

- [5] Die FZAG habe Leuchten mit warmweisselem Licht (maximal 3000 K) einzusetzen. Wenn dies aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist, sei dies nachvollziehbar zu begründen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Beurteilung einzureichen;
- [6] die FZAG habe die normative Grundlage für die Erhöhung der mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke auf 15 lx bei der Rampe und Plattform zu erläutern oder die Beleuchtungsstärke sei auf 10 lx zu reduzieren. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Beurteilung einzureichen; und
- [7] die FZAG habe die normativen Vorgaben zur mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke möglichst genau einzuhalten, aber nicht zu überschreiten (keine Überbeleuchtung). Entweder seien Beleuchtungsberechnungen einzureichen, die aufzeigen, dass die Soll-Werte für die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke eingehalten, aber nicht überschritten werden oder die Beleuchtungsanlage sei nach Inbetriebnahme auf die definierten Ziel-Werte (Soll-Werte) der mittleren horizontalen Beleuchtungsstärke herunterzudimmen. Die entsprechenden Angaben seien dem BAZL zuhanden des BAFU vor Erteilung der Plangenehmigung zur Beurteilung einzureichen.

Die FZAG nahm am 5. April 2024 zu den BAFU-Anträgen [5]–[7] Stellung. Zu den Anträgen [5] und [6] hält sie fest, sie werde beim vorliegenden Bauvorhaben Leuchten mit einer Farbtemperatur von 3000 K einsetzen und die Beleuchtungsstärke auf 10 lx reduzieren. Zum Antrag [7] hält sie fest, sie habe sich dafür entschieden, neue Beleuchtungsberechnungen erstellen zu lassen (Beleuchtungsberechnungen, Version vom 1. März 2024); diese lagen ihrer Stellungnahme bei. Der Antrag [7] des BAFU sei damit erfüllt.

Das BAZL stellte die Stellungnahme der FZAG und die neuen Beleuchtungsberechnungen dem BAFU am 5. April 2024 zur Prüfung zu.

In seiner abschliessenden Stellungnahme vom 8. Mai 2024 bedankt sich das BAFU für die Zustellung der überarbeiteten Unterlagen und hält fest, seine Anträge [5]–[7] könnten als erledigt abgeschrieben werden.

UVEK kommt zum Schluss, dass die Anträge [8] der KOBU und [5]–[7] des BAFU mit den Angaben der FZAG erfüllt sind.

#### 2.12.4 Baulärm und Bautransporte

Für die Beurteilung des Baulärms ist die BLR<sup>16</sup> massgebend. Sie zeigt auf, wie die Vorschriften von Art. 11 und 12 USG<sup>17</sup> bei Baustellen zu konkretisieren und anzuwenden sind. Die Vollzugsbehörden, die über die Einhaltung der lärmrechtlichen Vorschriften entscheiden müssen, beurteilen den Baulärm nach der BLR und legen die konkreten Massnahmen bzw. die anzuwendenden Massnahmenstufen in der Plangenehmigungsverfügung verbindlich fest.

Der technische Bericht schlägt für die Bauarbeiten wegen der Nähe von lärmempfindlichen Räumen (Hotel), der langen Baustellendauer und der zum grossen Teil nächtlichen Bauarbeiten gemäss den Beurteilungskriterien der BLR die Massnahmenstufe B vor.

Für die Bautransporte wird aufgrund der zum grossen Teil nachts auszuführenden Arbeiten ebenfalls die Massnahmenstufe B festgelegt. Der Bauunternehmer hat die Transportrouten so festzulegen, dass Wohngebiete nachts zwischen 19:00–7:00 Uhr nicht durchfahren werden.

Der Kanton Zürich äussert sich nicht zum Baulärm, die Stadt Kloten verweist auf die BLR.

Das BAFU kommt in seiner Stellungnahme vom 29. Januar 2024 zum Schluss, es sei mit dem Massnahmenplan und den angegebenen Massnahmenstufen einverstanden (Massnahmenstufe B für die Bauarbeiten wie auch für die Bautransporte). Das Projekt entspreche mit den vorgesehenen Massnahmen den bundesrechtlichen Bestimmungen für den Baulärm.

Das UVEK kann dieser Beurteilung folgen. Die Massnahmenstufe B für die Bauarbeiten und die Bautransporte wird verfügt.

#### 2.12.5 Luftreinhaltung

Die erforderlichen Massnahmen zur Luftreinhaltung auf Baustellen ergeben sich aus der BauRLL<sup>18</sup>. Sie konkretisiert die allgemein gehaltene Vorschrift in Anhang 2, Ziffer 88 LRV<sup>19</sup>. Der Handlungsbedarf zur vorsorglichen Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch Baustellen wird durch die beiden Massnahmenstufen A oder B festgelegt.

---

<sup>16</sup> Baulärmrichtlinie des BAFU (2006), Stand 2011

<sup>17</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz; SR 814.0

<sup>18</sup> Richtlinie über betriebliche und technische Massnahmen zur Begrenzung der Luftschadstoff-Emissionen von Baustellen (Baurichtlinie Luft), 2009, ergänzte Ausgabe 2016

<sup>19</sup> Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1



Der technische Bericht enthält folgende Angaben zur Lufthygiene auf der Baustelle: Aufgrund der Grösse und der Dauer der Baustelle falle diese unter die Massnahmenstufe B der BauRLL. Entsprechend würden zusätzliche Massnahmen, die über die «gute Baustellenpraxis» hinausgehen, gelten. Die Unternehmer hätten emissionsreduzierende Massnahmen aufzuzeigen, die der Massnahmenstufe B entsprechen und zu deren Umsetzung sie sich verpflichten. Über die eingesetzten Fahrzeuge und Maschinen sei von den Unternehmen eine Liste zu führen und der Bauherrschaft zu Verfügung zu stellen. Für Submissionen und Werkverträge kämen die «Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte» der FZAG zur Anwendung.

Weder der Kanton noch das BAFU äussern sich zu diesem Thema.

Das UVEK folgt der Beurteilung im technischen Bericht; die Massnahmenstufe B ist festzulegen.

### 2.13 *Fazit des UVEK*

Das UVEK kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der zu verfügbaren Auflagen und der nachgereichten Beleuchtungsberechnungen die gesetzlichen Vorschriften erfüllt und genehmigt werden kann.

### 2.14 *Vollzug*

Am 20. Oktober 2017 haben die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und das UVEK eine Absichtserklärung zum Vollzug des Umweltrechts auf Bundesbaustellen (umweltrechtliche Baustellenkontrollen) abgeschlossen, die das UVEK seit 2020 umsetzt. Nach den Kriterien unter Ziffer 1 des Anhangs A der Vereinbarung fällt das hier zu beurteilende Vorhaben in die Umweltrelevanzkategorie 2 (Projekte mit geringer Umweltrelevanz), für die bei 10 % der Projekte umweltrechtliche Stichprobenkontrollen auf den Baustellen vorgesehen sind.

Das UVEK hat mit dem Kanton Zürich im März 2015 eine Vereinbarung betreffend die Übertragung des Vollzugs für umweltrechtliche und baupolizeiliche Kontrollen auf Baustellen für Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt im Kanton Zürich abgeschlossen. Gestützt auf diese Vereinbarung lässt es die Einhaltung der 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.

### 3. Gebühren

Gemäss dem für Plangenehmigungsverfahren nach LFG geltenden Konzentrationsprinzip hat die Leitbehörde sämtliche anfallenden Gebühren in der Plangenehmigungsverfügung festzulegen. So kann sie unter Berücksichtigung des Äquivalenzprinzips prüfen, ob alle Gebühren in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und Komplexität des Gesuchs stehen.

#### 3.1 Bund

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL<sup>20</sup>, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen. Die Gebühr des BAFU beträgt Fr. 2000.– (aufwändige Stellungnahme gemäss GebV-BAFU<sup>21</sup>).

#### 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.

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

– Staatsgebühr ALN Siedlungsentwässerung	Fr. 411.60
– Staatsgebühr ALN Grundwasser	Fr. 343.00
– Staatsgebühr AWEL Strahlung, Licht	Fr. 480.20
– Staats- und Ausfertigungsgebühr	<u>Fr. 257.20</u>
Total	<u>Fr. 1492.00</u>

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

– Prüfungs-, Behandlungs- und Bewilligungsgebühr Kontrollorgan	Fr. 559.00
– Prüfungs-, Behandlungs- und Bewilligungsgebühr Baupolizei	Fr. 130.00
– Schreibgebühr, Porti	<u>Fr. 60.00</u>
Total	<u>Fr. 749.00</u>

<sup>20</sup> Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

<sup>21</sup> Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt (Gebührenverordnung BAFU); SR 814.014

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

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

#### **4. Unterschriftsberechtigung**

Nach Art. 49 RVOG kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsteherin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 3. Januar 2023 hat der Departementsvorsteher die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in seinem Namen zu unterzeichnen.

#### **5. Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet. Dem BAFU und Kanton Zürich (via AFM) wird sie per E-Mail 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 landseitige Baustellenerschliessung EFHK über das Dach des Gebäudes A40 der Gepäcksortieranlage (GSA) wird wie folgt genehmigt:

#### 1.1 Standort

Der Projektstandort befindet im Bereich der GSA auf der Parzelle Nummer 3139.14 (Gemeinde Kloten).

#### 1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 7. August 2023 (Eingang beim BAZL) für die landseitige Baustellenerschliessung EFHK über das Dach des Gebäudes A40 der Gepäcksortieranlage (GSA) mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide, 19.6.2023, A4, Skyguide, 23-01-001\_B2;
- Technischer Bericht, 30.6.2023, A4, IG VDA B&H / Locher, 06888.33.3-01;
- Nutzungsvereinbarung, 30.6.2023, A4, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-02;
- Beleuchtungsberechnungen, 1.3.2024, Elektron AG, P19AA516;
- Pläne:
- Situationsplan 1:10000, 11.5.2023, A4, FZAG, Plan-Nr. 19165, 23-01-001\_B1;
- Prov. Verkehrserschliessung via A40, Situationsplan 1:500, 30.6.2023, 75x84, IG VDA B&H / Locher, 06888.33.3-301;
- Brückenbauwerk Landseite, Situation 1:200, 30.6.2023, 60x126, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-302;
- Brückenbauwerk inkl. Plattform Luftseite, Situation 1:250, 30.6.2023, 45x168, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-303;
- Perimetersicherung, Situation 1:500, 30.6.2023, 60x84, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-305;
- Perimetersicherung Fertigelemente Zaun, Ansicht/Grundrisse/Schnitte 1:40, 30.6.2023, 45x105, IG VDA B&H/Locher, 068888.33.3-306;
- Beleuchtung Rampen, Plattform und Tunnel, Situation 1:500, 30.6.2023, 60x84, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-307;
- Brückenbauwerk Landseite, Schnitte 1:100, Detail 1:20, 30.6.2023, 45x105, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-312;
- Brückenbauwerk inkl. Plattform Landseite, Schnitte 1:100, Detail 1:20, 30.6.2023, 45x105, IG VDA B&H/Locher, 06888.33.3-313.

## **2. Bewilligungen und Festlegungen**

- 2.1 Die gewässerschutzrechtliche Ausnahmegewilligung nach Art. 19 GSchG bzw. Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV betreffend die Einbauten ins Grundwasser wird unter Auflagen erteilt (vgl. Ziffer C.3.6.5 unten).
- 2.2 Für die Bauarbeiten gilt die Massnahmenstufe B gemäss BRL.
- 2.3 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe B gemäss BRL.
- 2.4 Für die Baustelle gilt bezüglich Luftreinhaltung die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL.

## **3. Auflagen**

### *3.1 Allgemeine Bauauflagen*

- 3.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 3.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 3.1.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig per Mail an [tvf.afm@vd.zh.ch](mailto:tvf.afm@vd.zh.ch) zu senden.
- 3.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 3.1.5 Der Baubeginn und die Fertigstellung ist dem BAZL via AFV mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter [www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt](http://www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt) zu melden.
- 3.1.6 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Werkleitungen, Brandschutzpläne etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.1.7 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.

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

### 3.2 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

3.2.1 Die Auflagen des BAZL gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 22. August 2023 (Beilage 1) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.2.2 Der Einsatz von mobilen LKW- oder Autokränen mit über 15 m Höhe muss mindestens vier Arbeitstage im Voraus von der Transport- oder Kranfirma per E-Mail bei zonenenschutz@kantselle.ch angemeldet werden.

### 3.3 *Auflagen von BAZG und Flughafenpolizei*

Die Auflagen [1]–[7] des BAZG und [1]–[8] der Flughafenpolizei gemäss den Stellungnahmen vom 12. September 2023 und 15. September 2023 (Beilagen 2 und 3) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

### 3.4 *Brandschutz und Feuerpolizei*

3.4.1 Die Auflagen von SRZ gemäss den Stellungnahmen vom 4. Oktober 2023 (Beilage 4a) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.4.2 Der Antrag [2.4] ist gemäss der Lösung in der Aktennotiz vom 25. Oktober 2024 umzusetzen (Beilage 4b).

### 3.5 *Auflagen zum Arbeitnehmerschutz*

3.5.1 Sollte sich zeigen, dass die arbeitsrechtlichen Vorschriften bezüglich Tageslicht und Sicht ins Freie in der GSA wegen der Rampe nicht eingehalten werden können, sind entsprechende Massnahmen zum Einhalt der Vorschriften zu ergreifen.

3.5.2 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.

### 3.6 *Auflagen zum Umweltschutz*

3.6.1 Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die Massnahmen zum Umweltschutz gemäss Kapitel 4 des technischen Berichts vom 30. Juni 2023 einzuhalten bzw. umzusetzen.

- 3.6.2 Für die Erstellung der landseitigen Baustellenerschliessung sind die Vorgaben der Schweizer Norm 509 431 «Entwässerung von Baustellen» anzuwenden. Die Priorisierung der Bewirtschaftung des Baustellenabwassers hat gemäss den Vorgaben des Kantons Zürich zu erfolgen.
- 3.6.3 Für den Betriebszustand der landseitigen Baustellenerschliessung ist die Ableitung des anfallenden Regenabwassers über das landseitige Retentionsfilterbecken (RFB) zu führen.
- 3.6.4 Auf der Installationsplattform sind weder Reinigungs- noch andere Unterhaltsarbeiten zulässig.
- 3.6.5 Die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom Dezember 2004» sind verbindlich.
- 3.6.6 Die FZAG hat für die Foundationen im Grundwasser nur Stoffe zu verwenden (Betonzusatzstoffe, Bohrspülung, usw.), welche die Grundwasserqualität nicht gefährden.
- 3.6.7 Die FZAG hat sicherzustellen, dass beim Einbringen von Beton für die Mikropfähle jegliche Verluste vermieden werden. Die Mengen sind zu kontrollieren und zu protokollieren.

#### **4. Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der FZAG aufgelegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen.

Die Gebühr des BAFU für die Prüfung des Gesuchs beträgt Fr. 2000.–.

Die Gebühr für die Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 1492.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuchs beträgt Fr. 749.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

## 6. Eröffnung und Mitteilung

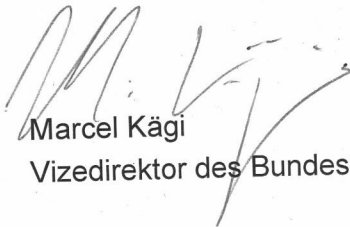
Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

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

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

- 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  
Vizedirektor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

### Beilagen

- Beilage 1: BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 22. August 2023
- Beilage 2: BAZG, Zoll Nordost – Zürich Flughafen, vom 12. September 2023
- Beilage 3: Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei, vom 15. September 2023
- Beilage 4a: Stadt Zürich, Schutz und Rettung, vom 6. September 2023
- Beilage 4b: SRZ und FZAG, Aktennotiz vom 25. Oktober 2024 zum Antrag [2.4]

### Rechtsmittelbelehrung

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

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