



3003 Bern, 30. April 2013

---

## **Flughafen Zürich**

### **Plangenehmigung**

Umnutzung Parkplatz P60 «Taubenried»

---

## A. Sachverhalt

### 1. Plangenehmigungsgesuch

#### 1.1 *Gesuch*

Der Parkplatz P60 «Taubenried» war noch vor der Revision des LFG<sup>1</sup> vom 18. Juni 1993 nach kantonalem Recht bewilligt worden; er diente den Mitarbeitern des Werftbereichs des Flughafens und Besuchern der südlich an ihn angrenzenden Schulhäuser. Die vom Kanton Zürich als Grundeigentümer vorgenommene Anpassung des Mietverhältnisses (Vermietung an die Flughafen Zürich AG [FZAG] statt Verpachtung an die Firma Avireal AG; Mietvertrag vom 13. Mai 2004) führte dazu, dass der P60 zu einer Flugplatzanlage umgenutzt werden musste.

Am 17. August 2004 reichte die FZAG daher beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhänden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für die Umnutzung des P60 ein.

#### 1.2 *Beschrieb und Begründung*

Mit dem Gesuch beantragte die FZAG, 500 der auf dem Parkplatz insgesamt 658 vorhandenen Parkplätze zu Flughafenparkplätzen umzunutzen. Dazu sollten 500 Mitarbeiterparkplätze für das Werftareal innerhalb des genehmigten Bewirtschaftungskontingents auf den bewilligten Parkplatz P65 «Rohrholz»<sup>2</sup> verlegt und die auf dem P60 freiwerdenden Parkplätze Flugpassagieren als Langzeitparking zur Verfügung gestellt werden. Die übrigen 158 Parkplätze im Süden des P60 sollten weiterhin den Besuchern der Schulhäuser im angrenzenden Gebiet dienen<sup>3</sup>.

Als Option waren im Gesuch auf der Fläche der ehemaligen Tankstelle Taubenried 14 zusätzliche Parkplätze für übergrosse Fahrzeuge vorgesehen, die wegen ihrer Länge und Höhe nicht in den Parkhäusern abgestellt werden können (Nutzungsänderung ohne weitere bauliche oder betriebliche Massnahmen).

Gemäss den Auflagen betreffend Modalsplit-Ziel (Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs für Passagiere, Flughafenmitarbeiter und -besucher auf 42 % bis zum Jahr 2005) aus der Baukonzession für das Dock «Midfield» der 5. Bauetappe<sup>4</sup> ist

---

<sup>1</sup> Luftfahrtgesetz (LFG); SR 748.0

<sup>2</sup> vgl. Baukonzession des UVEK vom 11.9.2001 und 30.12.2002

<sup>3</sup> Die Verlegung ist inzwischen erfolgt und die Weiternutzung des ganzen P60 wurde im Rahmen des abgeschlossenen Mietvertrags vom 13. Mai 2004 weiterhin geduldet.

<sup>4</sup> vgl. Baukonzession des UVEK vom 5.11.1999

vorgesehen, den P60 weiterhin mit Schranken zu bewirtschaften und in der Parkplatzbilanz des Flughafens auszuweisen.

Bauliche Massnahmen waren für die Umnutzung somit keine erforderlich.

### 1.3 *Eigentumsverhältnisse*

Grundeigentümer des P60 ist der Kanton Zürich, der mit der FZAG einen langjährigen Mietvertrag über die vorhandenen Parkplätze abgeschlossen hat.

### 1.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit folgenden Beilagen:

- Projektbeschrieb inkl. Angaben über Bewirtschaftungskonzept und Umweltauswirkungen;
- Plan P60;
- Auszug vom 18. Mai 2004 aus dem Grundregister des Kantons Zürich.

### 1.5 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

Das Vorhaben tangiert den Flugplatzbetrieb nicht; das Betriebsreglement muss nicht angepasst werden.

## **2. Instruktion**

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

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

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen dem Amt für Verkehr (AfV) zur Stellungnahme zu. Da das Gesuch im ordentlichen Verfahren behandelt wurde, wurde das Vorhaben in den vorgesehenen Publikationsorganen des Kantons resp. der Stadt Kloten publiziert und vom 20. September bis zum 19. Oktober 2004 öffentlich aufgelegt.

Von verschiedener Seite wurde in den Stellungnahmen festgehalten, das Vorhaben sei nicht genehmigungsfähig, insbesondere weil

- der Flugplatzperimeter gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) noch nicht festgelegt sei;
- ausserhalb des SIL-Perimeters keine Flugplatzanlagen zulässig seien;
- nach der Umnutzung des P60 dieser aber zu einer Flugplatzanlage werde;
- verschiedene Fachstellen davon ausgingen, die Autobahn A 51 bilde die Ost-

- grenze des Flughafenperimeters gemäss SIL; und
- der P60 aber östlich der Autobahn und damit mit grösster Wahrscheinlichkeit auch ausserhalb des SIL-Perimeters liege.

Auch das BAZL kam zum Schluss, dass die raumplanerischen Voraussetzungen für die Genehmigung der Umnutzung nicht gegeben seien und führte das Verfahren vorerst nicht weiter und teilte dies den am Verfahren Beteiligten mit.

Mit Schreiben vom 22. Juli 2011 an das AfV nahm das BAZL das Verfahren wieder auf. Es hielt fest, in der Zwischenzeit seien die Perimeterfrage im Bereich des Flughafenkopfs geklärt und der künftige Verlauf der Perimetergrenze im Objektblattentwurf vom 16. August 2010 festgehalten worden.

Vor dem Entscheid über das Gesuch hörte das BAZL die involvierten Fachstellen des Kantons und der Stadt Kloten erneut an.

Am 14. Oktober 2011 stellte das AfV die eingegangenen Stellungnahmen aus dieser zweiten Anhörung dem BAZL und der FZAG zu. Nach Eingang dieser Stellungnahmen hörte das BAZL zudem die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE) und Umwelt (BAFU) an.

In der vorliegenden Verfügung wird nur noch auf die folgenden Stellungnahmen aus der zweiten Anhörung abgestellt:

- AfV, Stab, Recht und Verfahren, vom 14. Oktober 2011;
- AfV, Gesamtverkehr, vom 29. September 2011;
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 5. September 2011;
- Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH<sup>5</sup>) vom 9. August 2011;
- Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 8. September 2011;
- TBA, Projektportfoliosteuerung, vom 11. August 2011;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 6. September 2011;
- Baudirektion des Kantons Zürich, Abteilung Bauverfahren und Koordination Umweltschutz (BAKU), vom 9. September 2011;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 7. Oktober 2011;
- ARE vom 30. November 2011;
- BAFU vom 12. Dezember 2011.

## 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage 2004 hatte die Firma Alternative Parking AG mit Sitz in Kloten, die damals im Valetparking-Geschäft tätig war, gegen das Projekt fristgerecht Einsprache erhoben.

---

<sup>5</sup> Um Verwechslungen mit dem ARE des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung) zu vermeiden, wird die Bezeichnung ARE-ZH verwendet.

Die Firma wurde jedoch mit Beschluss ihrer Generalversammlung am 14. Dezember 2006 aufgelöst und am 11. Juli 2008 aus dem Handelsregister des Kantons Zürich gelöscht. Mit der Auflösung der Firma ist auch ihre Einsprache hinfällig geworden; auf sie wird in den Erwägungen nicht mehr eingegangen.

### 2.3 *Abschluss der Instruktion*

Auf eine Anhörung der FZAG zu den Stellungnahmen konnte verzichtet werden, da sie keine relevanten Anträge enthalten und die Einsprecherin nicht mehr existiert.

Anfang April 2013 ersuchte das BAZL die FZAG, ihm den aktuellsten Stand des Mietvertrags mit dem Kanton Zürich zuzustellen, was die FZAG mit E-Mail vom 8. April 2013 auch tat.

Damit konnte die Instruktion abgeschlossen werden.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Das Vorhaben betrifft eine bestehende Parkierungsanlage auf der Landseite des Flughafens; diese soll künftig seinem Betrieb dienen und fortan als Flugplatzanlage im Sinne von Art. 37 Abs. 1 LFG und Art. 2 VIL<sup>6</sup> gelten. Die Umnutzung zu einer Flugplatzanlage bedingt eine Plangenehmigung nach Art. 37 LFG, für deren Erteilung das UVEK zuständig ist.

#### 1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f und 28. 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 begrenzt, weder verändert es das äussere Erscheinungsbild des Flughafens noch wirkt es sich erheblich auf Raum und Umwelt aus, da der bestehende P60 nur umgenutzt, nicht aber neu geschaffen wird. Trotzdem konnte 2004 nicht von wenigen eindeutig bestimmbar Betroffenen ausgegangen werden, und es war nicht von vornherein klar, dass keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt sind. Daher kam das ordentliche Verfahren nach Art. 37 LFG zur Anwendung.

Das BAFU war mit Verfahrensfestlegung einverstanden.

#### 1.4 *Zuständigkeiten*

##### 1.4.1 *Flugplatzanlagen*

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen bzw. örtlich und funktionell zum Flugplatz gehören sind Flugplatzanlagen; sie dürfen nur mit einer bundesrechtlichen Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen (Art. 37 Abs. 1 LFG bzw. Art. 2 VIL). Die umzunutzen-

---

<sup>6</sup> Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

den 500 Parkplätze auf dem P60 dienen dem Betrieb des Flughafens; es handelt sich somit um eine Flugplatzanlage im Sinne von LFG und VIL. Nach Art. 37 Abs. 2 LFG ist das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

#### 1.4.2 Nebenanlagen

Als Nebenanlagen gelten dagegen Einrichtungen auf Flugplätzen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen; sie unterstehen dem kantonalen Recht (Art. 37m Abs. 1 LFG). Aus den Bestimmungen von LFG und VIL wird deutlich, dass auf Flugplätzen eine klare Hierarchie zwischen Flugplatzanlagen und Nebenanlagen besteht; Nebenanlagen haben sich im Zweifelsfall den Flugplatzanlagen unterzuordnen bzw. sind nur so weit genehmigungsfähig, als sie den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen (Art. 37m Abs. 3 LFG). Nach Art. 37m Abs. 2 LFG hört die kantonale Behörde vor dem Entscheid über die Baubewilligung das BAZL an.

Bei den 158 Parkplätzen für die Besucher der Schulhäuser handelt es sich um eine Nebenanlage im Sinn von LFG und VIL. Sie sind somit weder Gegenstand des Gesuchs noch des vorliegenden Entscheids.

#### 1.5 Dingliche Rechte

Gemäss Art. 27a Abs. 2 VIL hat ein Gesuchsteller nötigenfalls das Gesuch mit genauen Angaben über den Bedarf an dinglichen Rechten zu ergänzen sowie mit Angaben darüber, wie sie erworben werden.

Die Fläche des P60 befindet sich gemäss Gesuchsangaben inkl. Grundbuchauszug im Grundeigentum des Kantons Zürich. Laut Mitteilung der FZAG vom April 2013 hat der Kanton Zürich mit der FZAG am 13. Mai 2004 einen Mietvertrag über die darauf befindlichen 658 Parkplätze abgeschlossen. Mit Änderung vom 21. Februar 2013 (Unterschrift Kanton) bzw. 4. März 2013 (Unterschrift FZAG) haben die Parteien vertraglich festgehalten, dass

- die feste Vertragslaufzeit um weitere 5 Jahre (d. h. vom 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2019) verlängert wird und dann endet, ohne dass es einer Kündigung bedarf;
- sich der Kanton Zürich (Vermieter) verpflichtet, der FZAG (Mieterin) spätestens 16 Monate vor Vertragsbeendigung (d. h. bis spätestens 31. August 2018) eine Offerte zur Fortsetzung des Mietverhältnisses um 5 Jahre zu den dannzumal herrschenden marktüblichen Verhältnissen zu unterbreiten. Falls sich die Parteien nach entsprechender Offertstellung nicht innert einer Frist von sechs Monaten über die Bedingungen eines neuen Mietvertrages, insbesondere über den massgebenden Mietzins, einigen können, endet das Mietverhältnis auf den 31. Dezember 2019, ohne dass es einer Kündigung bedarf. [...]
- die Parteien übereinstimmend festhalten, dass das Mietverhältnis [...] in jedem

Fall spätestens per 31. Dezember 2024 endet, ohne dass es einer Kündigung bedarf.

Es ist somit festzuhalten, dass

- die FZAG mit dem geschlossenen Mietvertrag über die erforderliche Grundlage zum Betrieb des P60 verfügt, und zwar mindestens bis zum 31. Dezember 2019 und höchstens bis zum 31. Dezember 2024. Da es sich beim P60 um eine bestehende Parkfläche handelt, auf der keine weiteren baulichen Investitionen vorgenommen werden, ist die Anforderung nach Art. 27a VIL damit heute erfüllt;
- der Umnutzung der bestehenden 500 Mitarbeiterparkplätze auf dem P60 zu Passagierparkplätzen für Langzeitparkierer grundsätzlich zugestimmt werden kann (vorbehalten bleiben materielle Auflagen gemäss Ziffer B.2 weiter unten);
- die 500 Flughafenparkplätze auf dem P60 ohne weiteres auch nach Ablauf des Mietvertrags als Flugplatzanlage weiterbetrieben werden können, wenn die FZAG danzumal über die dafür erforderlichen Rechte verfügt, eine entsprechende Anmerkung ist in die Verfügung aufzunehmen.

Selbstverständlich steht es dem Kanton Zürich als Grundeigentümer (oder einem Dritten, der über die dafür erforderlichen dinglichen Rechte verfügt) frei, ein Gesuch um Errichtung einer Nebenanlage auf der Fläche des P60 einzureichen, falls die FZAG nach 2019 bzw. 2024 nicht weiterhin über die nötigen Rechte verfügt. Dabei sind die Vorschriften des LFG zu beachten.

## **2. Materielles**

### *2.1 Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Vorhaben namentlich zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und -technischen, diejenigen des Arbeitsrechts sowie der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

### *2.2 Begründung*

Eine Begründung für die Umnutzung des P60 liegt vor (vgl. oben A.1.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

### 2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

### 2.4 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Nach der Bereinigung des Perimeters im Bereich des Flughafenkopfs liegt das Vorhaben innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 und steht mit den Zielen und Vorgaben des SIL-Konzepts im Einklang; für das Gebiet des P60 sind im Objektblatt-Entwurf vom 16. August 2010 explizit Parkieranlagen vorgesehen (S. 14, Festlegungen, Ziffer 9).

### 2.5 *Raumplanerische Voraussetzungen für die Umnutzung*

#### 2.5.1 *Stellungnahmen der Raumplanungsfachstellen*

Das Bauvorhaben liegt auf der Landseite des Flughafens im Bereich des Flughafenkopfs im Dreieck zwischen der Wertstrasse im Süden und dem Neubrunnenweg bzw. der A 51 im Westen.

Das ARE-ZH kommt, ohne Anträge zu stellen, zum Schluss, der Umnutzung des P60 stehe nun aus überkommunaler raumplanerischer Sicht nichts entgegen.

Das ARE hält fest, die Umnutzung sei jetzt insgesamt mit den Planungen auf Stufe Kanton und Gemeinden abgestimmt und das Vorhaben liege innerhalb des künftigen SIL-Perimeters. Aus Sicht der Raumplanung des Bundes habe es zum Gesuch keine zusätzlichen Bemerkungen anzubringen. Das ARE verweist aber auf seine grundsätzlichen Bemerkungen, namentlich zur Rolle des Modalsplits als zentrale Steuerungsgrösse für die Bewirtschaftung der Flughafen-Parkplätze, die es in Zusammenhang mit dem Gesuch für den Ausbau der Parkieranlagen am Flughafen<sup>7</sup> gemacht hatte.

#### 2.5.2 *Fazit*

Aufgrund der veränderten Ausgangslage bezüglich des SIL-Perimeters und gestützt auf die Stellungnahmen der Raumplanungsfachstellen kommt das UVEK zum Schluss, dass die beantragte Umnutzung heute die Anforderungen der Raumpla-

---

<sup>7</sup> Plangenehmigungsgesuch vom 11.11.2010 bzw. Plangenehmigung des UVEK vom 30. Juli 2012 (rechtskräftig).

nung erfüllt, auch wenn das definitive SIL-Objektblatt für den Flughafen noch nicht vom Bundesrat verabschiedet worden ist, denn das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang.

Unter dem Titel Raumplanung ergeben sich somit auch keine Auflagen.

## 2.6 *Stellungnahmen der übrigen angehörten Fachstellen von Bund, Kanton und Stadt Kloten*

Alle angehörten Fachstellen (BAFU, AfV, AWEL, TBA, AWA, BAKU sowie die Stadt Kloten) stellen ebenfalls übereinstimmend fest, dass die raumplanerischen Voraussetzungen für die Umnutzung des P60 mittlerweile erfüllt sind.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass der P60 in der Parkplatzbilanz per 1. September 2010 mit 500 Flughafen- und 158 Fremdnutzungsparkplätzen ausgewiesen ist. Ebenso war er auch im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) enthalten, der im Rahmen des bereits erwähnten Gesuch für den Ausbau der Parkieranlagen erarbeitet worden war. Somit sind mittlerweile auch die diesbezüglichen Anträge erfüllt.

Auf die übrigen Anträge der Stadt Kloten wird weiter unten unter Ziffer B.2.8 eingegangen.

## 2.7 *Weitere Erwägungen*

### 2.7.1 *Flugplatz- und Nebenanlagen*

Als Flugplatzanlagen gelten Anlagen, die dem Betrieb des Flughafens dienen. Mit der Umnutzung von Mitarbeiter- zu Passagierparkplätzen ist das für die 500 Langzeitparkplätze zweifellos gegeben. Diese Parkplätze gehören somit auch zum Bewirtschaftungskontingent des Flughafens; sie sind als Flughafenparkplätze in der Parkplatzbilanz als solche auszuweisen und unterliegen den jeweiligen Bewirtschaftungsvorgaben inkl. denjenigen zur Erfüllung des Modalsplit-Ziels.

In die Plangenehmigung ist daher die Auflage aufzunehmen, dass die 500 auf dem P60 bestehende Parkplätze, die auch von Passagieren genutzt werden können, nach den geltenden Vorschriften über die Flughafenparkplätze zu bewirtschaften und in die Modalsplit-Erhebungen einzubeziehen sind.

Die 158 Parkplätze für die Nutzer der Schulhäuser gelten als Nebenanlagen und unterstehen somit dem kantonalen Recht. Somit unterliegen sie den oben genannten Bestimmungen nur insofern, als sie in der Parkplatzbilanz (wie bereits in derjenigen per 1. September 2010 geschehen) als Parkplätze ohne Flughafenbezug auszuwei-

sen sind. Über die Benützungsvorschriften sowie eine allfällige Bewirtschaftung kann das UVEK aber keine Vorschriften erlassen (abgesehen von der Bestimmung in Art. 37m LFG, nach der Nebenanlagen weder die Flugsicherheit gefährden noch den Flugplatzbetrieb beeinträchtigen dürfen).

Auf eine Anhörung des BAZL nach Art. 37m Abs. 2 LFG konnte im vorliegenden Fall verzichtet werden, da das BAZL ja schon von der bisherigen Nutzung Kenntnis und nichts dagegen einzuwenden hat.

### 2.7.2 Genehmigungsfähige Anzahl Parkplätze

Im mit den Gesuchsunterlagen eingereichten Plan sind im Bereich der ehemaligen Tankstelle 14 zusätzliche Parkplätze als Option eingezeichnet, die gemäss Projektbeschreibung dazu dienen sollen, Parkraum für übergrosse Fahrzeuge zu schaffen, die z. B. wegen ihrer Höhe nicht in einem Parkhaus abgestellt werden können. Für die Markierung dieser Parkfelder sind keine Baumassnahmen erforderlich. Der Markierung von Sonderparkfeldern für solche Fahrzeuge steht unter der Voraussetzung, dass die Gesamtzahl von 500 Parkplätzen nicht überschritten wird, nichts entgegen. Falls sie realisiert wird, hat die FZAG mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass auf den übergrossen Parkfeldern nicht mehrere kleinere Fahrzeuge abgestellt werden. Die entsprechenden Auflagen werden in die vorliegende Verfügung übernommen.

### 2.7.3 Fazit

Aus heutiger Sicht spricht unter den zu verfügbaren Auflagen nichts gegen die Umnutzung von 500 Parkplätzen auf dem P60 zu Flughafenparkplätzen.

Auch der Weiternutzung als Nebenanlage der 158 Parkplätze für die Schulgebäude steht nichts entgegen.

## 2.8 Weitere Anträge der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten beantragt weiter,

- die 158 Parkplätze für die Schulgebäude müssten über eine separate Zu- und Wegfahrt verfügen;
- die Parkgebühren für diese Parkplätze müssten sich von denen der Flughafenparkplätze unterscheiden; und
- im Rahmen eines nachlaufenden Verfahrens sei ihr binnen dreier Monate nach Rechtskraft der UVEK-Verfügung zur Umnutzung des P60 ein Konzept über die definitive Gestaltung (z. B. Bepflanzung im Sinne der ursprünglichen Bewilligung bzw. in Vollzug des aktuellen städtischen Parkplatzreglements) vorzulegen.

Die Forderungen der Stadt Kloten betreffend Bewirtschaftung sowie gesonderte Zu- und Wegfahrt sind nachvollziehbar. Die 158 Nebenanlagenparkplätze unterstehen in baulicher und betrieblicher Hinsicht dem kantonalen Recht, für diese können die Parkplatzgebühren gemäss kantonalen oder kommunalen Vorschriften geregelt werden. Die 500 Flughafenparkplätze dagegen sind gemäss den Vorgaben für solche zu bewirtschaften. Sollte die Bewirtschaftung mit getrennten Regimes nicht mit anderen Mitteln befriedigend gelöst werden können, sind allenfalls die beiden Parkplatzbereiche baulich voneinander zu trennen und notwendige Zu- und Wegfahrten samt Schrankenanlagen anzupassen bzw. zu erstellen. Falls Baumassnahmen erforderlich werden, ist ein entsprechendes Plangenehmigungs- oder Baugesuch einzureichen – für die Flughafenparkplätze dem BAZL, für die Nebenanlagenparkplätze ggf. der Stadt Kloten. Die entsprechenden Auflagen werden in die Verfügung übernommen.

Was den Antrag zum Gestaltungskonzept betrifft, ist vorweg festzustellen, dass die FZAG auf dem P60 lediglich Mieterin von 685 Parkplätzen ist. Für die 500 Flughafenparkplätze und somit im Geltungsbereich der vorliegenden Verfügung ist festzuhalten, dass eine Auflage, die den Mieter in einem solchen Mass zur Gestaltung seines Mietobjekts verpflichtet, nicht übernommen werden kann; der Antrag ist daher abzuweisen. Ohnehin dürften allfällige Gestaltungsmassnahmen den Betrieb der Flugplatzanlage nicht unverhältnismässig einschränken (vgl. Art. 37 Abs. 4 LFG). Für diesen Parkplatzbereich hiesse das, dass die Zahl von 500 Parkplätzen durch solche Massnahmen weder reduziert noch die Verkehrssicherheit durch Sichtbehinderung durch Bepflanzungen etc. eingeschränkt werden dürften. Ob für die weiterhin bestehenden 158 Nebenanlagenparkplätze von der Stadt Kloten nachträglich ein Gestaltungskonzept verlangt werden kann, kann nicht mit der vorliegenden Verfügung entschieden werden; darüber ist ggf. in einem Verfahren nach kantonalem Recht zu befinden. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Umweltfachstellen von Bund und Kanton keine Anträge betreffend Gestaltung gestellt haben.

## 2.9 *Bauliche Anforderungen*

Da mit dem Umnutzungsverfahren keine baulichen Veränderungen verbunden sind, erübrigen sich unter diesem Titel Erwägungen und somit auch Auflagen.

## 2.10 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG betreffend Umnutzung des P60 kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

### **3. Gebühren**

Da mit der Bearbeitung des Dossiers vor der Revision der VGZ<sup>8</sup> begonnen wurde, richten sich die Gebühren dafür in Anwendung von Art. 53 GebV-BAZL<sup>9</sup> nach der VGZ, insbesondere deren Art. 2, 5 und 39. Der Aufwand für die Behandlung des vorliegenden Gesuchs rechtfertigt eine Gebühr von 2 000.– Fr. Diese ist von der Gesuchstellerin zu bezahlen.

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

### **4. Eröffnung und Bekanntmachung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Den interessierten Stellen von Bund und Kanton sowie der Stadt Kloten wird sie zugestellt.

---

<sup>8</sup> Verordnung vom 25. September 1989 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (SR 748.112.11)

<sup>9</sup> Verordnung vom 28. September 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (SR 748.112.11)

## C. Verfügung

### 1. Gegenstand

Mit der vorliegenden Verfügung wird das Gesuch der FZAG um Umnutzung des P60 wie folgt genehmigt:

#### 1.1 Standort

Flughafen, Parkplatz P60 Taubenried, Grundstück Kat.-Nrn. 5666, auf Gebiet der Gemeinde Kloten.

#### 1.2 Umgenutzte Anzahl Parkplätze (Flugplatzanlage)

Auf dem P60 werden 500 bestehende Parkplätze zu Flughafenparkplätzen für Passagiere umgenutzt. Diese Parkplätze können auch nach 2019 bzw. 2024 als Flugplatzanlage weiterbetrieben werden, wenn die FZAG dannzumal über die dafür erforderlichen Rechte verfügt.

#### 1.3 Verbleibende Parkplätze als Nebenanlage

Auf dem P60 wird der Weiternutzung von 158 bestehenden Parkplätzen (Nebenanlage) für das südlich angrenzenden Schulhaus zugestimmt.

#### 1.4 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 17. August 2004 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen:

- Beilage mit Angaben zu Projektbeschrieb, Bewirtschaftungskonzept und Umweltaspekten, FZAG, nicht datiert;
- Plan-Nr. 450093, Parkplatzanlage P60 Taubenried, Stand Juni 2004, FZAG und Kasper, Ingenieur- und Vermessungsbüro, 8302 Kloten;
- Auszug aus dem Grundregister des Kantons Zürich, Kataster-Nr. 5666, vom 18. Mai 2004.

### 2. Auflagen

- 2.1 Die 500 Flughafenparkplätze auf dem P60, die auch von Passagieren genutzt werden können, sind nach den geltenden Vorschriften für Flughafenparkplätze zu bewirtschaften und in die Modalsplit-Erhebungen einzubeziehen.

- 2.2 Falls im Bereich der Flughafenparkplätze auf dem P60 Sonderparkfelder für Fahrzeuge mit Übergrösse markiert werden, darf die Gesamtzahl von 500 Parkplätzen nicht überschritten werden. Die FAZG hat in diesem Fall mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass auf diesen Parkfeldern nicht mehrere kleine Fahrzeuge abgestellt werden.
- 2.3 Die Bereiche für die Flughafen- und Nebenanlagenparkplätze sind klar voneinander zu trennen. Sollte die Bewirtschaftung mit getrennten Regimes in den beiden Bereichen nicht mit anderen Mitteln befriedigend gelöst werden können, sind allenfalls die beiden Parkplatzbereiche baulich voneinander zu trennen und notwendige Zu- und Wegfahrten samt Schrankenanlagen anzupassen bzw. zu erstellen. Falls Baumassnahmen erforderlich werden, ist für den als Flugplatzanlage geltenden Teil des P60 dem BAZL ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch einzureichen.

### **3. Einsprache und weitergehende Anträge**

Weitergehende Anträge aus der gegenstandslos gewordenen Einsprache und den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

### **4. Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung in Höhe von 2 000.– Fr. wird der FZAG auferlegt.

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

### **5. Eröffnung**

Diese Verfügung wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MB, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen)

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Amt für Verkehr, Stab, Recht und Verfahren, 8090 Zürich;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitsbedingungen, 8090 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt, 8090 Zürich;

- Baudirektion Kanton Zürich, Abteilung Bauverfahren und Koordination Umweltschutz, 8090 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten.

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

sign. Véronique Gigon  
Stellvertretende Generalsekretärin

### **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.