



3003 Bern, 31. März 2017

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Parkhaus P10 Oberhau

Projekt Nr. 14-09-007

Inhalt

A.	Sachverhalt	7
1.	Ausgangslage	7
2.	Gesuch um Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. Plangenehmigung für das Parkhaus P10, Oberhau (früher P64, Standort Unterhau/Rohrholz)	10
2.1	Gesuchseinreichung	10
2.2	Gesuchsunterlagen	10
2.3	Beschrieb	11
2.4	Begründung	16
2.5	Bausumme	17
2.6	Eigentumsverhältnisse	17
2.7	Koordination von Bau und Flugbetrieb	18
3.	Instruktion	18
3.1	Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage	18
3.2	Einsprachen	18
3.3	Stellungnahmen	19
3.4	Schlussbemerkungen	20
B.	Erwägungen	23
1.	Formelles	23
1.1	Verfahren	23
1.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	23
1.3	Zu berücksichtigendes Recht	24
1.4	Einsprachen	24
2.	Materielles	26
2.1	Umfang der Prüfung	26
2.2	Begründung	27
2.3	Verantwortung des Flugplatzhalters	27
2.4	Grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens	27
2.5	Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	55
2.6	Bauliche Anforderungen	71
2.7	Luffahrtsspezifische Anforderungen (Safety und Security)	73
2.8	Anträge zur Zollsicherheit	74
2.9	Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit	74
2.10	Anträge der VBG zur Eisenbahnsicherheit	76
2.11	Erdbebensicherheit	78
2.12	Störfallvorsorge	79
2.13	Anforderungen gemäss EleG	80
2.14	Feuerpolizei und Brandschutz	82

2.15	Auswirkungen auf die Zivilschutzanlage Oberhau	84
2.16	Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen	84
2.17	Anforderungen an behindertengerechtes Bauen	85
2.18	Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten	85
2.19	Vollzug	86
2.20	Gesamtfazit	87
3.	Gebühren	88
4.	Unterschriftsberechtigung	89
5.	Eröffnung und Mitteilung	89
C.	Verfügung	91
1.	Gegenstand	91
1.1	Standort	91
1.2	Massgebende Unterlagen	91
2.	Genehmigungen und Festlegungen	93
2.1	Rodungen und Ersatzaufforstungen	93
2.2	Parkplatz-Bewirtschaftung und zulässige Anzahl Parkplätze	94
2.3	Massnahmen gemäss UVB	94
2.4	Ökologische Ersatzmassnahmen	94
2.5	Massnahmenstufen Lufthygiene	94
2.6	Massnahmenstufen Baulärm	94
2.7	Genehmigungsgesuch nach EleG	95
3.	Auflagen	95
3.1	Modalsplit und Parkplatzbilanz	95
3.2	Rodung und Ersatzaufforstung	95
3.3	Naturschutz und ökologischer Ersatz	96
3.4	Biologische Sicherheit	96
3.5	Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation	97
3.6	Nichtionisierende Strahlung und Lichtemissionen	97
3.7	Bautransporte	97
3.8	Industrie- und Gewerbelärm (Betriebslärm)	98
3.9	Abfälle und Altlasten	98
3.10	Allgemeine Bauauflagen	98
3.11	Luftfahrtspezifische Auflagen (Safety und Security)	99
3.12	Zollsicherheit	99
3.13	Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit	99
3.14	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	99
3.15	Eisenbahnsicherheit	100
3.16	Erdbebensicherheit	100
3.17	Anforderungen gemäss EleG	100

3.18	Feuerpolizei und Brandschutz	101
3.19	Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen	101
3.20	Behindertengerechtes Bauen	101
3.21	Weitere Auflagen der Stadt Kloten	102
4.	Entgegenstehende Anträge	102
5.	Gebühren	103
6.	Eröffnung und Mitteilung	103

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Im November 2010 hatte die Flughafen Zürich AG (FZAG) die Plangenehmigungsgesuche für vier Teilprojekte zum Ausbau der Parkieranlagen am Flughafen eingereicht, mit denen sie die Genehmigung von insgesamt 7100 neuen Parkplätzen bis ins Jahr 2020 beantragte. Diese Teilprojekte betrafen den Neubau der Parkhäuser P6 Ost und P70 sowie die definitive Weiternutzung von 1000 provisorisch genehmigten oberirdischen Parkplätzen an den Standorten P9, P12-100 und P16. Das vierte schliesslich betraf den Neubau eines Parkhauses (im damaligen Gesuch P64 genannt) mit 3041 zusätzlichen Parkplätzen im Gebiet der bestehenden Parkplätze P64/P65 mit vorgesehener Erschliessung via Birch- und Hangarstrasse. Die Ausführung war gemäss dem damaligen Gesuch 2015–2017 geplant. Für das P64 lagen noch keine Ausführungspläne vor. Die Gesuchsunterlagen für alle Teilvorhaben lagen vom 18. November bis zum 17. Dezember 2010 öffentlich auf.

Für dieses Gesuch mit den vier Teilprojekten war ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG¹ mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt worden. Schon in seinem Urteil vom 19. Februar 1998 zum Parkdeck P40 hatte das Bundesgericht Folgendes festgehalten²: «Stellen Flugplatzbauten luftfahrtrechtlich eine Einheit dar, so hat dies aber auch zur Folge, dass die geplanten Änderungen der Anlagen – seien sie in Teilprojekte gegliedert oder zusammengefasst – in gesamtheitlicher Betrachtung vorbereitet und geprüft werden müssen. Steht fest, dass ein Änderungsprojekt, wie etwa die Vergrösserung der Parkplatzzahl im Flughafenkopf, in relativ rasch aufeinanderfolgenden Etappen verwirklicht werden soll, oder liegen den Behörden Konzessionsgesuche für verschiedene Teil-Umbauten vor, die sich gesamthaft auf die Umwelt auswirken könnten, so ist die Umweltverträglichkeit des einzelnen Vorhabens unter Einbezug der anderen Teile zu prüfen und erscheint die auf ein Einzelprojekt beschränkte Behandlung unzulässig. Das gilt sowohl für die Frage, ob überhaupt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinne von Art. 9 USG³ durchzuführen sei, wie für den Inhalt und Umfang dieser Prüfung selbst.»

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 1. September 2010 war gemäss den Anforderungen der Voruntersuchung und des Pflichtenhefts des Bundesamts für Umwelt (BAFU) vom 22. Februar 2010 erstellt worden. Er umfasste wegen der örtlichen Nähe und der Gleichzeitigkeit der geplanten Umsetzung des als Nebenanlage zu beurteilenden Grossprojekts «The Circle» auch dessen Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen, Lufthygiene, Verkehrslärm etc.

¹ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

² BGE 124 II 75 E. 7a, S. 16

³ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

Das BAFU hatte festgestellt, dass

- der UVB eine gute Grundlage für die mittelfristig geplante Erweiterung der Parkierungsanlagen darstelle und genügend detailliert sei, um als Unterlage für die sofortige Genehmigung der Parkhäuser P6 Ost und P70 zu dienen; und
- im Sinne einer Gesamtbetrachtung ein übergreifender UVB mit den Verkehrsberechnungen für alle Vorhaben erstellt worden sei. Die übrigen Aspekte für die beiden anderen Projekte (P9/P12-100/P16 sowie P64), z. B. Grundwasserschutz, betroffene Naturwerte, Baulärm, Bauphysik etc. würden dagegen erst aufgrund der einzelnen Bauprojekte detailliert erarbeitet.

Mit Schreiben vom 10. Januar 2011 an den Kanton Zürich hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als verfahrensleitende Behörde damals u. a. festgehalten, das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) werde entsprechend der Umsetzungsplanung der FZAG als erstes über die Gesuche für die Vorhaben P6 Ost und P70 entscheiden. Es bat die Fachstellen, zum einen die übergeordneten Bereiche für das Gesamtvorhaben und zum anderen diese beiden genannten Projekte zu beurteilen. Die projektspezifische Beurteilung der Vorhaben Weiterbestand P9/P12-100/P16 sowie P64 könne später erfolgen, dafür werde es zu gegebener Zeit neue Termine bekannt geben. Es begründete diesen Entscheid damit, dass es einerseits bei der geplanten Realisierung der Teilprojekte eine zeitliche Staffelung gebe und andererseits zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung völlig offen gewesen sei, wie viele der beantragten Parkplätze letztlich bewilligbar sein würden; somit sei für das BAZL nachvollziehbar, dass die vier eingereichten Projekte auch einen unterschiedlichen Ausarbeitungsstand hätten.

Mit Verfügung vom 30. Juli 2012 entschied das UVEK über den Ausbau der Parkierungsanlagen. Der Entscheid wurde nicht angefochten und ist somit in vollem Umfang in Rechtskraft erwachsen.

Mit diesem Entscheid anerkannte das UVEK grundsätzlich den ausgewiesenen Parkplatzbedarf in der Gesamthöhe von 7100 Parkplätzen und hielt fest, die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm sei für die Vorhaben P6 Ost, P70, P64 (Standorte Rohrholz oder Oberhau) sowie P9/P12-100/P16 und bis zu einer Gesamtzahl von 24 207 Parkplätzen erfolgt. Es genehmigte den Bau der Parkhäuser P6 Ost und P70 und erhöhte das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich um 3059 Parkplätze (2817 im P6 Ost und 242 im P70) von 17 107 auf 20 166 Parkplätze. Am 30. April 2015 genehmigte das UVEK in Übereinstimmung mit dem Entscheid vom 30. Juli 2012 (Dispositiv, S. 163) die zeitlich unbeschränkte Nutzung von 1000 Parkplätzen an den Standorten P9/P12-100/P16 sowie Schrankenanlagen auf den Parkplätzen P12-100 und P16 und erhöhte das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent auf 21 166 Parkplätze.

Bezogen auf das P64 hielt es fest (Erwägungen, S. 123), das P64 sei im Sinn der Erwägungen grundsätzlich genehmigungsfähig. Da für das P64 zum damaligen Zeitpunkt noch kein Ausführungsprojekt vorlag, sistierte es das Verfahren bis zur Einreichung des überarbeiteten und komplettierten Dossiers.

Im Laufe des Verfahrens war von verschiedener Seite der Standort Oberhau zwischen den Werften 2 bzw. 3 und der Flughafenstrasse sowie in unmittelbarer Nähe der Glattalbahn-Station Balsberg für ein Parkhaus ins Spiel gebracht worden, u. a. von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich und den Städten Kloten sowie Opfikon, sinngemäss auch von der Gemeinde Rümlang, die aber den heutigen P60 als Alternativstandort vorschlug. Sie beantragten, als Alternative zum Parkhaus P64 im Rohrholz den Standort Oberhau für ein neues Parkhaus zu prüfen und – sollte sich dieser verkehrstechnisch als geeigneter erweisen – das Projekt P64 entsprechend anzupassen, weil so der Zubringerverkehr zum Flughafenkopf mit der Glattalbahn erfolgen könnte.

Das UVEK stellte fest, der Vorschlag von Kanton und Gemeinden zur Prüfung eines Alternativstandorts für das P64 im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn zeige eine interessante Option auf. Diese sei auch von Bedeutung, weil eine erste Einschätzung des BAZL gezeigt habe, dass das Parkhaus im Rohrholz aus luftfahrttechnischer Sicht zwar prinzipiell möglich sei, aber noch keine gesicherten Angaben über allfällige Betriebseinschränkungen für die Piste 16-34 während der Bauphase bestünden (Erwägungen, S. 82). Es folgte daher den entsprechenden Anträgen.

Schliesslich verfügte das UVEK, das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent werde um weitere 3041 Parkplätze erhöht, wenn die Plangenehmigung für den Neubau des Parkhauses P64 gemäss Ziffer IV. des Dispositivs derselben Verfügung erteilt werden könne (Dispositiv, S. 163).

Unter dieser Ziffer IV. (Dispositiv, S. 181) wird zum P64 verfügt,

- die Gesuchstellerin habe für den Neubau des Parkhauses P64 im Gebiet Unterhau/Rohrholz mit 3 041 Parkplätzen ein vollständiges Gesuch um Plangenehmigung einzureichen;
- sie habe einen alternativen Standort im Gebiet Oberhau umfassend zu prüfen;
- sie habe eine Ergänzung des UVB vorzulegen; und
- die Auswirkungen in Bezug auf Verkehrslärm und Luftreinhaltung (Betriebsphase) seien mit der UVP zum Gesamtprojekt für beide Standorte bereits beurteilt.

2. Gesuch um Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. Plangenehmigung für das Parkhaus P10, Oberhau (früher P64, Standort Unterhau/Rohrholz)

2.1 Gesuchseinreichung

Am 23. Oktober 2015 (Eingang beim BAZL) ersuchte die FZAG um Wiederaufnahme des Verfahrens für ein Parkhaus P10 im Gebiet Oberhau mit 3041 Parkplätzen, inkl. Strassenerschliessung des Parkhauses und Anpassung des Knotens Birchstrasse.

Das Vorhaben wurde vor Gesuchseinreichung mit folgenden Fachstellen besprochen: Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ), Gebäudeversicherung Kanton Zürich – Brandschutz (GVZ), Kantonspolizei Zürich – Flughafen-Stabsabteilung (KAPO), EWP AG Kloten – Bau- und Feuerpolizei der Stadt Kloten, Stadt Zürich – Schutz und Rettung – Flughafen Zürich (SRZ), Stadt Zürich – Umwelt- und Gesundheitsschutz – Lebensmittelinspektorat (LMI) und Eidgenössische Zollverwaltung – Zollstelle Zürich-Flughafen (EZV).

2.2 Gesuchsunterlagen

2.2.1 Eingereichtes Plangenehmigungsgesuch

Das eingereichte Gesuchsdossier umfasst die folgenden Unterlagen:

- Allgemeiner Teil mit folgenden Unterlagen:
 - Gesuchsbrief;
 - Gesuchsformular FZAG;
 - Umweltverträglichkeitsbericht (UVB);
 - Nachweis GEP⁴-Konformität;
 - Rodungsgesuch;
 - Verkehrsbericht;
 - Unbedenklichkeitserklärung Skyguide;
- Teilprojekt Hochbau mit den Unterlagen:
 - Projektbeschreibung;
 - 3 Visualisierungen;
 - Situationsplan, 1:500;
 - Plandokumente Architektur;
 - Bauplatzinstallationspläne;
 - Brandschutzkonzept;
 - Parkplatzbilanz;
 - Berechnungen Kubatur und Flächen;
 - Energienachweise;

⁴ Genereller Entwässerungsplan

- Teilprojekt Tiefbau mit den Unterlagen:
 - Technischer Bericht, 1.10.2015;
 - Pläne Strassenbau;
 - Leitungsbau Erschliessung Parkhaus und Ausbau LSA⁵-Knoten Nr. 83;
 - Kanalisation Längenprofil, Ableitungen in Hangarstrasse;
 - Strassenbau Situation Landerwerb;
 - Verkehrstechnischer Bericht, Tribus Verkehrsplanung AG, 1.10.2015.

2.2.2 Im Laufe des Verfahrens nachgereichte bzw. überarbeitete Unterlagen

Im Verlaufe der Instruktion wurden aufgrund verschiedener Anträge der Fachstellen bzw. Einsprachen folgende Unterlagen nachgereicht:

- Nachtrag zum Verkehrsbericht vom 1. Oktober 2015, Teamverkehr AG, 31. Mai 2016, sowie Update dazu vom 5. August 2016;
- Neues Gesuch für Rodung und Wiederaufforstung vom 11. Oktober 2016 (Ersatz des ursprünglichen Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuchs vom 1. Oktober 2015);
- Nachweise Erdbebensicherheit vom 29. November 2016.

2.3 *Beschrieb*

Dem Gesuch liegt ein detaillierter Projektbeschrieb bei, ausgewählte Aspekte daraus werden hier gekürzt wiedergeben:

2.3.1 Allgemeines

Das P10 wird ohne die Rampenspiralen gut 107 m lang und knapp 67,5 m breit; das zehngeschossige Gebäude weist eine Gesamthöhe von 30 m auf.

Das Parkhausprojekt mit 3041 Parkplätzen, das ursprünglich am Standort Unterhau/Rohrholz vorgesehen war, soll nun am wesentlich besser erschlossenen Standort Oberhau erstellt werden. Strassenseitig ist das Parkhaus P10 Oberhau über einen neu zu erstellenden Knoten besser angeschlossen als das ursprüngliche Projekt am Standort Unterhau/Rohrholz. Im P10 sind Parkplätze für Mitarbeiter⁶ und für langzeitparkierende Passagiere geplant. Die Gebühren werden den heutigen Tarifen für periphere Parkplätze entsprechen. Die Passagiere und Mitarbeiter, die im P10 parkieren, erreichen den Flughafen mit der Glattalbahn, den Buslinien der Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG) oder nach Betriebsschluss und vor Betriebsbeginn von Bahn und Linienbus mit einem Shuttlebus. Die Haltestellen liegen direkt am Ausgang des

⁵ Lichtsignalanlage

⁶ Der besseren Lesbarkeit halber wird im vorliegenden Entscheid ausschliesslich die männliche Form verwendet.

P10. Eine Konzentration im Nordosten der Parzelle führt zu einer optimalen Anbindung an den Viadukt der Glatttalbahn, wobei die bestehende Passerelle in die Mitte der an die Flughafenstrasse angrenzenden Fassade zu liegen kommt. Der Zugang von der Passerelle her erfolgt im 3. Obergeschoss direkt in die Servicezone. Diese besteht aus einem grosszügigen Eingangsbereich mit den WC-Anlagen, einem Betriebs- bzw. Lagerraum, den Ticketautomaten, den Liften und einer Treppenanlage. Zudem werden auf diesem Geschoss sämtliche Behinderten-Parkplätze angeordnet. Ein weiterer Zugang befindet sich an derselben Stelle im Erdgeschoss und stellt somit eine Anbindung zu den Buslinien sicher.



Abb. 1: Visualisierung des P10 mit Anbindung an die Glatttalbahn (Quelle: Gesuchsunterlagen – Visualisierung)

Die Zufahrtsstrasse wird so gelegt, dass durch den Abstand der Einfahrt des Parkhauses zum Anschlussknoten an der Flughafenstrasse auch in Spitzenzeiten genügend Stauraum ausserhalb des Erdgeschosses zur Verfügung steht. Die vertikale Erschliessung für die Fahrzeuge erfolgt über zwei Einbahn-Wendelrampen, so dass es möglichst wenig Kreuzungspunkte zwischen der Vertikalerschliessung und derjenigen der Parkgeschosse gibt.

2.3.2 Tiefbau (Strassenerschliessung, Knotenausbau und Werkleitungen)

Der Tiefbauteil des Vorhabens umfasst einerseits den Bau einer Zufahrtsstrasse zum P10 inkl. Entwässerung und Beleuchtung ab dem bestehenden LSA-Knoten 83 Flughafen- und Birchstrasse sowie den Ausbau des Knotens 83 mit Anpassung von Fahrbahnen, Entwässerung, Strassenbeleuchtung, Werkleitungen und den bauseits auszuführenden Arbeiten für die Änderung der LSA. Die Projektierung der LSA inklusive Wegweisung, Signalisation und Markierung wird in einem separaten verkehrstechnischen Bericht erläutert.

Andererseits ist auch die Erschliessung des Parkhauses mit Kanalisation und Werkleitungen (Elektroerschliessung) Bestandteil des Tiefbauvorhabens.

2.3.3 Foundation und Baugrube

Das neue Parkhaus wird mit Grossbohrpfählen fundiert, die voraussichtlich auf einer Schicht mit älterem Schotter in einer Tiefe von 26 bis 27 m abgestellt werden können. Die Fahrbahnebene des Erdgeschosses liegt im Schnitt 1 m unter dem gewachsenen Terrain. Der dafür notwendige Aushub wird in einer geböschten Baugrube erstellt. Anlässlich einer Kontrolle vom 18. August 2015 lag der Grundwasserspiegel in den versetzten Piezometerrohren ca. 3,2–5,4 m unter Terrain in den schlecht durchlässigen, sandigen Seeablagerungen. Im Projektbereich ist kein nutzbares Grundwasser vorhanden.

2.3.4 Tragwerk

Als Grundlagen für die Planung werden die Tragwerksnormen des SIA⁷ (SIA 260 bis SIA 267; 2003/2013) berücksichtigt:

- Norm SIA 260: Grundlagen der Projektierung von Tragwerken;
- Norm SIA 261: Einwirkungen auf Tragwerken;
- Norm SIA 262: Betonbau;
- Norm SIA 263: Stahlbau;
- Norm SIA 264: Stahl-Beton-Verbundbau;
- Norm SIA 267: Geotechnik.

Der Regelstützenraster beträgt 16,7 x 5 m. Dieser Stützenraster ermöglicht eine komfortable Parkierung, da Innenstützen nur auf den drei Mittelachsen zwischen den Parkfeldern angeordnet sind. Bei den beiden Durchfahrten in Querrichtung wird der Stützenraster auf 16,7 x 5,75 m erweitert. Die vorgesehene Bauweise ist eine Kombination aus Stahl- und Betonelementen. Erstere sind für die vertikale Lastabtragung vorgesehen und fügen sich dank ihren schmalen Abmessungen ideal in die Parkfelder ein. Sie kommen auf Pfahlbankette zu liegen, über welche die Lasten auf jeweils zwei Grossbohrpfähle verteilt werden. Aufgrund des gewählten Brandschutzkonzeptes sind Bauteile aus Stahl ohne Anforderungen verwendbar. Die Betonelemente wiederum bilden die Deckenplatten, sie bestehen aus einem Verbund aus Primärträgern von Stütze zu Stütze in Längsrichtung und Rippenplatten welche von dort ausgehend jeweils 16,7 m in Querrichtung überspannen. Durch einen Überbeton werden die einzelnen Elemente kraftschlüssig miteinander verbunden. Zur Sicherung der Langlebigkeit der Betondecken werden diese versiegelt. Die Treppenkerne und die Liftschächte werden ebenfalls aus vorgefertigten Betonelementen konstruiert. Die horizontale Stabilisierung des Gebäudes gegen Wind- und Erdbebeneinwirkung

⁷ Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

gewährleisten Stahlverbände, die in den beiden Hauptrichtungen des Gebäudes angeordnet werden. Die Einleitung der Horizontalkräfte aus den Decken in die Verbände erfolgt über die Scheibenwirkung der Decken, welche durch den bewehrten vor Ort eingebrachten Überbeton erzeugt wird.

2.3.5 Ausstattung

Die Parkfelder sind in den regulären Ebenen senkrecht angeordnet und dank der gewählten Tragstruktur stützenfrei. Sie werden entlang von vier Längsfahrgassen angeordnet, die jeweils an den Enden mit einer Quersfahrgasse miteinander verbunden werden. So entsteht ein flächenoptimiertes und übersichtliches Parkierungssystem, bei dem die Benutzer freie Parkfelder auch ohne Einzelplatzüberwachung schnell auffinden können. Sämtliche Fahrgassenbreiten erfüllen die Normvorgaben für Gegenverkehr. Die Parkplatzbreiten des P10 entsprechen der Komfortstufe B (öffentliche Nutzung gemäss SN 640 291 a). Im Erdgeschoss sind Parkfelder für Lieferwagen (Komfortstufe C) mit Schrägparkierung im 60°-Winkel und einer Parkplatzbreite von 3,25 m und einer Fahrgasse von 3,70 m vorgesehen.

Es werden 4 Personenlifte à 1200 kg Nutzlast bzw. für 16 Personen realisiert.

2.3.6 Lüftung und Klima

Da das Parkhaus an den Seiten offen ist und über genügend freien Querschnitt verfügt, wird es über die offenen Fassaden natürlich belüftet. Die gefangenen Nebenräume im G3 (WC-Anlage und Lagerräume) werden mit Wohnungslüftungsgeräten mit Frischluft versorgt. Für diese Räume ist eine Heizung mit einer Split-Wärmepumpe mit Innen- und Ausseneinheit vorgesehen.

2.3.7 Elektroinstallationen

Zur Versorgung des Gebäudes wird im Gebäude eine Trafo-Station erstellt. Diese wird aus dem Arealnetz des Flughafens durch Kabelleitungen versorgt und befindet sich im Erdgeschoss des P10. Ein Plangenehmigungsgesuch für die genehmigungspflichtigen Starkstromanlagen wird beim Eidg. Starkstrominspektorat (ESTI) eingereicht, sobald der Planungsstand auf Detailstufe dies zulässt.

Die Beleuchtung wird auf die Fahrbahnmitte und die Fussgängerzonen ausgelegt. Die Ein- und Ausschaltung der Beleuchtungsgruppen erfolgt sektorenweise durch Zeitschaltuhr, Dämmerungsschalter, Bewegungsmelder sowie Übersteuerung via Drehschalter und dem Gebäudeleitsystem. Zur Sicherstellung der Fluchtweg- und Sicherheitsbeleuchtung gemäss EN 1838 und den aktuellen Brandschutzvorschriften

der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherer (VKF 2015) ist eine zentrale Notlichtanlage mit automatischer Durchführung von Funktions- und Betriebsdauerprüfungen vorgesehen.

2.3.8 Brandschutz und Fluchtwege

Die im EG und 3. OG angeordneten Technik- und Nebenräume werden je als separate Brandabschnitte ausgebildet. Das Parkhaus hat vier vertikale Fluchtwege via die Treppenhäuser (A, B, C, D). Diese sowie die maximalen Fluchtweg-Distanzen sind im Brandschutzplan ersichtlich. Der Fluchtweg aus dem Technikraum im EG führt direkt ins Freie. Die Details der Fluchtwege aus den Technik- und WC-Räumen im 3. OG sind im Rahmen der nächsten Planungsphase noch mit den Behörden abzustimmen.

Aufgrund der Gebäudekategorisierung als oberirdisches Parking mit mehr als 25 % unverschliessbaren Öffnungen, Gebäude mittlerer Höhe und der maximalen Brandabschnittsfläche von rund 7 200 m² sind weder Nasslöschposten, Sprinkler, BMA⁸, RWA⁹, Brandabschnitte noch RDA¹⁰ in den Treppenhäusern nötig.

Pro Geschoss sind vier Handfeuerlöscher (1 HFL je Treppenhaus) vorgesehen.

2.3.9 Rodung und Umgebungsgestaltung

Das Projektareal ist mehrheitlich bewaldet und bis auf eine unterirdische Zivilschutzanlage unbebaut. Das ursprünglich eingereichte Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuch wurde im Laufe des Verfahrens aufgrund der Stellungnahmen abgeändert und Anfang Oktober 2016 neu eingereicht. Gemäss dem neuen Rodungsgesuch ist für das Vorhaben während der Bauphase eine temporäre Rodung von ca. 5425 m² vorgesehen, die mit standortgerechten Baumarten wieder aufgeforstet wird. Zudem ist eine definitive Rodung von 15 152 m² erforderlich, für die in gleichem Umfang an anderer Stelle Waldersatz geleistet werden muss.

Die Umgebungsgestaltung beschränkt sich auf die Anschlüsse zu den unterschiedlichen angrenzenden Typologien: Rund um das P10 ist ein als Fromentalwiese angelegter Abstandsbereich von 10 m vorgesehen, der sanft geböscht ist und so zwischen dem gewachsenen Terrain und dem zum Teil tiefer liegenden Erdgeschoss vermittelt. Zur Strasse hin wird die Wiese auf der Höhe der Passerelle durch den Zugang mit Treppe und rollstuhlgängiger Rampe in Sichtbeton zum Erdgeschoss unterbrochen.

⁸ Brandmeldeanlage

⁹ Rauch- und Wärmeabzugsanlage

¹⁰ Rauchschutz-Druckanlage

2.4 Begründung

Zur Begründung für den Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. die Gesuchseinreichung für das P10 Oberhau führt die FZAG an, dieses sei das letzte der vier Projekte aus dem Plangenehmigungsgesuch «Ausbau der Parkierungsanlagen» vom September 2010. Mit Erteilung der Plangenehmigung vom 30. Juli 2012 habe das UVEK bezüglich des Parkplatzbedarfs festgestellt, dass

- der Nachweis für den Bedarf der Parkierungsanlagen hinreichend erbracht sei. Die Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen auf eine Reduktion der genehmigungsfähigen Parkplatzzahl habe es im Sinne der Erwägungen abgewiesen (Erwägungen C.2.7.8, S. 91); und es habe verfügt, dass
- die FZAG den Bedarf für das Parkhaus P64 bzw. P10 aufgrund der tatsächlichen Entwicklung der Lokalpassagiere zu belegen habe (Erwägungen C.2.3.4, S. 72).

Der für die Passagiere und Mitarbeiter massgebende Parkplatzbedarf für den Flughafen Zürich sei im damaligen Verfahren gestützt auf die von der Intraplan Consult GmbH verfasste Luftverkehrsprognose für das SIL¹¹-Verfahren berechnet worden. Gemäss dieser Prognose betrage das durchschnittliche Wachstum der Lokalpassagiere 2,7 % pro Jahr mit geschätzten 16,78 Mio. Lokalpassagieren im Jahr 2014. Effektiv habe die Anzahl Lokalpassagiere im Jahr 2014 um rund 900 000 höher gelegen als prognostiziert. Die Entwicklung der Lokalpassagierzahlen von 2004 bis 2014 im Vergleich zur SIL-Prognose sei aus folgender Graphik ersichtlich:

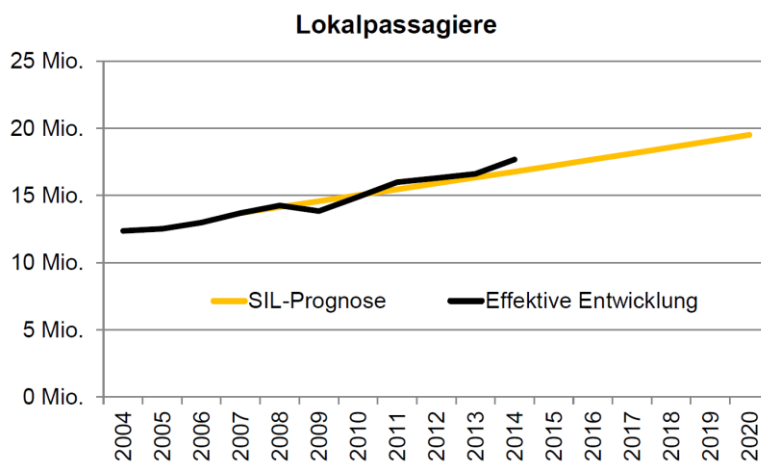


Abb. 2 Entwicklung Lokalpassagiere – Prognose und tatsächlicher Verlauf (Quelle: FZAG, Gesuchsschreiben, 1.10.2015)

Somit sei nachgewiesen, dass das Wachstum der Lokalpassagiere, das der Bedarfsberechnung zu Grunde liegt, tatsächlich stattgefunden habe und sich der Bedarf an Flughafenparkplätzen gemäss Prognose entwickle. Die an den Bedarfsnachweis gestellte Bedingung des UVEK sei damit erfüllt und die Erstellung eines Parkhauses im

¹¹ Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt

Flughafenperimeter sei wegen des anhaltenden Wachstums der Lokalpassagiere in den letzten Jahren dringend notwendig.

Zudem ist die FZAG der Auffassung, weder der Kanton Zürich noch der Bund würden die aus Umweltsicht kritischen Off-Airport-Parkplätze in naher Zukunft regulieren, obwohl diese mangels öffentlicher Verkehrsanbindung und durch ihr Geschäftsmodell im Vergleich zu den Flughafenparkplätzen doppelt so viele Fahrten erzeugten. Aus diesem Grund sei die Erstellung eines günstigen Parkhauses für Langzeitparkierer mit direkter öffentlicher Verkehrsanbindung an den Flughafenkopf zurzeit die einzige wirkungsvolle Massnahme gegen die zusätzlichen Emissionen aus dem unbewilligten Off-Airport-Parking.

Im Weiteren sei für das Jahr 2020 sowohl in der Plangenehmigung vom 30. Juli 2012 als auch im SIL-Objektblatt vom 18. September 2015 ein Modalsplit-Ziel von 42 % ÖV-Anteil verankert worden. Gemäss Schlussbericht vom 2. Juni 2014 zur Modalsplit-Erhebung per Ende 2013 sei dieses Ziel mit 43 % erfüllt worden. Damit seien die diesbezüglichen Voraussetzungen für die Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents bzw. die Erteilung der Plangenehmigung für das P10 erfüllt.

Schliesslich verweist sie auf die bereits erwähnten Bestimmungen im Dispositiv der Verfügung vom 30. Juli 2012, nach der «das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich um weitere 3041 Parkplätze erhöht wird, wenn die Plangenehmigung für den Neubau des Parkhauses P64 [bzw. P10] gemäss Ziffer IV. nachfolgend erteilt werden kann.» (Dispositiv G.I.1.2, S. 163).

2.5 *Bausumme*

Die Bausumme ohne Landerwerb wird im Gesuch mit Fr. 36 900 000.– angegeben.

2.6 *Eigentumsverhältnisse*

Gemäss Gesuch liegt das P10 inkl. Zufahrtsstrasse ganz auf der Parzelle Nr. 6004, die im Eigentum der Stadt Kloten ist und durch die FZAG erworben werden kann, sobald ein bewilligtes Bauprojekt vorliegt. Die FZAG tritt das zusätzlich beanspruchte Land für den Knoten 83 dem Kanton Zürich unentgeltlich ab.

Auf der Parzelle Nr. 6004 befindet sich eine luftseitig von der Hangarstrasse aus zugängliche unterirdische Zivilschutzanlage, die an ein Baurecht zu Gunsten der Firma Piora AG gekoppelt ist.

Der Anschluss der Zufahrtsstrasse an das öffentliche Strassennetz erfolgt auf den Parzellen Nrn. 6088¹² Staatsstrasse (Flughofstrasse; Gemeindegebiet von Kloten) und 8661 Staatsstrasse (Birchstrasse; Gemeindegebiet Opfikon).

2.7 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf den eigentlichen Flugbetrieb des Flughafens. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

3. **Instruktion**

3.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Das BAZL führt das Plangenehmigungsverfahren als verfahrensleitende Behörde für das UVEK durch. Auf Antrag der FZAG nahm es das Verfahren am 27. Oktober 2015 mit der Anhörung des Kantons Zürich wieder auf. Das Vorhaben wurde im Bundesblatt sowie den örtlichen Publikationsorganen publiziert und die Unterlagen vom 16. November bis zum 15. Dezember 2015 öffentlich aufgelegt.

Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass das geänderte Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuch zu neuen Betroffenen führen könnte, wurde dieses in den amtlichen Publikationsorganen publiziert, und die Unterlagen lagen vom 31. Oktober bis zum 29. November 2016 öffentlich auf. Zudem informierte das BAZL alle Einsprecher über die Änderung und die öffentliche Auflage des Rodungsgesuchs.

3.2 *Einsprachen*

Während der Auflagefrist im Herbst 2015 gingen folgende Einsprachen ein:

- Pro Natura Zürich, 11.12.2016;
- ZVS/BirdLife Zürich, 15.12.2016;
- WWF Zürich, 14.12.2016;
- VCS Zürich, vertreten durch Anwaltsbüro M. Pestalozzi, 8630 Rüti ZH, 15.12.2016;
- A. _____ AG, Kloten (Einsprecherin 1), vertreten durch Anwaltskanzlei Ettlertuter, 8021 Zürich 1, 15.12.2016;
- B. _____, Kloten (Einsprecher 2), vertreten durch Anwaltskanzlei Ettlertuter, 8021 Zürich 1, 15.12.2016¹³.

¹² In sämtlichen eingereichten Unterlagen ist die betroffene Strassenparzelle auf Gemeindegebiet Kloten mit 6028 bezeichnet; die Parzellenummer wurde in der Zwischenzeit aber auf 6088 geändert.

¹³ Am 29. November 2016 zog B. _____ die Vollmacht zur anwaltlichen Vertretung mit der Kanzlei Ettlertuter zurück.

Während der Auflagefrist im Herbst 2016 zum geänderten Rodungsgesuch reichten folgende Einsprecher, die sich bereits am Verfahren beteiligt hatten, erneut eine Einsprache ein:

- Pro Natura Zürich, 21.11.2016;
- WWF Zürich, 21.11.2016;
- ZVS/BirdLife Zürich, 28.11.2016;
- Einsprecher 2, 28.11.2016.

Von neuen Parteien gingen keine Einsprachen ein.

3.3 *Stellungnahmen*

Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich (AFV) stellte dem BAZL am 28. Januar 2016 folgende Stellungnahmen zu:

- AFV, Stab / Recht und Verfahren, 28.1.2016;
- Eidg. Starkstrominspektorat (ESTI) vom 3. Dezember 2015;
- Eidg. Zollverwaltung, Zollstelle Zürich-Flughafen, vom 16. November 2015;
- Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) vom 20. November 2015;
- Baudirektion des Kantons Zürich (BD), Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), 19.1.2016, inkl. Stellungnahmen folgender Fachstellen:
 - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL);
 - AWEL, Ergänzung Beurteilung Störfall, 25. August 2016;
 - Amt für Landschaft und Natur (ALN);
 - TBA, Fachstelle Lärmschutz (FALS);
 - Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA);
- Kanton Zürich Volkswirtschaftsdirektion (VD), AFV, Bauen an Staatsstrassen, 13.1.2016;
- VD / AFV, Flughafen / Luftverkehr, 14.1.2016;
- VD / AFV, Gesamtverkehr, 23.11.2015;
- VD / AFV, Infrastrukturplanung, 19.1.2016;
- VD / AWA, Arbeitsbedingungen, 7.12.2015;
- Kantonspolizei Zürich, verkehrstechnische Abteilung (VTA), 6.1.2016;
- Kantonspolizei Zürich-Flughafen, Stabsabteilung – Planung und Technik, 21.1.2016;
- Stadt Kloten, Baupolizei, 18.1.2016;
- Stadt Opfikon, Bau und Infrastruktur, 23.12.2015;
- Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ) vom 22. Januar 2016;
- Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG), 27.1.2016;
- FZAG, Airport Security, vom 6. Oktober 2015 (Gesuchsbeilage);
- FZAG, Zonenschutz, vom 12. Oktober 2015 (Gesuchsbeilage);
- FZAG, Emergency Management, vom 30. Oktober 2015 resp. 4. November 2015 (Gesuchsbeilage).

Am 5. Februar 2016 reichte das AFV folgende Stellungnahme nach:

- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung, 4.2.2016.

Im Laufe des Verfahrens wurden aufgrund eines Teils der oben erwähnten Stellungnahmen und/oder Einsprachen verschiedene Unterlagen überarbeitet, ergänzt oder geändert (vgl. Ziffer A.2.2.2 oben).

Die zuständigen Fachstellen wurden zu diesen Nachträgen ebenfalls angehört; es liegt folgende kantonale Stellungnahme dazu vor:

- AFV, Infrastrukturplanung, 15. Juli 2016 und 26. August 2016 (zum Nachtrag vom 1. Oktober 2015 zum Verkehrsbericht).

Da das überarbeitete Rodungsgesuch von der FZAG in Zusammenarbeit mit den kantonalen und kommunalen Fachstellen erarbeitet worden war, verzichtete der Kanton Zürich darauf, dazu angehört zu werden. Die Prüfung der Erdbebensicherheit des Bauwerks ist im vorliegenden Fall Sache der Bundesbehörden. Deshalb liegt dazu keine kantonale Stellungnahme vor.

Nach Abschluss der Anhörung des Kantons Zürich wurden alle Gesuchsunterlagen inkl. neues Rodungsgesuch, Ergänzung zum Verkehrsbericht, Nachweis Erdbebensicherheit sowie sämtliche vorliegenden Stellungnahmen und Einsprachen den betroffenen Bundesämtern BAFU und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zur Prüfung vorgelegt.

Am 9. Januar 2017 nahmen das BAFU und das ARE Stellung zum Vorhaben. Damit war die Instruktion abgeschlossen.

3.4 *Schlussbemerkungen*

Am 20. Januar 2017 teilte das BAZL den Verfahrensparteien mit, dass

- die Instruktion mit dem Eingang der Stellungnahmen von BAFU und ARE für das Verfahren zum P10 abgeschlossen sei;
- sämtliche Verfahrensakten vom 25. Januar bis zum 24. Februar beim AFV zur Einsichtnahme aufliegen; und
- allfällige Schlussbemerkungen bis zum 24. Februar einzureichen seien.

Auf begründeten Antrag hin verlängerte das BAZL die Einreichungsfrist für die Schlussbemerkungen.

Von folgenden Parteien liegen Schlussbemerkungen vor:

- Einsprecher 2, 21. Februar 2017;
- FZAG, 23. Februar 2017;

- VCS Zürich, 6. März 2017;
- Einsprecherin 1, 15. März 2017.

Soweit erforderlich wird auf die Schlussbemerkungen bzw. auf darin gestellte Anträge in den Erwägungen eingegangen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Verfahren*

Nach Art. 37 LFG dürfen Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen (Flugplatzanlagen), nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als Flugplatzanlagen gelten u. a. auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen; zu diesen gehören u. a. auch Parkplätze für Passagiere, Mitarbeiter und Besucher.

Das Verfahren war ursprünglich mit der Anhörung zum Gesamtvorhaben für den Ausbau der Parkierungsanlagen vom November 2010 eröffnet und mit Entscheid vom 30. Juli 2012 sistiert worden. Im damaligen Verfahren war das Parkhaus unter der Bezeichnung «P64» am Standort Unterhau/Rohrholz enthalten. Der Verfügung vom 30. Juli 2012 folgend reichte die FZAG im November 2015 das Plangenehmigungsgesuch für ein Parkhaus am Standort Oberhau unter der neuen Bezeichnung «P10» ein. Das geplante Parkhaus P10 gehört örtlich und funktionell zum Flughafen Zürich und dient seinem Betrieb. Es gilt daher als Flugplatzanlage im Sinne von Art. 2 VIL¹⁴. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig. Das BAZL führt das Plangenehmigungsverfahren als verfahrensleitende Behörde für das UVEK durch.

Art. 1 und 2 UVPV¹⁵ legen fest, für welche Anlagen eine UVP erforderlich ist. Nach Ziffer 11.4 des Anhangs zur UVPV ist für Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen – und somit auch für die hier zu beurteilenden Vorhaben – eine UVP durchzuführen.

Für das Vorhaben wird demnach ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG mit UVP durchgeführt.

1.2 *Umweltverträglichkeitsprüfung*

Gemäss Art. 5 UVPV wird die Prüfung von derjenigen Behörde durchgeführt, die im Rahmen eines Bewilligungs-, Genehmigungs- oder Konzessionsverfahrens über das Projekt entscheidet (zuständige Behörde), dies ist im vorliegenden Fall das UVEK. Das BAFU ist die Umweltschutzfachstelle des Bundes (Art. 42 Abs. 2 USG).

¹⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

¹⁵ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011

1.3 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren (PGV) 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).

Das PGV ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG¹⁶. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG und RPG¹⁷, WaG¹⁸, EBG¹⁹ und EleG²⁰ vereinbar ist.

Die Erwägungen zur raumplanerischen Abstimmung finden sich unter Ziffer B.2.4.2 weiter unten, auf das Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuch nach WaG unter Ziffer B.2.4.6. Bezüglich Umweltschutz wird die Koordination durch das PGV mit UVP sichergestellt (vgl. Ziffer B.2.5 weiter unten). Auf die Anforderungen der VBG gemäss EBG wird unter Ziffer B.2.10 und auf die nach EleG genehmigungspflichtigen Elektroanlagen unter Ziffer B.2.13 eingegangen.

1.4 *Einsprachen*

Art. 37f Abs. 1 LFG legt fest, dass:

- wer nach den Vorschriften des VwVG²¹ oder des EntG²² Partei ist, während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben kann;
- wer keine Einsprache erhebt, vom weiteren Verfahren ausgeschlossen ist.

Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache (Art. 37f Abs. 3 LFG).

Als Parteien gelten Personen, deren Rechte oder Pflichten die Verfügung berühren soll, und andere Personen, Organisationen oder Behörden, denen ein Rechtsmittel

¹⁶ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

¹⁷ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz); SR 700

¹⁸ Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz); SR 921.0

¹⁹ Eisenbahngesetz; SR 742.101

²⁰ Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (Elektrizitätsgesetz); SR 734.0

²¹ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz); SR 721.021

²² Bundesgesetz über die Enteignung; SR 711

gegen die Verfügung zusteht (Art. 6 VwVG).

Kollektiveinsprachen und vervielfältigte Einzeleinsprachen haben eine Person zu bezeichnen, welche die Einsprechergruppe rechtsverbindlich vertreten darf. Andernfalls bezeichnet das BAZL diese Vertretung (Art. 11a VwVG).

Im Bereich von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz legt die VBO²³ fest, welche Organisationen grundsätzlich beschwerdeberechtigt sind. Die in der Verordnung nicht genannten Vereinigungen müssen ihre Legitimation in jedem Einzelfall nachweisen.

In Art. 55 USG werden die Voraussetzungen zur Legitimation festgelegt: Demnach sind Umweltschutzorganisationen gegen Verfügungen von Bundesbehörden über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine UVP erforderlich ist, zur Beschwerde legitimiert, wenn:

- die Organisation gesamtschweizerisch tätig ist; und
- sie rein ideelle Zwecke verfolgt; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen.

1.4.1 Einsprachen von VCS, Pro Natura, WWF, ZVS/BirdLife Zürich

Diese vier gesamtschweizerischen Vereinigungen – im Fall von ZVS der Schweizer Vogelschutz/BirdLife Schweiz – figurieren auf der Liste der VBO. Sie (bzw. deren Sektionen Zürich mit entsprechender Vollmacht) sind somit zur Einsprache legitimiert. Da die Einsprachen fristgerecht eingereicht wurden, ist auf sie einzutreten; auf die materiellen Anträge wird in den folgenden Erwägungen eingegangen.

1.4.2 Weitere Einsprachen

Während der öffentlichen Auflage gingen zwei weitere Einsprachen ein. Einsprecherin 1 betreibt eines der am Flughafen offiziell zugelassenen Valet-Parking Geschäfte, Einsprecher 2 wohnt rund 400 m vom Projektstandort entfernt am Balsberg, Stadt Kloten. Da nicht à priori ausgeschlossen werden kann, dass sie durch das Vorhaben betroffen sein könnten, ist auch auf diese beiden Einsprachen grundsätzlich einzutreten.

1.4.3 Einspracheverfahren

Einsprecherin 1 bezeichnet ihre Schlussbemerkungen als Einsprachereplik und macht geltend, sie habe seit Einreichung ihrer Einsprache im Dezember 2015 seitens der verfahrensleitenden Behörde nichts gehört und keine Möglichkeit gehabt, zu

²³ Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; SR 814.076

den zahlreich eingegangenen Unterlagen Stellung zu nehmen. Sie sei auch nicht über das Vorhandensein der neuen Unterlagen informiert worden.

Die Einsprecherin legt allerdings nicht dar, inwiefern sie im Laufe des Verfahrens daran gehindert worden wäre, ihre Parteirechte wahrzunehmen, bzw. welches dieser Rechte durch das instruierende BAZL verletzt worden wäre. Bei der Einsprache in luftfahrtrechtlichen Genehmigungsverfahren handelt es sich nicht um ein ordentliches Rechtsmittel, wie es die Beschwerde darstellt. Im Gegensatz zur Praxis der oberinstanzlichen Gerichte ist es im erstinstanzlichen Genehmigungsverfahren nicht üblich, einen doppelten Schriftenwechsel durchzuführen. Ein solcher ist in den massgebenden Verfahrensbestimmungen, hier v. a. Art. 37 ff LFG, denn auch nicht vorgesehen. In ihrer aktuellen Praxis geben auch die erstinstanzlich zuständigen Behörden jedoch den Verfahrensparteien Gelegenheit, die im Laufe des Verfahrens zusammengetragenen Akten einzusehen und sich vor dem Entscheid nochmals zu äussern. Diese Anhörung der Parteien stützt sich auf Art. 30 VwVG. Das BAZL bezeichnet diese Äusserungsmöglichkeit als Schlussbemerkungen. Damit werden die Rechte der Verfahrensparteien in rechtsgenügender Weise gewahrt.

Aufgrund von Art. 26 VwVG haben die Verfahrensparteien zudem in jedem Stadium des Verfahrens das Recht, die Akten einzusehen.

Das UVEK gelangt daher zum Schluss, dass das BAZL das Verfahren auch im Verhältnis zu den Einsprechern korrekt durchgeführt hat.

Die materiellen Anträge der Einsprachen werden in den folgenden Erwägungen behandelt.

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass beim vorliegenden Projekt zu prüfen ist, ob dieses den Zielen und Vorgaben des SIL entspricht und die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und verkehrstechnischen 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.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.2.4).

Die Abteilung Gesamtverkehr des AFV weist darauf hin, das Gesuch für das P10 könne nicht mit den Off-Airport-Parkplätzen begründet werden. Das ist auch nicht der Fall. Die FZAG begründet das Gesuch mit dem steigenden Anteil der Lokalpassagiere. Sie weist lediglich am Rand darauf hin, dass sie ein Flughafen-Parkhaus mit relativ günstigen Tarifen für Langzeitparkierer und mit direkter öffentlicher Verkehrsanbindung zum Flughafenkopf zurzeit für die einzige wirkungsvolle Massnahme gegen die zusätzlichen Emissionen aus dem unbewilligten Off-Airport-Parking halte.

Dies entspricht durchaus der Haltung des UVEK, das in der Verfügung vom 30. Juli 2012 festgestellt hatte: «Ein Parkhaus mit verhältnismässig günstigen Parkplätzen für Langzeitparkierer ist ein wichtiges Element im Konzept gegen die unerwünschten Off-Airport-Parkplätze. Der Vorschlag von Kanton und Gemeinden zur Prüfung eines Alternativstandorts für das P64 im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn zeigt eine interessante Option auf.»

Die Stichhaltigkeit der Begründung wird in den Einsprachen, die die Verweigerung der Plangenehmigung für das P10 verlangen, direkt oder indirekt bestritten. Darauf ist in den Erwägungen zur grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens unter Ziffer B.2.4. einzugehen.

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).

Da es sich auch bei den Parkplätzen für Passagiere, Mitarbeiter und Besucher um Flughafenanlagen handelt, hat die FZAG auch für einen sicheren und geordneten Parkplatzbetrieb zu sorgen. Bei Bauvorhaben muss die Sicherheit sowohl während der Bauphase als auch beim Betrieb sichergestellt sein.

2.4 *Grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens*

Bevor sich das UVEK mit dem eigentlichen Bauprojekt auseinandersetzen kann, hat es im vorliegenden Verfahren zuerst zu prüfen, ob die grundsätzlichen Voraussetzungen für ein Parkhaus in der beantragten Grösse und am vorgesehenen Standort

erfüllt sind. Namentlich sind vorgängig der Bedarfsnachweis sowie die Einhaltung der Modalsplit-Ziele zu prüfen. Ebenso ist zu klären, ob das Vorhaben die sach- und raumplanerischen Vorgaben sowie diejenigen an die Verkehrserschliessung erfüllt und ob die nötige Rodungsbewilligung erteilt werden kann.

2.4.1 Festlegungen im UVEK-Entscheid vom 30. Juli 2012 zum Ausbau der Parkierungsanlagen

In der Verfügung vom 30. Juli 2012 hatte das UVEK festgestellt,

- aus bundesrechtlicher Sicht spreche nichts Grundsätzliches gegen die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens für den Ausbau der Parkierungsanlagen um insgesamt 7100 Parkplätze gemäss Gesuch der FZAG vom November 2010;
- die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm sei auch für das P64 (Standorte Unterhau/Rohrholz oder Oberhau) und bis zu einer Gesamtzahl von 24 207 Parkplätzen erfolgt;
- der Parkplatzbedarf für Passagiere und Mitarbeiter richte sich nach der Entwicklung der Lokalpassagiere; und
- massgebende Steuergrösse für die Parkierungsanlagen sei der Modalsplit mit den vereinbarten Zielen²⁴.

Für das Teilprojekt P64 hatte das UVEK festgehalten,

- das Verfahren werde für das P64 bis zur Einreichung eines vollständigen Plangenehmigungsgesuch sistiert;
- der Bau neuer Parkplätze bedürfe in jedem Fall einer vollständigen UVP. Nachdem die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm auch für das Teilprojekt P64 (Standorte Unterhau/Rohrholz bzw. Oberhau) und bis zu einer Gesamtzahl von 24 207 Parkplätzen erfolgt sei, sei dazu eine Ergänzung des UVB für die noch nicht geprüften projektspezifischen Umweltbereiche (z. B. Grundwasserschutz, Baulärm, Bauphysik etc.) vorzulegen;
- die FZAG habe vor Einreichung des Ausführungsprojekts P64 zu prüfen, ob der alternative Standort Oberhau für das P64 geeignet sei und dadurch eine verkehrstechnische Optimierung erreicht werden könne. Sollte es sich zeigen, dass dieser Standort für ein Parkhaus gegenüber demjenigen im Unterhau/Rohrholz Vorteile bringe, sei das Parkhausgesuch entsprechend abzuändern; und
- ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch sei dem BAZL zuhanden des UVEK auf dem ordentlichen Weg einzureichen, wobei der Bedarf für die Erhöhung des Bewirtschaftungskontingents auszuweisen sei.

²⁴ Im SIL-Objektblatt vom 18. September 2015 wurde – übereinstimmend mit der UVEK-Verfügung – festgelegt, dass bei der Planung, Realisierung und Bewirtschaftung von Parkplätzen die Modalsplit-Ziele zu berücksichtigen seien.

2.4.2 Sach- und raumplanerische Abstimmung

Beim Vorhaben handelt es sich um ein neues Parkhaus für Langzeitparkierer. Der vorgesehene Standort liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 18. September 2015.

Dort ist festgelegt (Festlegungen, Ziffer 9, Karte 3), dass

- der Flughafenperimeter das von den Flughafenanlagen beanspruchte Areal einschliesslich der für deren Erweiterung und Erneuerung benötigten Flächen umgrenzt;
- u. a. das Gebiet Oberhau für Bauten und Anlagen vorgesehen ist, die der Abfertigung, dem Flugzeug- sowie Flughafenunterhalt, der Logistik oder der Parkierung dienen; und
- für die auf diesen Flächen vorgesehenen Erweiterungen der Flughafenanlagen das öffentliche Interesse ausgewiesen ist und damit dasjenige an der Walderhaltung überwiegt. Rodungsbewilligungen können hier grundsätzlich zugesichert werden. Der abschliessende Nachweis der relativen Standortgebundenheit der einzelnen Bauten und Anlagen nach WaG ist im Rahmen der jeweiligen Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtgesetz zu erbringen. Die beanspruchten Waldflächen sind nach Vorgabe des WaG zu ersetzen.

Die Fragen zur raumplanerischen Abstimmung des Gesamtvorhabens, d. h. der gestaffelten Realisierung von insgesamt 7100 neuen Flughafenparkplätzen, wurden im Hauptentscheid vom 30. Juli 2012 ausführlich diskutiert (Erwägungen Ziffer C.2, S. 62-100 sowie Fazit zum Gesamtvorhaben Ziffer C.5). Dabei wurden – unter Einbezug der vorgesehenen Parkplätze für das Projekt «The Circle»²⁵ – u. a. die Abstimmung mit der regionalen Verkehrsplanung inkl. Leistungsbeurteilung des Verkehrsnetzes, Vorgaben zum Modalsplit sowie Nachweis des Parkplatzbedarfs berücksichtigt.

Das UVEK hielt im Entscheid vom 30. Juli 2012 denn auch fest, es sei nachvollziehbar aufgezeigt worden, dass die bestehenden Kapazitäten der Verkehrsträger den erwarteten Mehrverkehr bewältigen könnten. Die Aussagen der von der FZAG vorgelegten Berichte entsprächen den Aussagen im RGVK des Kantons. Die Vorhaben erfüllten insgesamt die Anforderungen an die verkehrsplanerische Abstimmung.

Die Abteilung Flughafen / Luftverkehr des AFV hält fest, das geplante Parkhaus liege innerhalb des SIL-Perimeters gemäss SIL-Objektblatt vom 18. September 2015; dieser sei mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Das öffentliche Interesse an der Erstellung der Anlage könne als gegeben erachtet werden. Anträge stellt sie keine.

²⁵ Beim Projekt «The Circle» handelt es sich um eine Nebenanlage im Sinn von Art. 37m LFG, die dem kantonalen Recht untersteht.

Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE-ZH²⁶) nahm im vorliegenden Verfahren zum P10 nicht mehr Stellung.

Das ARE hält in seiner Stellungnahme vom 9. Januar 2017 fest, es habe gegen das Vorhaben keine Einwände. Zur Begründung führt es an,

- das Vorhaben liege innerhalb des Flughafenperimeters, dieser sei mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt;
- Differenzen zum kantonalen Richtplan ergäben sich durch das Vorhaben keine;
- das Gesamtprojekt sei bezüglich Verkehrsaufkommen und Systembelastung einer umfassenden verkehrsplanerischen Prüfung unter Einbezug des kantonalschweizerischen regionalen Gesamtverkehrsmodells unterzogen worden;
- aufgrund der guten und im Vergleich mit dem ursprünglich angedachten Standort Rohrholz wesentlich besseren Verkehrserschliessung, der günstigen Möglichkeit zur ÖV-Anbindung und der im Objektblatt ausgewiesenen Erweiterungsfläche im Gebiet Oberhau sei die Zweckmässigkeit des vorgesehenen Standortes für das P10 aus raumplanerischer Sicht gegeben.

Für das UVEK sind somit die sachplanerischen Voraussetzungen für das P10 am Standort Oberhau erfüllt; die vorgeschriebene sach- und raumplanerische Abstimmung ist auch für das Projekt P10 am Standort Oberhau erfolgt. Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zum SIL, es gibt keine Differenzen zum kantonalen Richtplan, und es bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen.

Damit ist der Nachweis der Standortgebundenheit nach WaG aus sach- und raumplanerischer Sicht erbracht. Auf die übrigen Aspekte zum Rodungsgesuch wird unter Ziffer B.2.4.6 weiter unten eingegangen.

2.4.3 Nachweis der relativen Standortgebundenheit

Die Städte Kloten und Opfikon, aber auch der Kanton Zürich hatten im Verfahren zum Gesamtvorhaben zum Standort des P64 im Gebiet Rohrholz festgehalten, auch für Nutzer dieser preisgünstigeren Anlage müssten die Anfahrt gut planbar und der Flughafen bequem erreichbar sein. In dieser Transportkette sei der Zubringer zum Flughafen mit einem Shuttle-Bus in dichter Taktfolge sehr wichtig. Noch besser wäre es, wenn die Zubringerfahrt mit der Glattalbahn erfolgen könnte. In diesem Zusammenhang sei zu überlegen, ob anstelle eines Ausbaus im Rohrholz nicht eine Anlage an einem anderen Standort, z. B. im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn-Station Balsberg, geeigneter wäre. Dieser Standort sei in der Gebietsplanung Kloten als geeignet für Parkieranlagen ausgemacht worden.

²⁶ Um Verwechslungen mit dem ARE des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung) zu vermeiden, wird hier die Bezeichnung ARE-ZH verwendet.

Das UVEK hatte in der Verfügung vom 30. Juli 2012 festgehalten (Erwägungen, Ziffer B.2.3.4), ein Parkhaus mit verhältnismässig günstigen Parkplätzen für Langzeitparkierer sei ein wichtiges Element im Konzept gegen die unerwünschten Off-Airport-Parkplätze. Der Vorschlag von Kanton und Gemeinden zur Prüfung eines Alternativstandorts für das P64 im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn zeige eine interessante Option auf. Diese sei auch von Bedeutung, weil eine erste Einschätzung des BAZL gezeigt habe, dass das Parkhaus im Rohrholz aus luftfahrttechnischer Sicht zwar prinzipiell möglich sei, aber noch keine gesicherten Angaben über allfällige Betriebseinschränkungen für die Piste 16-34 während der Bauzeit bestünden. Bis zur Entscheidung des Projekts P64 werde es gemäss dem damaligen Planungsstand aber noch einige Jahre dauern.

Im Sinne der Erwägungen hatte das UVEK verfügt (Dispositiv, Ziffer G.IV.), für den Neubau des Parkhauses P64 im Gebiet Unterhau/Rohrholz mit 3041 Parkplätzen habe die Gesuchstellerin ein vollständiges Gesuch um Plangenehmigung einzureichen. Sie habe dabei einen alternativen Standort im Gebiet Oberhau umfassend zu prüfen. Es sei eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts vorzulegen; die Auswirkungen in Bezug auf Verkehrslärm und Luftreinhaltung (Betriebsphase) gälten als beurteilt.

Diese Standortüberprüfung hat ergeben, dass andere mögliche Standorte für ein Parkhaus, wie etwa die offenen Parkflächen P9 oder P60 (Taubenriet) oder das Gebiet Unterhau/Rohrholz entweder in der Masterplanung des Flughafens für andere Nutzungen vorgesehen (Umrollung Piste 28, Flugzeugunterhalt oder Logistik) und nur schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind oder eine wenig geeignete landseitige Erreichbarkeit (Zufahrt ab Autobahn) aufweisen. Es ist offensichtlich, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz mit dem direkten Zugang zur Glattalbahn und zu den Bushaltestellen direkt vor dem Standort Oberhau gegenüber dem Standort im Rohrholz wesentliche Vorteile bringt. Auch aus luftfahrtspezifischer Sicht ist der Standort Oberhau vorzuziehen, da das Parkhaus im Rohrholz direkt in der Pistenachse 16-34 zu stehen gekommen wäre, was eine komplizierte Bauphase mit sich gebracht hätte.

In Bezug auf den Zubringerverkehr zum Parkhaus entlastet der gewählte Standort im Süden die Zufahrtsstrassen zum Flughafenkopf, da Autofahrer aus dem Westen von Zürich via die Ausfahrt Seebach und die Birchstrasse direkt ins Parkhaus P10 gelangen.

Damit erfüllt das Vorhaben auch die Anforderungen der relativen Standortgebundenheit für ein Passagier- und Mitarbeiterparkhaus des Flughafens.

2.4.4 Bedarfsnachweis

Die Frage des Parkplatzbedarfs wurde im Hauptverfahren zum Ausbau der Parkierungsanlagen ausführlich abgehandelt.

Das AFV hatte durch das Ingenieurbüro Ernst Winkler und Partner (EWP), das auch die Modellrechnungen für das RGVK²⁷ Flughafenregion durchgeführt hatte, ein Gutachten erstellen lassen, das Auskunft darüber geben sollte, ob die von der FZAG eingereichten Gesuchsunterlagen, insbesondere die Bedarfs- und Verkehrsberechnungen, methodisch korrekt und die Ergebnisse plausibel seien. Das Gutachten vom 2. März 2011 zeigte auf, wie sich das Verkehrsaufkommen des MIV²⁸ am Flughafen über die kommenden Jahrzehnte entwickelt und welche Parkplätze für die Abwicklung dieses Verkehrs benötigt werden. Der Nachweis basierte auf den Grunderhebungen 2003 und 2009 sowie auf den Prognosen aus den Arbeiten zum SIL-Prozess. Die Prognose der Parkplatzbelegung berücksichtigt den Tagesgang sowie die überdurchschnittlich lange Parkierungsdauer am Flughafen.

Die nachfolgende Grafik zeigt, dass mit dem vorgesehenen Ausbau gemäss Gesuch der Parkraum bezogen auf den heutigen Zeitpunkt ungefähr parallel zum Wachstum des lokalen – und damit für den landseitigen Verkehr relevanten – Passagieraufkommens wächst.

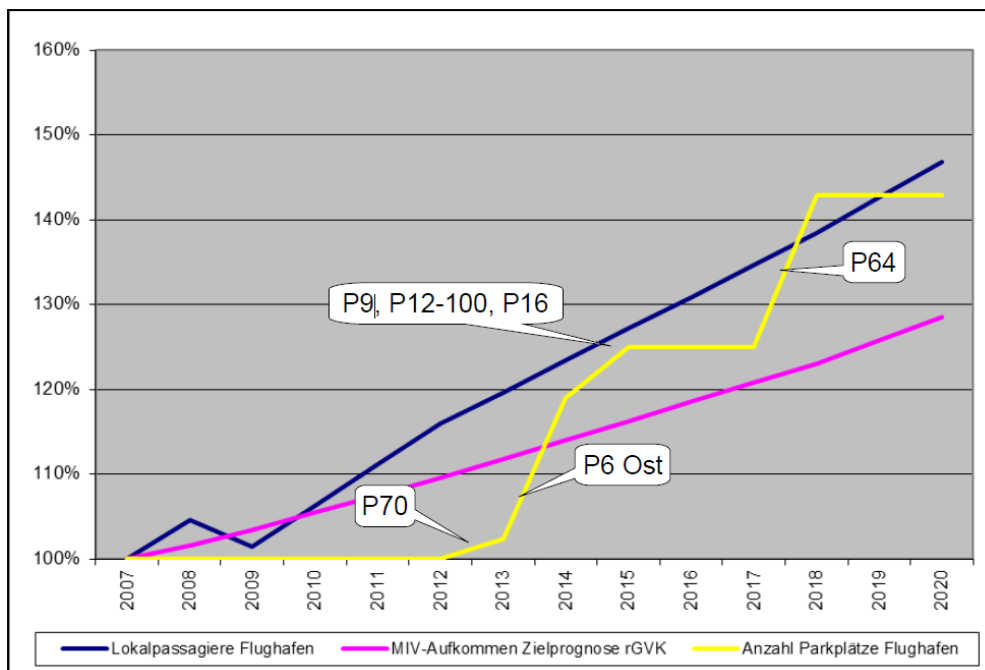


Abb. 3: Entwicklung Passagierverkehr, PW-Fahrten und Anzahl Parkplätze, indiziert, 2007=100 Prozent (Quelle: Prüfbericht EWP, 2.3.2011, S. 5)

²⁷ RGVK: Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (RGVK), Synthesebericht, 8. Februar 2011; wurde im Auftrag des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich (AFV) erarbeitet.

²⁸ Motorisierter Individualverkehr

Das UVEK kam damals zum Schluss, dass unter Berücksichtigung der geprüften Aspekte und der Voraussetzung, dass sich die Anzahl Lokalpassagiere gemäss der Prognosen entwickle, der Nachweis für den Bedarf der Parkieranlagen hinreichend erbracht sei. Die Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen auf eine Reduktion der genehmigungsfähigen Parkplatzzahl wurden daher abgewiesen.

Die Prognose der Passagierentwicklung war für das SIL-Verfahren des Flughafens Zürich von der Intraplan Consult GmbH erarbeitet worden. Basierend auf dem Jahr 2007 ging diese von einem durchschnittlichen Wachstum der Lokalpassagiere von 2,7 % aus mit prognostizierten 16,7 Mio. Lokalpassagieren im Jahr 2014.

Die FZAG hat in der Projektbegründung für das P10 dargelegt, dass die Zahl der Lokalpassagiere sogar stärker als vorhergesagt gewachsen ist; effektiv war diese 2014 rund 900 000 höher als prognostiziert (vgl. Ziffer A.2.4, Abb. 2 oben).

Die Angaben der FZAG zur Entwicklung der Lokalpassagiere decken sich mit der Passagierstatistik des BAZL und sind glaubwürdig. Im laufenden Verfahren hat denn auch keine der angehörten Fachstellen diese angezweifelt oder bestritten.

Die Abteilung Gesamtverkehr des AFV hält fest, der Bedarfsnachweis stütze sich auf die Passagierentwicklung und die damit zusammenhängende Entwicklung der Arbeitsplätze ab. Sie befürchtet, die erhöhte Verfügbarkeit flughafennaher Parkplätze könnte die Attraktivität für den Einkauf erhöhen, was wiederum zu erhöhtem Verkehrsaufkommen führen würde. Sie beantragt, es sei sicherzustellen, dass das zusätzliche Parkplatzangebot – wie im Bericht ausgewiesen – den lokalen Passagieren und den Mitarbeitern diene und nicht zu einem MIV-Wachstum durch Einkaufsverkehr führe.

Die FZAG verweist auf die Erläuterungen zum SIL-Objektblatt, wo festgehalten sei, dass die Parkplätze am Flughafen sowohl bei der Genehmigung als auch später bei der Bewirtschaftung nicht eindeutig einer einzelnen Nutzergruppe zugeordnet werden und Mehrfachnutzungen durch verschiedene Nutzergruppen im Hinblick auf eine optimale Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Infrastruktur sogar zweckmässig sein könnten (SIL-Objektblatt, Erläuterungen S. 41). Da die FZAG das Modalsplit-Ziel einhalte (vgl. Erwägungen unter Ziffer B.2.4.5 weiter unten), seien Massnahmen im heutigen Zeitpunkt nicht angezeigt und wären darüber hinaus zwischen dem BAZL, dem Kanton Zürich und der FZAG zu vereinbaren. Der Antrag des AFV, Gesamtverkehr sei daher abzuweisen.

Hierzu ist festzuhalten, dass der Parkplatzbedarf bzw. das zulässige Bewirtschaftungskontingent in der Tat an die Entwicklung des Lokal-Passagieraufkommens geknüpft ist, und sich dieses gegenüber der Prognose sogar stärker entwickelt hat. Das

UVEK kommt daher – und in Übereinstimmung zu dem in seinem Entscheid vom 30. Juli 2012 Gesagten – zum Schluss, dass der Bedarf für das P10 heute hinreichend erbracht ist. Für eine Übernahme des Antrags des AFV gibt es keine Veranlassung, und er ist abzuweisen.

2.4.5 Modalsplit

Das UVEK hatte im Entscheid vom 30. Juli 2012 festgehalten, dass

- der Modalsplit mit den vereinbarten Zielen die massgebende Steuergrösse für die Parkieranlagen sei;
- die FZAG verpflichtet sei, zur Erreichung des Modalsplit-Ziels beizutragen und dazu in Absprache mit dem Kanton und dem Bund die geeigneten Massnahmen zu ergreifen, die in ihrem Kompetenzbereich liegen; solche Massnahmen dürften die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern;
- die Überprüfung der Ziele gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons erfolge und sich konkrete Auflagen dazu im Rahmen des PGV nur an die FZAG als Gestuchstellerin richten könnten; mit den Festsetzungen im SIL-Objektblatt würden diese aber auch für die Behörden verbindlich;
- die FZAG zur Überprüfung der Ziele alle vier Jahre die Modalsplit-Verteilung zu erheben und die Daten dem Kanton zur Verfügung zu stellen habe (nächste Erhebung 2013); und
- die FZAG die Parkplatzbilanz alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen habe. Die vorhandenen und von ihr bzw. von ihren Partnern bewirtschafteten Parkplätze inkl. denjenigen des «Circles» sowie die bekannten Off-Airport-Parkplätze seien darin auszuweisen.

Die Festlegungen im SIL-Objektblatt zum landseitigen Verkehrsanschluss sind zwischen Bund, Kanton und FZAG koordiniert und verbindlich festgelegt. Sie beruhen auf dem Verkehrskonzept des Kantons Zürich für die gesamte Flughafenregion und berücksichtigen die bestehenden Verkehrsplanungen des Bundes. Sie sollen eine gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auf dem Strassen- und Schienennetz langfristig sicherstellen, wobei im Personenverkehr bis zum Jahr 2020 ein Anteil von 42 % der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden soll. Der Zielwert für 2030 beträgt 46 %. Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur, das Angebot im öffentlichen Verkehr, das Verkehrsmanagement auf dem Strassennetz sowie die Bewirtschaftung der Parkplätze am Flughafen werden auf dieses Ziel ausgerichtet.

Neben den Zielen als solche ist auch die Methodik zur Erhebung des Modalsplits mit dem Kanton Zürich verbindlich geregelt. Der Modalsplit wird durch Befragungen derjenigen Personen erhoben, die den Flughafen Zürich als Ziel angeben. Erfasst wird,

mit welchem Verkehrsmittel die befragten Personen an den Flughafen gelangen. Dabei werden nicht nur die Passagiere, Mitarbeiter und Besucher erfasst, sondern auch diejenigen Personen, die Passagiere mit dem Auto bringen oder abholen. Personen, die ihr Fahrzeug auf einem Off-Airport-Parkplatz abgestellt haben, werden daher genauso zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gezählt wie diejenigen Personen, die ihr Auto in einem Flughafenparkhaus parkiert haben. Auch Personen, die von einem Auto zum Flughafen gebracht und wieder abgeholt werden (und damit auch die Valet-Parking-Nutzer), zählen somit ebenfalls zum MIV. Werden die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der FZAG die notwendigen Massnahmen.

Der Kanton Zürich schafft mit dem Richtplan die raumplanerischen Grundlagen, um die unerwünschten Valet-Parkings fern vom Flughafen einzudämmen. Soweit die Off-Airport-Parkplätze offiziell zugelassener oder anderer Anbieter bekannt sind, werden sie in der Parkplatzbilanz ausgewiesen, gehören aber nicht zum Bewirtschaftungskontingent der Flughafenparkplätze.

Die Abteilung Gesamtverkehr des AFV hält in ihrer Stellungnahme vom 23. November 2015 u. a. fest, das Strassennetz im Glatttal sei sehr stark ausgelastet. Auch wenn die Realisierung des Ausbaus des Gubrist-Tunnels nun näher rücke, sei keine Entspannung zu erwarten, sondern im Gegenteil eine Zunahme der Überlastungszustände. Ein Ausbau der A1 sei mittelfristig nicht absehbar. Die Erreichung des auch im kantonalen Richtplan festgehaltenen Modalsplit-Ziels für den Flughafen Zürich (46 % aller Personenwege im Ziel- und Quellverkehr zu den Flughafen- und zu den Nebenanlagen haben bis zum Jahr 2030 mit dem ÖV zu erfolgen) habe deshalb höchste Priorität.

Weiter stellt die Abteilung Gesamtverkehr auch fest, der Kanton Zürich habe einen Prozess zur Eindämmung von Off-Airport-Parkplätzen in Gang gesetzt. Im vom Kantonsrat beschlossenen und vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan werde vorgegeben, dass die Gemeinden Parkieranlagen für Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters nur an regional festgesetzten Standorten bewilligen dürften. Es zeichne sich im laufenden Revisionsverfahren der regionalen Richtpläne Glatttal und Unterland ab, dass keine solchen Standorte festgesetzt würden. Sollte doch einmal ein solcher Platz bewilligt werden, würden die Betreiber zur Berichterstattung an den Kanton Zürich und die FZAG verpflichtet. Zudem stelle das AFV fest, dass in den Gemeinden rund um den Flughafen der Widerstand gegen das Off-Airport-Parking zunehme. Damit könnten eine Reduktion des Angebots erreicht – oder vorerst zumindest eine weitere Ausdehnung verhindert – und zudem die Transparenz verbessert werden.

Sie weist schliesslich darauf hin, dass für die Erhebung des Modalsplits – analog zu allen früheren Erhebungen – die Benutzer des Parkhauses Oberhau als MIV gezählt werden müssten, auch wenn diese auf der letzten Wegetappe vom P10 zum Flughafenkopf den ÖV benützten.

Das UVEK hält diesen Hinweis für wichtig; in die vorliegende Verfügung ist daher als Auflage aufzunehmen, dass die Benutzer des P10 in der Modalspliterhebung dem MIV und nicht dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden.

Auch die Abteilung Flughafen / Luftverkehr des AFV stellt fest, die zentrale Steuergrösse für die Bewilligung von Flughafenanlagen mit Auswirkungen auf den landseitigen Verkehr sei die Einhaltung des Modalsplit-Ziels von 42 % ÖV-Anteil bis zum Jahr 2020 und 46 % bis zum Jahr 2030. In der Erhebung der Modalsplit-Verteilung per 2013 habe die FZAG nachweisen können, dass das vorgegebene Ziel zurzeit erfüllt sei (Modalsplit-Erhebung 2013, Schlussbericht vom Juni 2014).

Die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des TBA beantragt, auch die Parkplätze im P10 seien in das Bewirtschaftungssystem des Flughafens einzubinden. Dies ist ohnehin vorgesehen; der Antrag erscheint aber zweckmässig und wird als Auflage übernommen.

Die FALS beantragt weiter, die Parkplatzbilanz sei zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Projekts zu aktualisieren und dem Kanton Zürich bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag ist in dieser Form abzuweisen. Der Rhythmus für die Aktualisierung der Parkplatzbilanz ist vorgegeben: Gemäss Auflage G.I.2.1.4 der Plangenehmigung vom 30. Juli 2012 ist die Parkplatzbilanz alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen. Die FZAG erfüllte diese Auflage mit Einreichung der Parkplatzbilanz vom Dezember 2014. Die nächste Parkplatzbilanz ist per 31. Dezember 2018 zu erstellen. In der Stellungnahme der FALS fehlt eine Begründung, weshalb die Auflage G.I.2.1.4 der Plangenehmigung vom 30. Juli 2012 abgeändert werden sollte.

Als Auflage kann aber ohne Weiteres übernommen werden, dass die FZAG in der nächsten Bilanz per 31. Dezember 2018 die im P10 vorgesehenen Parkplätze separat ausweist, z. B. als «genehmigt gemäss Plangenehmigung vom..., Baubeginn bzw. Inbetriebnahme vorgesehen am...».

Das UVEK stellt fest, dass die FZAG die Auflagen betreffend Modalspliterhebung und Parkplatzbilanz erfüllt hat; sie legte den Schlussbericht zur Modalspliterhebung 2013 am 2. Juni 2014 und die per 31. Dezember 2014 aktualisierte Parkplatzbilanz am 15. Juli 2015 den Behörden vor. Das für das Jahr 2020 festgesetzte Modalsplit-

Ziel von 42 % wurde gemäss Modalspliterhebung 2013 mit 43 % erreicht bzw. übertraffen. Am Stichtag für die Parkplatzbilanz wurden 16 559 bewirtschaftete Flughafenparkplätze sowie 1138 der FZAG bekannte Off-Airport-Parkplätze ausgewiesen. Auch unter den Aspekten Modalsplit und Parkplatzbilanz spricht heute somit nichts gegen die Genehmigungsfähigkeit des P10.

2.4.6 Rodung und Wiederaufforstung

Gemäss Art. 5 WaG sind Rodungen unter Vorbehalt der Erteilung einer Ausnahmegewilligung verboten. Eine Ausnahmegewilligung darf erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen, und zudem die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- das Werk, für das gerodet werden soll, muss auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein;
- das Werk muss die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen; und
- die Rodung darf zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen.

Die Ausnahmegewilligung wird gemäss Art. 6 WaG von der Bundesbehörde erteilt, wenn sie über die Errichtung oder Änderung eines Werkes, für das gerodet werden soll, entscheidet. Art. 7 WaG bestimmt sodann, dass grundsätzlich für jede Rodung Realersatz mit standortgerechten Arten zu leisten ist.

In der projektspezifischen UVB-Ergänzung vom 1. Oktober 2015 ist die Waldtypologie ausführlich beschrieben. Demnach handelt es sich um drei Waldtypen, die in der Schweiz und im Kanton Zürich weitverbreitet und einander sehr ähnlich sind und die sich nur in der Strauch- bzw. Krautschicht geringfügig unterscheiden. Es dominieren Buchen, Stieleichen, Bergahorn, Esche und Traubenkirsche, in der Strauchschicht kommen unter anderem Hasel, Schwarzer Holunder und Pfaffenhütchen vor. Der Wald ist von der Baumartenzusammensetzung her relativ naturnah. Fichten und andere standortfremde Baumarten, wie hier die Lärche, kommen nur in geringem Ausmass vor. Der Bestand wurde in den letzten Jahrzehnten regelmässig gepflegt.

Das UVEK war sich – in Übereinstimmung mit dem Kanton Zürich sowie den Städten Kloten und Opfikon – bei der Anordnung der Standortprüfung bezüglich einer verbesserten Anbindung an den öffentlichen Verkehr durchaus bewusst, dass am Standort Oberhau ggf. Wald gerodet werden muss. Da das geplante P10 nun in das Waldstück Oberhau zu liegen kommt, wurde für das Vorhaben ein Rodungsgesuch eingereicht.

a) Ursprüngliches Rodungsgesuch vom 1. Oktober 2015

Im UVB wurden für den Realersatz der permanenten Rodung nach Art. 7 WaG zwei Standorte vorgeschlagen: Beim Gebiet «Gwärfi» handle es sich um einen Hang in einer ehemaligen Kiesgrube in Kloten. Die Fläche grenze an Waldareal und liege in der Landwirtschaftszone. Die magere, kiesige Böschung sei mehrheitlich verbuscht, und entsprechend der natürlichen Sukzession wachse sie zurzeit zu Wald ein [...]. In Absprache mit der FNS sei ein Flächenanteil von 7340 m² identifiziert worden, der als Wald angerechnet werden könne. Das zukünftige Waldareal liege im Eigentum der Stadt Kloten. Es solle mit Zielsetzung Naturschutz gepflegt und bei der nächsten Revision in den eigentümergeleiteten Betriebsplan der Stadt Kloten integriert werden.

Die zweite zur Aufforstung vorgeschlagene Fläche befand sich innerhalb des Flughafenareals nördlich des Bereitstellungszentrums im Gebiet «Cheibenwinkel». Diese Fläche sei im Zuge der dritten Ausbaustufe des Flughafens formell gerodet (RRB Nm. 3065/1974 und 2637/1978) und in der Folge auf den Stock gesetzt worden. Alleiniger Grund für die Rodung sei die damals sehr strenge Höhenbeschränkung von Sichthindernissen gewesen (Sichtfreiheit vom Kontrollturm auf die neue Landepiste). Die heutigen technischen Anforderungen an die Sichtfreiheit erlaubten Baumhöhen von über 15 m. Damit könnte die gerodete Fläche aus waldrechtlicher Sicht wieder zu Wald werden bzw. als Ersatzaufforstung dienen. Allerdings sei die betroffene Fläche im kantonalen Natur- und Landschaftsinventar 1980 als Feuchtbiotop enthalten. Die Fläche habe aber noch keine spezifische Zielsetzung, in Frage kämen grundsätzlich Feuchtwald oder Riedwiese. Jenen Teil der Fläche, der bereits für die maschinelle Bewirtschaftung vorbereitet wurde, nun wieder zu bestocken, um als Realersatz für die Rodung im Oberhau zu dienen, sei kaum zweckmässig. Er sollte als Feuchtbiotop erhalten bleiben. Ob und gegebenenfalls welcher Teil der restlichen Flächen weiter bestockt bleiben und so als Realersatz dienen könne, sei unter Bezug der FNS zu ermitteln. Als Ersatz angerechnet werden könne eine Fläche nur dann, wenn deren Bestockungsgrad mindestens 30 % betrage.

Die FNS des ALN hielt zur vorgesehenen Ersatzaufforstung im Gebiet Cheibenwinkel fest, sie sei in einem Gebiet geplant, das im kantonalen Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung (RRB 126/1980) als Feuchtbiotop ausgewiesen sei. Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der vorhandenen prioritären Arten sei das Schutzziel die Erhaltung und Förderung von offenen, wenig wüchsigen, gemähten Moorlebensräumen. Eine Ersatzaufforstung im Gebiet Cheibenwinkel stehe im Widerspruch dazu. Sie beantragte, die vorgesehene Ersatzaufforstung sei statt im Gebiet Cheibenwinkel an einem anderen Ort zu realisieren. Die Abteilung Wald könne die FZAG bei der Suche nach einem alternativen Standort für die erforderliche Ersatzaufforstung unterstützen.

In der Folge suchte die FZAG zusammen mit der Abteilung Wald des ALN nach alternativen Standorten für die Ersatzaufforstungen. In ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2016 zu den Anträgen aus der Anhörung zeigte sie auf, dass mit Unterstützung der Abteilung Wald ein Alternativstandort auf dem kantonalen Waffenplatz Reppischtal, Gemeindegebiet von Birmensdorf, gefunden werden konnte, der sich im Eigentum des Kantons Zürich befindet. Mit E-Mail vom 14. Juni 2016 teilte die Waffenplatzverwaltung mit, die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich könne dem Gesuch der FZAG um Anrechnung der dort vorhandenen Stotterflächen²⁹ als Ersatzaufforstung für das Parkhausprojekt P10 nicht entsprechen. Besonders störend sei, dass eine Fläche als Ersatz dienen solle, die vor fast 20 Jahren aufgeforstet worden sei und sich in einem Gebiet befinde, das traditionell dem «Dreiklang» militärischer Ausbildungsplatz – Erholungsraum – land- und forstwirtschaftliche Nutzung diene.

Das BAFU, Abteilung Wald, hielt im Schreiben vom 5. Juli 2016 fest, aus walddrechtlicher Sicht sei die vorgeschlagene Ersatzaufforstung im Reppischtal geeignet und waldgesetzkonform. Mit der Ablehnung dieses valablen Alternativstandorts durch den Kanton ergebe sich ein Widerspruch zu seiner eigenen Verpflichtung gemäss SIL-Objektblatt, in ausreichendem Umfang für die Standortsicherung für den notwendigen Waldersatz zu sorgen. Aus Sicht des BAFU sei dieser Widerspruch kantonsintern zu lösen.

Das BAZL schloss sich der Haltung des BAFU an und ersuchte den Kanton Zürich am 7. Juli 2016 um Stellungnahme im Sinne des Antrags des BAFU bzw. um eine schlüssige Begründung für die Ablehnung des erwähnten gemeinsamen Vorschlags der FZAG und der Abteilung Wald des ALN durch die Sicherheitsdirektion.

Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich teilte am 3. Oktober 2016 mit, sie sei bereit, auf ihren Entscheid zurückzukommen, nachdem das ALN dem geplanten Rodungersatz verbindlich und vollumfänglich zugestimmt habe. Das ALN seinerseits bedankte sich am 6. Oktober 2016 bei der Sicherheitsdirektion und hielt fest, einer Anrechnung der bereits ausgeführten Ersatzaufforstung auf dem Gebiet des Waffenplatzes Reppischtal stehe somit nichts mehr im Weg. Das betreffende Grundstück sei im Eigentum des Kantons Zürich (Staatswald). Daran werde sich auch nach Anrechnung der Fläche als Rodungersatz nichts ändern. Eine Abtretungsverfügung sei deshalb nicht erforderlich. In der zu erteilenden Rodungsbewilligung werde lediglich aufzuführen sein, dass die entsprechende Fläche als Realersatz für die geplante Rodung zur Verfügung stehe und künftig rechtlich als Wald im Sinne des Gesetzes gelte. Gemäss Berechnung beliefen sich die bisherigen Aufwendungen für die Ersatzaufforstung auf Fr. 90 630.70. Nach erfolgter Plangenehmigung könne die Waffenplatzverwaltung Reppischtal diese Kosten der FZAG in Rechnung stellen.

²⁹ Aufgeforstete Flächen, die noch nicht als Wald festgesetzt sind, die aber als Standorte für Ersatzaufforstungen angerechnet werden können.

Die FZAG erhebt dagegen keine Einwände; eine entsprechende Festlegung ist in die Plangenehmigung zu übernehmen.

In der KofU-Stellungnahme vom 19. Januar 2016 sind verschiedene Anträge der FNS und der Abteilung Wald des ALN enthalten, die sich auf das ursprüngliche Rodungs- bzw. Wiederaufforstungsgesuch beziehen (Anträge [2], [4] und [5]). Diese wurden durch das neue Rodungsgesuch obsolet und sind nicht weiter zu beachten.

b) Rodungsgesuch vom 11. Oktober 2016

Somit konnte die FZAG das aufgrund der Stellungnahmen der ALN-Fachstellen geänderte Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuch beim BAZL zuhanden des UVEK wie folgt einreichen:

- Das Rodungsgesuch vom 11. Oktober 2016 ersetzt das Rodungsgesuch vom 1. Oktober 2015.
- Auf die Aufforstung im Cheibenwinkel wird verzichtet.
- Auf Antrag der Abteilung Wald des ALN erhöht sich die definitive Rodungsfläche auf der Parzelle Kat-Nr. 6400, Kloten gegenüber dem ursprünglichen Gesuch um 1052 m² von 14 100 m² auf 15 152 m².
- Die temporär zu rodende Fläche (Bauphase) wird im Gegenzug von 6500 m² auf 5425 m² reduziert.
- Der Rodungersatz für die definitive Rodung ist neu wie folgt geplant:
 - Parzelle Gwärfi, Kat-Nr. 5576, Kloten: 7340 m²
 - Parzelle Kat-Nr. 2648, Kloten:
1152 m²
 - Parzelle Kat-Nr. 3760, Birmensdorf: 7150 m²
 - Total: 15 642 m²

Da von den auf Parzelle 2648 aufzuforstenden 1152 m² für das Parkhaus P10 nur 662 m² erforderlich sind, beantragt die FZAG, dass die restlichen 490 m² Aufforstungsfläche der durch den Kanton geführten Stotterflächen-Bilanz zugunsten künftiger Projekte des Flughafens Zürich gutgeschrieben werden.

Da mit dem geänderten Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuch möglicherweise neue Betroffene geschaffen wurden, legte das BAZL das neue Rodungsgesuch vom 31. Oktober bis zum 29. November 2016 öffentlich auf und veranlasste die erforderlichen Publikationen im Bundesblatt und in den kantonalen Publikationsorganen; zudem informierte es alle Einsprecher über die Änderung und die öffentliche Auflage des Rodungsgesuchs.

c) Stellungnahmen zum Rodungsgesuch

Da das Rodungsgesuch vom 11. Oktober 2016 in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Fachstellen erarbeitet wurde, verzichtete der Kanton Zürich auf eine interne Anhörung.

Nach Ablauf der Einsprachefrist hörte das BAZL das BAFU zum geänderten Rodungsgesuch an; gleichzeitig vereinbarte es mit dem BAFU den Termin für die abschliessende Stellungnahme zum ganzen Projekt.

Die Abteilung Wald des ALN hatte schon in ihrer Stellungnahme vom 7. Dezember 2015 zum ursprünglich vorgelegten Rodungsgesuch u. a. festgestellt, das geplante Parkhaus Oberhau liege im SIL-Perimeter. Die Voraussetzungen der Raumplanung seien somit sachlich erfüllt, und auch das öffentliche Interesse könne mit dem Eintrag im SIL-Objektblatt als gegeben beurteilt werden. Das Areal sei im Objektblatt für die Erweiterung von Flughafeninfrastrukturen, u. a. Parkieranlagen, vorgesehen. Zudem sei dargelegt worden, dass nur der Standort Oberhau die Anforderungen bezüglich Anschluss an den öffentlichen Verkehr und Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten zum Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz erfülle. Die Standortgebundenheit müsse deshalb ebenfalls als gegeben beurteilt werden. Somit seien die Voraussetzungen für das Erteilen einer Rodungsbewilligung erfüllt.

Die Abteilung Wald hält weiter fest, im Projektbeschrieb seien der Ausgangszustand korrekt beschrieben und die Systemgrenzen zweckmässig gewählt. Im UVB (Tabelle 3.2) werde der Materialoutput Holz aus der Rodung mit 20 600 m³ angenommen, was etwa 1150 Lastwagenfahrten entspreche. Diese Menge sei viel zu hoch. Auf der zu rodenden Fläche von rund 2 ha fielen maximal 1000 m³ Holz an, was nur zu ca. 50 Lastwagenfahrten führen werde.

Die Stadt Kloten als Grundeigentümerin der betroffenen Parzellen Kat-Nrn. 6004, 5576 und 2848, Kloten, stimmte dem überarbeiteten Gesuch mit Rodung im Gebiet Oberhau und Ersatzaufforstung an den beiden Standorten auf ihrem Gemeindegebiet mit Schreiben vom 31. Mai 2016 (Beilage zum Rodungsgesuch) zu³⁰.

Am 19. Oktober 2016 erliess die Abteilung Wald des ALN gestützt auf Art. 25 WaG eine Verfügung zur Veräusserung von öffentlichem Wald am Projektstandort für das P10 (Parzelle 6004, Gemeinde Kloten). Gemäss dieser befürwortet der Gemeinderat von Kloten den Verkauf der Waldparzelle an die FZAG unter der Bedingung, dass eine rechtsgültige Plangenehmigung für das P10 vorliege. Unter dieser Voraussetzung wird die forstrechtliche Bewilligung für die Veräusserung von 33 323 m² öffentlichen Waldes an die FZAG erteilt.

³⁰ Die Stadt Kloten hatte als Grundstückseigentümerin ihre grundsätzliche Zustimmung bereits mit Unterschrift des Plangenehmigungsgesuchs vom Oktober 2015 gegeben.

Folgende Anträge aus der Stellungnahme der KofU bleiben bestehen:

- [6] Das Waldareal ausserhalb der Rodungsfläche dürfe nicht für Aushubdeponien, Baubaracken, Materiallager und dergleichen beansprucht werden.
- [7] Während der Bauarbeiten sei der verbleibende Waldbestand durch geeignete Massnahmen, wie feste, gut sichtbare bauliche Abschränkungen (z. B. Bretterwand oder Gitterzaun) zu schützen.
- [8] Der kantonale Forstdienst sei in den Vollzug einzubeziehen.

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 9. Januar 2017 fest,

- für den Rodungersatz sei eine kantonsinterne Klärung erforderlich gewesen, wodurch das Projekt eine Verzögerung erfahren habe;
- der Fachbereich Wald sei im UVB vom 1. Oktober 2015 sowie in der Stellungnahme der FZAG vom 17. Juni 2016 abgehandelt;
- das angepasste Rodungsdossier vom 7. Oktober 2016 sei vollständig und nachvollziehbar;
- die Rodungsvoraussetzungen gemäss Art. 5 WaG seien vorliegend erfüllt.

Das BAFU unterstützt die Stellungnahme der Abteilung Wald des ALN vom 19. Januar 2016. Von den fünf darin formulierten Anträgen zum Bereich Wald hätten sich die Anträge [4] und [5] aufgrund der seither erfolgten Anpassungen des Rodungsge- suchs erledigt. Die Anträge [6], [7] und [8] seien in den Anträgen des BAFU sinngemäss enthalten und müssten nicht mehr separat aufgeführt werden.

Unter dem Vorbehalt, dass folgende Anträge als Auflagen in die Plangenehmigung übernommen würden, sei es mit dem Vorhaben und der Erteilung der Rodungsbewil- ligung einverstanden:

- [3]³¹ Die Arbeiten hätten unter Schonung des angrenzenden Waldareals zu erfol- gen. Es sei insbesondere untersagt, darin Baubaracken zu errichten sowie Aus- hub, Fahrzeuge und Materialien aller Art zu deponieren.
- [4] Während der Bauarbeiten sei der verbleibende Waldbestand durch geeignete Massnahmen wie feste, gut sichtbare bauliche Abschränkungen (z. B. Bretter- wand oder Gitterzaun) zu schützen, damit die Waldfunktionen des angrenzen- den Waldes nicht tangiert würden (Art. 4 und 5 WaG).
- [5] Für die Umsetzung der Rodung und des Rodungersatzes sei der kantonale Forstdienst einzubeziehen, um sicherzustellen, dass bei der Abgrenzung des Rodungspersimeters die Gestaltung des angrenzenden Waldbestandes berück- sichtigt und Schäden am verbleibenden Waldbestand durch Windwurf, Sonnen- brand etc. vermieden würden (Art. 20 WaG); die konkrete Ausgestaltung des Ro- dungsersatzes erfordere Kenntnisse der spezifischen standörtlichen Gegeben- heiten und müsse von Fachleuten begleitet werden (Art. 20 WaG, Art. 3 und 18

³¹ Die Nummerierung der Anträge entspricht derjenigen in der BAFU-Stellungnahme.

Abs. 1^{ter} NHG³²).

- [6] Die Wiederherstellungs- und Ersatzleistungsarbeiten müssten innert sieben Jahren nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung, bei temporären Rodungen zwei Jahre nach Abschluss der Hauptarbeiten erfolgen, weil sich gemäss Art. 7 Abs. 1 Bst. c WaV³³ der Rodungsentscheid über die Frist der Erfüllung der mit der Rodung verbundenen Pflichten auszusprechen habe; in der Praxis könnten nur befristete Ersatzmassnahmen durchgesetzt und kontrolliert werden.
- [7] Die FZAG habe das Aufkommen einer standortgerechten Bestockung zur Erfüllung der Waldfunktionen sicherzustellen. Sie habe während der Bauphase sowie fünf Jahre nach Abschluss der Arbeiten für die Ersatzaufforstungen auf diesen Flächen das Aufkommen von invasiven Pflanzen und Konkurrenzvegetation wie Brombeere, Goldrute, Sommerflieder, Bärenklau etc. zu verhindern bzw. zu bekämpfen, was durch regelmässige Kontrollen bzw. entsprechende Massnahmen zu erfolgen habe. Fünf Jahre nach Abschluss der Arbeiten für die Ersatzaufforstungen habe die FZAG die Flächen einer Erfolgskontrolle durch den kantonalen Forstdienst zu unterziehen. Anlässlich dieser Erfolgskontrolle sei auch festzustellen, ob die Bekämpfung der invasiven Pflanzen und der Konkurrenzvegetation weiterzuführen sei; falls ja, sei die Dauer festzulegen. Die FZAG habe das BAZL über den Zeitpunkt der Erfolgskontrolle und deren Ergebnis sowie allfällige Forderungen des kantonalen Forstdienstes in Kenntnis zu setzen. Bei Uneinigkeiten entscheide das BAZL nach Anhörung der Parteien sowie des BAFU. (Begründung: Zur Erbringung des gleichwertigen Rodungsersatzes sei eine Bestockung mit standortgerechten Arten zu gewährleisten (Art. 7 Abs. 1 WaG, Art. 8 WaV), die die Wiederherstellung der Waldfunktionen im Sinne von Art. 20 WaG sicherstelle. Dies könne in der Regel bei Erreichen des Kronenschlusses als grundsätzlich gegeben erachtet werden, was je nach Standortbedingungen unterschiedlich lang dauern könne. Dies schliesse die Bekämpfung von aufkommenden invasiven gebietsfremden Organismen gemäss Freisetzungsverordnung ein.)
- [8] Nach Abschluss der Rodungs- und Bauarbeiten (inkl. Rodungsersatz) sei der Forstdienst zu einer Abnahme einzuladen, da gemäss Art. 7 Abs. 2 WaV den kantonalen Forstdiensten die Pflicht obliege, dem BAFU den Abschluss der von Bund und Kantonen bewilligten Rodungen zuhanden der vom BAFU geführten Rodungsstatistik zu melden.
- [9] Die FZAG habe mit Anweisung an die kantonale Forstbehörde dafür zu sorgen, dass die Pflicht zur Leistung von Realersatz im Grundbuch angemerkt werde, da die Pflicht zur Leistung von Realersatz oder zu Massnahmen zugunsten des Natur- und Landschaftsschutzes in Analogie zu Art. 17 Abs. 1 WaV durch die zuständige Bundesbehörde anzumerken bzw. anmerken zu lassen sei.

³² Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz; SR 451

³³ Waldverordnung; SR 921.01

- [10] Die Waldfläche, die als Ersatzaufforstung in der ehemaligen Kiesgrube Gwärfi (Parzelle 5576) gelte, sei langfristig im Sinne der Schutzziele des Amphibienlaichgebietes von nationaler Bedeutung zu pflegen.

Das BAFU weist zudem darauf hin, dass sich der Mindestinhalt der Rodungsbewilligung nach Art. 7 WaV richte.

Zum Antrag der FZAG betreffend Gutschrift der auf der Parzelle 2648 zu viel geleisteten 490 m² Aufforstungen äussert sich das BAFU nicht. Dem UVEK erscheint es wenig zweckmässig, wenn nur ein Teil dieser verhältnismässig kleinen Stotterfläche als Wald festgesetzt würde. Dem Antrag der FZAG kann daher gefolgt werden; eine entsprechende Festlegung ist in die Verfügung zu übernehmen.

d) Fazit des UVEK

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die Voraussetzungen für die Rodungsbewilligung im vorliegenden Fall erfüllt sind.

Das Gesuch der FZAG vom 11. Oktober 2016 betreffend Rodung im Gebiet Oberhau und Ersatzaufforstungen auf den Parzellen Kat-Nrn. 5576 und 2648, Kloten, sowie Kat-Nr. 3760, Birmensdorf, erfüllt die gesetzlichen Vorgaben und kann wie eingereicht genehmigt werden. Die Rodungsbewilligung nach WaG wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv übernommen.

Die Anträge des BAFU zur Rodungsbewilligung stützen sich auf die Waldgesetzgebung, sie erscheinen zweck- und verhältnismässig. Die Rodungs- und Wiederaufforstungsbewilligung wird unter Übernahme der BAFU-Anträge als Auflagen mit der vorliegenden Plangenehmigung erteilt.

Die Massnahmen Wald WA-3, WA-4 und Lff-5 des UVB werden durch die Bestimmungen in der Rodungs- bzw. Wiederaufforstungsbewilligung ersetzt; eine entsprechende Festlegung ist in die Verfügung aufzunehmen.

Anträge aus den Einsprachen, die die Rodung bzw. den Wald betreffen, sind im Sinne der obigen Erwägungen abzuweisen, soweit sie durch das neue Rodungsgesuch vom 11. Oktober 2016 nicht ohnehin obsolet geworden sind (vgl. Ziffer B.2.4.8 weiter unten).

2.4.7 Auswirkungen auf das Verkehrssystem

Die (über-)regionalen Verkehrsauswirkungen waren bereits im Hauptverfahren abschliessend geprüft worden; sie werden durch die Standortverschiebung um ca. 500 bis 600 m nach Osten vom Rohrholz zum Oberhau nicht beeinflusst.

Bei der Beurteilung der lokalen Verkehrsauswirkungen beantragten die beiden Abteilungen Gesamtverkehr und Infrastrukturplanung des AFV, für die Beurteilung der Belastung des Strassennetzes im Umfeld des Parkhauses P10 sei auf das aktuelle kantonale Verkehrsmodell mit dem Prognosezustand 2030 abzustellen. Die FZAG beauftragte daher das Büro Teamverkehr, zusätzliche Verkehrsberechnungen durchzuführen. Die entsprechenden Ergebnisse für den Prognosezustand 2030 finden sich im «Nachtrag (vom 31. Mai 2016) zum Verkehrsbericht vom 1. Oktober 2015». Zusammenfassend wird in diesem Bericht festgestellt, dass

- im Gesamtverkehrsmodell GVM des Kantons Zürich die zu erwartende Verkehrsentwicklung des Flughafens durch Passagiere, Beschäftigte und Besucher bis 2030 entsprechend der Luftverkehrsprognose berücksichtigt ist;
- für den Anschluss P10-Oberhau die Leistungsbeurteilung für den Betriebszustand 2030 durchgeführt wurde (Knoten Birch-/Flughofstrasse/P10);
- für die Abendspitzenstunde neu die Knoten Birch-/Rohrstrasse und Flughafen-/Flughafen-/Weststrasse beurteilt wurden;
- im Prognosezustand 2030 das Verkehrsaufkommen an den untersuchten Knoten unter Berücksichtigung der Anlage P10-Oberhau weiterhin bewältigt werden kann.

Die Abteilung Infrastrukturplanung des AFV stellte fest, im Nachtrag vom Mai 2016 zum Verkehrsbericht vom 1. Oktober 2015 seien bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Knoten Flughafenstrasse/P10 die Fussgänger und Velofahrer nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem sei eine Umlaufzeit von 90 Sekunden an diesem Knoten nicht akzeptabel. Sie beantragte, der Verkehrsbericht sei nochmals zu überarbeiten und dem AFV zur Stellungnahme einzureichen. Zudem seien die Protokolle der Sitzungen, auf die in den Berichten Bezug genommen und wo auf Aussagen oder Beschlüsse des AFV verwiesen wird, nachzureichen.

Mit der aktualisierten Fassung des Nachtrags zum Verkehrsbericht vom 1. Oktober 2015 (Update vom 5. August 2016) kam die FZAG dieser Aufforderung nach. Als Ergänzung zum technischen Bericht vom 1. Oktober 2015 legte die FZAG zudem das Protokoll der in Kapitel 5.1 erwähnten Koordinationssitzung mit dem AFV vom 27. Januar 2015 sowie die vom TBA, Abteilung Projektieren und Realisieren, bestätigte Absprache vom 19. März 2015 bei.

Mit dem Update wurde die Leistungsfähigkeit des Knotens 2.13 für das Jahr 2030 auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des AFV, Infrastrukturplanung, nachgewiesen und die LSA-Umlaufzeiten von 90 auf 75 Sekunden gekürzt. Die Velofahrer und Fussgänger sind nun berücksichtigt, und die Querung der Fussgänger und Velofahrer in einem Zug wird durch eine angepasste Phaseneinteilung sichergestellt. Die Priorisierung des Veloverkehrs erfolgt über die im Projekt vorgesehenen Anmeldeschlaufen; die genaue Positionierung der Induktionsschlaufen ist gemäss Angaben der FZAG Gegenstand der Ausführungsplanung. Damit sind laut FZAG alle Anträge des AFV aus der Stellungnahme vom 15. Juli 2016 erfüllt.

Mit der Stellungnahme vom 26. August 2016 stellte die Abteilung Infrastrukturplanung des AFV fest, sie habe die nachgereichten Unterlagen zum Verkehrsbericht vom Mai 2016 geprüft und habe unter verkehrstechnischen Aspekten und aus der Sicht der Eigentümerin der Staatsstrassen keine weiteren Bemerkungen zum Vorhaben.

Die Stadt Opfikon merkt an, bei einem neuen Knoten (Birchstrasse/Flughofstrasse) sollte durch entsprechende Massnahmen mindestens eine Verkehrsqualität Stufe C angestrebt werden.

Da der Kanton den Verkehrsberechnungen ohne weitere Anträge zustimmt, erscheint es unverhältnismässig, die FZAG zu weiteren Massnahmen betreffend Erhöhung der Knotenkapazitäten für die untergeordneten Verkehrsströme zu verpflichten; der Antrag der Stadt Opfikon ist daher abzuweisen.

Somit ist für das UVEK festzuhalten, dass

- die Anträge betreffend Überarbeitung des Verkehrsberichts der Abteilungen Infrastrukturplanung sowie Gesamtverkehr des AFV sowohl in formeller als auch materieller Sicht erfüllt sind; und
- die vorgelegten Verkehrsberichte aufzeigen, dass auch das Strassennetz im Projektperimeter den zusätzlichen Belastungen gewachsen sein wird.

Unter diesem Aspekt spricht nichts gegen die Erteilung der Plangenehmigung.

2.4.8 Einsprachen

a) Einsprachen von WWF, Pro Natura und ZVS/BirdLife Zürich

Diese drei Organisationen haben im Dezember 2015 identische Einsprachen eingereicht; dasselbe gilt für ihre Einsprachen vom November 2016, in denen sie festhalten, die Anträge [4] und [5] aus den Einsprachen vom Dezember 2015 erübrigten sich aufgrund des geänderten Rodungsgesuchs. Sie halten an folgenden Anträgen fest:

- [1] Die Plangenehmigung für den Bau eines Parkhauses am Standort Oberhau sei zu verweigern.
- [2] Eventualiter (falls Antrag 1 nicht stattgegeben werde) seien die Entwicklungsziele für den Wald am Standort Oberhau im Allgemeinen und für die kleinen Wald-Restflächen um das Parkhaus wie auch die Waldrandbereiche im Besonderen aufzuzeigen, wobei eine nachteilige Nutzung des Waldes zu vermeiden sei.
- [3] Eventualiter (falls Antrag 1 nicht stattgegeben werde) seien die Wiesenflächen rund um das Parkhaus Oberhau nicht als ökologischer Ersatz anzuerkennen. Stattdessen sei der ökologische Ersatz anderweitig zu leisten.

Der Hauptantrag wird damit begründet, dass ein Parkhaus für Langzeitparkierer nicht auf einen besonders nahen Standort zum Flughafen angewiesen sei. Entsprechend seien auch Standorte ausserhalb des Flughafenperimeters zu evaluieren.

Dazu ist festzuhalten, dass Flughafenanlagen – und dazu gehören auch Parkhäuser für Passagiere, Mitarbeiter und Besucher – nur im SIL-Perimeter zulässig sind. Off-Airport-Parkplätze, die von Dritten betrieben werden und ausserhalb des SIL-Perimeters liegen (z. B. Valet-Parkplätze), können definitionsgemäss gar nicht als Flughafenanlagen gelten; ihre allfällige Genehmigung untersteht daher kantonalem Recht.

Alternative Standorte im SIL-Perimeter wurden geprüft (vgl. Ziffer B.2.4.3 oben); der Standort im Oberhau erwies sich aber als der am besten geeignete. Bereits mit dem Entscheid vom 30. Juli 2012 hatte das UVEK festgehalten, die FZAG habe das Plangenehmigungsgesuch für das P64 abzuändern, wenn der Standort Oberhau gegenüber demjenigen im Unterhau/Rohrholz verkehrstechnische Vorteile bringe, und dem UVEK ein entsprechendes Gesuch zu unterbreiten.

Sowohl ARE als auch BAFU kommen zum Schluss, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahmegewilligung für die Rodung erfüllt sind.

Die FZAG beantragt in den Schlussbemerkungen, die Einsprachen von Pro Natura, WWF und ZVS/BirdLife Zürich vom November 2016 sowohl im Haupt- als auch in den Eventualanträgen vollumfänglich abzuweisen, weil die Einsprachen keine neuen Vorbringen enthielten und die Einsprecher zur Begründung auf ihre Ausführungen vom Dezember 2015 verweisen würden.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass namentlich die Vorteile betreffend Verkehrerschliessung im vorliegenden Fall das Interesse an der Walderhaltung überwiegen. Der Antrag [1] der Einsprachen von WWF, Pro Natura und ZVS/BirdLife Zürich ist daher abzuweisen.

Dem Eventualantrag [2] wird durch die Übernahme der Anträge [3] bis [10] des BAFU Rechnung getragen; er ist somit gegenstandslos geworden.

Auf den Eventualantrag [3] ist im Abschnitt B.2.5.5 unten einzugehen.

b) Einsprache des VCS

Die Einsprache des VCS richtet sich grundsätzlich gegen die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens und verlangt, das Gesuch der Gesuchstellerin vom 1. Oktober 2015 um Erteilung einer Plangenehmigung inkl. Rodungsbewilligung für das P10 am Standort Oberhau mit Erschliessung des Parkhauses und Anpassung des Knotens Birchstrasse sowie um Erhöhung des Parkplatzbewirtschaftungskontingentes um 3041 Parkplätze sei abzuweisen; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Gesuchstellerin.

Die Einsprache wird damit begründet, dass

- im vorgelegten Gesuch nicht sämtliche Parkplätze und Fahrten, die dem Flughafen dienen, einbezogen seien (keine aktuelle Parkplatzbilanz, fehlende Off-Airport-Parkplätze in der Parkplatzbilanz, mangelhafte Angaben zum Modalsplit) und somit der Bedarf nicht ausgewiesen sei, sowie
- die Vorgaben im SIL zu den Parkplätzen bundesrechtswidrig seien.

Eine korrekte Beurteilung des Gesuchs sei somit aufgrund des völlig ungenügend erstellten Sachverhalts aktuell nicht möglich.

In den Schlussbemerkungen vom 6. März 2017 hält der VCS an seinem Rechtsbehörehen samt Begründung vollumfänglich fest.

Zur Einsprache des VCS und zum Antrag auf Abweisung des Gesuchs ist Folgendes festzuhalten:

1. Bedarfsnachweis, Modalsplit und Off-Airport-Parkplätze

Das UVEK hat im Entscheid vom 30. Juli 2012 – wie oben gezeigt – für das P64 (heute P10) den Parkplatzbedarf grundsätzlich bejaht und die definitive Genehmigung der Parkplätze sowie die damit verbundene Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents um 3041 Einheiten in Aussicht gestellt. Dieser Entscheid ist rechtskräftig. Der Parkplatzbedarf ist an das Aufkommen von Lokalpassagieren gekoppelt. Die FZAG hat glaubwürdig dargelegt, dass dieses Passagiersegment sogar stärker wächst als prognostiziert. Die Bedingung für die Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents, die das UVEK in seinem Entscheid vom 30. Juli 2012 gestellt hatte, ist somit für das P10 erfüllt.

2. Angeblich bundesrechtswidrige Festsetzungen im SIL-Objektblatt

In der Einsprache des VCS wird behauptet, der SIL verstosse gegen Bundesrecht, weil Parkplätze ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten betrieben werden, im Nachweis der Gesuchstellerin zum Parkplatzbedarf und zum Fahrtenaufkommen nicht berücksichtigt werden müssten. Die Umweltgesetzgebung und das Koordinationsgebot verlangten eine Gesamtbetrachtung der Auswirkungen sämtlicher Parkplätze und Fahrten, die dem Flughafenbetrieb dienen. Eine solche Gesamtbetrachtung sei bisher nicht erfolgt. Daher fehlten die Grundlagen, um überhaupt beurteilen zu können, ob das Gesuch der Gesuchstellerin genehmigt werden könne.

Dem ist entgegenzuhalten, dass das UVEK mit den Auflagen G.I.2.1.3 und G.I.2.1.4 in der Verfügung vom 30. Juli 2012 verfügt hatte,

- zur Überprüfung der Ziele gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons habe die FZAG alle vier Jahre die Modalsplit-Verteilung zu erheben und die Daten dem Kanton zur Verfügung zu stellen; und
- die FZAG habe die Parkplatzbilanz alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen. Die vorhandenen und von ihr bzw. von ihren Partnern bewirtschafteten Parkplätze inkl. denjenigen des «Circles» sowie die bekannten Off-Airport-Parkplätze seien darin auszuweisen.

Beide Auflagen wurden durch die FZAG erfüllt: die Ergebnisse der Modalsplit-Erhebung 2013 wurden den Behörden mit dem Schlussbericht vom 2. Juni 2014 und die Parkplatzbilanz per 31. Dezember 2014 am 15. Juli 2015 vorgelegt. Die nächste Modalsplit-Erhebung wird im laufenden Jahr, die nächste Parkplatzbilanz per 31. Dezember 2018 fällig.

Die Parkplätze des anerkannten Off-Airport-Parkings sind in der Parkplatzbilanz im Umfang von 1138 als solche ausgewiesen, zu den übrigen Off-Airport-Parkplätzen kann die FZAG keine gesicherten Angaben machen. Somit trifft die Behauptung in der Einsprache des VCS, dass die Off-Airport-Parkplätze in der Parkplatzbilanz nicht erwähnt seien, nicht zu.

Das BAFU hält dazu in der Stellungnahme vom 9. Januar 2017 fest, es stimme dem Einsprecher darin zu, dass die dadurch verursachten Fahrten im Modalsplit berücksichtigt werden müssten, was aber bereits der Fall sei, da in der Modalsplit-Erhebung 2013 sowohl Taxifahrten erfasst würden als auch erhoben werde, ob das Fahrzeug einem Valet-Parking-Service übergeben worden sei.

3. Fazit

Zusammenfassend hält das UVEK daher fest:

Die Behauptung des VCS, im SIL sei festgelegt, dass Off-Airport-Parkplätze nicht in die Modalspliterhebung einfließen würden, trifft nicht zu. Bei der Modalsplit-Erhebung handelt es sich um eine Befragung derjenigen Personen, die den Flughafen Zürich als Ziel angeben. Erfasst wird, mit welchem Verkehrsmittel die befragten Personen den Flughafen erreichen. Dabei werden nicht nur die Passagiere, Mitarbeiter und Besucher erfasst, sondern auch diejenigen Personen, die Passagiere mit dem Auto bringen oder abholen. Personen, die ihr Fahrzeug auf einem Off-Airport-Parkplatz abgestellt haben, werden daher genauso zum MIV gezählt wie diejenigen Personen, die ihr Auto in einem Flughafenparkhaus parkiert haben. Somit ist für die Modalsplit-Erhebung unerheblich, wie viele Parkplätze am oder um den Flughafen zur Verfügung stehen.

Die Vorwürfe des VCS gehen somit ins Leere – das UVEK hat sich genau mit diesen Fragen im Verfahren bzw. im Entscheid vom 30. Juli 2012 zum Ausbau der Parkierungsanlagen intensiv auseinandergesetzt und sie gesamthaft beurteilt. Der Entscheid wurde damals nicht angefochten – auch nicht vom VCS – und ist rechtskräftig. Auf eine erneute vertiefte Diskussion derselben Themen kann somit hier verzichtet werden.

Insgesamt kommt das UVEK zum Schluss, dass die erforderlichen Unterlagen für die Projektprüfung in der nötigen Qualität und Aktualität vorliegen. Die vorgebrachten Einwände des VCS betreffend unzureichender Grundlagen und mangelhafter Sachverhaltsabklärungen sind somit nicht stichhaltig. Der Antrag des VCS, die Plangenehmigung für das P10 sei aufgrund mangelhafter Unterlagen zu verweigern, ist abzuweisen.

c) Einsprache von Einsprecherin 1 vom 15. Dezember 2015

Zu dieser Einsprache ist festzuhalten, dass die Einsprecherin eine der drei Anbieterinnen von Valet-Parkdiensten ist, die mit der FZAG diesbezüglich eine Vereinbarung getroffen haben. Die Einsprecherin hat nach Angaben der FZAG am Flughafenkopf im P3 49 Parkplätze gemietet; diese gehören zu den Flughafenparkplätzen und sind Bestandteil des zulässigen Bewirtschaftungskontingents. Gemäss Parkplatzbilanz per 31.12.2014 verfügt sie zudem an diversen Standorten in Klotten und Glattbrugg über gut 800 – nicht bundesrechtlich genehmigte – Off-Airport-Parkplätze.

In der Einsprache werden folgende Anträge gestellt:

- [1] Das Plangenehmigungsgesuch der FZAG für das Parkhaus P10 sei abzuweisen.
- [2] Eventualiter sei das Gesuch an die FZAG zur Überarbeitung und Ergänzung im Sinne der Begründung zurückzuweisen; nach Überarbeitung seien das Gesuch neu aufzulegen und das Einspracheverfahren erneut durchzuführen.
- [3] Subeventualiter sei die FZAG dazu zu verpflichten, die Parkplatzkontingente der Einsprecherin 1 angemessen, mindestens jedoch um 200 zusätzliche Parkplätze, zu erhöhen.

Die Einsprache wird mit dem Fehlen einer aktuellen Parkplatzbilanz, der angeblich mangelhaften Auslastung der bestehenden Flughafenparkhäuser und -plätze, einer fragwürdigen Einhaltung der Modalsplit-Ziele sowie mit angeblich umweltrechtswidrigen SIL-Vorgaben begründet.

Abgesehen von der Auslastung der Parkhäuser wird diesbezüglich auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.

Die Frage der Auslastung der Parkhäuser und -plätze wurde im Entscheid vom 30. Juli 2012 ausführlich diskutiert, und der Bedarfsnachweis für das P10 ist erbracht. Weitere Erwägungen erübrigen sich somit an dieser Stelle. Die Anträge [1] und [2] sind daher abzuweisen.

Zum Antrag [3] ist festzuhalten, dass dieser in keinem Sachzusammenhang mit dem hier zu beurteilenden Plangenehmigungsgesuch für das P10 steht. Auf den Antrag ist somit nicht einzutreten.

In den Schlussbemerkungen vom 15. März 2017 hält die Einsprecherin an ihren Rechtsbegehren fest.

d) Einsprache des Einsprechers 2 vom 15. Dezember 2015

Die Einsprache 2 ist sowohl in den Anträgen [1] und [2] als auch in weiten Teilen der angeführten Begründungen identisch mit derjenigen der Einsprecherin 1, weshalb diese im Sinne der obenstehenden Erwägungen ebenfalls abzuweisen sind.

Der Antrag [3] lautet:

Im Falle der Erteilung der Plangenehmigung sei die FZAG dazu zu verpflichten, das Gebäude in geschlossener Bauweise zu errichten und die entstehenden Abgase gefiltert ins Freie zu führen.

Dieser Antrag stellt die generelle Genehmigungsfähigkeit des P10 nicht Frage, auf ihn ist weiter unten unter Ziffer B.2.5.9 einzugehen.

e) Einsprache des Einsprechers 2 vom 28. November 2016

Diese Einsprache betrifft einzig das geänderte Rodungsgesuch; der einzige Antrag lautet:

Die nachgesuchte Rodungsbewilligung sei zu verweigern.

Als Begründung wird angeführt, das geänderte Rodungsgesuch ersetze das ursprünglich vorgelegte, womit nunmehr eine Begründung für die nachgesuchte Rodungsbewilligung überhaupt fehle und das Gesuch bereits aus formellen Gründen abzuweisen sei.

An zahlreichen Stellen wird zudem auf das Projekt «The Circle» verwiesen, das in keinem Zusammenhang mit der Rodung im Gebiet Oberhau steht, z. B. in Ziffer 12, wo es heisst: «Im vorliegenden Zusammenhang ist dem Interesse an der Walderhaltung das Interesse gegenüberzustellen, den zunehmenden Parkplatzbedarf rund um den Flughafen Zürich – insbesondere durch den Betrieb des «Circle» – abzudecken. Dabei fällt namentlich in Betracht, dass der Betrieb des «Circle» keine flughafenwesentliche Funktion hat bzw. dass die Parkplätze im neuen Parkhaus P10 mittelbar nur den Benützern des «Circle» zugutekämen.» Weitere Punkte betreffen die im SIL vorgesehene Objektblattanpassung für das Tanklager Rümlang, was ebenfalls keinen Bezug zum hier zu prüfenden Vorhaben hat.

Zur raumplanerischen Abstimmung wird bemängelt, der Standort des geplanten P10 befinde sich zwar im Flughafenperimeter; sei aber im kantonalen Richtplan noch nicht aufgeführt. Die weiteren Argumente sind widersprüchlich; so wird einerseits behauptet, in der Hierarchie der Rechtsnormen sei der Richtplan dem Sachplan übergeordnet, so dass die kantonalen planerischen Behörden auch nicht durch den Sachplan angewiesen werden könnten, Änderungen an ihren planerischen Grundlagen vorzunehmen, und andererseits wird in der Einsprache festgestellt, dass die Sachpläne durch den Bundesrat verabschiedet werden und für die Bundestellen sowie für die Kantone und Gemeinden verbindlich sind.

An dieser Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass mit der Plangenehmigung sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt werden und kantonale Bewilligungen und Pläne nicht erforderlich sind. Weiter ist auf die Erwägungen unter Ziffer B.2.4.2 und B.2.4.6 zu verweisen, wo dargelegt wurde, dass die Standortgebundenheit des P10 in Abwägung aller Vor- und Nachteile für den Standort Oberhau gegeben sei.

Das BAFU hält zur Einsprache vom 28. November 2016 von Einsprecher 2 fest, die Gesuchsunterlagen bildeten das UVP-pflichtige Vorhaben genügend detailliert und sachgerecht ab. Unter Berücksichtigung der Anträge der kantonalen Fachstellen und

des BAFU sei das Vorhaben umweltverträglich realisierbar. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Rodungsbewilligung gemäss Art. 5 WaG seien gegeben, der vorge-sehene Rodungersatz gemäss Art. 7 WaG sei ausreichend. Es hält fest, die Ein-sprache sei abzuweisen.

Die FZAG äussert sich in den Schlussbemerkungen ausführlich zur Einsprache vom 28. November 2016 des Einsprechers 2: In formeller Hinsicht mache er geltend, es fehle eine Begründung des Rodungsgesuchs, da das Gesuch vom 11. Oktober 2016 dasjenige vom 1. Oktober 2015 ersetze. Diese Behauptung treffe nicht zu. Die Be-gründung des Gesuchs finde sich einerseits unter Ziffer 2 des Rodungsgesuchs vom 11. Oktober 2016 und andererseits im Umweltverträglichkeitsbericht vom 1. Oktober 2015, S. 39 ff. Auf diese Begründungen der Gesuchstellerin verweise auch das BAFU in seiner Stellungnahme vom 9. Januar 2017.

Weiter hält die FZAG fest, zur Begründung seines Antrags in materieller Hinsicht verweise der Einsprecher im Wesentlichen auf das Rechtsgutachten «Siedlungsent-wicklung und Rodung» der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) vom 5. Oktober 2012 und die darin referenzierte Gerichtspraxis. Das Gutachten be-handle jedoch nicht die Gerichtspraxis zur Erteilung von Rodungsbewilligungen für konkrete Bauprojekte, sondern diejenige zu Art. 12 WaG, wonach die Zuweisung von Wald zu einer Nutzungszone einer Rodungsbewilligung bedürfe. So komme denn das Gutachten zum Schluss, dass das Bundesgericht im Fall Kloten-Balsberg eine erteilte Rodungsbewilligung (für die Zuweisung des Waldgebiets zu einer Nut-zungszone) nicht schützen würde. Das zitierte Gutachten erweist sich somit für die Argumentation des Einsprechers als nicht stichhaltig.

Bezüglich der Aufforstungspartellen mache der Einsprecher geltend, die Aufforstung auf der Parzelle Kat.-Nr. 2848 Kloten stehe im Konflikt mit der kürzlich erteilten Bau-bewilligung auf der Parzelle Kat.-Nr. 3031. Dies treffe nicht zu. Die Überbauung Waldeggweg 2 grenze überwiegend an den bestehenden Wald der Parzelle Kat.-Nr. 4100 und zudem an Parzelle Kat.-Nr. 2848 an, weshalb der gegenüber diesen beiden Parzellen einzuhaltende Waldabstand im Rahmen des Erlasses des privaten Gestaltungsplans (Gemeinderatsbeschluss vom 2. Oktober 2015) neu festgesetzt worden sei. Zudem sei der Einsprecher weder Nachbar der Aufforstungsfläche Kat.-Nr. 2848 noch der Parzelle Gwärfi (Kat.-Nr. 5576), weshalb er von den Aufforstun-gen nicht mehr betroffen sei als andere Einwohner der Stadt Kloten. Ergänzend zu diesen Ausführungen verweist die FZAG auf ihre Stellungnahme vom 17. Juni 2016 und beantragt, sowohl im Haupt- als auch in den Eventualanträgen sei die Einspra-che vom 28. November 2016 vollumfänglich abzuweisen.

Mit Schreiben vom 21. Februar 2017 wandte sich der Einsprecher 2 erneut an das BAZL; obwohl dieses Schreiben nicht als solche bezeichnet ist, wird es im Sinn von

Schlussbemerkungen zu den Verfahrensakten genommen.

Der Einsprecher 2 macht geltend, nach erfolgter Akteneinsicht habe er festgestellt, dass sich unter den Verfahrensakten ein Schreiben der Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich vom 3. Oktober 2016 an verschiedene andere Amtsstellen befinde, in dem auf ein Schreiben des ALN vom 26. September 2016 Bezug genommen werde, mit dem dieses dem geplanten Rodungsersatz zugestimmt habe. Er beantragt, ihm sei eine Kopie dieses Schreibens noch zu einer allfälligen Ergänzung seiner Stellungnahme zuzustellen.

Dem Antrag wurde entsprochen, und das vom Einsprecher erwähnte Schreiben wurde ihm vom AFV zugestellt; der Antrag ist somit erfüllt. Der Einsprecher 2 verzichtete auf eine Ergänzung seiner Schlussbemerkungen.

Dazu ist festzuhalten, dass es sich bei diesem Schreiben um ein kantonsinternes Dokument handelte, das dem BAZL nicht vorlag und daher auch nicht in den Auflageakten enthalten war. Das war auch nicht nötig, da das neue Rodungsgesuch – insbesondere, was die Standorte für die Ersatzaufforstungen betrifft – von der FZAG in Zusammenarbeit mit der Abteilung Wald des ALN vorbereitet worden war. Für das Verfahren war letztlich die Zustimmung der Sicherheitsdirektion dazu entscheidend, nicht aber die kantonsinterne Entscheidungsfindung.

Weiter behauptet der Einsprecher 2, Verfahrensbeteiligte hätten sich auf Anträge beschränkt, seine Einsprache sei abzuweisen, ohne sich mit seinen Argumenten auseinandergesetzt zu haben, weshalb ihm dazu keine weiteren Erörterungen möglich seien. Beim Entscheid über seine Einsprache werde die Behörde deshalb nicht nur auf diese Äusserungen verweisen können, sondern ihre Entscheidung eingehend begründen müssen. Im Übrigen wiederholt er seine Argumentation aus der Einsprache und hält an seinen Anträgen fest.

Fazit:

Den Einwänden des Einsprechers 2 ist entgegenzuhalten, dass sich die Behörden – wie die obenstehenden Erwägungen zeigen – durchaus mit der Einsprache auseinandergesetzt haben. Allerdings fällt deren Beurteilung des Gesuchs nicht im Sinn des Einsprechers aus. Da die vorgeschriebene sach- und raumplanerische Abstimmung für das Projekt P10 auch am Standort Oberhau erfolgt ist und die Standortgebundenheit als gegeben beurteilt werden kann, kommt das UVEK zum Schluss, dass die Einsprache abzuweisen ist.

2.4.9 Fazit des UVEK zur grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens

Aufgrund der obenstehenden Erwägungen stellt das UVEK fest, dass sich im Verfahren zum P10 keine Gründe ergeben haben, die dem Vorhaben der FZAG für die Erstellung des P10 am Standort Oberhau entgegenstehen und zu einer Änderung der UVEK-Beurteilung vom 30. Juli 2012 führen müssten.

Wie aus den bisherigen Erwägungen hervorgeht, sind die Anforderungen gemäss Ziffer IV. zum P64 aus der Verfügung vom 30. Juli 2012 in formeller Hinsicht erfüllt, nach der die FZAG für den Neubau des P64 mit 3041 Parkplätzen ein vollständiges Plangenehmigungsgesuch einzureichen und vorgängig einen alternativen Standort im Gebiet Oberhau umfassend zu prüfen hatte.

Weiter sind die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung des P10 erfüllt: Der Standort Oberhau ist verkehrstechnisch – sowohl was die Erreichbarkeit mit MIV als auch den Anschluss an den öffentlichen Verkehr angeht – gegenüber anderen möglichen Standorten klar überlegen, weshalb auch die Standortgebundenheit nach WaG gegeben ist. Für die nach WaG vorgeschriebenen Ersatzaufforstungen sind die nötigen Flächen vorhanden, und die für die Realisierung des Vorhabens erforderliche Rodungsbewilligung kann unter Berücksichtigung der Auflagen erteilt werden. Der Nachweis, dass das lokale, regionale und überregionale Verkehrsnetz der zu erwartenden Verkehrszunahme gewachsen ist, wurde ebenfalls erbracht. Die UVP zum Gesamtvorhaben hat aufgezeigt, dass auch das P10 am Standort Oberhau unter den Aspekten Luftbelastung und Verkehrslärm umweltverträglich realisiert werden kann.

Anträge, die sich grundsätzlich gegen die Realisierung des P10 richten oder die die Rückweisung des Gesuchs zu Überarbeitung verlangen, sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

Im Folgenden ist zu prüfen, ob das vorliegende Bauprojekt den übrigen gesetzlichen Anforderungen genügt und, wenn ja, welche Auflagen ggf. zu verfügen sind.

2.5 *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)*

Die UVP-Pflicht dieses Projekts ist aufgrund der Ziffer 11.4 des Anhangs der UVPV gegeben. Das massgebliche Verfahren ist das Genehmigungsverfahren gemäss Art. 37 ff LFG. Zuständige Behörde für die Plangenehmigung ist das UVEK, und die zuständige Umweltschutzfachstelle gemäss Art. 12 UVPV ist das BAFU.

2.5.1 Übergeordnete UVP

Das Bundesgericht hatte festgehalten, es sei unzulässig, eine UVP nur für Teilprojekte durchzuführen, wenn ein Projekt, wie etwa die Vergrösserung der Parkplatzzahl im Flughafenkopf, in relativ rasch aufeinanderfolgenden Etappen oder mit verschiedenen Teilprojekten verwirklicht werden solle. Die Umweltverträglichkeit der jeweiligen Vorhaben sei daher unter Einbezug der anderen Teile zu prüfen.

Um diese Vorgaben einzuhalten, war es zwingend, die übergeordneten Umweltbereiche (namentlich Verkehrslärm und Schadstoffemissionen aufgrund des Verkehrsaufkommens) im Kontext der verkehrsplanerischen Auswirkungen für das Gesamtvorhaben für den Ausbau der Parkieranlagen am Flughafen und unter Einbezug derjenigen des Projekts «The Circle» gemeinsam zu prüfen. Der Prüfperimeter dafür war konsequenterweise ein *regionaler*. Gestützt auf die Stellungnahmen des BAFU stellte das UVEK in der Verfügung vom 30. Juli 2012 fest, die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) sei auch für das Vorhaben P64 erfolgt; dies gelte auch für eine allfällige Verschiebung des P64 vom Rohrholz in das Gebiet Oberhau, da sich die Auswirkungen auf diese Bereiche sowie auf das übergeordnete Verkehrssystem nicht wesentlich änderten. Bis zu einer Parkplatzzahl von 24 207 sei für das P64 (Standort Rohrholz oder Oberhau) keine neue UVP für die Bereiche Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) durchzuführen (Erwägungen S. 83, S. 115, S. 125).

Die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des TBA hält fest, gemäss der Plangenehmigungsverfügung vom 30. Juli 2012 sei die Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Bezug auf Verkehrslärm (Betriebsphase) bereits nachgewiesen worden.

Das AWEL verweist bezüglich Luftreinhaltung und nichtionisierende Strahlung auf den UVEK-Entscheid vom 30. Juli 2012, nach welchem keine neue UVP zur Betriebsphase mehr erforderlich sei; die Beurteilung beschränke sich somit auf die Bauphase.

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 9. Januar 2017 denn auch fest,

- aus lufthygienischer Sicht seien gegen das Projekt keine Einwände anzubringen; lufthygienisch relevante Emissionen entstünden während der Bauphase (vgl. Erwägungen dazu unter Ziffer B.2.5.10 unten);
- der Lärm, der durch den Mehrverkehr der Parkieranlagen des Flughafens Zürich generiert werde, sei in der Plangenehmigung zum Ausbau der Parkieranlagen vom 30. Juli 2012 abschliessend beurteilt worden und sei daher nicht Gegenstand seiner Stellungnahme; und
- sofern es nichts anderes beantrage, seien die im Gesuch sowie im UVB vom 1. Oktober 2015 vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen umzusetzen.

Weder unter den Aspekten der (über-)regionalen und der regionalen Verkehrsplanung noch unter denen der Luftreinhaltung und des Verkehrslärms gibt es für das UVEK somit Gründe, die der Genehmigung des P10 am Standort Oberhau entgegenstehen.

Das UVEK hatte aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die UVP in den noch nicht geprüften Bereichen im Rahmen der jeweiligen Plangenehmigungsverfahren für die damals noch nicht genehmigungsfähigen Teilprojekte zu erfolgen habe (Erwägungen S. 125). Für das P64 bzw. P10 verfügte das UVEK, es sei eine Ergänzung des UVB (ohne Verkehrslärm und Lufthygiene für die Betriebsphase) vorzulegen. Der Prüfperimeter für die UVP zum P10 ist somit noch ein *lokaler*. Auf die Ergänzung der UVP zum eigentlichen Bauprojekt ist im Folgenden einzugehen.

2.5.2 UVP-Ergänzungsbericht

Für das P10 wurde eine Ergänzung zur UVP, die für das Gesamtvorhaben erstellt worden war, vorgelegt. Da die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm für die Vorhaben P6 Ost, P70, P64 (Standorte Rohrholz oder Oberhau) sowie P9, P12-100 und P16 und bis zu einer Gesamtzahl von 24 207 Parkplätzen erfolgt ist, sind im vorgelegten Bericht keine Aussagen mehr zu diesen Bereichen enthalten.

Die übrigen Umweltauswirkungen betreffen zum grossen Teil die Bauphase, zudem auch die standortgebundene Prüfung des Betriebslärms (Lärmbelastung durch den Parkierungsverkehr); sie werden im UVB vom 1. Oktober 2015 basierend auf der Relevanzmatrix dargestellt.

Gemäss UVB haben die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit ergeben, dass das Parkhaus P10 in keinem Umweltbereich zu relevanten bleibenden Belastungen führe. Die für das Parkhaus nötigen Rodungen stellten den markantesten Eingriff in die Umwelt dar. Mit den vorgesehen Ersatzaufforstungen könne das Vorhaben gesetzeskonform realisiert werden³⁴. In der Nachbarschaft des Parkhauses ergäben sich keine relevanten Lärmbelastungen durch den Parkierungsverkehr, die Planungswerte würden deutlich unterschritten. Durch das Vorhaben würden etwa 17 000 m³ Waldboden beansprucht, der aufgrund seines sehr sauren Charakters voraussichtlich nicht wiederverwendet werden könne. Die Standortgebundenheit der Anlage sei durch die Lage in Nähe zum Flughafenkopf mit der guten ÖV-Erschliessung gegeben. Durch den Charakter des Standortes und seine Lage als Teil des Flughafenareals ergebe sich ein Ersatzbedarf an Lebensräumen.

³⁴ Der UVB bezieht sich auf das ursprünglich eingereichte Rodungsgesuch. Für die Beurteilung des neuen Rodungs- und Wiederaufforstungsgesuchs vom 11. Oktober 2016 ist die Stellungnahme des BAFU vom 9. Januar 2017 massgebend.

Bau und Betrieb des Parkhauses führten in der Gesamtbeurteilung nicht zu erheblichen Umweltauswirkungen innerhalb oder ausserhalb des Projektperimeters. Die Vorschriften zum Schutze der Umwelt könnten mit den vorgesehenen Massnahmen eingehalten werden.

Grundsätzlich – und wo nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird – sind die im UVB vom 1. Oktober 2015 in der Massnahmentabelle aufgeführten Massnahmen zum Schutz der Umwelt (UVB, Ziffer 12, Massnahmenübersicht) umzusetzen bzw. einzuhalten; eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

2.5.3 Stellungnahme der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU)

Auch die KofU hält fest, der Gesamtbedarf an Parkplätzen bis 2020 sei im Plangenehmigungsgesuch 2010 bereits nachgewiesen und vom UVEK inkl. der Auswirkungen auf Verkehrslärm und Luftreinhaltung (Betriebsphase) beurteilt worden.

Mit dem vorgelegten Plangenehmigungsgesuch sei die FZAG den Anforderungen des UVEK an das Gesuch für das P10 (vgl. Ziffer B.2.4.9 oben) nachgekommen. Anstelle des ursprünglichen Standortes Unterhau/Rohrholz sollten die 3041 Parkplätze am wesentlich besser erschlossenen Standort Oberhau realisiert werden.

Die KofU hält fest, für UVP-pflichtige Vorhaben, über die eine Bundesbehörde entscheide, beurteile die KofU das Projekt zuhanden derjenigen Amtsstelle, die die kantonale Stellungnahme vorbereite. Dies sei im vorliegenden Fall das AFV.

Die KofU veranlasste die Beurteilung des UVB durch folgende kantonale Fachstellen:

- ALN, Fachstelle Bodenschutz;
- ALN, Fachstelle Naturschutz (FNS);
- ALN, Abteilung Wald;
- AWEL, Sektion Biosicherheit;
- AWEL, Sektion Siedlungsentwässerung;
- AWEL, Abteilung Lufthygiene;
- TBA, Fachstelle Lärmschutz (FALS).

Die KofU beantragt dem UVEK,

- sämtliche im UVB und in weiteren Gesuchsunterlagen genannten projektintegrierten Massnahmen seien umzusetzen; sowie
- die Anträge der angehörten kantonalen Fachstellen gemäss Ziffer 2 ihrer Stellungnahme vom 19. Januar 2016 (Anträge [1] bis [22]) zu übernehmen und diese soweit notwendig zu koordinieren.

Grundlage für die folgenden Abschnitte bildet im Wesentlichen die Stellungnahme der KofU vom 19. Januar 2016 sowie diejenige des BAFU vom 9. Januar 2017. Soweit erforderlich ist auch auf die Stellungnahme der FZAG vom 17. Juni 2016 zu diesen Anträgen sowie auf Anträge aus den Einsprachen und den Schlussbemerkungen einzugehen.

Die Reihenfolge der nachstehenden Abschnitte sowie die Nummerierung der Anträge entsprechen so weit als möglich derjenigen in der KofU-Stellungnahme vom 19. Januar 2016; die Anträge zum Thema Wald bzw. Rodung und Ersatzaufforstung wurden bereits oben unter Ziffer B.2.4.8 behandelt.

2.5.4 Bodenschutz

Die Fachstelle Bodenschutz des ALN hat das Gesuch geprüft und festgestellt, dass der Boden im Perimeter (unter Wald) mit Handbohrungen sondiert wurde. In Bereichen mit Hinweisen auf Bodenbelastungen sei vorgesehen, die Schadstoffgehalte während der Detailprojektierung zu ermitteln. Eine Verwertung des Bodenaushubs (rund 17 000 m³) werde aufgrund seiner eingeschränkten Verwertungseignung nicht angestrebt; er solle gemäss dem generellen Entsorgungskonzept für Bauabfälle auf dem Flughafen Zürich behandelt werden. Ferner seien die üblichen Massnahmen zum sachgerechten Umgang mit Boden vorgesehen.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen könne das Vorhaben aus Sicht Bodenschutz umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU teilt die Meinung der kantonalen Fachstelle, die sich zum Bodenschutz geäussert hat. Der Bereich Bodenschutz sei im Gesuch nachvollziehbar behandelt worden; es hält die bodenkundliche Baubegleitung BBB gemäss UVB für sinnvoll. Das BAFU könne dem Projekt ohne Anträge zustimmen.

Weitere Auflagen erübrigen sich somit an dieser Stelle.

2.5.5 Naturschutz und ökologischer Ersatz

Gemäss UVB wird durch den Neubau, die nötige Zufahrt sowie die Umgebung Waldmeister-Buchenwald von rund 140 a überbaut bzw. in einen anderen Lebensraum umgewandelt. Es handle sich dabei um einen verbreiteten Lebensraum, der nach Art. 14 Anhang 1 NHV³⁵ nicht zu den schützenswerten Lebensräumen gezählt werde. Bei den betroffenen Wald- und Wiesenlebensräumen handle es sich um Ausbildungen, die weit verbreitet seien und vor allem Ubiquisten als Lebensraum dienten, die mit Ausnahme der Singvögel keinen Schutzbestimmungen unterliegen. Nach den

³⁵ Verordnung über den Natur- und Heimatschutz; SR 451.1

gesetzlichen Bestimmungen des Art. 18 NHG könne den betroffenen Flächen aufgrund der lokalen Vernetzungsfunktion, insbesondere für Singvögel, eine schützenswerte Bedeutung zugesprochen werden.

Um das Ausmass der Ersatzpflicht herzuleiten, sei die RENAT-Methode³⁶ als Hilfsmittel herangezogen worden. Für die unmittelbare Umgebung des Parkhauses werde ein mageres Substrat verwendet, auf dem eine artenreiche Fromentalwiese angelegt werde. Dadurch könne ein Teil des Ersatzbedarfs von rund 24 Flächen-Wertepunkten unmittelbar vor Ort geleistet werden. Es verbleibe jedoch ein Ersatzbedarf von 56 Flächen-Wertepunkten, der an anderer Stelle ersetzt werden müsse.

Auch die FNS hält fest, durch die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung des Parkhauses könne der bestehende Ersatzbedarf teilweise vor Ort realisiert werden. Für die verbleibenden 55,8 Flächen-Wertepunkte solle gemäss UVB durch Ersatzaufforstungen im Gebiet Cheibenwinkel sowie in der Kiesgrube Gwärfi, Kloten (inkl. weiterer Aufwertungsmassnahmen zugunsten von Amphibien) Ersatz geschaffen werden.

Die FNS beantragt (KofU-Antrag [3]), der erforderliche Ersatz für beeinträchtigte, schützenswerte Lebensräume im Umfang von 56 Flächen-Wertepunkten sei ausserhalb von inventarisierten Naturschutzobjekten zu leisten (z. B. im Gebiet Hundig, Glattfelden, sofern die realisierbaren Ersatzlebensräume nicht bereits durch den Ersatzbedarf aus anderen Bauprojekten der FZAG beansprucht seien). Die entsprechenden Ersatzmassnahmen seien vor Erlass der Plangenehmigungsverfügung zu bezeichnen, von der FNS beurteilen zu lassen und mit der Plangenehmigung festzusetzen.

Die FZAG hält fest, die angebliche Unzulässigkeit der Anrechenbarkeit von Aufwertungsmassnahmen in Schutzgebieten ergebe sich weder aus Art. 18 NHG noch aus der Vollzugshilfe des BAFU zum Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung. Es handle sich damit um eine Praxis des Kantons Zürich, die in anderen Kantonen nicht existiere. Darüber hinaus würden Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Amphibien lediglich im Umfang von 6 Flächen-Wertepunkten durchgeführt, 26 Punkte ergäben sich aus Überführung von rund 73 a Fläche in einen lichten Wald. Die FNS habe diesem Konzept im Rahmen der Erarbeitung des UVB zugestimmt. Aus diesen Gründen halte die FZAG an der Anrechnung von 32 Punkten für die im Gebiet Gwärfi geplanten Ersatzmassnahmen fest. Sie sei jedoch bereit, für die verbleibenden 24 Punkte, die im Gebiet Cheibenwinkel geplant gewesen seien, Ersatz im Gebiet Hundig zu leisten (Parzelle 6804: Aufwertungspotential 27 Flächen-Wertepunkte).

³⁶ Methode zur Abschätzung des ökologischen Ersatzbedarfes, die gemeinsam von Bund, Kanton und FZAG in Auftrag gegeben und erarbeitet wurde; vom BAFU akzeptiert, aber nicht vorgeschrieben.

In den Einsprachen von WWF, Pro Natura und ZVS/BirdLife Zürich wird mit dem Eventualantrag [3] verlangt, die Wiesenflächen rund um das Parkhaus Oberhau seien nicht als ökologischer Ersatz anzuerkennen; dieser sei an anderer Stelle zu leisten.

Dazu hält die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2016 fest, sie habe nicht beantragt, die Wiesenflächen rund um das P10 als ökologischen Ersatz anzuerkennen. Bei den Wiesenflächen rund um das Parkhaus handle es sich um Wiederherstellungs- und nicht um ökologische Ersatzmassnahmen; diese würden im Gebiet Gwärfi und Hundig geleistet. Der Eventualantrag [3] sei deshalb abzuweisen.

Das BAFU stellt fest, der Ersatzbedarf von 56 Flächen-Wertepunkten sei unumstritten. Die Frage, ob es sich um eine Wiederherstellungs- oder um eine Ersatzmassnahme, um eine Umgebungsgestaltung oder um eigentliche Naturschutzflächen handle, sei aufgrund der identischen gesetzlichen Grundlage irrelevant. Die Fläche sei in derselben Funktionalität zu erhalten oder wiederherzustellen. In diesem Sinne sei der Antrag [3] der Umweltorganisationen abzuweisen.

Gegen die vorgesehene Ersatzleistung im Gebiet der ehemaligen Kiesgrube Gwärfi im Umfang von 32 Flächen-Wertepunkten hat das BAFU keine Einwände und hält fest, es sei wichtig, dass die künftige Pflege voll im Einklang mit den Schutzziele stehe, weshalb es im Zusammenhang mit der Wiederaufforstung bereits einen entsprechenden Antrag formuliert habe (vgl. Ziffer B.2.4.6, BAFU-Antrag [10]).

Das UVEK kommt somit zum Schluss, dass der Ersatzbedarf von 56 Flächen-Wertepunkten, der nicht im Projektareal geleistet werden kann, unbestritten ist. Die Ersatzmassnahmen gemäss UVB im Gebiet Gwärfi (32 Flächen-Wertepunkte) können wie vorgesehen angerechnet werden. Die nötigen Massnahmen sind gemäss Antrag [10] des BAFU zur Wiederaufforstung umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Da im Gebiet Cheibenwinkel gemäss dem neuen Rodungsgesuch keine Massnahmen mehr vorgesehen sind, ist der Ersatz der verbleibenden 24 Flächen-Wertepunkte im Gebiet Hundig auf der Parzelle 6804, die über ein ausreichendes Aufwertungspotential verfügt, durch Anlegen einer Magerwiese zu leisten; eine entsprechende Festlegung wird in die Verfügung übernommen.

Weiter beantragt die FNS (KofU-Antrag [1]), die neu anzulegenden Fromentalwiesen seien mittels Direktübertragung von Schnittgut aus bestehenden, artenreichen Magerwiesen zu begrünen. Sie sei mindestens sechs Monate im Voraus über die Begrünung zu informieren, damit sie geeignete Spenderflächen bezeichnen könne. Der

Abschluss der Bauarbeiten sowie der Begrünung sei ihr via Amt für Verkehr zu melden, und die Meldung «Abnahme und Betriebsfreigabe» sei frühzeitig, mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, auszufüllen (www.afv.zh.ch/meldungen).

Die FZAG lehnt diesen Antrag ab, weil es sich bei den Grünstreifen um das Parkhaus und entlang der Strassen um eine Umgebungsgestaltung handle und nicht um Naturschutzflächen.

Das BAFU hingegen unterstützt den Antrag der FNS betreffend Schnittgutübertragung, da diese kein Problem darstelle und sinnvoll sei, um die Funktionalität der Ersatz- (oder Wiederherstellungs-)Massnahme in kurzer Zeit und mit der angestrebten Qualität sicherzustellen.

Für das UVEK steht fest, dass es sich beim Anlegen der Fromentalwiesen um das P10 nicht nur um eine Massnahme der Umgebungsgestaltung, sondern auch eine Wiederherstellungsmassnahme im Sinn von Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG handelt. Der Antrag [1] der KofU wird daher als Auflage in die Verfügung übernommen, wobei die Auflagen betreffend Meldungen und Termine durch die allgemeinen Bauauflagen abgedeckt werden.

Das UVEK stellt fest, dass das Gesuch der FZAG für das P10 unter Auflagen zum Naturschutz und zum ökologischen Ersatz genehmigt werden kann; entgegenstehende Anträge aus Stellungnahmen von Fachstellen und Einsprachen sind im Sinn der Erwägungen abzuweisen.

2.5.6 Umgebungsgestaltung

Die Abteilung Stab / Bauen an Staatsstrassen des AFV beantragt in ihrer Stellungnahme vom 13. Januar 2016,

- vor Baubeginn (Baufreigabe) sei dem AFV zuhanden der Unterhaltsregion I ein detaillierter, vermasster und kotierter Umgebungs- und Bepflanzungsplan in dreifacher Ausfertigung zur Genehmigung einzureichen.

Die FZAG verweist darauf, dass die durch das Parkhaus und die Erschliessung nicht definitiv beanspruchten Waldflächen wieder aufgeforstet würden. Zwischen P10 und öffentlicher Strasse verbleibe auf dem zukünftigen Grundstück der FZAG ein Grünstreifen, der als artenreiche Fromentalwiese wiederhergestellt werde. Gegen diese Umgebungsgestaltung hätten die zuständigen kantonalen Fachstellen keine Einwände erhoben. Zudem stünden dem Kanton gemäss Art. 37 Abs. 4 LFG im Plangenehmigungsverfahren keine nachgelagerten Genehmigungskompetenzen zu. Der An-

trag zum Bepflanzungsplan der Abteilung Bauen an Staatsstrassen des AFV sei daher abzuweisen. Zu den übrigen Anträgen äussert sie sich nicht.

Der Argumentation der FZAG kann gefolgt werden, insbesondere weil bereits eine Auflage der VTA der Kantonspolizei betreffend Sichtweiten bei den Zu- und Wegfahrten aufgenommen wird (vgl. Ziffer B.2.9.1 unten). Der Antrag der Abteilung Bauen an Strassen zum Umgebungs- und Bepflanzungsplan ist daher abzuweisen.

2.5.7 Biologische Sicherheit

Die Sektion Biosicherheit des AWEL stellt fest, im Untersuchungsperimeter seien vereinzelt invasive Arten (Essigbaum und amerikanische Goldrute) gefunden worden. Invasive Neophyten könnten bei unsachgemäßem Umgang durch Bautätigkeiten weiterverbreitet werden. Dazu gehöre z. B. das Verschieben von Bodenmaterial, das fortpflanzungsfähige Teile (Samen, Rhizome) dieser Pflanzen enthält. Weitere Verbreitungspfade seien nicht korrekt entsorgtes Schnittgut sowie eine Verschleppung durch Fahrzeuge, Maschinen und Werkzeuge, an denen fortpflanzungsfähige Teile von invasiven Neophyten haften. Durch die Schaffung von offenen Böden bzw. Flächen mit lückenhafter Vegetation könnten sich invasive Neophyten auf dem Bauperimeter neu ansiedeln.

Im UVB werde als Massnahme der korrekte Umgang mit biologischen Belastungen (inkl. Altlastenberater und Zusatzformular bei Essigbaum) aufgelistet. Es fehlten jedoch Angaben, wie verhindert werde, dass sich invasive Neophyten auf offenen Böden (Installationsplätze, Bodendeponien, temporäre Rohböden, fertiggestellte Flächen) ansiedelten, sowie Angaben zur Entsorgung des Grünguts von invasiven Neophyten.

Die KofU beantragt:

- [9] Offene Böden (Installationsplätze, Bodendeponien, temporäre Rohböden, für die Begrünung fertiggestellte Flächen) seien regelmässig auf das Vorhandensein von invasiven Neophyten zu überprüfen. Aufkommende invasive Neophyten seien zu bekämpfen. Bodendeponien und für die Begrünung vorgesehene, fertiggestellte Flächen müssten so rasch wie möglich begrünt werden.
- [10] Schnittgut von invasiven Neophyten sei so zu entsorgen, dass eine Weiterverbreitung ausgeschlossen werden könne (Entsorgung in CO-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, Feststoffvergärungsanlage oder Kehrrichtverbrennungsanlage, gedeckter Transport).
- [11] Bis sich die Zielvegetation entwickelt habe, seien regelmässige Kontrollen bzw. Bekämpfungen von invasiven Neophyten durchzuführen.
- [12] An mageren Standorten sowie im lichten Wald sei die Bekämpfung von invasiven Neophyten eine Daueraufgabe bei Pflege und Unterhalt der Flächen.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge könne das Vorhaben unter dem Aspekt biologische Sicherheit umweltverträglich realisiert werden.

Die FZAG hat keine Bemerkungen zu diesen Anträgen.
Das BAFU äussert sich nicht zum Thema.

Das UVEK hält die Anträge für zweckmässig; sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.5.8 Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation

Das AWEL, Sektion Siedlungsentwässerung, führt aus, es sei vorgesehen, das Strassenabwasser der Zufahrt über die Schulter, das Abwasser der überdachten Flächen sowie der Sanitäranlagen in die Schmutzabwasser-Kanalisation und das Regenabwasser der obersten Parkebene (nicht überdacht) in die Regenabwasser-Kanalisation abzuleiten. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der folgenden Anträge könne das Vorhaben unter dem Aspekt der Entwässerung umweltverträglich realisiert werden. Konkret beantragt das AWEL, für die Planung der Entwässerungsanlagen seien folgende Normen und Richtlinien zu beachten:

- [13] Richtlinie «Regenwasserentsorgung» (VSA³⁷ 2002 inkl. Update 2008).
- [14] SN-Norm «Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung – Planung und Ausführung» (SN 592000, 2012).

Die Stadt Kloten stellt unter der Ziffer 7 ihrer Stellungnahme vom 18. Januar 2016 (Beilage 1) diverse Anträge zur Entwässerung bzw. Kanalisation. Die Anträge erscheinen zweckmässig und wurden auch von der FZAG nicht bestritten. Sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten; eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

Weiter beantragt Kloten, das Baustellenabwasser sei im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), Entwässerung von Baustellen, sei zu beachten. Laut UVB ist vorgesehen, ein Baustellenentwässerungskonzept nach SIA 431 zu erarbeiten und vor Baubeginn dem AWEL vorzulegen. Da die Massnahmen gemäss UVB einzuhalten sind, erübrigt sich diesbezüglich eine Auflage.

Das BAFU stellt fest, dem Vorhaben könne unter gewässerschutzrechtlichen Aspekten ohne weitere Auflagen zugestimmt werden.

³⁷ VSA: Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die Anträge zum Gewässerschutz den bundesrechtlichen Vorschriften entsprechen; ihre Einhaltung bzw. Umsetzung werden daher als Auflagen verfügt.

2.5.9 Luftreinhaltung Betriebsphase

Mit dem Entscheid vom 30. Juli 2012 hatte das UVEK festgehalten, die UVP sei im Bereich Lufthygiene auch für den Standort des Parkhauses im Oberhau abgeschlossen. In den Erwägungen dazu ist festgehalten: Art. 18 LRV³⁸ schreibe vor, dass die Behörde im Sinne der Vorsorge bei Verkehrsanlagen alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen anordnet, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können.

Einsprecher 2 befürchtet, dass die NO₂-Immissionen und die zusätzliche Belastung durch Feinstaub (PM10) erheblich zunehmen würden. Bei Westwind seien erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Für den Fall, dass die Plangenehmigung für das P10 erteilt werde, beantragt er mit Antrag [3], die FZAG sei zu verpflichten, das Gebäude in geschlossener Bauweise zu errichten und die entstehenden Abgase gefiltert ins Freie zu führen.

Die FZAG verweist dazu auf die Plangenehmigung des UVEK vom 30. Juli 2012. Gemäss Ziffer IV. seien die Auswirkungen in Bezug auf Lärm und Luftreinhaltung (Betriebsphase) auch für das Parkhaus am Standort Oberhau beurteilt worden. Zudem lege der Einsprecher nicht dar, in welchem Ausmass der Verkehr innerhalb des Parkhauses im Vergleich zum vom Kanton im Verkehrsmodell prognostizierten Verkehrswachstum auf der Autobahn sowie auf der Flughofstrasse, die zwischen seinen Grundstücken und dem P10 liegen, zu diesem befürchteten Zuwachs an Immissionen beitragen solle. Sie beantragt, die Einsprache in diesem Punkt abzuweisen.

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 9. Januar 2017 fest, aus lufthygienischer Sicht seien gegen das Projekt keine Einwände anzubringen.

Das UVEK hat im Entscheid vom 30. Juli 2012 mit den Modalsplit-Auflagen dem Vorsorgeprinzip im Sinn von Art. 18 LRV bereits Rechnung getragen. Zudem ist festzuhalten, dass eine geschlossene Bauweise und eine Filteranlage – wenn sie denn technisch überhaupt realisierbar wäre – in jedem Fall als unverhältnismässig zu beurteilen wäre.

Der Antrag ist daher abzuweisen.

³⁸ Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

2.5.10 Luftreinhaltung Bauphase

Die Abteilung Lufthygiene des AWEL prüfte das Vorhaben unter dem Aspekt der Lufthygiene für die Bauphase, da die UVP für die Betriebsphase gemäss UVEK-Verfügung vom 30. Juli 2012 bereits erfolgt ist.

Sie stellt fest, für die Bauarbeiten seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2009) einzuhalten. Der UVB ordne das Bauvorhaben korrekt der Massnahmenstufe B der Baurichtlinie Luft zu. Es seien die entsprechenden emissionsmindernden Massnahmen (Basismassnahmen und spezifische Massnahmen) anzuordnen und beantragt:

- [15] Für die Bauarbeiten seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2009), Massnahmenstufe B, einzuhalten.
- [16] Für den Transport von Massengütern während der Bauphase seien Lastwagen einzusetzen, die der Abgabekategorie 2 oder 3 gemäss Anhang 1 der SVAV³⁹ angehören; dies bedeute zurzeit, dass mindestens die Abgas-Norm EURO 3 einzuhalten sei.

Auch die Stadt Kloten beantragt, die Bestimmungen der BauRLL, Massnahmenstufe B, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss den Flughafen-Umweltschutzbestimmungen von Juni 2008, basierend auf der BauRLL, seien einzuhalten.

Die FZAG verweist auf den UVB, in dem unter der Massnahme Lu-5 festgehalten sei, dass emissionsarme Transportfahrzeuge einzusetzen seien, die mindestens die Abgasnorm EURO 4 einhalten. Mit Berücksichtigung des Antrags [16] würde folglich die Massnahme Lu-5 durch eine mildere Massnahme ersetzt (EURO 3 anstatt EURO 4). Nach ihrem Verständnis seien die im UVB vorgesehenen Massnahmen umzusetzen.

Der Argumentation der FZAG ist zuzustimmen; der KofU-Antrag [16] wird nicht in die Verfügung übernommen. Da die Massnahmen des UVB gelten, erübrigt sich eine zusätzliche Auflage.

Der Antrag [15] der KofU sowie derjenige der Stadt Kloten entsprechen der Beurteilung im UVB; die Anwendung der Massnahmenstufe B gemäss BauRLL wird als Auflage übernommen.

Das BAFU hält fest, aus lufthygienischer Sicht seien gegen das Projekt keine Einwände anzubringen. Lufthygienisch relevante Emissionen entstünden während der

³⁹ Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung); SR 641.811

Bauphase, sie seien mit geeigneten Massnahmen, wie sie im Kapitel 4.3 «Luft Bau-phase – Massnahmen» des UVB vom 1. Oktober 2015 aufgeführt sind, zu reduzieren. Die Anträge [15] und [16] in der kantonalen Stellungnahme würden mit den gemäss UVB vorgesehenen Massnahmen Lu-1 bis Lu-5 erfüllt. Das Projekt entspreche der Massnahmenstufe B der BauRLL.

Das UVEK stellt fest, dass das Vorhaben mit den Lufthygiene-Massnahmen gemäss UVB gesetzeskonform ausgeführt werden kann; die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL wird verfügt.

2.5.11 Nichtionisierende Strahlung und Lichtemissionen

Die Abteilung Umweltverträglichkeitsprüfungen des AWEL hält fest, der UVB behandle die nichtionisierende Strahlung (NIS), ohne aber auf die Lichtemissionen einzugehen. Auch Lichtmissionen seien im Sinne des USG «Einwirkungen von Strahlen», die sich negativ auf lichtempfindliche Arten oder auch störend auf den Menschen auswirken könnten; sie seien im Sinne der Vorsorge durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen. Beleuchtungen im Aussenraum seien deshalb so zu gestalten, dass übermässige Lichtmissionen vermieden werden. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des folgenden Antrags könne das Vorhaben unter dem Aspekt NIS (inkl. Licht) umweltverträglich realisiert werden:

- [17] Bei der Ausgestaltung und dem Betrieb von Beleuchtungen im Aussenraum seien die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtmissionen zu beachten (vgl. Lichtverschmutzung vermeiden, ein Merkblatt für die Gemeinden inkl. Checkliste zur Beurteilung einer Beleuchtungseinrichtung AWEL/ALN, 2013 und Empfehlung zur Vermeidung von Lichtmissionen, Vollzug Umwelt Nr. 8010, BAFU 2005).

Das BAFU äussert sich nicht zu diesem Thema.

Der Einsprecher 2 befürchtet unzumutbare Lichtmissionen aus dem Betrieb des Parkhauses. Auch aus diesem Grund verlangt er, wenn es überhaupt zu einer Bewilligung komme, dass das Gebäude geschlossen zu errichten sei.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass der KofU-Antrag [17] zweckmässig und als Auflage in die Plangenehmigung zu übernehmen ist.

Zur Einsprache ist festzuhalten, dass zwischen den Grundstücken des Einsprechers und dem Projektstandort im Oberhau die beleuchtete Balz-Zimmermann-Strasse, die SBB-Bahnlinie, die stark befahrenen und ebenfalls beleuchteten Flughafenautobahn

und Flughafenstrasse, das Trasse bzw. die Haltestelle der Glattalbahn, diverse mehrstöckige Wohn- und Geschäftshäuser sowie Waldstücke liegen. Der Einsprecher vermag nicht zu begründen, weshalb das P10 selbst bei offener Bauweise zu unzumutbaren Lichtimmissionen führen sollte. Der Antrag ist somit abzuweisen.

2.5.12 Baulärm und Bautransporte

Gemäss UVB vom 1. Oktober 2015 sind für die Bautransporte die Massnahmenstufe A und für die Bauphase die Massnahmenstufe B gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU vorgesehen.

Die FALS ist mit den Ausführungen im UVB zum Baulärm sowie der Zuordnung der Massnahmenstufen gemäss BLR einverstanden. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des folgenden Antrags könne das Vorhaben unter den Aspekten Verkehrs- und Baulärm umweltverträglich realisiert werden:

- [20] Die Massnahmenstufen für lärmige resp. lärmintensive Bauarbeiten und Bautransporte gemäss BLR sowie konkrete Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms seien im Rahmen der Plangenehmigung von der Bewilligungsbehörde festzulegen.

Die Stadt Kloten hält fest, während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die BLR des BAFU anzuwenden.

Das BAFU hält fest, die Emissionen infolge der Bauarbeiten und der Bautransporte würden nach Massgabe der BLR beurteilt. Für die Bautransporte werde im UVB die Massnahmenstufe A und für die lärmigen und lärmintensiven Bauarbeiten die Massnahmenstufe B angegeben. Mit dieser Beurteilung sei es einverstanden.

Für die temporären Nacharbeiten müssten gemäss der BLR die Massnahmenstufen verschärft werden, was bedeute, dass dann die Massnahmenstufe C anzuwenden sei. Die Anwendung der Massnahmenstufe C bedinge, dass die eingesetzten Maschinen und Geräte dem neuesten Stand der Technik entsprechen müssten bzw. dass die Bauarbeiten durch die Massnahmen grundsätzlich erheblich beeinflusst werden könnten (Tab. 1 der BLR). Seien keine solchen Geräte verfügbar, seien Kompensationsmassnahmen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit zu treffen.

Ergänzend zu den kantonalen Anträgen beantragt es, Nacharbeiten seien so weit möglich zu vermeiden. Fänden dennoch Nacharbeiten statt, sei die Massnahmenstufe C für Bauarbeiten der BLR anzuwenden. Weiter seien die Anwohner darüber zu informieren.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass die Beurteilung des Baulärmes im UVB korrekt ist. Gestützt auf die obenstehenden Ausführungen sind in der Verfügung folgende Massnahmenstufen gemäss BLR festzulegen: Baulärm Stufe B, bei Nacharbeiten Verschärfung auf Stufe C und für Bautransporte Stufe A.

Weitere Auflagen sind nicht nötig.

Die Abteilung Stab / Bauen an Staatsstrassen des AFV hat das Vorhaben geprüft und festgestellt, dass die rechtskräftige Baulinie DV Nr. 5054 / 2014, die in einem Abstand von ca. 6 m ab Strassengrenze verläuft, für die Bestimmung des Abstandes zur Staatsstrasse massgebend sei. Das geplante Bauvorhaben liege ausserhalb des Baulinienbereichs.

Sie beantragt in ihrer Stellungnahme vom 13. Januar 2016, die Bauzufahrt habe ausschliesslich rückwärtig, d. h. über die Hangarstrasse, zu erfolgen. Das direkte Ein- und Ausfahren auf die Flughafenstrasse sei zu untersagen.

Zu dieser Idee ist festzuhalten, dass die Hangarstrasse luftseitig innerhalb des Flughafenzauns und damit im nicht-öffentlichen Flughafengebiet und jenseits der Zollgrenze liegt; das Baugrundstück jedoch auf der Landseite ausserhalb des Flughafenzauns im öffentlich zugänglichen Gebiet. Schon allein aus Sicherheitsgründen (Security und Zollsicherheit) ist der Antrag abzuweisen.

Die FZAG weist zudem darauf hin, dass eine rückwärtige Erschliessung über die Hangarstrasse aufgrund der Topographie (steil abfallende Böschung, mit Stützmauer) nicht möglich sei, auch wenn die Bauparzelle zwischen Flughafen-/Birchstrasse und Hangarstrasse liege. Sie werde aber vor Ausführungsbeginn mit dem zuständigen Strasseninspektorat / Unterhaltsregion I Kontakt aufnehmen, um die Baustellenzufahrt mit diesem abzustimmen bzw. zu definieren.

Da der Antrag auf die Baustellenerschliessung via die luftseitige Hangarstrasse abgewiesen wird, und die Baustellenzufahrt somit über das öffentliche Strassennetz erfolgen muss, ist als Auflage in die vorliegende Verfügung zu übernehmen, dass die FZAG vor Baubeginn mit der Unterhaltsregion I, Strasseninspektorat, Rohrstrasse 45, Glattbrugg, Kontakt aufzunehmen und die Details betreffend Bauzufahrt, Bauinstallation, Signalisation etc. zu klären bzw. zu vereinbaren hat.

Die Abteilung Bauen an Staatsstrassen beantragt weiter,

- sämtliche Anpassungsarbeiten an das Staatsstrassengebiet, die zu Lasten der Bauherrschaft gehen, seien im Einvernehmen mit der Unterhaltsregion I vorzunehmen;

- vor Baubeginn müsse dem AFV zuhanden der Unterhaltsregion I ein Strassenzustandsprotokoll abgegeben werden. Dieses bilde die Grundlage zur Ermittlung allfälliger Schäden nach der Bauvollendung;
- vor Baubeginn sei dem AFV zuhanden der Unterhaltsregion I ein detaillierter Bauinstallationsplan 1:500 in dreifacher Ausfertigung zur Prüfung vorzulegen;
- längs der Flughafenstrasse (gemeint ist wohl die Flughofstrasse) sei ein Bauzaun vorzusehen, der im Bauinstallationsplan einzutragen sei.

Diese Anträge erscheinen zweckmässig und angemessen; sie werden daher als Auflagen übernommen.

2.5.13 Industrie- und Gewerbelärm (Betriebslärm)

Gemäss UVB vom 1. Oktober 2015 werden die Planungswerte bei sämtlichen Empfangspunkten eingehalten.

Das für die Beurteilung des Betriebslärms zuständige AWA führt aus, der UVB sei übersichtlich, verständlich und nachvollziehbar. Der Projektbeschrieb reiche aus, um die Umweltauswirkungen zu beurteilen. Die Wahl der Empfangspunkte sei korrekt, die angewandten Berechnungsmethoden, die getroffene Annahmen sowie die zeitliche und räumliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens seien zweckmässig und die Lärmauswirkungen richtig ermittelt und dargestellt worden. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der folgenden Anträge könne das Vorhaben aus Sicht Industrie- und Gewerbelärm umweltverträglich realisiert werden:

- [21] Alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, seien vom Anlagebetreiber zu überwachen. Träten Mängel oder Schäden auf, seien die Anlagen unverzüglich fachmännisch instand zu stellen.
- [22] Sollte zu einem späteren Zeitpunkt festgestellt werden, dass übermässige Lärmeinwirkungen verursacht würden, blieben ergänzende oder verschärfte Massnahmen zur Lärmbegrenzungen vorbehalten.

Das BAFU stellt fest, beim P10 handle es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 LSV⁴⁰. Die Lärmermittlung und -beurteilung werde nach Anhang 6 LSV durchgeführt. Die FZAG ordne das Projekt lärmrechtlich als Neuanlage ein. Mit dieser Einordnung sei das BAFU einverstanden.

Die FZAG habe nachgewiesen, dass die Planungswerte gut eingehalten werden könnten. Zur Versorgung des Gebäudes werde im Gebäude eine neue Transformatorstation erstellt. Bei der Beurteilung sei der mögliche Lärm der Trafostation jedoch nicht mitberücksichtigt worden. Aufgrund der tiefen Immissionswerte [recte:

⁴⁰ Lärmschutz-Verordnung; SR 814.41

Emissionswerte] könne allerdings davon ausgegangen werden, dass auch mit allfälligen Lärmemissionen der Trafostation die Planungswerte eingehalten werden könnten.

Das BAFU schliesst sich den KofU-Anträgen [21] und [22] an. Da der Antrag [22] aber mit Art. 37a Abs. 2 LSV abgedeckt sei, verzichtet es auf einen eigenen Antrag.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass das Vorhaben die gesetzlichen Anforderungen zum Betriebslärm erfüllt. Der Antrag [21] der KofU wird als Auflage in die Plangenehmigung übernommen; auf die Übernahme von Antrag [22] kann – wie das BAFU zu Recht anmerkt – verzichtet werden, da es sich um geltendes Recht handelt.

2.5.14 Abfälle und Altlasten

Gemäss den Gesuchsunterlagen kommt für alle Abfälle das GEK⁴¹ zur Anwendung. Kantonale Stellen äussern sich dazu nicht. Das BAFU verweist auf seine (zustimmende) Stellungnahme zum GEK und stellt keine weiteren Anträge.

Im Projektperimeter des P10 sind im Kataster der belasteten Standorte keine Einträge vorhanden. Sollte wider Erwarten schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses gemäss dem GEK des Flughafens zu behandeln bzw. zu entsorgen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Die Stadt Kloten weist darauf hin, dass seit dem 1. Januar 2016 die VVEA⁴² in Kraft sei. Sie beantragt, bei den Bauarbeiten seien insbesondere deren Art. 16 bis 24 zu beachten.

Dazu ist festzuhalten, dass geltendes Recht ohnehin einzuhalten ist. Da die VVEA aber erst nach Erarbeitung der Gesuchsunterlagen in Kraft trat, erscheint hier eine spezielle Auflage zweckmässig.

2.6 *Bauliche Anforderungen*

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.

⁴¹ Generelles Entsorgungskonzept der Flughafen Zürich AG

⁴² Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung); SR 814.600

Beim Neubau des P10 handelt es sich um ein Grossprojekt, bei dem nicht ausgeschlossen werden kann, dass es bei der Realisierung zu untergeordneten Änderungen kommt (z. B. Anordnung und effektive Anzahl Parkplätze etc.). Um sicherzustellen, dass nach Abschluss der Arbeiten alle Fachstellen über die richtigen Pläne zur tatsächlich erfolgten Bauausführung verfügen, ist ihnen je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plan-satz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AFV abzusprechen.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb 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 (z. B. Bauinstallationsplan inkl. Kranstandorte, Strassenzustandsprotokoll etc.), sind frühzeitig beim Amt für Verkehr, Stab / Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich, einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.

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

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

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

Die Baumeldungen sind vom AFV an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

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

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

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen wird im Folgenden eingegangen. Da sich die FZAG in ihren Stellungnahmen mit wenigen Ausnahmen nicht explizit zu den konkreten Bauanträgen der Fachstellen äussert, ist anzunehmen, dass sie dazu

keine Einwände hat. Wo nichts anderes vermerkt ist, werden die Anträge der Fachstellen daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.7 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety und Security)*

Das Parkhaus P10 hat in seiner Betriebsphase keine Auswirkungen auf die Sicherheit der Luftfahrt, weder auf Aspekte der Safety (technische Sicherheit) noch auf diejenigen zum Schutz vor terroristischen Übergriffen (Security). Das BAZL konnte somit auf eine luftfahrtspezifische Prüfung nach Art. 9 VIL verzichten.

Zu prüfen ist hingegen, ob für die Bauphase spezielle Anordnungen getroffen werden müssen, z. B. betreffend Luftfahrthindernisse (Baukräne) oder zur Vermeidung von Störungen der Flugsicherung (Navigations- und Kommunikationsmittel).

Die Skyguide und der Zonenschutz des Flughafens haben die Unterlagen bereits vor der Gesuchseinreichung geprüft und erheben keine Einwände. Der Zonenschutz beantragt, dass ihm bzw. der kantonalen Meldestelle für Luftfahrthindernisse die erforderlichen Gesuche für die Baukräne auf dem üblichen Weg einzureichen seien; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Kleine Teile des Vorhabens (z. B. Medien- und Entwässerungskanäle) queren die Grenze zwischen der Landseite und dem luftseitig liegenden sensiblen Flughafenbereich (Critical Part). Bei diesem Baustellenbereich sind die Vorgaben des NASP⁴³ zu beachten, namentlich in Bezug auf den Schutz und die Zutrittskontrolle zu solchen Bereichen. Dabei muss die Grenze zwischen der Land- und der Luftseite eine physische Barriere darstellen, die als solche klar erkennbar ist und unberechtigten Personen den Zugang verwehrt. Berechtigte Personen, die von der Landseite in den sensiblen Flughafenbereich (Critical Part) wechseln, sind vor dem Übertritt einer ordentlichen Zutritts- und Sicherheitskontrolle zu unterziehen; ordentliche Sicherheitskontrollen müssen auch für persönliche Gegenstände und Warenlieferungen vorgenommen werden. Diese Vorgaben zum Schutz des Critical Parts sind auch während der Umbauarbeiten strikte einzuhalten. Das BAZL behält sich jederzeit diesbezügliche Kontrollen bzw. Inspektionen vor.

Im Übrigen geht das BAZL davon aus, dass die erforderlichen Massnahmen zum Schutz des Critical Parts für die FZAG nicht neu sind, da sie diese an anderen Orten bereits wie gefordert umsetzt.

Die Abteilung Airport Security der FZAG hat das Vorhaben intern geprüft. Die darin vorgeschlagenen Massnahmen entsprechen den Vorschriften des NASP.

⁴³ National Civil Aviation Security Program, Nationales Sicherheitsprogramm Luftfahrt (nicht öffentlich)

Das UVEK stellt fest, dass die Anforderungen des NASP namentlich für die Bau-phase umzusetzen sind; eine entsprechende Auflage wird daher verfügt.

2.8 *Anträge zur Zollsicherheit*

Die Zollstelle Zürich-Flughafen stimmt dem Vorhaben in der Stellungnahme vom 16. November 2015 (Beilage 2) unter diversen Auflagen zur Zollsicherheit zu. Die Anträge betreffen insbesondere den Schwenkbereich der Baukräne sowie Massnahmen betreffend die provisorische Zollgrenze samt Fluchttüren und Interventions-schliessungen beim Bau der Werkleitungen und Medienkanäle, die die Zollgrenze queren; sie decken sich diesbezüglich weitgehend mit luftfahrtspezifischen Security-Anforderungen.

Diese Auflagen erscheinen zweckmässig und sind einzuhalten bzw. umzusetzen; die Beilage 2 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage ist in das Dispositiv aufzunehmen.

2.9 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei erhebt gegen das Gesuch der FZAG keine Einwände und verweist weiter auf die Stellungnahme der VTA.

2.9.1 Allgemeines

Die VTA der Kantonspolizei hat keine grundsätzlichen Einwände gegen den Bau des P10 und stimmt auch der verkehrstechnischen Optimierung des LSA-Knotens Nr. 83 zu einem Vollanschluss zu.

Sie macht jedoch verschiedene Bemerkungen, die vor allem die Verkehrsführung und Signalisierung im Inneren des Parkhauses betreffen. Weiter beantragt die VTA, die notwendigen Sichtweiten seien bei allen Zu- und Wegfahrten nachhaltig zu gewährleisten. Im Übrigen hält sie fest, dass die Signalisations- und Markierungsdetails in der Ausführungsphase vor Ort festzulegen seien, und beantragt, dazu sei mit ihr rechtzeitig Kontakt aufzunehmen.

Die Anträge der VTA erscheinen zweckmässig, sie sind umzusetzen bzw. zu beachten. Die Stellungnahme der VTA vom 6. Januar 2016 wird als Beilage 3 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

2.9.2 Verkehrsinseln und Rad- und Gehweg

Die VTA der Kantonspolizei verweist darauf, dass die Fussgängerquerungsstellen (Rad- / Fussweg-Beziehung) nach den neusten Normalien des Tiefbauamtes auszubauen seien. Für die Radfahrer sei bei den Querungsstellen die Signalisation und Markierung «Kein Vortritt» anzubringen.

Dieser Antrag erscheint zweckmässig; er wird als Auflage in die Verfügung übernommen.

Das AFV, Gesamtverkehr, beantragt, die Breite der Verkehrsinsel für die Velofahrer müsse mindestens 2,50 m betragen und die Breite des Rad- und Gehwegs sei von 3,0 auf 3,50 m zu erhöhen. Das AFV begründet dies mit dem erwarteten hohen Velo- und Skateraufkommen und der Breite des bestehenden Rad- und Gehwegs, die beidseits des Projektperimeters 3,50 m betrage. Es ergebe keinen Sinn, nur in diesem Bereich den Rad- und Gehweg auf 3 m zu dimensionieren.

Die Stadt Kloten beantragt, auf die Unterbrechung der nationalen Veloroute 5 durch die Parkhausein- und -ausfahrt sei zu verzichten.

Die FZAG hält fest, gemäss den eingereichten Plänen betrage die beanstandete Verkehrsinselbreite 2,50 m und nicht 1,50 m wie behauptet (siehe Plan Situation Ausbau LSA-Knoten Nr. 83, Massstab 1:200, 1.10.2015). Damit sei der diesbezügliche Antrag des AFV bereits erfüllt. Dem ist zuzustimmen.

Zur Radwegbreite hält die FZAG fest, der geplante Rad- und Gehweg erfülle sowohl die Anforderungen der VSS-Norm SN 640 060 «Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen» als auch die Anforderungen des Kantons Zürich an die Dimensionierung eines Radwegs. Gemäss der Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich» vom 1. Oktober 2012 betrage die Minimalbreite bei Rad-/Fusswegen 2,50 m. Bei mehr als 100 Benutzern pro Tag sei ein Zuschlag von 0,50 m erforderlich (Kapitel E 2.2, Radwegrichtlinie des Kantons Zürich). Zudem müssten für die Verbreiterung des Rad- und Fussweges auf die geforderten 3,50 m zusätzliche 60 m² Wald gerodet werden.

Der Argumentation der FZAG ist in diesem Punkt zu folgen; die Dimensionen des geplanten Rad- und Fusswegs erfüllen die einschlägigen Normen und Richtlinien. Besonders schwer wiegt zudem, dass in der Tat mehr Wald gerodet werden müsste. Der Antrag auf einen breiteren Radweg ist daher abzuweisen.

Schliesslich ist auch der Antrag der Stadt Kloten abzuweisen. Es ist nicht ersichtlich, wie mit vertretbarem Aufwand auf eine Unterbrechung des Radwegs durch die Parkhauszufahrt verzichtet werden könnte. Die Zuständigkeit für nationale Velorouten

liegt zudem beim Kanton, dessen Fachstellen sich – abgesehen von den oben erwähnten Anträgen – nicht gegen das Projekt aussprechen.

2.9.3 Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Die VBG beantragen in der Stellungnahme vom 27. Januar 2016,

- die architektonische Gesamtsprache der Elemente, die in einer direkten Verbindung mit der Haltestelle Bahnhof Balsberg stehen, müsse übernommen werden (insbesondere der neue Brückenkopf und die neuen Geländer); und
- die Personenaufzüge der Haltestelle Bahnhof Balsberg müssten im Zuge und zu Lasten des Parkhaus-Neubaus neu beurteilt und gegebenenfalls angepasst oder erneuert werden.

Der erste Antrag kann ohne weiteres als Auflage übernommen werden. Der zweite Antrag basiert offenbar auf der Annahme, dass die Parkhausbenutzer mehrheitlich die Lifte der VBG benützen würden. Dem ist aller Wahrscheinlichkeit nach nicht so. Das P10 verfügt über 4 eigene Liftanlagen für je 16 Personen. Die Benutzerführung wird so signalisiert, dass die Benutzer aus dem Parkhauslift entweder auf der Höhe der Glattalbahn-Haltestelle aussteigen und über die Passerelle die Tramstation der Linien 10 und 12 erreichen oder im Erdgeschoss auf der Höhe der Bushaltestelle aussteigen. Umgekehrt steigen die vom Flughafen kommenden Passagiere und Mitarbeiter entweder an der Tramstation oder der Bushaltestelle Balsberg aus und befinden sich damit bereits auf einer der Geschossebenen mit Zugang zum Parkhaus und zur Servicezone (Ticketautomaten etc.). Die Liftanlage der VBG verbindet lediglich die Bushaltestelle auf der Südseite der Flughafenstrasse mit der Passerelle und ermöglicht damit den Zugang ins 3. OG des Parkhauses.

Die FZAG geht daher – wohl zu Recht – nicht von einer erheblichen Mehrnutzung der Liftanlagen der VBG durch Parkhausbenutzer aus; der Antrag [2] der VBG sei daher abzulehnen.

Auch in diesem Punkt kann der Argumentation der FZAG gefolgt werden, und der Antrag der VBG zu den Liftanlagen wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

2.10 Anträge der VBG zur Eisenbahnsicherheit

Nach Art. 18^m EBG bedürfen die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb dienen, der Zustimmung des Eisenbahnunternehmens, wenn sie

- Bahngrundstücke beanspruchen oder an solche angrenzen; und/oder
- die Betriebssicherheit der Eisenbahn beeinträchtigen könnten.

Nach Art. 19 Abs. 2 EBG trägt der Gesuchsteller des Vorhabens sämtliche Kosten, die für Vorkehrungen zur Sicherheit des Bahnbetriebs sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen im Bereich der Bahnanlagen nötig sind.

Das P10 wird gegenüber dem VBG-Viadukt erstellt und mit einer Passerelle vom G3 direkt an diesen angeschlossen. Die entsprechenden Vorschriften des EBG sind daher anwendbar.

Die VBG haben das Vorhaben geprüft und stellen fest, da beim P10 auf Untergeschosse verzichtet werde und die Entfernung zum VBG-Trassee relativ gross sei, seien keine Auswirkungen auf das VBG-Trassee zu erwarten. Während der Bauphase seien vor allem Sicherheitsaspekte relevant. Da die neue Passerelle mit einem Treppenturm der VBG-Station verbunden werde, seien die Auswirkung hinsichtlich Statik und Konstruktion in einer nächsten Projektphase zu beurteilen und die erforderlichen Nachweise zu erbringen. Auch die Stabilität der Foundation des Treppenturms sei sowohl im Bau- als auch im Endzustand zu gewährleisten. Gemäss Installationsplan seien drei Kranstandorte vorgesehen, was Sicherheitsvorkehrungen im Schwenkbereich nötig mache. Zudem müsse die Sicherheit der Fussgänger, insbesondere im Anschlussbereich Passerelle/Treppenturm, jederzeit gewährleistet sein.

Die VBG stellen daher folgende Anträge zur Eisenbahnsicherheit:

- Vor Beginn der Bautätigkeiten sei das Bahntrassee in der Umgebung der Bauarbeiten zu vermessen. Die periodische Kontrolle (automatisierte Setzungsmessung) sei bis zum Abschluss der Tiefbauarbeiten fortzusetzen, im Falle von Unregelmässigkeiten bis zum Abschluss der Bauarbeiten. Die Kosten für diese Nachweise seien durch die FZAG zu tragen.
- Das Vorhaben sei so zu planen, dass Trassee und Lichtraumprofil der Glatttalbahn niemals in Anspruch genommen werden müssten. Jegliche Benutzung des Trassees, auch die kurzfristige und diejenige über Boden im Lichtraum der Glatttalbahn, müsse von den VBG bewilligt werden. In diesem Fall seien die Sicherheitsvorschriften der VBG für die Infrastruktur Glatttalbahn massgebend.
- Die FZAG sei verantwortlich für alle mit dem Bauvorhaben verbundenen Arbeiten und habe den sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb sowie den sorgfältigen Umgang mit der Infrastruktur der Glatttalbahn zu garantieren. Sie hafte vollumfänglich für Unfälle und Betriebsunterbrüche des Bahnbetriebs und für Schäden an der Infrastruktur.
- Es gälten die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glatttalbahn.
- Die FZAG trage sämtliche Kosten, die den VBG im Zusammenhang mit diesem Vorhaben entstehen.

Die FZAG erhebt keine Einwände gegen die Anträge der VBG. Sie stützen sich auf die Vorschriften des EBG und erscheinen zweckmässig; sie werden daher als Auflagen übernommen, und ihre Einhaltung bzw. Umsetzung wird verfügt.

2.11 *Erdbebensicherheit*

Jeder Eigentümer – öffentlich oder privat – ist für die Sicherheit seiner Baute verantwortlich, so auch bei Erdbeben; im Schadenfall haftet er gemäss Art. 58 OR⁴⁴ (Haftung des Werkeigentümers). Der Eigentümer ist damit verpflichtet, die Erdbebensicherheit gemäss den geltenden Schweizer Normen beim Erstellen, Betreiben oder Unterhalten seiner Bauten zu berücksichtigen. In der Praxis muss er dazu die nötige Fachkompetenz bei Architekten und Bauingenieuren einholen. Der Eigentümer ist im Ereignisfall auch für die Schadenbehebung zuständig.

Mit Beschluss vom 11. Dezember 2000 hat der Bundesrat u. a. das UVEK angewiesen, für neue Bauten und Anlagen Dritter, die ihm oder seinen Ämtern zur Genehmigung unterbreitet werden, das jeweils geltende einschlägige Normenwerk SIA-Normen 260 bis 267 zur Erdbebensicherung zu beachten. Anhand der Kriterien Erdbebenzone (Anhang F der Norm SIA 261 «Einwirkungen auf Tragwerke») und Personenbelegung wird festgelegt, welche Angaben in Bezug auf die Erdbebenvorsorge vorgelegt werden müssen. So muss bei einer Personenbelegung von mehr als 100 Personen für Bauten in den Erdbebenzonen 1 und 2 ein Nachweis der Einhaltung der SIA-Normen in Form eines Vorbemessungsberichts oder vergleichbarer Unterlagen eingereicht werden.

Der Flughafen Zürich liegt in der Erdbebenzone 1, beim P10 ist von einer Personenbelegung von mehr als 100 Personen auszugehen. In den Gesuchsunterlagen wird erwähnt, als Grundlagen für die Planung seien die Tragwerksnormen des SIA 260 bis 267 (2003/2013) berücksichtigt worden.

Das BAFU stützte sich bei der Beurteilung der Erdbebensicherheit auf das Deklarationsformular und den Vorbemessungsbericht Erdbebenstabilität der FZAG vom 29. November 2016.

Es hält u. a. fest,

- die Annahmen für die Erdbebeneinwirkung (Erdbebenzone Z1, Baugrundklasse E, Bauwerksklasse II und Verhaltensbeiwert $q=2$) seien korrekt bzw. nachvollziehbar;
- dank des Überbetons wiesen die Decken eine Scheibenwirkung auf und ermöglichen eine Abtragung in die symmetrisch angeordneten Stahlverbände, die über das Fundament mittels Grossbohrpfählen fundiert seien;

⁴⁴ Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht); SR 200

- die Einhaltung der Bestimmungen für sekundäre Bauteile (Kap. 16.4, SIA 261) könne anhand der eingereichten Unterlagen nicht beurteilt werden. Die Anforderungen an die Erdbebensicherheit seien im Rahmen der Nutzungsvereinbarung festzulegen, dabei könnten auch betriebsrelevante Anforderungen definiert werden (z. B. an die separat zu genehmigende Transformatorstation);
- hinsichtlich der Personensicherheit könne aufgrund der qualitativen Beurteilung, unter Voraussetzung einer korrekten Bemessung im Rahmen der Ausführung, das Tragwerkskonzept als erdbebengerecht beurteilt werden.

Das BAFU kann dem Vorhaben unter Aufnahme des folgenden Antrags in die Verfügung zustimmen:

- Im Rahmen der Ausführung sei für die Bemessung der tragenden und sekundären Bauteile ein der Realität entsprechendes Tragwerkmodell anzuwenden, das alle stabilisierenden Elemente berücksichtige.

Weiter empfiehlt das BAFU, die Anforderungen der FZAG an die Erdbebensicherheit der Tragstruktur sowie der relevanten sekundären Bauteile seien im Rahmen der Nutzungsvereinbarung gemäss SIA 260, Kap. 2.2, festzulegen.

Das UVEK kommt gestützt auf die BAFU-Stellungnahme zum Schluss, dass das Vorhaben mit Übernahme des Antrags des BAFU die Anforderungen an die Erdbebensicherheit erfüllt. Die Empfehlung des BAFU wird in die Verfügung übernommen.

2.12 Störfallvorsorge

Bei der Beurteilung des Vorhabens ist auf die Bestimmungen der StFV⁴⁵ abzustellen.

Das AWEL hat das Vorhaben geprüft und hält fest, das Parkhaus Oberhau liege aufgrund des kantonalen Chemierisikokatasters in drei verschiedenen Konsultationsbereichen: Nördlich des P10 liege der Konsultationsbereich der SR Technics und südlich die beiden Konsultationsbereiche Bahn und Strasse.

Das P10 liege einerseits in einem Bereich, in dem Auswirkungen durch einen Störfall mit Blausäuregas in der SR Technics allenfalls möglich seien. Mit einer Distanz von 450 m zum Galvanikraum der SR Technics und max. 17 kg freigesetzter Blausäure erachte das AWEL die Möglichkeit eines schweren Schadens im Sinne der StFV für das P10 als nicht gegeben.

Andererseits liege das P10 in einem Bereich, in dem Auswirkungen durch Störfälle auf der Autobahn oder der Bahnlinie Zürich-Balsberg-Kloten allenfalls möglich seien.

⁴⁵ Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung); SR 814.012

Die bestehenden Risiken der beiden Verkehrswege lägen jedoch im tragbaren Bereich gemäss den Beurteilungskriterien zur StFV.

Somit sei das Projekt nicht risikorelevant im Sinne der Störfallverordnung.

Das BAFU hält fest, das P10 sei Teil der Flugplatzanlage. Da auf dem Areal des Flugplatzes Mengenschwellen gemäss StFV überschritten würden, unterstehe der Flughafen Zürich bzw. einige seiner Betriebseinheiten (UBAG, Werkhof, SR Technics) der Störfallverordnung.

Das BAFU habe festgestellt, dass das P10 zu keiner der StFV unterstellten Betriebseinheit des Flughafens Zürich gehöre und damit nicht in den Geltungsbereich der StFV falle. Ausgehend von den unterstellten Betriebseinheiten seien keine massgeblichen Einwirkungen auf das neu erstellte Parkhaus zu erwarten, womit das Projekt keine risikorelevante Änderung im Umfeld einer der StFV unterstellten Anlage darstelle.

Es schliesst sich somit der Beurteilung der FZAG und der kantonalen Störfall-Fachstelle an und hat keine weiteren Bemerkungen zum Projekt.

Auflagen erübrigen sich an dieser Stelle.

2.13 Anforderungen gemäss EleG

2.13.1 Stellungnahme des ESTI

Das ESTI stellt fest, mit dem neuen P10 solle auch eine integrierte Trafostation erstellt werden. Bei der sicherheitstechnischen Beurteilung des Projekts stützt sich das ESTI auf das EleG und die Ausführungsverordnungen dazu. Nach Prüfung der Gesuchsunterlagen stellt das ESTI fest, dass die Detailinformationen zur Beurteilung nach dem EleG fehlten. Die FZAG beantrage, diese in einem späteren Verfahren dem ESTI vorzulegen.

Das ESTI beantragt, folgende Auflagen in die Plangenehmigungsverfügung des UVEK aufzunehmen:

- Die Anlage sei in allen Teilen nach der Verordnung über elektrische Starkstromanlagen⁴⁶ und der LeV⁴⁷ auszuführen.
- Die Räume für die elektrischen Anlagen müssten feuerbeständig (EI90) erstellt werden.
- Die Zu- und Abluftöffnungen der Trafostation müssten ins Freie führen.

⁴⁶ Verordnung über elektrische Starkstromanlagen (Starkstromverordnung); SR 734.2

⁴⁷ Verordnung über elektrische Leitungen (Leitungsverordnung); SR 734.31

- Für die elektrischen Teile (Trafostation, Zu- und Ableitungen, evtl. Energieerzeugungsanlagen) seien frühzeitig beim ESTI entsprechende Gesuche gemäss VPeA⁴⁸ einzureichen.
- Das ESTI werde berechtigt, seinen Aufwand in der Höhe von Fr. 209.– nach Erteilen der Genehmigung der Anlage durch das BAZL der Gesuchstellerin direkt in Rechnung zu stellen.

Das BAZL hat mit dem ESTI im Februar 2015 eine Zusammenarbeitsvereinbarung abgeschlossen; darin ist zu Plangenehmigungsverfahren nach LFG u. a. festgelegt, dass,

- in Fällen, bei denen im Zeitpunkt der Plangenehmigung noch kein genehmigungsfähiges Elektroprojekt vorliegt (namentlich bei Grossprojekten), mit einer entsprechenden Auflage verfügt wird, dass das Elektroprojekt nachlaufend direkt beim ESTI zur Genehmigung einzureichen ist; und
- falls das ESTI für seine Projektprüfung Gebühren erhebt, deren Höhe in der Stellungnahme des ESTI anzugeben ist; das BAZL übernimmt diese in die Erwägungen und hält im Dispositiv fest, dass auch diese Gebühren mit der separaten Gebührenverfügung des BAZL festgelegt werden. Ist die Gebührenverfügung rechtskräftig, stellt das ESTI direkt Rechnung beim Gesuchsteller.

Das UVEK stellt fest, dass es gestützt auf die Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem BAZL und dem ESTI bei Grossvorhaben zulässig ist, das konkrete Elektrogenesuch dem ESTI in einem nachlaufenden Verfahren gemäss EleG und VPeA vorzulegen. In die Plangenehmigung des UVEK sind die Bauauflagen für die vorgesehenen Räume als Auflagen zu übernehmen; ebenso ist die Gebühr des ESTI für den geleisteten Prüfaufwand zu übernehmen. Die baulichen Anträge des ESTI stützen sich auf die anwendbaren Vorschriften und erscheinen zweckmässig; sie werden als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.13.2 Stellungnahme der EKZ

Die EKZ prüften die Gesuchsunterlagen und stellten fest, im Projektperimeter befänden sich stillgelegte 16-kV-Leitungen, die durch die Tiefbauarbeiten tangiert würden. Für diese bestünden gegenwärtig keine Dienstbarkeiten bzw. Verträge. Der bestehende Rohrblock in der Birchstrasse sei in Betrieb und versorge wichtige umliegende Regionen mit Energie. Nach Prüfung der Querschnitte und neuen Koten der Birchstrasse sollte das bestehende Trasse nicht tangiert werden. Sie beantragen:

- Die stillgelegten 16-kV-Leitungen seien vor Beginn der Aushubarbeiten bauseitig zu sondieren und die Kabeldecksteine freizulegen. Die EKZ entsorgten die Kabel anschliessend zu ihren eigenen Lasten. Die FZAG habe die EKZ mindestens vier Wochen vor dem geplanten Aushub zu kontaktieren.

⁴⁸ Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für elektrische Anlagen; SR 734.25

- Durch die Bauleitung sei sicherzustellen, dass für das in Betrieb stehende Trasse die gegenwärtige Überdeckung von 80 cm auch nach dem Neubau der Strasse sichergestellt sei. Falls dies nicht möglich sei, müsse das bestehende Trasse einbetoniert werden, was aber eine vorgehende Absprache mit den EKZ bedinge. Die EKZ seien zum Voraus durch die Bauleitung aufzubieten, um die genaue Lage des Trassees örtlich zu markieren.

Die Anträge der EKZ erschienen dem UVEK als angemessen; sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.14 *Feuerpolizei und Brandschutz*

Die Stadt Kloten prüfte die feuerpolizeilichen Aspekte des Vorhabens und hält fest, die konkreten brandschutztechnischen Anforderungen ergäben sich aufgrund der massgeblichen feuerpolizeilichen Vorschriften und Richtlinien der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF).

Gemäss der Stadt Kloten gilt das P10 als Gebäude mittlerer Höhe (Art. 13 Abs. 3 Bst. b VKF-Brandschutznorm). Aufgrund einer gesamten Brandabschnittfläche von mehr als 12 000 m² wäre für das Projekt die Qualitätssicherungsstufe QSS 3 zu erbringen. Weil jedoch technische Brandschutzmassnahmen in einem sehr begrenzten Rahmen ohne entsprechenden rechnerischen Nachweis erforderlich seien und zudem bereits ein Brandschutzkonzept mit Brandschutzplänen vorliege, genüge im vorliegenden Fall die Qualitätssicherungsstufe QSS 2. Die darin beschriebenen Massnahmen seien umzusetzen. Aufgrund der Einstufung als Gebäude mittlerer Höhe und den mehr als 25 % unverschliessbaren Öffnungen in den Fassaden könne auf technische Brandschutzeinrichtungen wie Sprinkler, Brandmelder, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen sowie Rauchdruckanlagen – wie im Projekt vorgesehen – verzichtet werden. Weil vorgesehen sei, dass die Fassaden der vertikalen Fluchtwege offen seien, seien auch keine Schleusen erforderlich.

Die Stadt Kloten stellt unter Ziffer 5 ihrer Stellungnahme vom 18. Januar 2016 (Beilage 1) zahlreiche feuerpolizeiliche Anträge (Anträge [5.1] – [5.35]).

Die allermeisten dieser Anträge wurden von der FZAG nicht bestritten. Sie beantragt lediglich, auf die Übernahme der Anträge [5.6] (Das Tragwerk sei mindestens mit Feuerwiderstand R 30 auszuführen) und [5.23] (Der Fluchtweg aus dem Technikraum, dem Putz-/Lagerraum und WC im G3 sei im Sinne der Erwägungen zu überarbeiten und der abgeänderte Plan der Feuerpolizei rechtzeitig vor Baubeginn zur Genehmigung vorzulegen) zu verzichten. Sie hält fest, diese beiden Anträge seien anlässlich einer Sitzung am 24. März 2016 mit Vertretern der Feuerpolizei der Stadt Kloten und der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich besprochen worden. Die

Stadt Kloten habe sich damit einverstanden erklärt, auf die beiden Anträge zu verzichten.

Laut dem vorgelegten Besprechungsprotokoll kann gestützt auf Art. 3.7.1 der VKF-Brandschutzrichtlinie «Brandschutzabstände, Tragwerke, Brandabschnitte» in der Tat auf den Antrag [5.6] verzichtet werden. Ausnahmsweise ist auch der Fluchtweg aus den Technik-, Putz- und Lagerräumen sowie dem WC im G3 aufgrund der speziellen baulichen Situation mit allseitig offener Fassade und kurzen Rettungswegen wie vorgesehen genehmigungsfähig.

Die Einhaltung bzw. Umsetzung der feuerpolizeilichen Anträge der Stadt Kloten in Beilage 1 – mit Ausnahme der Anträge [5.6] und [5.23] – ist somit als Auflage in die Plangenehmigung aufzunehmen; die Stellungnahme der Stadt Kloten vom 18. Januar 2016 wird als Beilage 1 Bestandteil der vorliegenden Verfügung .

Das AWA, Arbeitsbedingungen, verzichtete auf eine Beurteilung der Flucht- und Rettungswege, da diese im Verfahren zum P10 durch die Feuerpolizei beurteilt werden.

SRZ formuliert unter den Ziffern 1 bis 6 der Stellungnahme vom 4. Februar 2016 (Beilage 4) verschiedene Anträge betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Flucht- und Rettungswege, Zutritt und Schliessung, Wasserbezugsorte, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen.

In den Schlussbemerkungen vom 23. Februar 2017 lehnt die FZAG die Anträge von SRZ unter Ziffer 4 betreffend Trockensteigleitungen über alle Geschosse ab. Die Begründung von SRZ, die Trockensteigleitungen entsprächen einer einheitlichen Bauweise aller Parkhäuser der FZAG am Flughafen und auch der Einsatztaktik der Berufsfeuerwehr, genüge nicht, weil sich die konkreten brandschutztechnischen Anforderungen aus den massgeblichen feuerpolizeilichen Vorschriften und Richtlinien der VKF ergäben. Die FZAG verweist auf die Stellungnahme der Stadt Kloten, nach der es sich beim P10 um ein Gebäude mittlerer Höhe und nicht um ein Hochhaus handle. Gemäss Ziffer 3.2 der VKF-Richtlinie seien aber lediglich Hochhäuser zwingend mit Trockensteigleitungen auszurüsten. Die FZAG hält fest, der Antrag von SRZ sei mangels gesetzlicher Grundlage nicht durchsetzbar, und beantragt, die Anträge 4.1 und 4.2 von SRZ abzuweisen.

Der Argumentation der FZAG ist hier zu folgen, namentlich weil in anderen Fällen Auflagen verfügt und durchgesetzt werden, die sich auf die VKF-Richtlinien stützen. Die Anträge 4.1 und 4.2 von SRZ sind somit abzuweisen.

Die übrigen Anträge von SRZ erscheinen zweckmässig; sie ergänzen die feuerpolizeilichen Auflagen und sind einzuhalten bzw. umzusetzen; die Beilage 4 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

2.15 *Auswirkungen auf die Zivilschutzanlage Oberhau*

Die Zivilschutzstelle der Abteilung Emergency Management der FZAG stellt gestützt auf die FZAG-interne Baukontrollstelle fest, dass von der Baustelle für das P10 keine negativen Auswirkungen auf die Zivilschutzanlage im Oberhau zu erwarten seien; Auflagen erübrigen sich somit.

2.16 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA, Arbeitsbedingungen, auf das ArG⁴⁹, die ArGV 3⁵⁰, Art. 82 UVG⁵¹ und die VUV⁵². Es stellt in seiner Stellungnahme vom 7. Dezember 2015 eine Reihe von Bedingungen und Anträgen zum Arbeitnehmerschutz.

Die Anträge des AWA betreffen:

- Dächer (Ziffer 4);
- Böden (Ziffer 5);
- Treppen und Treppenhäuser (Ziffer 6);
- Türen und Tore (Ziffer 7);
- künstliche Beleuchtung (Ziffer 8);
- natürliche Beleuchtung und Lüftung (Ziffer 9);
- allgemeine Betriebseinrichtungen (Ziffer 10);
- Aufzugsanlagen / Hubvorrichtungen / Hebezeuge / Krananlagen (Ziffer 11).

Die Stadt Kloten beantragt,

- Stellen mit Absturzgefahr seien für die Benutzer gemäss der SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern; und
- die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüste etc., seien zu befolgen.

Die Forderungen des AWA und der Stadt Kloten wurden nicht bestritten, sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten; die Stellungnahme des AWA, Arbeitsbedingungen, vom 7. Dezember 2015 (Beilage 5) wird Bestandteil des vorliegenden Entscheids. Die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

⁴⁹ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG); SR 822.11

⁵⁰ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (ArGV 3: Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

⁵¹ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (Unfallversicherungsgesetz, UVG); SR 832.20

⁵² Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung, VUV); SR 832.30

2.17 Anforderungen an behindertengerechtes Bauen

Die BKZ stellt in ihrer Stellungnahme vom 22. Januar 2016 gestützt auf die Vorschriften des BehiG⁵³ folgende Anträge:

- Bei der Parkhauseinfahrt sei der Standort der rollstuhlgängigen Parkplätze zu signalisieren;
- an den Ticketautomaten dürften die Bedienelemente (Geldeinwurf, Ticketausgabe, Tastatur und Kartenschlitz bei Kartenterminals für bargeldlose Zahlung) max. 25 cm ab Vorderkante eines allfälligen Automatensockels rückversetzt sowie max. 1,10 m ab Boden liegen;
- die Apparateanordnung und Raumausstattung des rollstuhlgerechten WC im G3 müsse der Norm SIA 500⁵⁴ (2011), Anhang E.1, entsprechen; und
- auch weitere aus dem Baugesuchsdossier noch nicht ersichtliche, aber für das hindernisfreie Bauen relevante Belange, müssten der Norm SIA 500:2009 «Hindernisfreie Bauten», Kap. 3–8 sowie SIA-Korrigenda C3 entsprechen.

Die Anträge der BKZ sind im Sinn der obigen Erwägungen umzusetzen; die entsprechenden Auflagen werden verfügt; die definitive Lage der Behindertenparkplätze ist spätestens mit den Revisionsplänen nach Abschluss der Bauarbeiten auszuweisen.

2.18 Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten

2.18.1 Heizung, Warmwasseranlagen und Lüftungstechnische Anlagen

Die Stadt Kloten hält fest, der beheizte Bereich (Ticket, Lager- und Putzraum, WC) im P10 werde über eine Luft/Wasser-Wärmepumpe beheizt. Sowohl der erforderliche Energienachweis für Heizungs- und Warmwasseranlagen als auch der Energienachweis für die Lüftungstechnischen Anlagen für den beheizten Bereich lägen vor. René Lüthi, Räfelstrasse 25, 8045 Zürich, sei zur privaten Kontrolle befugt; wer die Ausführungskontrolle übernimmt, sei noch offen. Sie beantragt,

- die Ausführungskontrolle im Fachbereich Wärmedämmung sei via die private Kontrolle vorzunehmen; die entsprechende Ausführungsbestätigung sei der Stadt Kloten unaufgefordert vor der Schlusskontrolle einzureichen;
- die Ausführungskontrollen in den Fachbereichen Heizungs- und Warmwasseranlagen sowie Lüftungstechnische Anlagen seien via die private Kontrolle vorzunehmen. Die entsprechenden Ausführungsbestätigungen seien ihr unaufgefordert vor der Schlusskontrolle einzureichen; und
- vor Baubeginn sei bekannt zu geben, wer die Ausführungskontrolle in diesen beiden Fachbereichen übernehme.

⁵³ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); SR 151.3

⁵⁴ Norm SIA 500: Hindernisfreie Bauten (2009)

Diese Anträge erscheinen zweckmässig; sie werden als Auflagen übernommen.

2.18.2 Beförderungsanlagen

Die Stadt Kloten hält fest, vor der Erstellung einer Beförderungsanlage sei neben den technischen Unterlagen eine Konformitätserklärung bzw. eine Bestätigung beizubringen, dass die Anlage entsprechend den geltenden Normen erstellt werde. Beförderungsanlagen dürften nach der Erstellung erst in Betrieb genommen werden, nachdem ihre einwandfreie Ausführung und Funktion mit einem Abnahmebericht des Herstellers nachgewiesen und die Einhaltung der übrigen Bauvorschriften überprüft worden sei. Sie beantragt daher,

- das Detailprojekt der Aufzüge sowie die Ausführung seien durch einen gemäss Liste der Baudirektion zur privaten Kontrolle befugten Fachmann prüfen zu lassen. Dessen Attest sei dem Kontrollorgan der Stadt Kloten rechtzeitig im Doppel einzureichen; Nachkontrollen blieben vorbehalten.

Dieser Antrag ist zweckmässig, er wird als Auflage übernommen.

2.19 *Vollzug*

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

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

Die Stadt Kloten hält fest, dass sie die Baustelle aufgrund ihrer Relevanz in die Klasse II eingeteilt habe und somit eine unangemeldete Baustellen-Umweltschutzkontrolle pro Jahr durchführen werde.

Dazu ist festzuhalten, dass sich die Stadt Kloten vorgängig mit dem Kanton Zürich über die durch sie zu kontrollierenden Fachgebiete und den Umfang der Kontrollen abzusprechen hat.

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. SECO, Rohrleitungs- oder Starkstrominspektorat 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.

2.20 Gesamtfazit

Gestützt auf die vorliegenden Unterlagen und die Stellungnahmen der angehörten Fachstellen kommt das UVEK zum Schluss, dass der Bedarfsnachweis für die Erstellung von 3041 Flughafenparkplätzen erbracht ist, ebenso ist die relative Standortgebundenheit für das P10 im Gebiet Oberhau aufgrund des optimalen Verkehrsanschlusses (MIV und ÖV) nachgewiesen, und die Rodung im Gebiet Oberhau sowie die entsprechenden Ersatzaufforstungen gemäss Rodungsgesuch vom 17. Oktober 2016 können genehmigt werden.

Nachdem die raum- und sachplanerischen Aspekte, namentlich in Bezug auf das (über-)regionale Verkehrsaufkommen, Knotenkapazitäten etc., sowie die Umweltauswirkungen in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Verkehrslärm (unter Einbezug der im kantonalen Verfahren zu genehmigenden Parkplätze der Nebenanlage «The Circle») im Sinne der bundesgerichtlichen Rechtsprechung abschliessend geprüft wurden, erfolgte mit der projektspezifischen Ergänzung der UVP die vollständige Prüfung des Vorhabens.

Das Gesuch der FZAG für den Bau des P10 mit 3041 Parkplätzen am Standort Oberhau erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Das Parkplatzbewirtschaftungskontingent wird um 3041 auf 24 207 Parkplätze erhöht.

Sämtliche Flughafenparkplätze sind zu bewirtschaften.

Die Bestimmungen über die Periodizität und Stichdaten für die Erhebung des Modalsplits und die jeweilige Aktualisierung der Parkplatzbilanz bleiben unverändert; demnach werden die nächste Modalsplit-Erhebung im laufenden Jahr und die nächste Parkplatzbilanz per 31. Dezember 2018 fällig.

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen und den Einsprachen sind im Sinn der Erwägungen abzuweisen.

3. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL⁵⁵, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Das BAFU teilte mit, dass es sich im vorliegenden Fall um eine aufwändige Stellungnahme handle, für die es gestützt auf die GebV-BAFU⁵⁶ eine Gebühr in Höhe von Fr. 2800.– (20 Stunden à Fr. 140.–) erhebe. Diese wird mit der Gebührenverfügung des BAZL erhoben.

Die Gebühr des ESTI beträgt Fr. 209.–.

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden wird gestützt auf die kantonale Gebührenordnung des Kantons Zürich nach Aufwand erhoben und beträgt gemäss Stellungnahme der KofU im vorliegenden Fall insgesamt Fr. 4786.80; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Volkswirtschaftsdirektion.

Die BKZ stellt für ihren Aufwand Fr. 175.– in Rechnung.

Diese Gebühren erscheinen angemessen und werden verfügt.

Die Stadt Kloten verlangt in der Stellungnahme vom 18. Januar 2016 für die Prüfung des Gesuches Gebühren in der Höhe von Fr. 23 210.–. Aus der Stellungnahme der Stadt Kloten ist nicht ersichtlich, ob die Gebühr nach Zeitaufwand berechnet wurde.

Die FZAG hält fest, die von der Stadt Kloten beantragte Gebühr sei offensichtlich nicht nach Zeitaufwand berechnet worden, da die Stadt Kloten für die Prüfung des vorliegenden Plangenehmigungsgesuchs rund 145 Arbeitsstunden aufgewendet haben müsste. Die Gebührenforderung der Stadt Kloten verletze damit das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip. Sie beantragt, die Gebühr sei vom BAZL (recte: vom UVEK) basierend auf dem effektiv angefallenen Zeitaufwand zur Behandlung des Projekts signifikant zu reduzieren.

Das BAZL forderte die Stadt Kloten am 24. Januar 2017 auf, zum Einwand der FZAG Stellung zu nehmen. Es wies darauf hin, dass es der verlangten Gebühr nur zustimmen könne, wenn sie durch den effektiven Prüfaufwand ausgewiesen werden

⁵⁵ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

⁵⁶ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt; SR 814.014

könne. Am 7. Februar 2017 teilte die Stadt Kloten mit, die verrechnete (und bereits um 50 % gekürzte) Gebühr entspreche nicht dem effektiven Prüfaufwand, der tatsächlich um einiges geringer sei. Sie verlangt neu Fr. 4765.– Bearbeitungs- und Prüfgebühr sowie Fr. 135.– als Schreibgebühr und für Porti.

Die Bezahlung der reduzierten Gebühr gemäss Schreiben der Stadt Kloten vom 7. Februar 2017 wird verfügt; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

Die 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 18. Dezember 2013 hat Frau Bundesrätin Leuthard die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 Bst. a LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

5. Eröffnung und Mitteilung

Der FZAG, den Einsprechern sowie der Stadt Kloten wird die vorliegende Verfügung eröffnet (eingeschrieben, mit Rückschein).

Dem BAFU und dem Kanton Zürich (via AFV) wird die vorliegende Verfügung zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFV die kantonalen Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

In Anwendung von Art. 20 UVPV wird im Bundesblatt und den kantonalen Publikationsorganen publiziert, wo und wann diese Verfügung, die Gesuchsunterlagen sowie die Stellungnahme des BAFU zur Einsichtnahme aufgelegt werden.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Gesuch der Flughafen Zürich AG betreffend den Bau des Parkhauses P10 am Standort Oberhau mit 3041 Parkplätzen inkl. Erschliessung und Anschluss des Parkhauses sowie Anpassung des Knotens Birchstrasse wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen Zürich, Flughafenareal Landseite,

- P10 inkl. Zufahrtsstrasse, Grundstück Kat.-Nr. 6004, Kloten; und
- Verkehrsanschluss Kantonsstrasse Grundstücke Kat.-Nrn. 6088 (Kloten) und 8661 (Opfikon-Glattbrugg).

1.2 Massgebende Unterlagen

Gesuch der FZAG vom 23. Oktober 2015 um Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. für die Erteilung der Plangenehmigung für das P10 mit folgenden Beilagen:

- Gesuchsformular FZAG;
- Plan Nr. 18827, Situation, 1:10 000 FZAG, 1.10.15;
- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB), Envico AG, 8021 Zürich, 1.10.15;
- Nachweis GEP-Konformität, SWR Infra AG, 8953 Dietikon, 1.10.15;
- Rodungsgesuch inkl. Vorschlag für Ersatzaufforstung, FZAG, Version 11.10.16;
- Verkehrsbericht, Teamverkehr Zug, 1.10.15;
 - Nachtrag (Ergänzung) zum Verkehrsbericht vom 1.10.15, Teamverkehr Zug, Version (Update) vom 5.8.16;
- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide, 2.9.15;
- Teilprojekt Hochbau mit folgenden Unterlagen:
 - Projektbeschreibung, SLIK Architekten GmbH, 8004 Zürich, 1.10.15;
 - Visualisierung 01, SLIK, 1.10.15;
 - Visualisierung 02, SLIK, 1.10.15;
 - Visualisierung 03, SLIK, 1.10.15;
 - Plan Nr. PP_AU_1; P10 Oberhau, Situation, 1:500, Steiner, 8050 Zürich / SLIK / FZAG 1.10.15;
 - Plan Nr. PP_AG_1_100, P10 Oberhau, Grundriss G0, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
 - Plan Nr. PP_AG_1_101-102/104-109, P10 Oberhau, Grundriss G1-2/G4-9, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
 - Plan Nr. PP_AG_1_103, P10 Oberhau, Grundriss G3, Achsen 01-22/101-105, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;

- Plan Nr. PP_AG_1_110, P10 Oberhau, Grundriss G10, Achsen 01-22/101-105, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. PP_AG_1_111, P10 Oberhau, Grundriss Dach, Achsen 01-22/101-105, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. PP_AF_1_14 / PP_AS_1_01, P10 Oberhau, Ansicht SW / Schnitt A-A, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. PP_AS_1_02 / PP_AS_1_03, P10 Oberhau, Schnitt B-B/C-C, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. PP_AF_1_12 / PP_AF_1_11, P10 Oberhau, Ansicht NO/SO, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. PP_AF_1_13, P10 Oberhau, Ansicht NW, 1:200, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Plan Nr. 1317188, Bauplatzinstallationsplan 1. Etappe Hochbau, 1:1000, Steiner 20.9.15;
- Brandschutz – Leistungsverzeichnis, P10 Oberhau, Basler & Hofmann AG, 8032 Zürich, 1.10.15;
- Brandschutzplan, P10 Oberhau, Grundriss G0, 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Brandschutzplan, P10 Oberhau, Grundriss G1-2/4-9, 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Brandschutzplan, P10 Oberhau, Grundriss G3, 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Brandschutzplan, P10 Oberhau, Grundriss G10, 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Brandschutzplan, P10 Oberhau, Schnitt mit Brandabschnitten, 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Parkplatzbilanz, P10 Oberhau, G0–G10, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Berechnungen Kubatur und Flächen, Tabellen und Grundrisse 1:500, Steiner / SLIK / FZAG 1.10.15;
- Energienachweis für Höchstanteil, Formular EN-1a, P10 Oberhau, Kopitsis AG, 5610 Wohlen, 17.9.15;
- Energienachweis für Wärmedämmung / Einzelbauteilnachweis, Formular EN-2a, P10 Oberhau, Kopitsis AG, 5610 Wohlen, 17.9.15;
- Energienachweis für Heizungs- und Warmwasseranlagen, Formular EN-3, P10 Oberhau, Aicher / De Martin / Zweng AG, 8045 Zürich, 2.9.15;
- Energienachweis für Lüftungstechnische Anlagen, Formular EN-4, P10 Oberhau, Aicher / De Martin / Zweng AG, 8045 Zürich, 25.8.15;
- Teilprojekt Tiefbau mit folgenden Unterlagen:
 - P10 Oberhau, technischer Bericht «Erschliessung Parkhaus und Ausbau LSA-Knoten Nr. 83», Gruner Wepf AG, 8050 Zürich, 1.10.15;
 - Plan Nr. 209243000-101, Strassenbau – Situation Erschliessung Parkhaus und Ausbau LSA-Knoten Nr. 83, 1:500, Gruner Wepf AG, 1.10.15;

- Plan Nr. 209243000-102, Strassenbau – Situation Ausbau LSA-Knoten Nr. 83, 1:200, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-103, Strassenbau – Normalprofil Erschliessungsstrasse, 1:50, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-104, Strassenbau – Normalprofil Knoten, 1:50, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-105, Strassenbau – Querprofile Erschliessungsstrasse, 1:100, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-106, Strassenbau – Querprofile Knoten 1:50, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-107, Strassenbau – Längenprofil Erschliessung Parkhaus, 1:500/1:50, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-108, Leitungsbau – Situation Erschliessung Parkhaus und Ausbau LSA-Knoten Nr. 83, 1:500, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-109, Kanalisation – Längenprofil Ableitungen in Hangarstrasse, 1:100, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- Plan Nr. 209243000-110, Strassenbau – Situation Landerwerb, 1:500, Gruner Wepf AG, 1.10.15;
- P10 Oberhau, verkehrstechnischer Bericht «Erschliessung Parkhaus und Ausbau LSA-Knoten Nr. 83», Tribus AG, 8600 Dübendorf, 1.10.15;
- Plan Nr. 14033.083.10, Signallageplan Birch- und Flughafenstrasse / Haltestelle Balsberg – LSA Nr. 083, Tribus AG, 1.10.15.

2. Genehmigungen und Festlegungen

2.1 Rodungen und Ersatzaufforstungen

- 2.1.1 Die Genehmigung für die geplante Rodung auf der Parzelle Kat-Nr. 6004 (Kloten) sowie für die Ersatzaufforstungen auf den Parzellen Kat-Nrn. 5576 und 2648 (Kloten) sowie Kat-Nr. 3760 (Birmensdorf) wird erteilt.
- 2.1.2 Die Flächen für die Ersatzaufforstungen gelten rechtlich künftig als Wald im Sinne des Waldgesetzes.
- 2.1.3 Die Waffenplatzverwaltung Reppischtal ist befugt, der FZAG die bisher aufgelaufenen Aufwendungen in der Höhe von Fr. 90'630.70 nach erfolgter Plangenehmigung in Rechnung zu stellen.
- 2.1.4 Die vorliegende Genehmigung fällt dahin, wenn die Rodung des Waldareals fünf Jahre nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung noch nicht ausgeführt ist.

- 2.1.5 Die Wiederherstellungs- und Ersatzleistungsarbeiten müssen sieben Jahre nach Eintritt der Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung, bei temporären Rodungen zwei Jahre nach Ende der Hauptarbeiten, abgeschlossen sein.
- 2.1.6 Die auf der Stotterfläche der Parzelle 2648 zu viel aufgeforstete Fläche von 490 m² ist in der durch den Kanton geführten Stotterflächen-Bilanz zugunsten künftiger Projekte des Flughafens Zürich gutzuschreiben.
- 2.1.7 Im Übrigen gelten die Auflagen gemäss Ziff. C.3.2.

2.2 *Parkplatz-Bewirtschaftung und zulässige Anzahl Parkplätze*

- 2.2.1 Das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich wird um 3041 auf 24207 Parkplätze erhöht.
- 2.2.2 Die gesamte Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze darf die Anzahl der genehmigten Parkplätze nicht übersteigen.

2.3 *Massnahmen gemäss UVB*

Die im UVB vom 1. Oktober 2015 unter Ziffer 12, Massnahmenübersicht (Luftreinhaltung auf Baustellen, Baulärm, Baustellenentwässerung, Bauabfälle etc.) vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz sind umzusetzen, sofern im vorliegenden Entscheid nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird.

2.4 *Ökologische Ersatzmassnahmen*

Der ökologische Ersatzbedarf, der nicht im Projektareal geleistet werden kann, beläuft sich auf 56 Flächen-Wertepunkte. Davon sind

- 32 Flächen-Wertepunkte im Gebiet Gwärfi (Parzelle 5576) und
- 24 Flächen-Wertepunkte im Gebiet Hundig (Parzelle 6804) durch Anlegen einer Magerwiese zu leisten.

2.5 *Massnahmenstufen Lufthygiene*

Für die Bauphase gilt die Massnahmenstufe B gemäss BauRLL (2009).

2.6 *Massnahmenstufen Baulärm*

Es gelten folgende Massnahmenstufen gemäss BLR (2011):

- Baulärm: Stufe B, bei Nachtarbeiten Verschärfung auf Stufe C;
- Bautransporte: Stufe A.

2.7 *Genehmigungsgesuch nach EleG*

Für das Elektroprojekt (Trafostation und Elektroleitungen) ist nachlaufend direkt beim ESTI ein Gesuch zur Genehmigung einzureichen; es gelten die Auflagen gemäss Ziffer C.3.17 unten.

3. **Auflagen**

3.1 *Modalsplit und Parkplatzbilanz*

- 3.1.1 Die Benutzer des P10 Oberhau sind bei den Erhebungen zum Modalsplit dem MIV zuzurechnen, auch wenn sie auf der letzten Wegetappe vom P10 zum Flughafenkopf den ÖV benützen.
- 3.1.2 Die Parkplätze im P10 sind wie die übrigen Flughafenparkplätze zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab der ersten Minute, Gratisparkplätze und Gebührenrückerstattungen sind nicht zulässig).
- 3.1.3 Die FZAG hat in der nächsten Parkplatzbilanz per 31. Dezember 2018 die im P10 vorgesehenen Parkplätze separat als «genehmigt gemäss Plangenehmigung vom 31. März 2017, Inbetriebnahme vorgesehen am...» auszuweisen.

3.2 *Rodung und Ersatzaufforstung*

- 3.2.1 Die Massnahmen Wald WA-3, WA-4 und Lff-5 des UVB werden durch die Bestimmungen in der Rodungs- bzw. Wiederaufforstungsbewilligung ersetzt.
- 3.2.2 Die Bauarbeiten haben unter Schonung des angrenzenden Waldareals zu erfolgen. Es ist untersagt, darin Baubaracken zu errichten sowie Aushub, Fahrzeuge und Materialien aller Art zu deponieren.
- 3.2.3 Während der Bauarbeiten ist der verbleibende Waldbestand durch geeignete Massnahmen wie feste, gut sichtbare bauliche Abschränkungen (z. B. Bretterwand oder Gitterzaun) zu schützen.
- 3.2.4 Für die Umsetzung der Rodung und des Rodungsersatzes ist der kantonale Forstdienst einzubeziehen.
- 3.2.5 Die FZAG hat das Aufkommen einer standortgerechten Bestockung zur Erfüllung der Waldfunktionen sicherzustellen. Während der Bauphase sowie fünf Jahre nach Abschluss der Arbeiten für die Ersatzaufforstungen hat die FZAG auf diesen Flächen

das Aufkommen von invasiven Pflanzen und Konkurrenzvegetation wie Brombeere, Goldrute, Sommerflieder, Bärenklau etc. zu verhindern bzw. zu bekämpfen.

- 3.2.6 Nach Abschluss der Rodungs- und Bauarbeiten (inkl. Rodungsersatz) ist der Forstdienst zu einer Abnahme einzuladen. Der Forstdienst wird gebeten, dem BAFU den Abschluss dieser vom Bund genehmigten Rodung für die vom BAFU geführte Rodungsstatistik zu melden.
- 3.2.7 Fünf Jahre nach Abschluss der Arbeiten für die Ersatzaufforstungen hat die FZAG die Flächen einer Erfolgskontrolle durch den kantonalen Forstdienst zu unterziehen. Dabei ist festzustellen, ob die Bekämpfung der invasiven Pflanzen und der Konkurrenzvegetation weiterzuführen ist, und die Dauer dafür ist festzulegen. Die FZAG hat das BAZL über den Zeitpunkt der Erfolgskontrolle und deren Ergebnis sowie allfällige Forderungen des kantonalen Forstdienstes in Kenntnis zu setzen.
- 3.2.8 Die FZAG hat mit Anweisung an die kantonale Forstbehörde dafür zu sorgen, dass die Pflicht zur Leistung von Realersatz im Grundbuch angemerkt wird.

3.3 *Naturschutz und ökologischer Ersatz*

- 3.3.1 Die Waldfläche, die als Ersatzaufforstung in der ehemaligen Kiesgrube Gwärfi (Parzelle 5576) gilt, ist langfristig im Sinne der Schutzziele des Amphibienlaichgebietes von nationaler Bedeutung zu pflegen.
- 3.3.2 Die neu anzulegenden bzw. wiederherzustellenden Fromentalwiesen sind mittels Direktübertragung von Schnittgut aus bestehenden, artenreichen Magerwiesen zu begrünen. Zur Bezeichnung geeigneter Spenderflächen ist die FNS mindestens sechs Monate im Voraus über die Begrünung zu informieren.

3.4 *Biologische Sicherheit*

- 3.4.1 Offene Böden (Installationsplätze, Bodendeponien, temporäre Rohböden, für die Begrünung vorbereitete Flächen) sind regelmässig auf das Vorhandensein von invasiven Neophyten zu überprüfen. Aufkommende invasive Neophyten sind zu bekämpfen. Bodendeponien und für die Begrünung vorgesehene, fertiggestellte Flächen müssen so rasch wie möglich begrünt werden.
- 3.4.2 Schnittgut von invasiven Neophyten ist so zu entsorgen, dass eine Weiterverbreitung ausgeschlossen werden kann (Entsorgung in CO-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, Feststoffvergärungsanlage oder Kehrichtverbrennungsanlage, gedeckter Transport).

3.4.3 Bis sich die Zielvegetation entwickelt hat, sind regelmässige Kontrollen bzw. Bekämpfungen von invasiven Neophyten durchzuführen.

3.4.4 An mageren Standorten sowie im lichten Wald ist die Bekämpfung von invasiven Neophyten eine Daueraufgabe bei Pflege und Unterhalt der Flächen.

3.5 *Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation*

3.5.1 Die Richtlinie «Regenwasserentsorgung» (VSA 2002 inkl. Update 2008) ist zu beachten.

3.5.2 Die SN-Norm «Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung – Planung und Ausführung» (SN 592000, 2012) ist zu beachten.

3.5.3 Die Auflagen der Stadt Kloten zur Entwässerung und Kanalisation unter Ziffer 7 ihrer Stellungnahme (Beilage 1) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.6 *Nichtionisierende Strahlung und Lichtemissionen*

Bei der Ausgestaltung und dem Betrieb von Beleuchtungen im Aussenraum sind die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen zu beachten.

3.7 *Bautransporte*

3.7.1 Die FZAG hat vor Baubeginn mit der Unterhaltsregion I, Strasseninspektorat, Rohrstrasse 45, Glattbrugg, Kontakt aufzunehmen und die Details betreffend Bauzufahrt, Bauinstallation, Signalisationen etc. zu klären bzw. zu vereinbaren.

3.7.2 Sämtliche Anpassungsarbeiten an das Staatsstrassengebiet, die zu Lasten der Bauherrschaft gehen, sind im Einvernehmen mit der Unterhaltsregion I vorzunehmen.

3.7.3 Vor Baubeginn muss dem AFV zuhanden der Unterhaltsregion I ein Strassenzustandsprotokoll abgegeben werden, das als Grundlage zur Ermittlung allfälliger Schäden nach der Bauvollendung dient.

3.7.4 Vor Baubeginn ist dem AFV zuhanden der Unterhaltsregion I ein detaillierter Bauinstallationsplan 1:500 in dreifacher Ausfertigung zur Prüfung vorzulegen.

3.7.5 Längs der Flughafenstrasse ist ein Bauzaun vorzusehen und im Bauinstallationsplan einzutragen.

3.8 *Industrie- und Gewerbelärm (Betriebslärm)*

Alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, sind vom Anlagebetreiber zu überwachen. Treten Mängel oder Schäden auf, sind die Anlagen unverzüglich fachmännisch instand zustellen.

3.9 *Abfälle und Altlasten*

3.9.1 Sollte wider Erwarten schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses gemäss dem GEK des Flughafens zu behandeln bzw. zu entsorgen.

3.9.2 Die am 1. Januar 2016 in Kraft getretene Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA; SR 814.600) ist zu beachten, insbesondere deren Art. 16 bis 24.

3.10 *Allgemeine Bauauflagen*

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

3.10.2 Nach Abschluss der Arbeiten ist den Fachstellen je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AFV abzusprechen.

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

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

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

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

3.10.7 Die Baumeldungen sind vom AFV an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

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

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

3.11 *Luftfahrtspezifische Auflagen (Safety und Security)*

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

3.11.2 Dem Zonenschutz bzw. der kantonalen Meldestelle für Luftfahrthindernisse sind die erforderlichen Gesuche für die Baukräne auf dem üblichen Weg einzureichen.

3.11.3 Die Anforderungen des NASP sind – namentlich während der Bauphase – umzusetzen.

3.12 *Zollsicherheit*

Die Auflagen zur Zollsicherheit gemäss der Beilage 2 sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.13 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

3.13.1 Die Auflagen der VTA gemäss Beilage 3 sind umzusetzen bzw. einzuhalten.

3.13.2 Die Fussgängerquerungsstellen (Rad- / Fussweg-Beziehung) sind gemäss den neusten Normalien des Tiefbauamtes auszubauen.

3.13.3 Für die Radfahrer ist bei den Querungsstellen die Signalisation und Markierung «Kein Vortritt» anzubringen.

3.14 *Anbindung an den öffentlichen Verkehr*

Die Elemente (insbesondere der neue Brückenkopf und die neuen Geländer), die in einer direkten Verbindung mit der VBG-Haltestelle Bahnhof Balsberg stehen, müssen der architektonischen Gesamtsprache der heutigen Station entsprechen.

3.15 *Eisenbahnsicherheit*

- 3.15.1 Vor Beginn der Bautätigkeiten ist das Bahntrasse in der Umgebung der Bauarbeiten zu vermessen. Die periodische Kontrolle (automatisierte Setzungsmessung) ist bis zum Abschluss der Tiefbauarbeiten fortzusetzen, im Falle von Unregelmässigkeiten bis zum Abschluss der Bauarbeiten. Die Kosten für diese Nachweise sind durch die FZAG zu tragen.
- 3.15.2 Die Umsetzung des Vorhabens ist so zu planen, dass Trasse und Lichtraumprofil der Glattalbahn niemals in Anspruch genommen werden müssen. Jegliche Benutzung des Trassees, auch die kurzfristige und diejenige über Boden im Lichtraum der Glattalbahn, muss von den VBG bewilligt werden. In diesem Fall sind die Sicherheitsvorschriften der VBG für die Infrastruktur Glattalbahn massgebend.
- 3.15.3 Die FZAG ist verantwortlich für alle mit dem Bauvorhaben verbundenen Arbeiten und hat den sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb sowie den sorgfältigen Umgang mit der Infrastruktur der Glattalbahn zu garantieren. Sie haftet vollumfänglich für Unfälle und Betriebsunterbrüche des Bahnbetriebs und für Schäden an der Infrastruktur.
- 3.15.4 Es gelten die Sicherheitsvorschriften Infrastruktur Glattalbahn.
- 3.15.5 Die FZAG hat sämtliche Kosten, die den VBG im Zusammenhang mit diesem Vorhaben entstehen, zu tragen.

3.16 *Erdbebensicherheit*

- 3.16.1 Im Rahmen der Ausführung ist für die Bemessung der tragenden und sekundären Bauteile ein der Realität entsprechendes Tragwerkmodell anzuwenden, das alle stabilisierenden Elemente berücksichtigt.
- 3.16.2 Es wird empfohlen, die Anforderungen an die Erdbebensicherheit der Tragstruktur sowie der relevanten sekundären Bauteile im Rahmen der Nutzungsvereinbarung gemäss SIA 260, Kap. 2.2 festzulegen.

3.17 *Anforderungen gemäss EleG*

- 3.17.1 Die Trafostation ist in allen Teilen nach der Verordnung über elektrische Starkstromanlagen und der LeV auszuführen.
- 3.17.2 Die Räume für die elektrischen Anlagen müssen feuerbeständig (EI90) erstellt werden.

- 3.17.3 Die Zu- und Abluftöffnungen der Trafostation müssen ins Freie führen.
- 3.17.4 Für die elektrischen Teile (Trafostation, Zu- und Ableitungen, evtl. Energieerzeugungsanlagen) sind frühzeitig beim ESTI entsprechende Gesuche gemäss VPeA einzureichen.
- 3.17.5 Die stillgelegten 16-kV-Leitungen sind vor Beginn der Aushubarbeiten bauseitig zu sondieren und die Kabeldecksteine freizulegen. Die EKZ entsorgen die Kabel anschliessend zu ihren eigenen Lasten. Die FZAG hat die EKZ mindestens vier Wochen vor dem geplanten Aushub zu kontaktieren.
- 3.17.6 Durch die Bauleitung ist sicherzustellen, dass für das in Betrieb stehende Trasse die gegenwärtige Überdeckung von 80 cm auch nach dem Neubau der Strasse sichergestellt ist. Falls dies nicht möglich ist, muss das bestehende Trasse einbetoniert werden, was eine vorgehende Absprache mit den EKZ bedingt. Die EKZ sind zum Voraus durch die Bauleitung aufzubieten, um die genaue Lage des Trassees zu markieren.
- 3.18 *Feuerpolizei und Brandschutz*
- 3.18.1 Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 5 in der Stellungnahme vom 18. Januar 2016 (Beilage 1) sind mit Ausnahme der Anträge [5.6] und [5.23] einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 3.18.2 Die Auflagen von SRZ gemäss Stellungnahme vom 4. Februar 2016 (Beilage 4) sind mit Ausnahme der Anträge [4.1] und [4.2] einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 3.19 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*
- 3.19.1 Die Auflagen des AWA gemäss Stellungnahme vom 7. Dezember 2015 (Beilage 5) sind umzusetzen bzw. einzuhalten.
- 3.19.2 Stellen mit Absturzgefahr sind für die Benutzer gemäss der SIA-Norm 358 ausreichend zu sichern.
- 3.19.3 Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüste etc., sind zu befolgen.
- 3.20 *Behindertengerechtes Bauen*
- 3.20.1 Der Standort der rollstuhlgängigen Parkplätze ist bei der Parkhaus-Einfahrt zu signalisieren; die definitive Lage der Behindertenparkplätze ist spätestens mit den Revisionsplänen nach Abschluss der Bauarbeiten auszuweisen.

- 3.20.2 An den Ticketautomaten dürfen die Bedienelemente (Geldeinwurf, Ticketausgabe, Tastatur und Kartenschlitz bei Kartenterminals für bargeldlose Zahlung) max. 25 cm ab Vorderkante eines allfälligen Automatensockels rückversetzt sowie max. 1,10 m ab Boden liegen.
- 3.20.3 Die Apparateanordnung und Raumausstattung des rollstuhlgerechten WC im G3 muss der Norm SIA 500 (2011), Anhang E.1, entsprechen.
- 3.20.4 Weitere, aus dem Baugesuchsdossier noch nicht ersichtliche, aber für das hindernisfreie Bauen relevante Belange, müssen der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten», Kap. 3–8 sowie SIA-Korrigenda C3, entsprechen.

3.21 *Weitere Auflagen der Stadt Kloten*

- 3.21.1 Die Ausführungskontrolle im Fachbereich Wärmedämmung ist via die private Kontrolle vorzunehmen; die entsprechende Ausführungsbestätigung ist der Stadt Kloten unaufgefordert vor der Schlusskontrolle einzureichen.
- 3.21.2 Die Ausführungskontrollen in den Fachbereichen Heizungs- und Warmwasseranlagen sowie Lüftungstechnische Anlagen sind via die private Kontrolle vorzunehmen. Die entsprechenden Ausführungsbestätigungen sind der Stadt Kloten unaufgefordert vor der Schlusskontrolle einzureichen.
- 3.21.3 Vor Baubeginn ist der Stadt Kloten bekannt zu geben, wer die Ausführungskontrolle in diesen beiden Fachbereichen übernimmt.
- 3.21.4 Das Detailprojekt der Aufzüge sowie die Ausführung sind durch einen gemäss Liste der Baudirektion zur privaten Kontrolle befugten Fachmann prüfen zu lassen. Dessen Attest ist dem Kontrollorgan der Stadt Kloten rechtzeitig im Doppel einzureichen; Nachkontrollen bleiben vorbehalten.

4. **Entgegenstehende Anträge**

Entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

5. 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 die Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

Das ESTI wird berechtigt, seinen Aufwand in der Höhe von Fr. 209.– nach Eröffnung dieser Verfügung der Gesuchstellerin direkt in Rechnung zu stellen.

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 4786.80; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Volkswirtschaftsdirektion.

Die BKZ stellt für ihren Aufwand Fr. 175.– in Rechnung.

Die Gebühr der Stadt Kloten inkl. Schreibgebühren und Porti für die Prüfung des Gesuchs beträgt Fr. 4900.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBE, Postfach, 8058 Zürich
- Pro Natura, Wiedingstrasse 78, 8045 Zürich
- ZVS/BirdLife Zürich, Wiedingstrasse 78, 8045 Zürich
- WWF Zürich, Hohlstrasse 110, 8010 Zürich
- Anwaltsbüro M. Pestalozzi, Seefeldstrasse 9a, 8630 Rüti ZH für VCS Zürich
- Einsprecher 2
- Anwaltskanzlei Ettlertsuter, Postfach 1323, 8021 Zürich 1 für Einsprecher 1

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

- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Bundesplanungen, 3003 Bern
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich

In Anwendung von Art. 20 UVPV wird im Bundesblatt und den kantonalen Publikationsorganen publiziert, wo und wann diese Verfügung, die Gesuchsunterlagen sowie die Stellungnahmen des BAFU zur Einsichtnahme aufgelegt werden.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
handelnd durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Christian Hegner, Direktor

Beilagen

- Beilage 1: Stadt Kloten, Baupolizei, Stellungnahme vom 18. Januar 2016
- Beilage 2: EZV, Stellungnahme vom 16. November 2015
- Beilage 3: Kantonspolizei Zürich, VTA, Stellungnahme vom 6. Januar 2016
- Beilage 4: Stadt Zürich, SRZ, Stellungnahme vom 4. Februar 2016
- Beilage 5: AWA, Arbeitsbedingungen, Stellungnahme vom 7. Dezember 2015

Rechtsmittelbelehrung

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

Die Frist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern.

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