



3003 Bern, 30. April 2015

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Parkplätze P9 (Steinenbüel), P12-100 (Rächtenwiesen) und P16 (Knoten Fracht): Definitive Genehmigung

361.21-LSZH/0048;

Projekt Nr. A0544

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Das UVEK erteilte der Flughafen Zürich AG (FZAG) am 1. April 2009 unter Auflagen die Plangenehmigung für die Erstellung und temporäre Nutzung von insgesamt 1000 Parkplätzen an den Standorten P9 (Steinenbüel), P12-100 (Rächtenwiesen) und P16 (Knoten Fracht) während der laufenden Sanierungen der Flughafenparkhäuser. Der Kreis der Nutzer wurde ausschliesslich auf Angestellte der Luftfahrtunternehmen am Flughafen Zürich beschränkt (Dispositiv, Ziffer C.1).

Der definitive bzw. unbefristete Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P16 war ursprünglich als eines von vier Teilvorhaben mit dem Gesuch der FZAG vom November 2010 zum Ausbau der Parkieranlagen beantragt worden; für dieses Gesuch war ein ordentliches Verfahren nach Art. 37 LFG¹ mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt worden. Die Gesuchsunterlagen für alle Teilvorhaben hatten vom 18. November bis zum 17. Dezember 2010 öffentlich aufgelegt. Mit Schreiben vom 10. Januar 2011 an den Kanton Zürich hatte das BAZL als verfahrensleitende Behörde damals festgehalten, über das Teilprojekt für den Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P16 werde zu einem späteren Zeitpunkt entschieden und für die konkrete Projektbeurteilung würden neue Termine bekannt gegeben.

2. Gesuch um Wiederaufnahme des Verfahrens bzw. definitive Genehmigung der Parkplätze auf dem P9, P12-100 und P16

2.1 *Gesuchseinreichung*

Am 14. Oktober 2014 (Eingang beim BAZL) ersuchte die FZAG um Weiterführung des Verfahrens für die bisher nur provisorisch genehmigten 1000 Parkplätze, davon 654 auf dem P9, 183 auf dem P12-100 und 163 auf dem P16 und beantragte gleichzeitig, das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent um 1000 Parkplätze auf 21 166 Parkplätze zu erhöhen.

2.2 *Gesuchsunterlagen*

Das ursprüngliche Gesuch aus dem Jahr 2010 umfasst die folgenden Unterlagen:

- Gesuchsformular FZAG vom 1. September 2010;
- Beilage B1: Baulicher Beschrieb (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;

¹ LFG: Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

- Beilage B2: Gestaltung und Bewirtschaftung einer biologischen Ersatzfläche bei der Riet-Strasse als Brutplatz für Kiebitze und zur Förderung von Lebensraumspezialisten (Orniplan AG), 19.12.2008;
- Beilage B3: Nachweis GEP-Konformität, FZAG, 1.9.2010;
- Beilage B4: Plangenehmigung UVEK «Provisorische Parkplätze während der Parkhaussanierungen», 1.4.2009;
- Beilage B5: Verweise auf Verkehrsberichte und UVB zum Gesamtvorhaben (separate Mappe), 1.9.2010; und
- Pläne zu Situation und Normalprofilen, jeweils für P9, P12-100 und P16.

Mit Schreiben vom 10. Oktober 2014 reichte die FZAG folgende Ergänzungen zu den ursprünglichen Gesuchsunterlagen ein:

- Bedarfsnachweis für die Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents: Angaben über die Entwicklung der Lokalpassagierzahlen von 2004 bis 2013 im Vergleich zur Prognose gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), wie in der Verfügung des UVEK vom 30. Juli 2012 verlangt; und
- Alternativantrag zum ökologischen Ersatz (neu: Ökologischer Ersatz im Gebiet Hundig², Glattfelden statt Ersatzfläche Riet-Strasse).

2.3 *Begründung*

Die FZAG hatte das ursprüngliche Gesuch wie folgt begründet: Die Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich werde in grossem Masse durch Lokalpassagiere und Angestellte bestimmt und in der Prognose zum SIL-Objektblatt werde mit einem weiteren Wachstum der Lokalpassagiere gerechnet. Die Parkplätze P9, P12-100 und P16 böten die Möglichkeit, durch Verlegung von Mitarbeiterparkplätzen an diese Standorte eine Entlastung der Parkhäuser am Flughafenkopf zu erreichen.

Zur Begründung für den Zeitpunkt der Wiederaufnahme des Verfahrens führt die FZAG an, mit Erteilung der Plangenehmigung vom 30. Juli 2013 habe das UVEK anerkannt, dass sich der für die Passagiere und Mitarbeiter massgebende Parkplatzbedarf nach der Entwicklung der Lokalpassagiere gemäss SIL-Prognose richte. Gemäss dieser betrage das durchschnittliche Wachstum der Lokalpassagiere 2,7 % mit geschätzten 16,34 Mio. Lokalpassagieren im Jahr 2013. Effektiv habe die Anzahl Lokalpassagiere im Jahr 2013 rund 270000 höher gelegen als prognostiziert und im Jahr 2014 habe das durchschnittliche Wachstum der Lokalpassagiere von Januar bis September mit 5,7 % weit über dem angenommenen Wachstum gelegen. Damit sei der Bedarfsnachweis erbracht.

² Vgl. Plangenehmigung des UVEK vom 6. Juni 2014 «Umsetzung ökologischer Ersatzmassnahmen für verschiedene Bauvorhaben am Flughafen Zürich im Gebiet «Hundig», Gemeinden Glattfelden und Bülach»

Zudem sei das für das Jahr 2020 verfügte Modalsplit-Ziel gemäss Modalsplit-Erhebung 2013 eingehalten worden. Damit seien die Voraussetzungen für die Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents bzw. die Erteilung der definitiven Plangenehmigung für die 1000 Parkplätze auf den P9, P12-100 und P16 gemäss der UVEK-Verfügung vom 30. Juli 2012, Dispositiv, Ziffer I.1.2, erfüllt.

2.4 *Beschrieb*

Im Schreiben vom 10. Oktober 2014 hält die FZAG fest, mit Erteilung der Plangenehmigung für die provisorischen Parkplätze während der Parkhaussanierungen vom 1. April 2009 sei der Bau von 1000 Parkplätzen genehmigt worden. Zum Zeitpunkt der Gesuchseinreichung seien diese bis auf 242 Parkplätze im südöstlichen Bereich des P9 auch erstellt worden.

Gemäss dem vorgesehenen Nutzungskonzept sollen die Parkplätze des P12-100 und P16 zukünftig für Mitarbeitende und Besucher des GAC und der Fracht Ost genutzt werden. Dazu würden diese beiden Parkieranlagen mit Schranken ausgerüstet. Der P9 würde nur in Spitzenzeiten als Überlaufparkplatz für Mitarbeitende genutzt. Die Zugangskontrolle für den P9 werde durch Personal am Eingang des Parkplatzes sichergestellt. Da der P9 nicht in Gehdistanz zum Flughafenkopf liege, werde ein Shuttle-Bus eingerichtet.

2.5 *Eigentumsverhältnisse*

Gemäss Gesuch sei die FZAG Grundeigentümerin der beanspruchten Flächen für die Parkplätze P9 und P12-100. Das Grundstück für den P16 sei im Eigentum der Stadt Kloten, mit der ein Pachtvertrag mit Vorkaufsrecht, datiert vom 28. April 2009, zur Nutzung der Fläche bis am 30. September 2019 bestehe.

2.6 *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 21. Oktober 2014 mit der Anhörung des Kantons Zürich wieder auf. Da seit der Durchführung des ursprünglichen Verfahrens für das Gesamtprojekt vier Jahre vergangen waren, wur-

de die Wiederaufnahme des Verfahrens publiziert und die Unterlagen vom 3. November 2014 bis zum 2. Dezember 2014 öffentlich aufgelegt.

3.2 *Stellungnahmen*

Das Amt für Verkehr des Kantons Zürich (AFV) übermittelte dem BAZL am 17. Februar 2015 folgende Stellungnahmen:

- AFV, Stab / Recht und Verfahren, vom 17. Februar 2015;
- AFV, Bauen an Staatsstrassen, vom 19. Dezember 2014;
- AFV, Infrastrukturplanung, vom 31. Oktober 2014;
- Tiefbauamt des Kantons Zürich (TBA), Projektportfoliosteuerung, vom 9. Januar 2015;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 26. November 2014;
- Kantonspolizei Zürich-Flughafen, Stabsabteilung – Planung und Technik, vom 18. Dezember 2014;
- Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) vom 13. Februar 2015 inkl. den Stellungnahmen der folgenden Fachstellen:
 - Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL);
 - Amt für Landschaft und Natur (ALN);
 - Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH³), Raumplanung;
 - TBA, Fachstelle Lärmschutz (FALS);
- Schutz und Rettung Stadt Zürich – Flughafen Zürich, Einsatz und Prävention, vom 17. November 2014; und
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 8. Dezember 2014.

Die ebenfalls angehörte Fachstelle Flughafen-Luftverkehr des AFV verzichtete auf eine Stellungnahme, da sie keine Bemerkung zum Plangenehmigungsgesuch hatte.

Am 23. Februar 2015 hörte das BAZL das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an; es übermittelte ihm die vollständigen Gesuchsunterlagen sowie die eingegangenen Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten.

Am 16. April 2015 nahm das BAFU Stellung zum Vorhaben.

Die Stellungnahmen der kantonalen und kommunalen Fachstellen waren der FZAG vom AFV direkt zugestellt worden, diejenige des BAFU erhielt die FZAG via BAZL. Die FZAG nahm am 22. April 2015 zu den Anträgen der Stadt Kloten, der kantonalen Fachstellen und des BAFU Stellung. Sie beschränkt sich dabei auf die Anträge der FALS; zu den übrigen Anträgen hat sie keine Bemerkungen. Damit war die Instruktion abgeschlossen.

³ Um Verwechslungen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zu vermeiden, wird für das kantonale Amt für Raumentwicklung die Abkürzung ARE-ZH verwendet.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

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.

Die Parkplätze P9, P12-100 und P16 gehören örtlich und funktionell zum Flughafen Zürich und dienen seinem Betrieb. Sie sind daher Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 VIL⁴. Gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

Art. 5 UVPV legt fest, dass die Prüfung von derjenigen Behörde durchgeführt wird, die im Rahmen eines Bewilligungs-, Genehmigungs- oder Konzessionsverfahrens über das Projekt entscheidet (zuständige Behörde), dies ist im vorliegenden Fall das UVEK. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) ist die Umweltschutzfachstelle des Bundes (Art. 42 Abs. 2 USG⁵).

1.2 *Verfahren*

Art. 1 und 2 UVPV⁶ 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.

Das Verfahren für die definitive Genehmigung der Parkplätze P9, P12-100 und P16 war mit der Anhörung zum Gesamtvorhaben vom November 2010 eröffnet und mit Entscheid vom 30. Juli 2012 sistiert worden. Auf Antrag der FZAG vom 10. Oktober 2014 wurde es am 21. Oktober 2014 mit der Anhörung des Kantons Zürich wieder aufgenommen. Da seit der Durchführung des Verfahrens für das Gesamtprojekt vier Jahre vergangen waren, wurde die Wiederaufnahme des Verfahrens publiziert, die Unterlagen lagen vom 3. November 2014 bis zum 2. Dezember 2014 öffentlich auf.

⁴ VIL: Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁵ USG: Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

⁶ UVPV: 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).

1.3.1 Koordinationspflicht

Das PGV ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁷. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob die beantragten Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach LFG, USG und RPG⁸ vereinbar sind. Die raumplanerische Abstimmung erfolgt über den SIL (vgl. Ziffer B.2.4 weiter unten); bezüglich Umweltschutz wird die Koordination durch das PGV mit UVP sichergestellt (vgl. Ziffer B.2.5 weiter unten).

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.2.3); einzig die FALS bezweifelte ihre Stichhaltigkeit (vgl. Erwägungen unter Ziffer B.2.5.6 weiter unten).

⁷ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG); SR 172.010

⁸ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG); SR 700

2.3 Grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens

Mit dem Entscheid des UVEK vom 30. Juli 2012 wurde das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent von 17 107 auf 20 166 Parkplätze erhöht. Weiter sind in diesem Entscheid u. a. folgende, das Gesamtvorhaben betreffende Bestimmungen enthalten:

- a) Grundlage für die Ermittlung des zusätzlichen Parkplatzbedarfs bildet in erster Linie das für die nächsten 20 Jahre erwartete Wachstum der Passagierzahlen gemäss der SIL-Luftverkehrsprognose. [...] Mit der Zunahme der Passagiere geht auch eine Zunahme der Mitarbeiterzahlen (Flughafen und Annex-Betriebe) einher. [...] Für den Parkplatzbedarf für Passagiere ist der Anteil Passagiere massgebend, die ihre Reise in Zürich antreten (Lokalpassagiere), der in den letzten Jahren stärker als erwartet gewachsen ist und gemäss den aktuellen Prognosen weiter wachsen wird. Der Parkplatzbedarf ist im Wesentlichen eine Folge und nicht die Ursache des am Flughafen abgefertigten Passagieraufkommens (Erwägungen zum Gesamtvorhaben, Ziffer C.2.7).
- b) Der Nachweis für den Bedarf der Parkieranlagen ist hinreichend erbracht; die Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen auf eine Reduktion der genehmigungsfähigen Parkplatzzahl seien im Sinne der Erwägungen abzuweisen (Erwägungen, Fazit zum Parkplatzbedarf, Ziffer C.2.7.8).
- c) Massgebende Steuergrösse für die Parkieranlagen ist der Modalsplit mit den vereinbarten Zielen. Für das Jahr 2020 wird ein Modalsplit-Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil gemäss der Berechnungsmethode des RGVK⁹ festgesetzt. Die FZAG ist verpflichtet, zur Erreichung des Modalsplit-Ziels von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. des im SIL-Objektblatt festzusetzenden Modalsplit-Ziels im Jahr 2030 beizutragen und dazu in Absprache mit dem Kanton und dem Bund die geeigneten Massnahmen zu ergreifen, die in ihrem Kompetenzbereich liegen. Die Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern (Dispositiv, Auflage I.2.1.1).
- d) Zur Überprüfung der Ziele gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons hat die FZAG alle vier Jahre die Modalsplit-Verteilung zu erheben (nächste Erhebung 2013) und die Daten dem Kanton zur Verfügung zu stellen (Dispositiv, Auflage I.2.1.3).
- e) Sämtliche Parkplätze am Flughafen sind zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab der ersten Minute). Gratisparkplätze und Gebührenrückerstattungen sind nicht zulässig (Dispositiv, Auflage I.2.2.2).
- f) das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent wird um weitere 1000 Parkplätze (auf 21 166) erhöht, wenn die Plangenehmigung für den Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P16 gemäss Ziffer V. des Dispositivs erteilt werden kann (Dispositiv, Ziffer I.1.2).
- g) Unter dieser Ziffer V. wird verlangt, dass die FZAG für den Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P 16 zu prüfen habe, ob ein Teil dieser oberirdi-

⁹ RGVK: Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (RGVK), Synthesebericht, 8. Februar 2011; wurde im Auftrag des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich (AfV) erarbeitet.

schen Parkplätze an geeigneter Stelle in einem Parkhaus angeordnet werden könne. Für den definitiven Weiterbestand bzw. ein Parkhaus sei ein vollständiges Gesuch um Plangenehmigung einzureichen.

Für das nun hier zu beurteilende Teilprojekt ist im Entscheid vom 30. Juli 2012 festgehalten, dass

- a) das Verfahren für die Parkplätze P9, P12-100 und P16 sistiert wird (Erwägungen, Ziffer C.4.3);
- b) die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm auch für die Standorte P9, P12-100 und P16 und bis zu einer Gesamtzahl von 24 207 Parkplätzen erfolgt ist (Erwägungen, Fazit zum Gesamtvorhaben, Ziffer C.5.3); und
- c) der Weiterbetrieb nur vorläufig genehmigter Parkplätze in jedem Fall einer vollständigen UVP bedürfe, wobei die UVP in den noch nicht geprüften Bereichen (z. B. Grundwasserschutz, Baulärm, Bauleistik, etc.) im Rahmen des jeweiligen PGV erfolge. Ein entsprechendes Gesuch sei im Sinne der Erwägungen zu vervollständigen und dem BAZL zuhanden des UVEK auf dem ordentlichen Weg einzureichen, wobei der Bedarf für die Erhöhung des Bewirtschaftungskontingents jeweils auszuweisen sei (Erwägungen, Ziffer C.5.4; Dispositiv, Ziffer V.).

Aufgrund der Erwägungen bzw. Festlegungen im Dispositiv der Verfügung vom 30. Juli 2013 kommt das UVEK zum Schluss, dass für die Parkplätze P9, P12-100 und P16 die wesentlichen Teile der Projektprüfung bereits erfolgt sind. Namentlich wurde der Parkplatzbedarf grundsätzlich bejaht und die definitive Genehmigung der Parkplätze sowie die damit verbundene Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents um 1000 Einheiten unter gewissen Voraussetzungen in Aussicht gestellt.

Die eigentliche Erstellung der Parkplätze war zudem mit der Plangenehmigung vom 1. April 2009 bereits genehmigt worden und die Parkplätze wurden bis auf die erwähnten noch nicht realisierten 242 Parkplätze im südöstlichen Bereich des P9 bereits rechtskräftig erstellt.

Demnach hatte die FZAG nun noch

- aufzuzeigen, dass die Entwicklung der massgeblichen Lokalpassagierzahlen im Rahmen der SIL-Prognose liege;
- zu prüfen, ob ein Teil der Parkplätze statt auf den offenen Flächen in einem Parkhaus angeordnet werden könne; und
- das Gesuch ggf. mit Angaben zu den in der UVP zum Gesamtvorhaben noch nicht geprüften Bereichen zu ergänzen.

Es ist somit zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die definitive Genehmigung tatsächlich erfüllt sind.

2.4 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Raumplanung

Beim Vorhaben handelt es sich im Wesentlichen um die definitive Genehmigung von bisher nur temporär zugelassenen Parkplätzen. Diese liegen innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013 und das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zum SIL. Die Standorte für das Vorhaben liegen auf der Landseite innerhalb des SIL-Perimeters; das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Die Einhaltung der raumplanerischen Anforderungen des zu erwartenden Motorfahrzeugverkehrs war im Übrigen bereits im Verfahren zum Gesamtvorhaben mit den Erwägungen zum Verkehrsaufkommen bzw. zum regionalen Gesamtverkehrskonzept (RGVK) überprüft worden (vgl. Plangenehmigung vom 30. Juli 2013, Fazit zum Gesamtvorhaben, Erwägungen C.5.2).

2.4.1 Stellungnahme des ARE-ZH

Das ARE-ZH hielt fest, den vorliegenden Unterlagen zur definitiven Bewilligung der Parkplätze an den Standorten P9, P12-100 und P16 seien keine Aussagen zur Vereinbarkeit mit dem Modalsplit-Ziel für den landseitigen Verkehr gemäss SIL-Objektblatt Flughafen Zürich sowie der entsprechenden Zielsetzung des kantonalen Richtplans vom 18. März 2014, Punkt 4.5.2, zu entnehmen. Es fänden sich keine Aussagen zum Fahrtenaufkommen und zum Bedarf für die Erhöhung des Bewirtschaftungskontingents.

Hierzu ist anzumerken, dass die FZAG im Gesuchschreiben vom 10. Oktober 2014 den Bezug zwischen der SIL-Prognose und dem tatsächlichen Wachstum der massgeblichen Anzahl Lokalpassagiere aufzeigt. Zudem fand am 10. Juni 2014 eine Informationsveranstaltung für kantonale und kommunale Behörden über die verlangte Modalsplit-Erhebung 2013 statt, an der auch das ARE-ZH vertreten war. Die Ergebnisse wurden denn auch dem Kanton Zürich zugestellt (Modalsplit-Erhebung 2013, Schlussbericht vom 2. Juni 2014). Sowohl FZAG wie auch BAZL durften davon ausgehen, dass diese den Fachämtern des Kantons bekannt waren. Ein Hinweis auf diese Unterlagen im Gesuchschreiben der FZAG wäre aber zweifellos hilfreich gewesen.

Das BAZL hielt mit E-Mails vom 16. Januar und 2. Februar 2015 an das AFV fest, dass

- einschlägige Unterlagen bereits mit dem ursprünglichen Gesuch eingereicht worden wären;
- der Schlussbericht «Modalsplit-Erhebung Flughafen Zürich 2013» vom 2. Juni 2014 auch dem Kanton Zürich vorliege; und
- im Schreiben der FZAG vom 10. Oktober 2014 Angaben betreffend SIL-Verkehrsprognose der massgebenden Lokalpassagiere vorlägen.

Gestützt auf die vorliegenden Unterlagen kommt das ARE-ZH schliesslich ohne weitere Anträge zu stellen aber insgesamt zum Schluss, mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen könne das Vorhaben aus Sicht Raumplanung umweltverträglich realisiert werden.

2.4.2 Stellungnahme der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten stellt grundsätzlich fest, angesichts des ausgewiesenen Bedarfs könne dem Weiterbestand der Parkflächen zugestimmt werden.

Im Verfahren für das Gesamtprojekt hatte die Stadt Kloten beantragt, es sei zu überprüfen, ob im Gebiet Oberhau ein zentrales Parkhaus erstellt werden könne, um bestehende und geplante Flächenparkplätze zu kompensieren. Die FZAG sei aufzufordern, die entsprechenden Abklärungen parallel zum laufenden Verfahren an die Hand zu nehmen. Das UVEK übernahm diesen Antrag und verfügte, für den Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P16 habe die FZAG zu prüfen, ob ein Teil dieser oberirdischen Parkplätze an geeigneter Stelle in einem Parkhaus angeordnet werden könnte (Plangenehmigung vom 30.7.2013, Dispositiv, Ziffer V.).

Die Stadt Kloten hält nun fest, diese Überprüfung sei vorgenommen worden. Die offenen Parkplätze dienten dazu, die landseitige Erreichbarkeit für den Individualverkehr in Zeiten mit hoher Nachfrage sicherzustellen. Solche Parkplätze könnten nach Ansicht der FZAG auch etwas weiter vom Flughafenkopf entfernt liegen. Da die durchschnittliche Auslastung dieser Parkplätze tiefer sei als bei den zentral gelegenen Parkplätzen, erachte es die FZAG als unverhältnismässig, die offenen Plätze in ein Parkhaus zu verlegen. Sie stelle aber in Aussicht, die Verlegung des P9, der am weitesten vom Flughafenkopf entfernt liegt, in der zweiten Etappe des geplanten Parkhauses Oberhau zu prüfen, vorausgesetzt, der Parkplatz werde mittelfristig durch andere Flughafenprojekte (z. B. Umrollung der Piste 28) verdrängt.

Die genannten Gründe für die Zurückhaltung bei der Verlegung der offenen Parkplätze seien für die Stadt Kloten nachvollziehbar. Die Stadt Kloten beantragt daher,

- [1] den Weiterbestand der offenen Parkplätze P9, P12-100 und P16 zu genehmigen; und
- [2] die Verlegung der Parkplätze in Parkhäuser sei zu prüfen, sobald absehbar werde, dass die betroffenen Flächen durch anderweitige Bauten und Anlagen verdrängt würden.

2.4.3 Erstes Zwischenfazit des UVEK

Gestützt auf die Stellungnahmen des ARE-ZH und der Stadt Kloten – und im Wissen darum, dass zurzeit einerseits ein Projekt für ein Parkhaus im Gebiet Oberhau erarbeitet wird und andererseits auch die Voraussetzungen für eine Umrollung der Piste 10-28 im Osten geprüft werden (und es somit nicht ausgeschlossen ist, dass die jetzt

zu genehmigenden Parkplätze wenigstens teilweise dereinst einer anderen Flughafennutzung weichen müssen) – kommt das UVEK zum Schluss, dass

- die raum- und sachplanerischen Voraussetzungen für die Genehmigung der 1000 Parkplätze erfüllt sind; und
- die verlangte Prüfung betreffend Verlegung der Aussenparkplätze in ein Parkhaus hinreichend erfolgt ist.

Der Antrag [2] der Stadt Kloten erscheint zweckmässig und es ist eine entsprechende Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

Im Folgenden ist noch zu prüfen, ob sich andere Gründe ergeben, die der Plangenehmigung für die beantragten 1000 Parkplätze entgegenstehen.

2.5 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

2.5.1 Abschliessend beurteilte Umweltbereiche

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 1. September 2010 zum Gesamtvorhaben enthielt wenige projektspezifische Aussagen zu den Parkplätzen P9, P12-100 und P16, da deren Bau ja mit der UVEK-Verfügung vom 1. April 2009 genehmigt worden war. Der UVB hält fest, die Parkplätze seien als offene Parkfelder angelegt, das Feld P16 sei mit einem Hartbelag versehen, die Oberfläche des P12-100 bestehe aus Rasengittersteinen und auch für das Feld P9 seien Rasengittersteine vorgesehen. Es seien keine Bauarbeiten vorgesehen, die über die Plangenehmigung vom 1. April 2009 hinausgingen.

Die Untersuchungen zu den für die Genehmigung von Parkplätzen wichtigen und im Verfahren über das Gesamtprojekt bereits abschliessend geprüften Bereichen Lufthygiene und Verkehrslärm etc. umfassten aber auch die 1000 Parkplätze des P9, P12-100 und P16.

Zudem hat die FZAG die Auflage G.I.2.1.3 (Überprüfung der Ziele gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons und Erhebung der Modalsplit-Verteilung per 2013) in der Zwischenzeit erfüllt und die Daten Bund und Kanton zur Verfügung gestellt (Modalspliterhebung 2013, Schlussbericht vom 2. Juni 2014).

Grundsätzlich hatte das UVEK verfügt, für die noch nicht geprüften Teilvorhaben sei eine vollständige UVP durchzuführen. Zwar enthält das Gesuch keinen Bericht mit dem Titel «Ergänzung der UVP» oder ähnlich. Nach Auffassung des UVEK erfüllen aber die mit dem Gesuch eingereichten Unterlagen in materieller Hinsicht die Anforderungen von Art 10b USG dennoch; dies insbesondere, weil im vorliegenden Fall einerseits die wichtigen Umweltaspekte Lärm und Lufthygiene mit der UVP zum Gesamtprojekt bereits abschliessend geprüft worden sind, und andererseits bereits eine

rechtskräftige Plangenehmigung für den Bau bzw. die temporäre Nutzung der Parkplätze vorliegt.

Die KofU hält in ihrer Stellungnahme vom 13. Februar 2015 denn auch fest, die Beurteilung des UVB durch die kantonalen Fachstellen und die KofU habe ergeben, dass er, zusammen mit den Berichtergänzungen, den in Art. 9 der UVPV gestellten Anforderungen an die Berichterstattung entspreche.

Die KofU hält fest, die ins Mitberichtsverfahren einbezogenen Fachstellen und sie selbst kämen zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie der von den Fachstellen zusätzlich gestellten Anträge den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspreche und daher unter den entsprechenden Auflagen und Bedingungen bewilligt werden könne.

Das BAFU seinerseits nimmt nur zum Bereich Natur und Landschaft (ökologischer Ersatz) Stellung. Bezogen auf die anderen Umweltbereiche, insbesondere Lärm und Luft, hat es keine Bemerkungen. Sofern es nichts anderes beantrage, seien die im UVB vorgesehenen Massnahmen umzusetzen (Art. 10c Abs. 1 USG).

2.5.2 Projektspezifisch zu prüfende Bereiche

Nach dem oben Gesagten ist im vorliegenden Fall also noch zu prüfen,

- ob die in der Plangenehmigung vom 1. April 2009 gemachten Auflagen zum Bau bzw. Betrieb der Parkplätze P9, P12-100 und P16 auch den heutigen Umweltvorschriften nach Art. 3 Abs. 1 UVPV entsprechen; und bzw. oder
- ob andere Auflagen – namentlich für die noch nicht erstellten Parkplätze auf dem P9 – anzuordnen sind, die sich aus weiteren relevanten Umweltbereichen (z. B. Gewässer- und Grundwasserschutz, Aspekte von Natur und Landschaft, ökologischer Ersatz etc.) ergeben.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die im UVB zum Gesamtvorhaben vom 1. September 2010 vorgeschlagenen Massnahmen, soweit sie den Bau der noch nicht erstellten Parkplätze auf dem P9 betreffen, nach wie vor gültig sind; sie sind umzusetzen bzw. anzuwenden. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.5.3 Entwässerung und Gewässerschutz

Das AWEL hat aus entwässerungstechnischer Sicht keine Einwände gegen eine definitive Nutzung der bezeichneten Parkplätze. Es beantragt, seine Auflage aus der Zustimmung vom 2. September 2008 (entspricht der Auflage C.2.6.2 aus der UVEK-Verfügung vom 1. April 2009), nach der auf den Parkplätzen keine Reinigungs- und Servicearbeiten durchgeführt und keine wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten gelagert werden dürften, in die vorliegende Verfügung zu übernehmen.

Bei Berücksichtigung des Antrags könne das Vorhaben aus Sicht Entwässerung umweltverträglich realisiert werden.

Der Antrag des AWEL stützt sich auf die geltenden Gewässerschutzvorschriften und erscheint zweckmässig; es spricht nichts dagegen, diesen als Auflage in die Verfügung aufzunehmen.

2.5.4 Lufthygiene

Das AWEL stellt fest, aus lufthygienischer Sicht sei gegen die Überführung der Parkplätze P9, P12-100 und P16 von der provisorischen zur definitiven Nutzung kein Einwand anzubringen, sofern die mit den bestehenden Genehmigungen verbundenen Auflagen (Modalsplit, Gesamtkontingent, etc.) eingehalten würden. Die gesamte Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze dürfe die Anzahl der genehmigten Parkplätze nicht übersteigen; überzählige Parkplätze seien zu sperren.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des folgenden Antrags könne das Vorhaben aus Sicht Luftreinhaltung umweltverträglich realisiert werden:

- Die gesamte Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze dürfe die Anzahl der genehmigten Parkplätze nicht übersteigen.

Dieser Antrag des AWEL entspricht der Genehmigungspraxis des UVEK für Flughafenparkplätze und kann ohne Weiteres als Auflage übernommen werden.

Das BAFU hat keine Bemerkungen zur Lufthygiene.

2.5.5 Ökologischer Ersatz

a) Ausgangslage

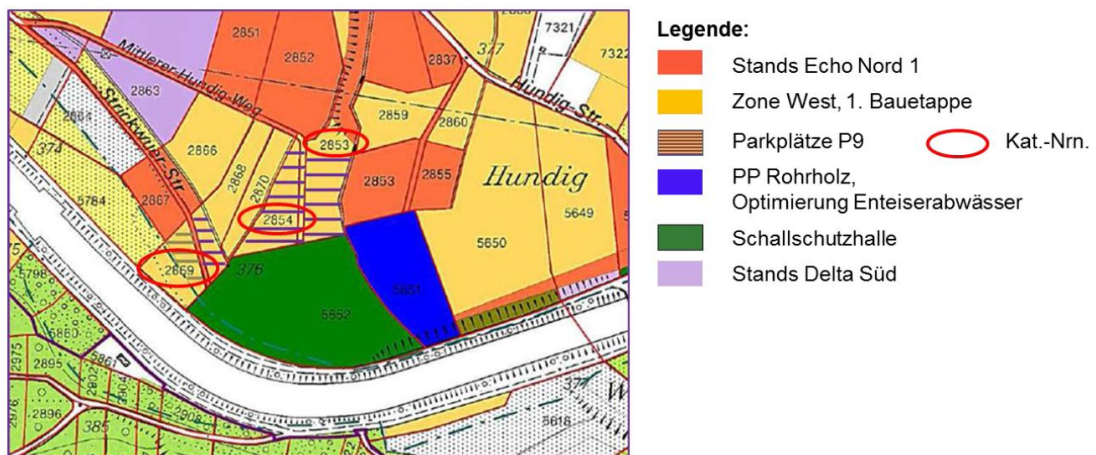
Gemäss der Verfügung des UVEK vom 1. April 2009 ist für die Flächen P12-100 sowie P16 kein ökologischer Ersatz notwendig. Die Fläche P9 liegt jedoch auf dem ehemaligen HIP-Nord¹⁰. Mit Erteilung der Plangenehmigung vom 1. April 2009 wurde verfügt, dass bis zur Inbetriebnahme der Parkfläche P9 eine biologische Ersatzfläche auf Flughafengebiet als Brutplatz für Kiebitze und zur Förderung von Lebensraumspezialisten zu schaffen sei. Diese Massnahme konnte bis heute nicht umgesetzt werden.

¹⁰ HIP-Nord: Ehemaliger Hauptinstallationsplatz Nord aus der 5. Baustufe

b) Antrag der FZAG

Mit Gesuch vom 10. Oktober 2014 beantragte die FZAG, die Auflage zur Umsetzung dieser Massnahme durch ökologische Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig abzulösen. In Analogie zur bereits verfügbaren Ersatzmassnahme für die an die Fläche P9 angrenzende Fläche P8-800 sowie die Abstellfläche für konfiszierte Fahrzeuge solle gemäss FZAG ein ökologischer Ersatz von 37,5 Aren Magerwiesen im Gebiet Hundig geleistet werden (25 % der betroffenen Fläche von 150 Aren). Gemäss der in der Plangenehmigung für ökologische Ersatzmassnahmen Gebiet Hundig vom 6. Juni 2014 angewandten Umrechnung entsprächen im vorliegenden Fall die 37,5 Aren Magerwiesen einem Ersatz von 52,5 Flächenwertpunkten.

Die FZAG schlägt vor, diese Flächenwertpunkte auf den Parzellen-Nr. 2853 (Teil 3), 2854 (Teil 1) sowie 2869 (Teile 1 und 2) zu realisieren. Die entsprechenden Flächen waren früher für Ersatzmassnahmen für das Projekt «Zone West, 1. Etappe» vorgesehen, sollen nun jedoch für den ökologischen Ersatz für die Fläche P9 zur Verfügung stehen und im Plan «Zuweisung Bauprojekte FZAG» vom 25. Januar 2014 entsprechend ausgewiesen werden:



Parzelle-Nr.	Aktuelle Nutzung	Zielnutzung	Fläche in Aren	Potential in WPa
2853 (Teil 3)	Wiese	Magerwiesen	15.0	15.6
2854 (Teil 1)	Wiese	Magerwiesen	12.0	12.5
2869 (Teil 1)	Fettwiese	Trockenwiesen	4.8	12.3
2869 (Teil 2)	Fettwiese	Magerwiesen	6.0	11.9
Total			37.8	52.3

c) Stellungnahme des ALN

Die Fachstelle Naturschutz (FNS) des ALN hält fest, die Berechnung und Leistung des ökologischen Ersatzes sei aus ihrer Sicht zweckmässig. Es sei aber nicht nötig, ökologische Ersatzmassnahmen konkreten Parzellen zuzuteilen: Der Vorteil einer Pool-Lösung liege gerade darin, dass der aus Bauprojekten entstehende ökologi-

sche Ersatzbedarf mit im Gebiet Hundig umgesetzten ökologischen Aufwertungsmassnahmen ohne parzellenscharfe geografische Zuteilung aufgerechnet werden könne. Zudem ergebe sich eine Überbestimmung der Methodik, wenn sowohl Flächen als auch Punkte bilanziert würden. Von zentraler Bedeutung sei hingegen, eine nachzuführende und somit nachvollziehbare Bilanzierung des Ersatzbedarfs sowie der tatsächlich realisierten Aufwertungsmassnahmen, wie dies gemäss Plangenehmigung vom 6. Juni 2014 festgesetzt sei.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der folgenden Anträge könne das Vorhaben aus Sicht Naturschutz umweltverträglich realisiert werden:

- [1] Der Ersatzbedarf von 52,5 Flächenwertpunkten sei wie beantragt im Gebiet Hundig zu realisieren. Eine Zuweisung zu konkreten Parzellen sei nicht nötig und nicht zweckmässig und die 52,5 Flächenwertpunkte seien in der Bilanz des Ökoflächen-Pools darzustellen.
- [2] Es sei entsprechend der UVEK-Verfügung über die ökologischen Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig vom 6. Juni 2014 eine aktualisierte Bilanz für den aus verschiedenen Projekten der FZAG bestehenden ökologischen Ersatzbedarf, der im Gebiet Hundig bereits umgesetzten Massnahmen sowie des dort verbleibenden Aufwertungspotenzials zu erstellen und dem BAZL zuhanden des ALN und des BAFU innert vier Monaten nach Rechtskraft der Plangenehmigung einzureichen.

d) Stellungnahme des BAFU

Das BAFU erachtet den Vorschlag der FZAG, die notwendigen (und unbestrittenen) Ersatzmassnahmen im Umfang von 52,5 Flächenwertepunkten im Bereich Hundig zu leisten, als sinnvoll. Die FZAG zeige detailliert auf, auf welchen Flächen im Hundig die Massnahmen umgesetzt werden könnten. Das BAFU erachte diese Ausführungen als gut und zielführend.

Es beantragt, die Nachführung und Aktualisierung der Ersatzmassnahmen-Bilanz sei – wie in der Plangenehmigung des BAZL vom 6. Juni 2014 über die ökologischen Ersatzmassnahmen im Gebiet Hundig verfügt – sicherzustellen.

e) Beurteilung des UVEK

Der von der FZAG vorgeschlagene Ersatz soll im Gebiet Hundig auf Flächen erfolgen, die ursprünglich für Ersatzmassnahmen für das Vorhaben «Zone West» vorgesehen gewesen waren. Der Abtausch von Ersatzflächen für verschiedene Projekte ist gemäss der Plangenehmigung vom 6. Juni 2014 grundsätzlich möglich, wobei bei Baubeginn eines ersatzpflichtigen Vorhabens sichergestellt sein muss, dass der angemessene geschuldete Ersatz tatsächlich geleistet werden kann (Dispositiv, Ziffern C.3.1.3 und C.3.1.4).

Der ökologische Ersatzbedarf von 52,5 Wertepunkten wird sowohl von der FNS als auch vom BAFU als sachgerecht beurteilt. Er ist, wie von der FZAG beantragt, auf den vorgesehenen Flächen im Gebiet Hundig umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Zum zweiten Teil des Antrags [1] der FNS ist Folgendes festzuhalten: Die Methodik für die Bemessung des Ersatzbedarfs (unter Berücksichtigung von Fläche und vorhandenem ökologischen Wert der beanspruchten Flächen) sowie Umsetzungspotenzial für die nötigen Massnahmen (ebenfalls unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächen und dem ökologischen Potenzial der Zielflächen) war in einem aufwändigen und komplizierten Prozess im Vorfeld der Verfügung über die Ersatzmassnahmen unter Einbezug des BAFU, der FNS und der FZAG erarbeitet worden. Der entsprechende Teil des Antrags [1] der FNS, auf eine Zuweisung des zu leistenden Ersatzes zu konkreten Parzellen sei zu verzichten, da sie nicht nötig und nicht zweckmässig sei, widerspricht dem im UVEK-Entscheid 6. Juni 2014 festgelegten Vorgehen und ist hier abzuweisen. Die Frage, ob das Vorgehen zur Umsetzung ökologischer Ersatzmassnahmen angepasst und vereinfacht werden könnte, ist ggf. losgelöst vom hier zu beurteilenden Vorhaben zu klären.

Dem Antrag [2] der FNS über die Aktualisierung der Bilanz über die realisierten und noch zu leistenden ökologischen Ersatzmassnahmen einerseits und über das noch vorhandene ökologische Ersatzpotenzial im Gebiet Hundig andererseits entspricht der Auflage C.3.1.3 aus der UVEK-Verfügung vom 6. Juni 2014 über die Umsetzung ökologischer Ersatzmassnahmen für Bauvorhaben am Flughafen Zürich im Gebiet Hundig. Da diese Auflage weiterhin Gültigkeit hat, braucht sie hier nicht wiederholt zu werden.

2.5.6 Verkehrs- und Baulärm

Die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des TBA stellt fest, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens in Bezug auf Luft und Lärm sei im Rahmen des PGV zum Ausbau der Parkierungsanlagen (Plangenehmigung vom 30. Juli 2012) aufgezeigt worden.

Weiter merkt die Fachstelle an, für sie sei die Begründung der FZAG für die Erhöhung des Bewirtschaftungskontingents nicht nachvollziehbar. Bis ins Jahr 2013 stimme die Entwicklung der Lokalpassagiere gut mit der Prognose (+2,7 % pro Jahr) überein. Im Schreiben der FZAG vom 10. Oktober 2014 werde darauf hingewiesen, dass zwischen Januar und September 2014 das durchschnittliche Wachstum der Lokalpassagiere bei 5,7 % gelegen habe. Nur weil während neun Monaten des Jahres 2014 das Wachstum der Lokalpassagiere über der Prognose lag, sei für die FALS nicht abschätzbar, ob aufgrund dieser neun Monate gleich die ganze Prognose in Frage gestellt werden solle.

Neben dem aus Sicht der FALS ungenügenden Bedarfsnachweis sei auch die Begründung, warum ein Teil der Parkplätze nicht in einem Parkhaus angeordnet werden könnten, nicht zwingend. Die FZAG argumentiere, insbesondere der periphere Parkplatz P9, der zur Abfederung von Auslastungsspitzen gebraucht werde, sei übers Jahr entsprechend geringer ausgelastet als ein Parkplatz am Flughafenkopf. Es sei wirtschaftlich nicht tragbar, diese Parkplätze in ein Parkhaus zu verschieben, da die FZAG mit Erstellungskosten in der Höhe von rund Fr. 30000.– pro Parkplatz rechnen müsse. Diese Kosten müssten nach Auffassung der FALS gegen die Interessen der Raumplanung und des Natur- und Landschaftsschutzes abgewogen werden. Zudem sei davon auszugehen, dass die Kosten für die Erstellung eines Parkplatzes in einem Flughafenparkhaus dank der Einnahmen aus der allgemeinen Parkplatzbewirtschaftung nicht so sehr ins Gewicht fallen würden.

Die FALS beantragt:

- [1] Die Parkplätze seien ins Bewirtschaftungssystem einzubinden;
- [2] sämtliche Parkplätze seien mit Schrankenanlagen auszurüsten, insbesondere auch der P9; und
- [3] die Parkplatzbilanz sei zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Projekts zu aktualisieren und dem Kanton Zürich auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Abschliessend kommt die FALS zum Schluss, mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung ihrer Anträge könne das Vorhaben unter dem Aspekt Verkehrs- und Baulärm umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU hat zum Bereich Lärm keine Bemerkungen.

Dem Antrag [2] der FALS hält die FZAG entgegen, die in diesem Zusammenhang massgebende Auflage der Verfügung vom 12. Juni 2013 (Dispositiv, Ziffer G.I.2.2.2) laute: «Sämtliche Parkplätze am Flughafen sind zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab der ersten Minute). Gratisparkplätze und Gebührenrückerstattungen sind nicht zulässig.» Aus dieser Auflage könne keine generelle Verpflichtung zur Bewirtschaftung mit Schranken abgeleitet werden. Die sinnvollste Art der Parkplatz-Bewirtschaftung sei von der Nutzung und den baulichen bzw. verkehrstechnischen Gegebenheiten abhängig; die Bewirtschaftung mit Schranken sei nicht an allen Standorten die sinnvollste und wirtschaftlichste Art. So würden einige Parkplätze mit Abgabe gebührenpflichtiger Parkkarten (z. B. P75 beim Hauptsitz) oder mit Parkuhren (z. B. P14-100 vor dem GAC) bewirtschaftet und es würden häufige Kontrollen durchgeführt; nicht Berechtigte könnten gebüsst werden.

Zudem liege der P9 so peripher, dass er nach wie nur von Flughafenmitarbeitern als Überlaufparkplatz in Spitzenzeiten benutzt werde. Die Bewirtschaftung erfolge wie auf anderen Mitarbeiterparkplätzen mit Parkkarten und häufigen Kontrollen. Schrankenanlagen seien ihrer Meinung nach auch auf dem P9 nicht erforderlich. Sollte der

P9 in Zukunft auch Passagieren zur Verfügung gestellt werden, müssten die Art der Bewirtschaftung und die erforderlichen Einrichtungen dannzumal geprüft werden. Der Antrag [2] der FALS sei daher abzuweisen.

Dem UVEK erscheint der Antrag [1] der FALS zweckmässig und gerechtfertigt; er entspricht zudem der Genehmigungspraxis des UVEK für Parkplatzanlagen am Flughafen Zürich und ist somit als Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

Zum Antrag [2] ist festzuhalten, dass sich auf Parkplätzen, die auch Besuchern und Passagieren offenstehen, Schranken oder Parkuhren bewährt haben – genauso wie die Methode mit Parkkarte und Kontrollen auf den Mitarbeiterparkplätzen. Das UVEK hatte seiner Praxis folgend auch in der Plangenehmigung vom 1. April 2009 festgehalten, die Art und Weise, wie die Betriebs- und Zutrittskontrolle erfolgen solle, werde der FZAG überlassen. Sollte sich allerdings zeigen, dass die Benützung der Parkplätze durch nicht Berechtigte ohne Schranken nicht sichergestellt werden könne, seien solche anzubringen (Erwägungen, Ziffer B.2.8.3; Dispositiv, Auflage C.2.5.3).

Das UVEK sieht keinen Grund, diese Praxis nun zu ändern; der Antrag, alle Parkplätze seien mit Schranken zu bewirtschaften, wird abgewiesen. Falls der P9 aber in Zukunft auch Passagieren und Besuchern zugänglich gemacht wird, hat die FZAG aufzuzeigen, wie sie die Bewirtschaftung dieser Parkplätze im Sinn der Auflage aus der Plangenehmigung vom 30. Juli 2012 sicherstellen kann; eine entsprechende Auflage ist in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.

Zum Antrag [3] hält das UVEK fest, es habe im Entscheid über den Ausbau der Parkierungsanlagen vom 30. Juli 2012 verfügt, die Parkplatzbilanz sei alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen (Dispositiv, Ziffer G.2.1.4). Die letzte vorgelegte Parkplatzbilanz datiere vom 1. September 2010. Die FZAG habe es als wenig zweckmässig erachtet, diese auf den September 2014 hin anzupassen, weil sie fast gleichzeitig das Gesuch um den definitiven Weiterbestand der 1000 Parkplätze auf dem P9, P12-100 und P16 einreichte und zudem das Parkdeck P40 und das Parkhaus P5 ausser Betrieb genommen würden. Die Parkplatzbilanz mit Stichdatum 31. Dezember 2014 ist laut FZAG in Vorbereitung und kann nach Rechtskraft der vorliegenden Verfügung aktualisiert und dann eingereicht werden.

Das ist nachvollziehbar; in der Tat ist es sinnvoller, die aktualisierte Parkplatzbilanz nach der Rechtskraft der vorliegenden Verfügung vorzulegen. Der Antrag [3] der FALS erscheint zweckmässig und wird als Auflage in die vorliegende Verfügung übernommen.

Der Zusammenhang zwischen den Anmerkungen der FALS und ihren Anträgen erscheint dem UVEK nur schwer nachvollziehbar. Die SIL-Prognose wird im Verfahren ja nicht in Frage gestellt; die Aussagen der FZAG bestätigen sie eher. Wo bei den

Anmerkungen der Fachstelle nun der Zusammenhang mit Bau- und Verkehrslärm besteht, erläutert sie nicht.

Bezüglich Baulärm ist darauf hinzuweisen, dass die jetzt zu genehmigenden Parkplätze zum grössten Teil bereits bestehen und die noch fehlenden zweifelsfrei mit geringerem Baulärm realisiert werden können, als mit dem Bau eines Parkhauses. Für die Stadt Kloten jedenfalls, die den entsprechenden Antrag im Verfahren zum Gesamtvorhaben gestellt hatte, scheinen die Argumente der FZAG plausibel zu sein (vgl. Ziffer B.2.4.2 weiter oben).

Im Übrigen ist die geforderte Interessenabwägung bezüglich Raumplanung, Natur- und Landschaftsschutz im 185-seitigen UVEK-Entscheid vom 30. Juli 2012 für das Gesamtvorhaben zum Ausbau der Parkieranlagen am Flughafen umfassend erfolgt.

2.5.7 Zweites Zwischenfazit des UVEK

Aufgrund der Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen und des BAFU kommt das UVEK zum Schluss, dass das Vorhaben unter den oben beschriebenen Festlegungen und Auflagen die Anforderungen nach USG und NHG erfüllt und umweltverträglich realisiert werden kann. Unter diesem Aspekt spricht nichts gegen die Erteilung der Plangenehmigung.

2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Bereits in der Plangenehmigung vom 1. April 2009 für die temporäre Nutzung der Parkplätze hielt das UVEK fest, das Projekt habe keine Auswirkungen auf luftfahrtspezifische und -technische Belange, auch seien weder Safety- noch Security-Bereiche tangiert. Weitere Ausführungen bzw. Auflagen dazu erübrigen sich somit hier.

2.7 *Bauliche Anforderungen*

Gemäss Angaben im Gesuch werden auf den Parkplätzen P12-100 und P16 für die definitive Nutzung Schrankenanlagen erstellt. Für den Bau der Schranken und der noch nicht realisierten 242 Parkplätze auf dem südöstlichen Teil des P9 gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen sind:

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

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

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

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

Der Baubeginn ist frühzeitig, mindestens 10 Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.

Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens 5 Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens 5 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.

2.8 *Anforderungen der Polizei- und Rettungsorgane*

Die VTA der Kantonspolizei hält fest, die zur definitiven Nutzung vorgesehenen Parkierungsanlagen seien zum grössten Teil bereits erstellt, mit dem Projekt seien keine neuen Verkehrsanordnungen verbunden und die Erschliessung über das bestehende Strassennetz sei gewährleistet. Details bezüglich Markierungen würden in der Ausführungsphase durch ihren Sachbearbeiter Verkehrsanordnungen vor Ort festgelegt. Sie bittet um rechtzeitige Kontaktaufnahme.

Es erscheint zweckmässig, den Antrag betreffend Details der Markierungen für die noch nicht erstellten Parkplätze auf dem P9 vorgängig mit der VTA abzusprechen; eine entsprechende Auflage ist in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei Zürich (Flughafenpolizei) verweist einerseits auf die Stellungnahme der VTA, andererseits weist sie auf die folgenden Punkte hin, die von der FZAG zu beachten seien:

- [1] Die ungehinderte Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen zur Rettungsachse Piste 28 (Tor 109) sei sicherzustellen;
- [2] die Interventionswege für die Kantonspolizei Zürich zu den alarmgesicherten Objekten in den Gebäuden der REGA, BAC und auf dem Waffenplatz Kloten sei freizuhalten; und
- [3] Die Zu- und Wegfahrten in die Parkieranlagen seien insbesondere auch für Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen zu gewährleisten.

Sie ersucht zudem um frühzeitige Bekanntgabe von temporären Änderungen der Verkehrsführungen in den betroffenen Bereichen, damit deren Auswirkungen auf die Interventionswege zeitgerecht beurteilt werden könnten.

Auch SRZ beantragt,

- [1] die Zufahrt zu den Parkplätzen müsse für die Feuerwehr jederzeit LKW-tauglich gewährleistet sein; und
- [2] allfällige Schrankenanlagen seien so auszurüsten, dass diese mit den Einsatzparkkarten der Vorfahrten geöffnet werden könnten.

Dazu ist festzuhalten, dass Durchfahrten bzw. Interventionswege für die Blaulichtorganisationen durch die definitive Genehmigung der bestehenden Parkplätze nicht mehr als bisher tangiert werden.

Hingegen sind die Anträge betreffend Zu- und Wegfahrt der Blaulichtorganisationen zu den Parkplätzen zweckmässig und die entsprechenden Auflagen sind in die Verfügung aufzunehmen.

2.9 *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.

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 vorgese-

nenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen anzuzeigen. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

2.10 Gesamtfazit

Gestützt auf die vorliegenden Unterlagen und die Stellungnahmen der angehörten Fachstellen erscheint dem UVEK die Argumentation der FZAG, nach der die Voraussetzungen für den definitiven Weiterbestand der Parkplätze erfüllt seien, als nachvollziehbar und schlüssig. Unter den beschriebenen Auflagen kann die beantragte definitive Genehmigung der 1000 Parkplätze an den Standorten P9, P12-100 und P16 erteilt und die auf dem P9 noch nicht erstellten 242 Parkplätze können gebaut werden. Entgegenstehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

3. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL¹¹, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

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. 3329.60; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Volkswirtschaftsdirektion.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt Fr. 2160.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten. Aus der Stellungnahme der Stadt Kloten ist nicht ersichtlich, ob die Gebühr nach Zeitaufwand erhoben wurde.

Diese Gebühren erscheinen angemessen und sie werden verfügt.

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

¹¹ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11)

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

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 Stellungnahmen des BAFU zur Einsichtnahme aufgelegt werden.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Gesuch der Flughafen Zürich AG betreffend die zeitlich unbeschränkte Nutzung von 1000 Parkplätzen an den Standorten P9, P12-100 und P16 sowie den Bau der noch nicht erstellten 242 Parkplätze auf dem P9 und der Schrankenanlagen P12-100 und P16 wird wie folgt genehmigt:

1.1 *Massgebende Unterlagen*

- Gesuch der FZAG vom 10. Oktober 2014 um Wiederaufnahme des Verfahrens mit folgenden Ergänzungen bzw. Änderungen des ursprünglichen Gesuchs:
 - Bedarfsnachweis für die Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents: Angaben über die Entwicklung der Lokalpassagierzahlen von 2004 bis 2013 im Vergleich zur SIL-Prognose, wie in der Verfügung des UVEK vom 30. Juli 2012 verlangt; und
 - Alternativantrag zum ökologischen Ersatz (neu: ökologischer Ersatz im Gebiet Hundig, Glattfelden statt Ersatzfläche Riet-Strasse); Ersatz für Beilage B2 des ursprünglichen Gesuch;
- ursprünglich eingereichtes Gesuch mit folgenden Unterlagen:
 - Gesuchsformular FZAG vom 31. Oktober 2014;
 - Beilage B1: Baulicher Beschrieb (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;
 - Beilage B2: Gestaltung und Bewirtschaftung einer biologischen Ersatzfläche bei der Riet-Strasse als Brutplatz für Kiebitze und zur Förderung von Lebensraumspezialisten (Orniplan AG), 19.12.2008;
 - Beilage B3: Nachweis GEP-Konformität, FZAG, 1.9.2010;
 - Beilage B5: Verweis auf Verkehrsberichte zum Gesamtvorhaben, 1.9.2010;
 - Beilage B6 Verweis auf UVB zum Gesamtvorhaben, 1.9.2010; und
 - Plan Nr. 11038.210 – 101: Parkplatz P9, definitive Nutzung, Situation 1:500; (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;
 - Plan Nr. 11038.210 – 102: Parkplatz P12-100, definitive Nutzung, Situation 1:500; (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;
 - Plan Nr. 11038.210 – 103: Parkplatz P16, definitive Nutzung, Situation 1:500; (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;
 - Plan Nr. 11038.210 – 121: Parkplatz P9, definitive Nutzung, Normalprofil 1:100; (FZAG und Ingenieurgemeinschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;

- Plan Nr. 11038.210 – 122: Parkplatz P12-100, definitive Nutzung, Normalprofil 1:100; (FZAG und Ingenieurgesellschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010;
- Plan Nr. 11038.210 – 123: Parkplatz P16, definitive Nutzung, Normalprofil 1:100; (FZAG und Ingenieurgesellschaft PRE / SNZ / DSP, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich), 1.9.2010.

1.2 Standorte

Flughafen Zürich, Flughafenareal Landseite,

- P9 (Steinenbüel), Grundstück Kat.-Nr. 5813;
 - P12-100 (Rächtenwiesen), Grundstücke Kat.-Nrn. 5775 und 5801; und
 - P 16 (Knoten Fracht); Grundstück Kat.-Nr. 5805;
- alle auf Gemeindegebiet von Kloten.

1.3 Parkplatz-Bewirtschaftung und zulässige Anzahl Parkplätze

- 1.3.1 Das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich wird um 1000 auf 21 166 Parkplätze erhöht.
- 1.3.2 Die Parkplätze P9, P12-100 und P16 sind wie die übrigen Flughafenparkplätze zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab der ersten Minute, Gratisparkplätze und Gebüh-rerückerstattungen sind nicht zulässig).
- 1.3.3 Wird der P9 auch Passagieren und Besuchern zugänglich gemacht, hat die FZAG vorgängig aufzuzeigen, wie sie die Bewirtschaftung sicherstellen will.
- 1.3.4 Die gesamte Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze darf die Anzahl der ge-nehmigten Parkplätze nicht übersteigen.

2. Auflagen

2.1 Parkplatzbilanz und zukünftige Parkplatzstandorte

- 2.1.1 Die Parkplatzbilanz über alle Flughafenparkplätze ist mit Rechtskraft der vorliegen- den Verfügung zu aktualisieren und binnen zweier Monate nach Rechtskraft dieser dem BAZL einzureichen; auf Wunsch ist sie dem Kanton Zürich zur Verfügung zu stellen.
- 2.1.2 Sobald absehbar wird, dass Parkplätze von den Standorten P9, P12-100 oder P16 durch anderweitige Flughafenbauten oder -anlagen verdrängt werden, ist ihre Ver- legung in Parkhäuser zu prüfen.

2.2 *Umweltschutz allgemein*

Die im UVB zum Gesamtvorhaben vom 1. September 2010 vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, soweit sie den Bau der noch nicht erstellten 242 Parkplätze auf dem P9 betreffen.

2.3 *Entwässerung und Gewässerschutz*

Auf den Parkplätzen dürfen keine Reinigungs- und Servicearbeiten durchgeführt und keine wassergefährdende Stoffe und Flüssigkeiten gelagert werden.

2.4 *Ökologischer Ersatz*

Der Ersatzbedarf von 52,5 Flächenwertpunkten ist wie beantragt im Gebiet Hundig zu realisieren.

2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

- 2.5.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.5.2 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.
- 2.5.3 Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig beim Amt für Verkehr, Stab / Recht und Verfahren, Neumühlequai 10, Postfach, 8090 Zürich einzureichen oder per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.
- 2.5.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 2.5.5 Der Baubeginn ist frühzeitig, mindestens 10 Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 2.5.6 Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens 5 Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden und mit den involvierten Fachstellen frühzeitig, mindestens 5 Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, zu organisieren.
- 2.5.7 Die Baumeldungen sind vom AfV an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

2.5.8 Die vom Vorhaben betroffenen Pläne sind ggf. nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

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

2.6 *Auflagen der Polizei- und Rettungsorgane*

2.6.1 Die Details bezüglich Markierungen für die noch nicht erstellten Parkplätze auf dem P9 sind vorgängig mit der VTA der Kantonspolizei abzusprechen und durch einen Spezialisten für Verkehrsanordnungen der VTA vor Ort festzulegen; die VTA ist frühzeitig zu informieren.

2.6.2 Falls auf dem P9 Schrankenanlagen erstellt werden, sind diese so auszurüsten, dass sie mit den Einsatzparkkarten für Rettungskräfte geöffnet werden können.

3. **Gebühren**

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

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 3329.60; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Volkswirtschaftsdirektion.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt Fr. 2160.–; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

4. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird eröffnet:

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

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

- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 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. Peter Müller, Direktor

Rechtsmittelbelehrung

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

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