



3003 Bern, 4. April 2011

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Parkhaus 6 – Erweiterung Süd

Parkhaus 5 – Abbruch

A. Sachverhalt

1. Plangenehmigungsgesuch

1.1 *Gesuch*

Am 9. Dezember 2009 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch ein für die Erweiterung des Parkhauses 6 um 1 585 Parkplätze als Realersatz für 1 810 bestehende Parkplätze in den Parkhäusern P5 und P40, die mit Inbetriebnahme der beantragten Erweiterung ausser Betrieb genommen werden sollen.

1.2 *Begründung*

Die FZAG begründet das Vorhaben wie folgt: «Das Projekt «The Circle», das am Butzenbühl entstehen soll, wird spätestens mit Beginn der Baumassnahmen die Parkhäuser P5 und P40 verdrängen. Der Ersatz dafür soll durch eine Erweiterung des Parkhauses 6 gegen Süden sichergestellt werden.»

1.3 *Beschrieb*

Das Vorhaben umfasst gemäss Gesuchsangaben die Verlegung der 1 810 bestehenden Parkplätze im P5 und im P40 in den Erweiterungsbau Süd des P6, wo 1 585 Parkplätze (1 421 ober- und 164 unterirdisch) erstellt werden sollen. Im eingereichten Verkehrskonzept wird aufgezeigt, dass die Einfahrt wie heute zum P6, P40 und P5 ab dem Butzenbühlring und die Ausfahrt via den Knoten Fracht erfolgen. Die Umweltauswirkungen werden in einer beigelegten Umweltnotiz beschrieben.

Die Fassade wird durch vertikale Aluminiumprofile mit einem Abstand von 12 cm verkleidet, wodurch die Belüftung der Parkgeschosse sichergestellt ist. Für den unterirdischen Bereich G0-G1 ist eine zusätzliche Lüftungs- bzw. Entrauchungsanlage vorgesehen.

Das Gesuch enthält auch eine Option «Taxigeschoss» im G1: Hier ist ein Wartebereich für Taxis und Limousinen mit einer separaten Zu- und Wegfahrtsmöglichkeit vorgesehen, die aber erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll. Bis dann soll der Bereich als normale Parkfläche genutzt werden.

Zusätzlich zu den bestehenden Liftanlagen Nord und Ost des P6 werden im Bereich seiner Nordfassade 4 neue Lifte erstellt, einer davon als Waren- resp. Feuerwehrlift.

Die Parkhausentwässerung erfolgt über das bestehende Entwässerungssystem mit dem Schmutzwasserhebewerk auf der Westseite des P6 in den Schmutzwasserverbindungskanal zur ARA Kloten-Opfikon.

Im P6 Süd sind keine neuen WC-Anlagen vorgesehen. Die vorhandenen WC werden erneuert, isoliert und nur noch mit einer elektrischen Frostschutzheizung ausgerüstet; die Schmutzwasserentsorgung bleibt unverändert.

Die zusätzliche Dachfläche beträgt ca. 3 500 m², sie wird extensiv begrünt. Das Dachwasser wird zusammen mit dem der bestehenden Dachfläche in den unter der begradigten Flughafenstrasse verlaufenden Regenwasserkanal Altbach eingeleitet und via Retentionsfilterbecken Riedmatt behandelt.

Die Bausumme wird mit Fr. 45 000 000.– veranschlagt.

1.4 *Bezug zu anderen Projekten*

Gemäss Angaben im Gesuch werden die Parkhäuser P5 und P40 mit der Inbetriebnahme der Erweiterung P6 Süd ausser Betrieb genommen, das P40 soll demontiert und 2012/2013 auf dem P70 wieder aufgebaut werden. (Dieses Vorhaben ist Bestandteil des Gesuchs «Ausbau der Parkieranlagen», das die FZAG am 5. August 2009 eingereicht hatte.) Das Parkhaus P5 soll abgebrochen werden, sobald die Fläche für das Projekt «The Circle» gebraucht wird (Abbruch geplant 2012).

Die FZAG weist darauf hin, dass der Abbruch von P5 und P40 spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der Erweiterung des P6 erfolge und die konkreten Angaben zum Abbruch in den jeweiligen Baugesuchen zum P70 und zum «Circle» gemacht würden.

Schliesslich hält die FZAG fest, dass die frei werdenden Flächen durch das Projekt «The Circle» beansprucht würden und keine andere Nutzung vorgesehen sei.

Vor Baubeginn am P6 Süd wird die Flughafenstrasse unmittelbar vor dem P6 verlegt. Mit Entscheid vom 21. Juni 2010 genehmigte das UVEK diese Begradigung der Flughafenstrasse. Die Ausführung des Vorhabens ist bauliche Voraussetzung für die Realisierung der Erweiterung P6 Süd. Mit der Verlegung werden sämtliche Werkleitungen angepasst und verschoben, die Situation an der Südwest-Ecke des P6 Süd (Bereich zukünftige Haltestelle) wurde mit den Verkehrsbetrieben Glattal AG (VBG) koordiniert, mit der Kantonspolizei abgesprochen und ist akzeptiert.

1.5 *Eigentumsverhältnisse*

Die für das Vorhaben benötigten Grundstücke befinden sich gemäss Gesuch im Eigentum der FZAG.

1.6 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit folgenden Beilagen:

- Projektbeschreibung;
- Parkplatzbilanz (Bestand P6 und Erweiterung Süd);
- Berechnung SIA Kubikmeter;
- Visualisierung;
- Umweltnotiz;
- Nachweis GEP¹-Konformität;
- Verkehrserschliessung P6 Süd;
- Pläne zu Situation, Grundrissen (G0 bis G11; Dach), Schnitten, Nord-, Ost- und Westfassade, G1 Option Taxiwarteraum, Brandschutz G0 bis G11, Elektroinstallation / Sicherheitsbeleuchtung und Sanitäranlagen / Entwässerung.

Aufgrund ihrer Beurteilung der Gesuchsunterlagen forderten die Leitbehörde bzw. verschiedene Fachstellen Ergänzungen an; diese wurden wie folgt nachgereicht:

27. Januar 2010 (Eingang BAZL):

- Überarbeitetes Gesuchsformular, Ersatz der ersten Version;

9. Juni 2010 (Eingang BAZL):

- Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Fracht, TEAMverkehr Cham, vom 31. Mai 2010;
- Beurteilung Lärmauswirkungen Erweiterung P6 Süd, Envico AG Zürich, vom 1. Juni 2010;

10. November 2010 (Eingang BAZL):

- Neuerhebung der bestehenden Parkplätze pro Geschoss für P6, P5 und P40 per 24. Juni 2010 inkl. Pläne sowie Antrag auf Gesuchsanpassung;
- Bilanz der Parkplatzzahlen und Pläne pro Geschoss P6 inkl. Erweiterung Süd per 20. September 2010, Dr. Deuring & Oehninger AG Winterthur;
- Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbühlring, TEAMverkehr Cham, vom 14. Oktober 2010;
- Energienachweis Lüftungstechnische Anlagen, Medinstplan AG Nussbaumen, vom 22. Juni 2010;
- Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide (E-Mail) betreffend Einfluss von Fassadenreflexionen auf die Navigationsanlagen vom 1. Oktober 2010.

¹ GEP: Generelle Entwässerungsplanung

1.7 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

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

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung, Aussteckung, Publikation und öffentliche Auflage*

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

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen und die jeweils nachgereichten Ergänzungen dem Amt für Verkehr (AfV) zur Stellungnahme zu und hörte nach Eingang der abschliessenden kantonalen und kommunalen Stellungnahmen das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an. Da das Gesuch im ordentlichen Verfahren behandelt wurde, wurde das Vorhaben durch Profile im Gelände ausgesteckt und in den vorgesehenen Publikationsorganen des Kantons resp. der Gemeinde Kloten publiziert und öffentlich aufgelegt. Das AfV forderte die FZAG in Absprache mit dem BAZL am 8. und 30. März 2010 auf, das Gesuch zu ergänzen. Diesen Aufforderungen kam die FZAG am 9. Juni 2010 nach.

2.2 *Einsprachen*

Gegen das Projekt ging keine Einsprache ein.

2.3 *Stellungnahmen aus der 1. Anhörung*

Am 11. August 2010 gingen beim BAZL via AfV folgende Stellungnahmen ein:

- AfV, Stab / Recht und Verfahren, vom 9. August 2010;
- AfV, Abt. Flughafen / Luftverkehr, vom 15. März 2010;
- AfV, Abt. Flugbetrieb und Umwelt, vom 9. Februar 2010;
- AfV, Baupolizei und Beitragswesen, vom 13. Juli 2010;
- Stadt Kloten vom 22. Juni 2010;
- Amt für Landschaft und Natur (ALN), Fachstelle Bodenschutz, vom 11. Februar 2010;
- Amt für Landschaft und Natur (ALN), Fachstelle Naturschutz, vom 7. April 2010;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 4. August 2010 (Lauf-Nrn. 211641 und 211576);
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) vom 26. März und vom 22. Juli 2010;
- Tiefbauamt (TBA), Strasseninspektorat, vom 25. Februar 2010;
- Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 23. Juli 2010;

- Amt für Raumordnung und Vermessung² des Kantons Zürich (ARV), Orts- und Regionalplanung, vom 13. April 2010;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 22. März 2010;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 23. Februar 2010;
- Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) vom 29. März 2010;
- Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) vom 25. März und vom 29. Juli 2010;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Abt. Einsatzplanung Flughafen Zürich (im Folgenden Berufsfeuerwehr), vom 2. November 2009;
- Zollstelle Zürich-Flughafen vom 9. Februar 2009.

Zudem lagen die Mitberichte folgender internen Stellen der FZAG bei:

- Zonenschutz vom 30. November 2009;
- Public Affairs und Environment (E-Mail) vom 25. November 2009;
- HLKKS vom 23. November 2009;
- OM (E-Mail) vom 30. November 2009;
- Corporate Development / Masterplanung vom 3. Dezember 2009;
- Safety und Security, Building und Industrial Safety, vom 24. November 2009.

Diese Mitberichte wurden der FZAG via AfV der FZAG zur Kenntnis gebracht. Am 12. August 2010 forderte das BAZL die FZAG auf, zu den vorliegenden Mitberichten der Fachstellen Stellung zu nehmen sowie das Gesuch in verschiedenen Punkten aufgrund der Anträge der Fachstellen zu überarbeiten. Es teilte mit, dass es mit den Ergänzungen eine zweite Anhörungsrunde bei den kantonalen Fachstellen durchführen werde; die Anhörung des BAFU erfolge erst im Anschluss daran, nach Vorliegen der Mitberichte aus der zweiten Anhörung.

2.4 *Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen der Fachstellen aus der ersten Anhörung*

Aufgrund der Anträge zur Präzisierung der Parkplatzzahlen überarbeitete die FZAG das Gesuch in diesem Punkt und legte in ihrem Schreiben vom 9. November 2010 korrigierte Zahlen zu den vorhandene Parkplätzen in den P6, P5 und P40 sowie zu den in der Erweiterung P6 Süd geplanten vor.

Daraus ergibt sich laut FZAG, dass mit der Erweiterung P6 Süd lediglich 1 309 neue Parkplätze erstellt werden können (d. h. 276 weniger als im Gesuch vorgesehen waren) und in den P6, P5 und P40 insgesamt 75 Parkplätze weniger vorhanden sind. Damit könnten mit dem P6 Süd nur noch 74 % der heutigen Parkplätze in den P5 und P40 kompensiert werden; insgesamt gingen dadurch 458 Parkplätze am Flughafenkopf verloren.

² Seit dem 1. Januar 2011 heisst das Amt «Amt für Raumentwicklung» (ARE); um Verwechslungen mit dem ARE der Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung) zu vermeiden, wird die Bezeichnung ARE ZH verwendet.

Die FZAG hält fest, dass sie gemäss Parkplatzbilanz (Stand 1. September 2010) über ein bewilligtes Kontingent von 17 107 Parkplätzen verfügt, wovon 16 962 betrieben werden. Demnach bestehe ein nicht ausgeschöpftes Kontingent von 145 bewilligten Parkplätzen. Mit dem vorläufigen Weiterbetrieb des P40 ergäbe sich eine Zunahme von 103 betriebenen Parkplätzen, und im Kontingent der bewilligten verblieben noch 42 Parkplätze.

| Parkhaus | Anzahl Parkplätze urspr. Gesuch | Anzahl Parkplätze korrigiert | Differenz, Korrektur |
|----------|------------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| P6 | 2 739 | 2 707 | - 32 |
| P6 Süd | 1 585 | 1 309 | - 276 |
| P5 | 1 202 | 1 206 | + 4 |
| P40 | 608 | 561 | - 47 |

| Parkhaus | Bilanz per 1. Sept. 2010 | Bilanz nach Erstellung P6 Süd | Differenz |
|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------|
| P6 | 2 707 | 2 707 | 0 |
| P6 Süd | — | 1 309 | + 1 309 |
| P5 | 1 206 | 0 | - 1 206 |
| P40 (stillgelegt) | 561 | 0 | - 561 |
| Σ | 4 474 | 4 016 | - 458 |
| P40 (Weiterbetrieb) | 561 | 561 | 0 |
| Σ | 4 474 | 4 577 | +103 |
| bewilligtes Kontingent (Total) | 17 107 | 17 107 | 0 |
| davon bewirtschaftet (mit P40) | 16 962 | 17 065 | - 42 |
| davon bewirtschaftet (ohne P40) | — | 16 504 | - 603 |

Tabelle 1: Parkplatzzahlen (Quelle: nachgereichte Unterlagen FZAG)

2.5 Änderung des Plangenehmigungsgesuchs

Die FZAG beantragt daher – in teilweiser Änderung des ursprünglichen Gesuchs –,

- die Erteilung einer Plangenehmigung für das P6 Süd neu mit 1 309 Parkplätzen,
- das P5 mit der Inbetriebnahme des P6 Süd ausser Betrieb zu nehmen und nach Ablauf von zwei Jahren nach Inbetriebnahme des P6 Süd zurückzubauen sowie
- auf die Ausserbetriebnahme des P40 (mit seinen 561 Parkplätzen) so lange zu verzichten, bis eine rechtsgütige Baubewilligung für die Überbauung des Areals am Fuss des Butzenbühls vorliege.

Weiter macht die FZAG klar, dass sie auf die Option «Taxiwarteraum» im P6 Süd verzichtet.

2.6 *Stellungnahmen aus der 2. Anhörung*

Die am 10. November 2010 nachgereichten Unterlagen (vgl. obenstehende Auflistung unter A.1.6) wurden den Fachstellen via AfV mit der Bitte um erneute Stellungnahme zugestellt, und am 1. Februar 2011 (Eingang BAZL: 3. Februar 2011) übermittelte das AfV die zweite Serie von Mitberichten folgender Fachstellen:

- AfV, Stab / Recht und Verfahren, vom 1. Februar 2011;
- AfV, Abt. Baupolizei und Beitragswesen, vom 21. Dezember 2010;
- Stadt Kloten vom 21. Dezember 2010;
- Amt für Landschaft und Natur (ALN), Fachstelle Bodenschutz, vom 17. November 2010;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 23. November 2010;
- Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich (AWEL) vom 13. Januar 2011;
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich (ARE ZH), Orts- und Regionalplanung, vom 1. Februar 2011;
- Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) vom 22. Dezember 2010;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 17. Dezember 2010;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), vom 7. Januar 2011;
- Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), vom 20. Dezember 2010;
- Tiefbauamt (TBA), Projektieren und Realisieren, (E-Mail) vom 11. Januar 2011;
- Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) vom 25. März und vom 17. Dezember 2010;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Abt. Einsatzplanung Flughafen Zürich (im Folgenden Berufsfeuerwehr), vom 18. November 2010;
- Zollstelle Zürich-Flughafen vom 29. November 2010.

Mit derselben Zustellung teilten folgende Fachstellen mit, dass sie auf einen (erneuten) Mitbericht verzichten:

- AfV, Abt. Flughafen / Luftverkehr, (E-Mail) vom 5. Januar 2011;
- Baudirektion Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), (E-Mail) vom 11. Januar 2011.

Die FZAG äusserte sich am 28. Februar 2011 abschliessend zu den Anträgen der kantonalen und kommunalen Fachstellen.

Die Stellungnahme des BAFU zum überarbeiteten Gesuch traf am 21. März 2011 ein; die FZAG teilte am 22. März 2011 per E-mail mit, dass sie diese geprüft und keine Bemerkungen anzufügen habe.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das Vorhaben betrifft Parkierungsanlagen auf der Landseite des Flughafens; diese dienen seinem Betrieb und gelten damit als Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 37 Abs. 1 LFG³ und Art. 2 VIL⁴. Nach Art. 37 Abs. 2 LFG ist das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f und 28. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 *Verfahren*

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁵. 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.

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt, weder verändert es das äussere Erscheinungsbild des Flughafens wesentlich noch wirkt es sich erheblich auf Raum und Umwelt aus, da Parkplätze nur ersetzt, nicht aber neue geschaffen werden. Indessen kann nicht von wenigen eindeutig bestimmbar Betroffenen ausgegangen werden, und es ist nicht von vornherein klar, dass keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt sind. Daher kommt das ordentliche Verfahren nach Art. 37 LFG ohne Umweltverträglichkeitsprüfung zur Anwendung.

Das BAFU schliesst sich der Argumentation des BAZL zur Verfahrensfestlegung an.

³ Luftfahrtgesetz (LFG); SR 748.0

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

⁵ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG); SR 172.010

1.4 *Projektänderungen*

Ergeben sich aufgrund der Eingaben in einem Plangenehmigungsverfahren wesentliche Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt, so muss das geänderte Projekt den Betroffenen erneut zur Stellungnahme vorgelegt oder gegebenenfalls öffentlich aufgelegt werden (Art. 5 VIL). Mit der erneuten Anhörung nach Eingabe der modifizierten Gesuchsunterlagen wurde dieser Vorschrift entsprochen. Da die Änderungen den Bau an sich nicht verändern und im Verfahren von Dritten keine Einsprache erhoben wurde, konnte auf eine erneute öffentliche Auflage verzichtet werden.

2. **Materielles**

2.1 *Umfang der Prüfung*

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

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für den Ersatz des P5 und des P40 durch die Erweiterung des P6 mit einem südlichen Anbau liegt vor (vgl. oben A.1.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

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

2.4 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Das Vorhaben liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 2. Februar 2010 und steht mit den Zielen und Vorgaben des SIL-Konzepts im Einklang.

2.5 *Raumplanung*

Das Bauvorhaben liegt auf der Landseite des Flughafens im Bereich des Flughafenkopfs nördlich des Butzenbüels. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Das Vorhaben tangiert die Ziele und Vorgaben des SIL nicht und steht mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang.

Das ARE ZH stimmt dem überarbeiteten Gesuch zu, formuliert aber Anträge zur bewilligbaren Anzahl Parkplätze und zur Rückbaufrist für das P5 bzw. P40. Auf diese Anträge wird unter den folgenden Ziffern B.2.6 und B.2.7 eingegangen.

Unter dem Titel Raumplanung ergeben sich indessen keine Auflagen.

2.6 *Bewilligbare Anzahl Parkplätze*

Die Abteilung Flughafen und Luftverkehr des AfV kommt zum Schluss, dass das Vorhaben per Saldo keinen Parkplatzzuwachs bewirke, und hat keine Einwände dagegen. Im Übrigen würden im Rahmen des SIL-Objektblatts die Festlegungen betreffend Ausbau und Bewirtschaftung der Parkplätze im Flughafenperimeter insgesamt ausgearbeitet.

Die Abteilung Flugbetrieb und Umwelt des AfV stellt fest, dass das Vorhaben keinen Einfluss auf den Flugbetrieb und damit auf die Fluglärmbelastung habe; sie hat somit keine Einwände gegen das Projekt.

Die FALS stellt den Antrag, die identische Anzahl Parkplätze in den P5 und P40 aufzuheben, sobald die Ersatzparkplätze im P6 Süd in Betrieb genommen würden. Sie begründet ihren Antrag damit, dass das Gesamtkontingent von 17 107 Parkplätzen gemäss Baukonzession Dock Midfield (5. Bauetappe) vom 5. November 1999 für ein Aufkommen von rund 16.8 Mio (parkplatzrelevanten) Lokalpassagieren gelte. Heute liege die Zahl der Lokalpassagiere bei rund 14 Mio, betrieben würden aber 16 962 Parkplätze. Sie ist der Auffassung, dass damit die Grundlage für eine Ausnützung des Gesamtkontingents nicht erreicht und damit auch der Bedarf für die zusätzlichen 103 Parkplätze nicht ausgewiesen sei.

Das AWEL, Lufthygiene, beurteilte das Vorhaben mit seiner Stellungnahme vom 13. Januar 2011, nachdem es in denjenigen vom 23. März und 22. Juli 2010 Ergänzungen zu Lufthygiene verlangt hatte. Es stellt inhaltlich denselben Antrag wie die FALS, verlangt jedoch einen Nachweis über die Aufhebung von bestehenden Parkplätzen vor Inbetriebnahme des P6 Süd.

Das ARE ZH beantragt, dass nur so viele Parkplätze neu erstellt werden dürfen wie aufgehoben werden.

Die FZAG ihrerseits hält an ihren Anträgen fest, wie sie sie mit der Einreichung der überarbeiteten Gesuchsunterlagen gestellt hatte. Würde den Anträgen von FALS, AWEL und ARE ZH gefolgt, müssten 103 von den 516 Parkplätzen im P40 ausser Betrieb genommen werden, obwohl das Gesamtkontingent von 17 107 Parkplätzen nicht erreicht sei und damit auf 16 859 betriebene Parkplätze sänke.

Die Stadt Kloten schliesst sich in Bezug auf das P40 dem Antrag der FZAG (vgl. A.2.4) an und nimmt verbindlich zur Kenntnis, dass die Stilllegung des P5 nach der Inbetriebnahme des P6 Süd erfolgt und das P5 spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des P6 Süd abgebrochen wird.

Angesichts der angespannten Parkplatzsituation hatte die FZAG bereits im August 2009 ein Gesuch für einen weitreichenden Ausbau der Parkieranlagen eingereicht. Im vorliegenden Verfahren hält sie die Anträge von FALS, AWEL und ARE ZH daher für nicht gerechtfertigt, da alles daran zu setzen sei, den Parkplatzunterbestand so gering wie möglich zu halten.

Eine Alternative sieht sie darin, das P40 innerhalb der Kontingents von 17 107 Parkplätzen so lange weiter zu betreiben, wie dies aus Platzgründen möglich sei. Vom bewilligten Kontingent von 17 107 verblieben unter dieser Voraussetzung noch 42 nicht betriebene Parkplätze.

Das BAFU als zuständige Umweltschutzfachstelle des Bundes hält das Vorhaben für genehmigungsfähig, sofern damit das Gesamtkontingent von 17 107 Parkplätzen (gemäss Baukonzessionen 5. Ausbaustufe) nicht überschritten wird; überzählige Parkplätze müssten durch Reduktionen an anderer Stelle kompensiert werden.

Es hält fest, dass die Massnahmen gemäss Umweltnotiz vom 26. November 2009 umzusetzen seien, sofern es nicht explizit etwas Anderes fordere.

Weiter weist es darauf hin, dass die Schaffung von zusätzlichen, über das Kontingent hinausgehenden Parkplätzen im Rahmen des laufenden Verfahrens zum «Ausbau der Parkieranlagen» zu beurteilen sei.

Fazit:

Es ist daher zu festzuhalten, dass am Flughafen ein genehmigtes Kontingent von 17 107 Parkplätzen besteht, über welches die FZAG (im Rahmen der Rechtsordnung) verfügen kann.

Der Bau und der Betrieb des P6-Süd kann, wie mit den nachgereichten Änderungen beantragt, genehmigt werden. Auch der beantragte Weiterbetrieb des P40 im Rahmen des Kontingents von 17 107 Parkplätzen kann genehmigt werden. Es verbleiben somit 42 bewilligte, aber zur Zeit nicht betriebene Parkplätze, die neu erstellt oder in Betrieb genommen werden dürfen; gegebenenfalls sind die erforderlichen Plangenehmigungsgesuche einzureichen.

In den vorliegenden Entscheid ist eine Auflage zu übernehmen, dass die Erweiterung des P6-Süd zu keiner Überschreitung des Gesamtkontingents von 17 107 Parkplätzen führen darf.

Die Anträge von FALS, AWEL und ARE ZH werden im Sinn der obigen Erwägungen abgewiesen.

2.7 *Rückbaupflicht bestehender Anlagen*

Das ARE ZH beantragt, unmittelbar nach Inbetriebnahme des P6 Süd seien die Parkhäuser P5 und P40 zu schliessen und innert Jahresfrist nach Inbetriebnahme zurückzubauen.

Das BAFU unterstützt im Grundsatz die kantonalen Anträge zum Rückbau, lässt eine Nutzung von 17 107 Parkplätzen aber zu.

Die FZAG lehnt diese Anträge ab, vgl. obenstehende Argumentation.

2.7.1 Weiterbestand und -betrieb des P40

Es ist festzuhalten, dass bereits ein Gesuch für die Verschiebung des P40 auf den P70 eingereicht wurde (Teilvorhaben des Gesuchs «Ausbau der Parkieranlagen», vgl. obenstehende Ziffer A.1.4). Sollte diesem Gesuch entsprochen werden, ist das P40 gemäss den Bestimmungen einer allfälligen Plangenehmigung zu versetzen.

Im Sinne der obenstehenden Überlegungen kann das P40 weiter bestehen bleiben und betrieben werden, bis es dem Projekt «The Circle» weichen muss bzw. auf das Gelände des P70 verschoben wird.

2.7.2 Rückbau P5

Auch das P5 ist eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 VIL. Der Abbruch kann demzufolge nicht mit dem Bewilligungsverfahren für den «Circle», der als Nebenanlage gilt, in einem kantonalen Bewilligungsverfahren genehmigt werden.

Für das P5 ist daher mit dem vorliegenden Entscheid zu verfügen, dass spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des P6 Süd mit den Abbrucharbeiten begonnen sein muss. Beim Abbruch sind die einschlägigen Vorschriften zu Abfallwirtschaft und Entsorgung, Baulärm etc. einzuhalten. Vorbereitende Arbeiten für den Abbruch sind ab dem Zeitpunkt der Stilllegung zulässig.

2.8 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Die Skyguide und der Zonenschutz des Flughafens haben die Unterlagen geprüft und erheben keine Einwände, sie weisen aber darauf hin, dass für Bauinstallationen, insbesondere Baukräne, die erforderlichen Gesuche auf dem üblichen Weg beim Zonenschutz bzw. der kant. Meldestelle einzureichen und auch der Skyguide zur Begutachtung vorzulegen seien; die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

Das BAZL verzichtete auf eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinn von Art. 9 VIL.

2.9 *Stellungnahme der FZAG zu den weiteren Anträgen der Fachstellen*

Zu den übrigen Anträgen der Fachstellen äussert sich die FZAG in ihren Stellungnahmen nicht explizit. Es kann somit angenommen werden, dass sie dazu keine Einwände hat. Wo nichts Anderes vermerkt ist, werden diese Anträge daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.10 *Bauliche Anforderungen*

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

Die in der Umweltnotiz vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz (Baulärm, Luftreinhaltung auf Baustellen etc.) sind umzusetzen.

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.

Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Markierungen und Verkehrsführung im P6 Süd, durchgehende Befahrbarkeit des Radwegs, Brandschutz- und Entrauchungskonzept, Konzepte zu Kanalisation und Baustellenentwässerung, Kanalzustand und -sanierungen im P6, Meldeblatt für Bodenverschiebungen), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

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

Die von den Bauwerken betroffenen Pläne, auch für Werkleitungen, Zäune etc. sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen. Dies gilt sinngemäss auch für die Abbrucharbeiten am P5.

Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 25 ihrer Stellungnahme sind Bestandteil derselben und einzuhalten.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

Diese Anforderungen werden als Auflagen in den Entscheid übernommen.

2.11 *Revisionspläne*

Beim Projekt Erweiterung P6 Süd handelt es sich um ein Grossprojekt, das im Verlaufe des Verfahrens weiterentwickelt und abgeändert wurde (insbes. Anordnung und effektive Anzahl Parkplätze). Um sicherzustellen, dass alle Fachstellen schliesslich über die richtigen Pläne zur tatsächlich erfolgten Bauausführung verfügen, ist ihnen nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzusprechen. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.12 *Zoll- und Polizeisicherheit*

Weder die Zollstelle Zürich-Flughafen noch die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonalpolizei haben Einwände gegen das Vorhaben und verlangen lediglich, ihnen seien wesentliche Änderungen vorzulegen. Mit der generellen Auflage betreffend

Bauausführung, genehmigte Unterlagen und Projektänderungen wird dieser Antrag erfüllt. Im Übrigen verweist die Flughafenpolizei auf die Stellungnahme der VTA.

2.13 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

Die VTA der Kantonspolizei weist darauf hin, dass sie zur nötigen Verlegung der Flughafenstrasse in einem separaten Verfahren Stellung genommen hat (Plangenehmigung des UVEK vom 21. Juni 2010) und stimmt dem Vorhaben unter Beachtung der folgenden Punkte zu:

- Die Details bezüglich Fahrregime und Markierungen im P6 Süd würden während der Ausführungsphase durch ihrem Spezialisten festgelegt und
- die am P6 Süd angebrachte Werbung solle eine möglichst geringe Ablenkung der Verkehrsteilnehmer bewirken und sei allenfalls durch die Kantonspolizei bewilligen zu lassen.

Der erste Antrag wird als Auflage in den Entscheid übernommen, nicht aber der zweite, da Reklamen generell als Nebenanlagen im Sinn von Art. 2 VIL gelten und damit dem kantonalen bzw. kommunalen Bewilligungsverfahren unterliegen.

Das AfV, Baupolizei und Beitragswesen, hat nach Beurteilung der nachgereichten Unterlagen gegen das Vorhaben keine Einwände mehr und beantragt lediglich, dass der Radweg im Projektperimeter auch während der Bauzeit jederzeit durchgehend befahrbar sein müsse.

Auch das TBA, Strasseninspektorat, verlangt, die durchgehende Befahrbarkeit des Radwegs sei jederzeit zu gewährleisten und mit ihm vor Baubeginn abzusprechen.

Dieser Antrag wird als Auflage übernommen.

Aus Sicht des TBA, Projektieren und Realisieren, spricht nichts gegen die Ausführung des Vorhabens.

Die VBG formuliert eine Reihe Anträge, insbesondere betreffend Betriebssicherheit der Glattalbahn und zur Funktion des ÖV im Projektperimeter (Beilage 1). Aufgrund der nachgereichten Berechnungen zur Kapazität des Knotens Fracht erachtet sie die Auflage betreffend Nachweis zum Funktionieren des Busbetriebs (in Fahrtrichtung «Zum wilden Mann» als erfüllt. Die übrigen Anträge der VBG gemäss Beilage 1 sind umzusetzen, die Beilage 1 wird Bestandteil des vorliegenden Entscheids; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.14 Brandschutz

Die Stadt Kloten stellt unter Ziffer 15 ihrer Stellungnahme vom 22. Juni 2010 (Beilage 2) zahlreiche feuerpolizeiliche Anträge, die unbestritten als Auflagen zu übernehmen sind.

Das AWA beantragt unter den Ziffern 5 und 6 seiner Stellungnahme vom 4. August 2010 (Beilage 3) Auflagen zu Fluchtwegen sowie Türen und Toren. Auch diese sind einzuhalten.

Die Berufsfeuerwehr formuliert unter den Ziffern 1 bis 9 ihrer Stellungnahme vom 2. November 2009 (Beilage 4) verschiedene Anträge betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Brandfallsteuerung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Lifte, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen. Die Anträge der Berufsfeuerwehr sind einzuhalten; die Beilage 4 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die Umsetzung der oben genannten Brandschutzmassnahmen wird verfügt.

Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und der Berufsfeuerwehr abzusprechen; eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

2.15 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf das ArG⁶, die ArGV 3⁷, Art. 82 UVG⁸ und die VUV⁹. Es stellt in seiner Stellungnahme vom 4. August 2010 eine Reihe von Bedingungen und Anträgen zum Arbeitnehmerschutz. Dabei wurden die Auflagen betreffend Fluchtwege (Ziffern 5 und 6) unter dem Titel Brandschutz weiter oben subsumiert.

Das AWA ersucht darum, auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen. Weiter beantragt es, ihm sei die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen. Diese nicht bestrittenen Anträge werden als Auflagen übernommen.

⁶ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG); SR 822.11

⁷ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (ArGV 3: Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

⁸ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (Unfallversicherungsgesetz); SR 832.20

⁹ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung, VUV); SR 832.30

Die weiteren Auflagen betreffen:

- Dächer und Oberlichter (Ziffer 4);
- künstliche Raumlüftung (Ziffer 7);
- Gebäudeunterhalt (Ziffer 8) und
- Arbeitsmittel (Ziffer 9).

Da auf die Option «Taxigeschoss» im G1 verzichtet wird, entfallen die Anträge dazu (Ziffern 10 bis 12). Hingegen behält der Hinweis auf den mangelhaften Zustand der Sanitäreinrichtungen beim bestehenden Taxistandplatz ausdrücklich seine Gültigkeit.

Die Forderungen des AWA wurden nicht bestritten und die Beilage 3 wird Bestandteil des vorliegenden Entscheids. Die entsprechende Auflage wird verfügt.

2.16 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Die Anliegen der BKZ aus ihrer ersten Beurteilung vom 29. März 2010 wurden gemäss BKZ-Mitbericht vom 22. Dezember 2010 bei der Weiterbearbeitung des Projekts berücksichtigt, die BKZ beantragt nur noch, dass die übrigen, aus den Plänen noch nicht ersichtlichen, für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevanten Belange der Norm SIA 500¹⁰ entsprechen.

Die Stadt Kloten verlangt, den Aspekten des behindertengerechten Bauens gemäss den Vorschriften des BehiG¹¹, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen.

Die Anträge der BKZ und der Stadt Kloten sind umzusetzen; die entsprechenden Auflage werden verfügt.

2.17 *Lärmschutz*

Die Beurteilung der FALS bezieht sich auf die Teilbereiche Strassenverkehrs- und Baulärm sowie Erschütterungen und Körperschall; der Teilbereich Industrie- und Gewerbelärm wird vom AWA beurteilt.

2.17.1 Strassenverkehrs- und Baulärm sowie Erschütterungen und Körperschall

Die FALS stützt sich auf die Gesuchsunterlagen inkl. der Nachreichungen der FZAG vom 9. November 2010. Sie stellt fest, dass die Gesuchsunterlagen in der vorliegenden Form vollständig seien und eine Beurteilung des Vorhabens vorgenommen wer-

¹⁰ Norm SIA 500: Hindernisfreie Bauten (2009)

¹¹ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); SR 151.3

den könne. Aus dem Wortlaut des Mitberichts der FALS vom 20. Dezember 2010 ist zu schliessen, dass dieser massgeblich ist und denjenigen vom 23. Juli 2010 ersetzt, auch wenn das nicht *expressis verbis* erwähnt wird.

Die FALS kommt zum Schluss, dass

- es sich beim vorliegenden Projekt in erster Linie um einen Realersatz von bestehenden Parkplätzen handle;
- sich das Verkehrsregime nur geringfügig ändere und
- die Umweltauflagen in den von ihr beurteilten Bereichen eingehalten werden könnten.

Aufgrund dieser Beurteilung ergeben sich keine zusätzlichen Auflagen; auf den Antrag der FALS betreffend bewilligbare Anzahl Parkplätze wurde oben unter Ziffer B.2.7 eingegangen.

Die Stadt Kloten beantragt, während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU einzuhalten bzw. anzuwenden, was als Auflage übernommen wird.

Das BAFU ist mit den in der Umweltnotiz vorgeschlagenen Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms einverstanden.

2.17.2 Industrie- und Gewerbelärm

Die LSV¹² schreibt in Art. 8 (Emissionsbegrenzungen bei geänderten ortsfesten Anlagen) vor, dass

- die Lärmemissionen der neuen oder geänderten Anlageteile nach den Anordnungen der Vollzugsbehörde so weit begrenzt werden müssen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist;
- die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit begrenzt werden müssen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Als wesentliche Änderungen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen.

Der nächstliegende relevante Empfangspunkt liegt beim geplanten Gebäude des Projekts «The Circle», dessen nördliche Spitze bis auf gut 100 m an das P6 Süd heranreicht. Die geplanten Nutzungen sind als Betriebsräume nach Art. 42 LSV einzustufen; für sie gelten um 5 dB (A) höhere Immissionsgrenzwerte. Die von der FZAG beauftragte Gutachterin kommt im Bericht «Beurteilung Lärmauswirkungen

¹² LSV: Lärmschutzverordnung; SR 814.41

Erweiterung P6 Süd» vom 1. Juni 2010 zum Schluss, dass die Erweiterung des P6 nach Süden zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte führe und somit keine Massnahmen erforderlich seien.

Das AWA stützt sich bei seiner Beurteilung der Lärmauswirkungen des P6 Süd auf oben genanntes Gutachten und stellt fest, dass dieses verständlich und nachvollziehbar ist. Die angewandten Berechnungsmethoden und die getroffenen Annahmen seien plausibel und die Lärmauswirkungen korrekt ermittelt und dargestellt worden.

Ein erster Antrag des AWA entspricht dem Art. 8 LSV, seine Einhaltung wurde mit dem Lärmgutachten nachgewiesen und muss nicht mehr verfügt werden.

Es beantragt weiter,

- alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, seien vom Anlagebetreiber zu überwachen. Treten an diesen Mängel oder Schäden auf, so seien sie unverzüglich fachmännisch instand zu stellen,
- sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen, dass durch das P6 Süd doch übermässige Lärmauswirkungen verursacht werden, blieben ergänzende oder verschärfte Lärmbegrenzungen vorbehalten und
- nachträgliche Änderungen am genehmigten Projekt seien dem AWA, Arbeitsbedingungen, zu melden.

Die beiden ersten Anträge werden als Auflage übernommen, der dritte ist mit der generellen Auflage betreffend Bauausführung, genehmigte Unterlagen und Projektänderungen abgedeckt.

2.18 *Entwässerung und Kanalisation*

Das AWEL hat die Unterlagen geprüft und stellt fest, dass das Entwässerungsprojekt zum P6 Süd im Trennsystem konzeptionell dem revidierten GEP Flughafen Zürich entspricht und unter Einhaltung der folgenden Auflagen genehmigungsfähig sei:

- Die bestehenden Kanäle im P6 seien vor Weiterverwendung mittels Kanalfertsehen auf ihren baulichen Zustand zu überprüfen, allfällige Mängel seien zu beheben, die vorhandenen Abwasseranlagen (Pumpwerke, Schmutzwasserkanäle, Druckleitungen) seien Dichtheitsprüfungen gemäss SIA Norm 190¹³ zu unterziehen und gegebenenfalls zu ersetzen bzw. baulich zu sanieren;
- in Zusammenarbeit der Planer mit der Bauunternehmung sei ein Baustellen-Entwässerungskonzept auszuarbeiten und rechtzeitig vor Baubeginn dem AWEL vorzulegen und
- das Baustellenabwasser sei nach der Norm SIA 431¹⁴ vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

¹³ Norm SIA 190: Kanalisationen

¹⁴ Norm SIA 431: Entwässerung von Baustellen

Die Stadt Kloten beantragt, ihr sei das detaillierte Kanalisationsprojekt rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen. Zudem weist sie darauf hin, dass aus der Aufstockung des P6 noch eine Pendeuz betreffend Kanalsanierung hängig sei und verweist auf ein entsprechendes Protokoll vom 1. September 2008. Sie beantragt daher, die ausstehenden Kanalsanierungen bis spätestens zur Inbetriebnahme des P6 Süd auszuführen.

Diese Anträge wurden nicht bestritten, sie sind als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen.

Weiter beantragt Kloten, die Dachfläche sei wie vorgesehen zu begrünen. Dieser Antrag ist mit der generellen Auflage, nach der das Vorhaben gemäss den bewilligten Plänen auszuführen sei, abgedeckt.

2.19 Grundwasser

Das AWEL hält fest, dass gemäss telefonischer Auskunft das P6 Süd nicht flach, sondern mit einer Pfahlfundation (Pfahllänge 15 m) fundiert und auf der Nordseite des P6 ein zusätzlicher Liftschacht bis auf die Kote 424.3 m erstellt wird. Aufgrund der permanenten Grundwasserabsenkung im Gebiet des Flughafenkopfs ist für das Bauvorhaben vermutlich keine solche erforderlich; das AWEL verzichtet daher auf die Erhebung eines Gebührendepots nach § 14 der Gebührenverordnung zum WWG¹⁵. Allfällig geschuldete Gebühren würden aufgrund des einzureichenden Pumpenprotokolls berechnet. (Falls das Wasser dem Grundwasserleiter wieder zugeführt wird, entfallen die Gebühren.)

Aufgrund seiner Erwägungen kommt das AWEL zum Schluss, dass die wasserrechtliche Zustimmung (§ 70 WWG, Art. 19 GschG¹⁶, Anhang 1.5.3 BVV¹⁷) für die temporäre Grundwasserabsenkung während der Bauzeit für die Erweiterung P6 Süd und die Erstellung eines Aussenliftschachts beim P6 unter folgenden Nebenbestimmungen erteilt werden könne:

- Die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» des AWEL (2004) sind zu beachten.
- Vor Baubeginn ist dem AWEL, Abt. Gewässerschutz, ein Pfahlplan zur Zustimmung einzureichen.
- Die Grundwasserdurchflusskapazität bei natürlichem Hochwasser muss im Endzustand mit hydrogeologischen Ersatzmassnahmen aufrecht erhalten bleiben. Durch einen Hydrogeologen sind die erforderlichen Massnahmen zu erarbeiten

¹⁵ WWG: Wasserwirtschaftsgesetz des Kantons Zürich

¹⁶ GSchG: Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz);
SR 814.20

¹⁷ BVV: Bauverfahrensverordnung des Kantons Zürich

und anzuordnen.

- Verankerungen unterhalb des natürlichen Grundwasser-Höchstspiegels sind mit Sackankern zu erstellen.
- Für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser sind die geschuldeten Gebühren gemäss § 14 der Gebührenverordnung zum WWG zu entrichten.
- Das Pumpenprotokoll ist von der Bauleitung ab Installation der Grundwasser-Entnahmevorrichtung zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Abrechnung einzureichen.

Diesen Anträgen wird nicht widersprochen; sie sind daher als Auflagen in den vorliegenden Entscheid zu übernehmen.

2.20 *Altlasten, Bauabfälle und Abfallwirtschaft*

Das AWEL hält fest, dass die in Gesuch und Projektbeschrieb erwähnte Ausgangslage sowie die abfallrechtlichen Massnahmen zu keinen Bemerkungen Anlass gäben und es dem Gesuch unter diesem Aspekt zustimmen könne. Auflagen erübrigen sich unter diesem Titel.

Sollte wider Erwarten schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses gemäss dem GEK¹⁸ des Flughafens zu behandeln bzw. zu entsorgen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.21 *Bodenschutz*

Die Fachstelle Bodenschutz des ALN hält fest, dass das Projektgebiet im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen liege und stimmt einer Verwertung von mutmasslich schwach belastetem Bodenaushub vor Ort zu. Im Übrigen geht sie davon aus, dass mit Bodenaushub gemäss dem GEK des Flughafens verfahren wird, nach dem eine Fachperson die Klassierung der Abfälle vornimmt und dem AWEL einen allfälligen Entsorgungsantrag einreicht. Weitere Anträge stellt sie nicht.

Die Stadt Kloten beantragt, ihr sei rechtzeitig vor Baubeginn das Meldeblatt für Bodenverschiebungen einzureichen. Auch dieser Antrag wird als Auflage übernommen.

2.22 *Energie*

Das AWEL hält fest, dass der Flughafen zur Zeit das für Grossverbraucher vom Regierungsrat vorgegebene Effizienzsteigerungsziel von jährlich 2 % erreiche und die Änderungen durch das vorliegende Projekt in der Grossverbrauchervereinbarung zu berücksichtigen sei. Es geht davon aus, dass der bedeutendste Energieverbraucher die – in der Grossverbrauchervereinbarung eingerechnete – Beleuchtung sein wer-

¹⁸ GEK: Generelles Entsorgungskonzept

de. Durch den Einsatz von Reduktionsschaltungen mit Bewegungsmeldern gemäss Projekt könne ein geringer Energieverbrauch erreicht werden.

Der Ausrüstung der zu isolierenden WC- und Technikräume mit elektrischen Frostschutzheizungen stimmt es zu, weist aber darauf hin, dass die Heizkörper entsprechend ausgelegt werden müssten, so dass nur ein Frostschutzbetrieb (Raumtemperatur von etwa 3 bis 5° C) möglich ist.

Weiter weist das AWEL darauf hin, dass Nachweise zu den energetischen Massnahmen (Fachbereiche Wärmedämmung, Heizungs-, Klima- und Lüftungsanlagen) sowie die entsprechenden Ausführungskontrollen der privaten Kontrolle unterstehen.

Die Stadt Kloten merkt an, dass drei Energienachweise für die Lüftungstechnischen Anlagen vorliegen und der Autor zur privaten Kontrolle in diesem Fachbereich befugt ist. Sie beantragt, ihr seien die Ausführungskontrollen der privaten Kontrolle im Fachbereich Klima und Lüftung unaufgefordert und spätestens bis zur Schlusskontrolle einzureichen. Dieser Antrag ist als Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

Da auf die Option «Taxigeschoss» im G1 verzichtet wird, entfallen die Anträge zu Wärmedämmung und Schallschutz für die entsprechenden Räume.

2.23 *Lufthygiene*

2.23.1 Bauphase

Die Stadt Kloten verlangt, für die Luftreinhaltung auf der Baustelle seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

Dem wird nicht widersprochen, eine entsprechende Auflage wird verfügt.

Das BAFU unterstützt die in der Umweltnotiz vorgeschlagenen Massnahmen zur Luftreinhaltung auf der Baustelle; das AWEL, Lufthygiene, äussert sich nicht zur Bauphase.

2.23.2 Betriebsphase

Auf den Antrag des AWEL, Lufthygiene, betreffend bewilligbare Anzahl Parkplätze wurde oben unter Ziffer B.2.7 eingegangen.

2.24 Natur- und Landschaftsschutz

Aus Sicht der Fachstelle Naturschutz des ALN ergeben sich für das vorliegende Projekt keine Auflagen, da die beanspruchten Flächen gemäss Umweltnotiz über keinen besonderen ökologischen Wert verfügen, das Areal im Planungssperimeter des landseitigen Verkehrsanschlusses der 5. Bauetappe liege und noch bestehende Pendenzen der Grünflächenbilanz im Verfahren zum Gesuch «landseitiger Verkehrsanschluss, 4. Änderungsprojekt» (hängiges Verfahren) umzusetzen seien.

Das BAFU schliesst sich der Haltung des ALN an und begrüsst, dass die Umgebungsgestaltung mit dem Projekt «landseitiges Gesicht des Flughafens» erfolgt und dass die Dachfläche von 3 500 m² extensiv begrünt wird.

Die Stadt Kloten vertritt dieselbe Haltung.

2.25 Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten

2.25.1 Bestehender Taxiwarteraum

Die Stadt Kloten nimmt in ihrer Stellungnahme vom 21. Dezember 2010 verbindlich zur Kenntnis, dass für den heute bestehenden und bis zum 31. Dezember 2012 befristet bewilligten Aufenthaltsraum für Taxifahrer unter der so genannten Spinnenbrücke eine Ersatzlösung gesucht wird und verlangt, dafür sei eine separate Baueingabe einzureichen (Zusicherung der FZAG in der Stellungnahme vom 9. November 2010, Punkt 2). Das bestehende Provisorium müsse aber in jedem Fall bis zum 31. Dezember 2012 zurückgebaut sein.

Dem ist grundsätzlich zuzustimmen. Da aber zwischen dem bestehenden Warteraum und der hier zu beurteilenden Erweiterung des P6 Süd bestenfalls ein indirekter Zusammenhang besteht, kann im vorliegenden Entscheid keine Auflage betreffend bestehendem Warteraum gemacht werden.

2.25.2 Parkplatzgeometrie bestehender Parkplätze im P6

Mit Stellungnahme vom 21. Dezember 2010 hält die Stadt Kloten entgegen ihrem Antrag vom 22. Juni 2010 fest, dass die bestehenden Parkplätze im P6, die nach der alten Norm VSS 640291¹⁹ erstellt wurden, unverändert weiterbestehen können.

2.25.3 Baukontrollen

Die Stadt Kloten hält fest, dass sie die Baustelle aufgrund ihrer Relevanz in die Klasse I eingeteilt habe und somit 4 unangemeldete Baustellen-Umweltschutzkontrollen

¹⁹ Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Norm «Parkieren»

pro Jahr durchführen werde.

2.25.4 Werkleitungen

Betreffend Werkleitungen verweist die Stadt Kloten explizit auf ihre «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen». Diese gelten gemäss obiger Ziffer B.2.10 ohnehin.

2.25.5 Lichtemissionen

Die Stadt Kloten weist darauf hin, bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung der Baute sei darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstünden; die diesbezügliche Empfehlung des BAFU (2005)²⁰ sei zu beachten.

Der Antrag wurde nicht bestritten; eine entsprechende Auflage wird in den vorliegenden Entscheid übernommen.

2.26 *Mitberichte von FZAG-internen Abteilungen*

Mit der ersten Serie von Stellungnahmen gingen auch die Mitberichte der folgenden Fachstellen der FZAG ein (alle vom November bzw. Dezember 2009): Zonenschutz, Public Affairs und Environment, HLKKS, OM, Corporate Development / Masterplanung und Safety und Security, Building und Industrial Safety.

Auf den Antrag des Zonenschutzes wurde oben unter Ziffer B.2.6 eingegangen. Im Übrigen ist es Sache der FZAG, die Anträge ihrer eigenen Abteilungen ordnungsgemäss zu berücksichtigen; Auflagen sind nicht nötig.

2.27 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG betreffend Erweiterung des Parkhauses 6 nach Süden um 1 309 Parkplätze, die Stilllegung und den Abbruch des P5 sowie den Weiterbestand des P40 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

2.28 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Das AfV wird daher ersucht, die Baumeldungen gemäss oben stehender Ziffer

²⁰ Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen, BAFU (BUWAL), 2005

B.2.10 auch an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

3. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Buchst. d. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühr für die Aufsicht über die verfügten Auflagen wird gesondert erhoben.

4. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

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

C. Verfügung

1. Gegenstand

Mit der vorliegenden Verfügung werden die Vorhaben der FZAG betreffend

- Erweiterung Parkhaus 6 Süd mit 1 309 Parkplätzen als Realersatz für die aufzuhebenden Parkplätze im P5,
- Weiterbestand des P40 sowie
- Abbruch des P5

wie folgt genehmigt:

1.1 Standorte

Flughafen, Frachtareal, Anbau an bestehendes Parkhaus 6, Grundstück Kat.-Nrn. 0623139, Gebäude Vers.-Nr. 1845, auf Gebiet der Gemeinde Kloten.

Flughafen, Butzenbüel, Parkdeck P40 (Weiterbestand) und Parkhaus P5, (Abbruch).

1.2 Weiterbestand P40

Das P40 kann weiter bestehen bleiben und im heutigen Umfang (561 Parkplätze) betrieben werden.

1.3 Bewilligte Anzahl Parkplätze

Die bewilligte Anzahl Parkplätze am Flughafen beträgt weiterhin 17 107; sie darf bis zum Vorliegen neuer Genehmigungen nicht überschritten werden.

1.4 Stilllegung und Abbruch P5

Das P5 ist auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des P6 Süd stillzulegen.

Spätestens zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des P6 Süd muss mit den Abbrucharbeiten an der Gebäudestruktur begonnen worden sein. Beim Abbruch sind die einschlägigen Vorschriften zu Abfallwirtschaft und Entsorgung, Baulärm etc. einzuhalten.

Vorbereitende Arbeiten für den Abbruch sind ab dem Zeitpunkt der Stilllegung zulässig.

1.5 Erweiterung P6 Süd

1.5.1 Änderung gegenüber der Gesuchseingabe

Auf die Option «Taxigeschoss» im G1 wird verzichtet.

Betreffend Parkplatzzahlen und -anordnungen gelten die Angaben der nachgereichten Korrekturfassung Parkplatzbilanz und Pläne, Stand 20.9.2010.

1.5.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 9. Dezember 2009 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen und Gesuchsergänzungen:

- Projektbeschrieb, Dr. Deuring & Oehninger AG, 8401 Winterthur, 7. 12. 2009;
- Parkplatzbilanz Korrekturfassung, Stand 20. September 2010, (P6: 2 707 Parkplätze, P5: 1 206 Parkplätze, P40: 561 Parkplätze und Erweiterung Süd: 1 309 Parkplätze), Dr. Deuring & Oehninger AG, inkl. folgende Pläne:
 - PF, Grundriss, Anordnung Parkplätze, Plan-Nrn. 71088.1 bis 71088.12, Geschosse G0 bis G1, 1:500, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 31.8.10 / rev. 20.9.10 ;
- Parkplatzzahlen P6, Stand 24.6.2010 inkl. Geschosspläne G0 bis G6 (ohne Nr., ohne Massstabsangabe);
- Parkplatzzahlen P5, Stand 24.6.2010 inkl. Geschosspläne G0 bis G2 (ohne Nr., ohne Massstabsangabe);
- Parkplatzzahlen P40 Stand 24.6.2010 inkl. Geschosspläne G0 bis G4 (ohne Nr., ohne Massstabsangabe);
- Luftbilanz WC-Anlagen West und Ost, 28.10.2009, Sanierung Lüftungsgruppen, 3 Energienachweise Lüftungstechnische Anlagen, alle Medinstplan AG, 5415 Nussbaumen, 22.6.2010;
- Berechnung SIA Kubikmeter, Dr. Deuring & Oehninger AG, nicht datiert;
- Visualisierung;
- Umweltnotiz, Envico AG, 8031 Zürich, 26.11.2009;
- Nachweis GEP-Konformität, FZAG, 30.11.2009;
- Bericht Verkehrserschliessung P6 Süd, TEAMverkehr AG, 6330 Cham, 25.11.2010;
- Bericht Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotens Fracht, TEAMverkehr AG, 31.5.2010;
- Bericht Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbuelring, TEAMverkehr AG, 25.11.2010;
- Bericht Beurteilung Lärmauswirkungen Erweiterung P6-Süd, Envico AG, 8031 Zürich, 1. 6. 2010;

- Projektpläne:
 - Plan Nr. 71000, P6 Erweiterung Süd, 1:10 000, Situation / Kataster, FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71001, P6 Erweiterung Süd, 1:1 000, Situation, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Pläne Nrn. 71002 bis 71006, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Grundriss G0 bis G4, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71003, P6 Erweiterung Süd, 1:200, Grundriss G1, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71007, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Grundriss G5 / G7 / G9 / G /11, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71008, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Grundriss G6 / G8 / G10, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71009, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Grundriss DA, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71010, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Quer- und Längsschnitte, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71011, P6 Erweiterung Süd, 1:200 (und 1:500), Nord- und Ostfassade, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71012, P6 Erweiterung Süd, 1:200 (und 1:500), Süd- und Westfassade, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71013, P6 Erweiterung Süd, 1:500, Brandschutz G0, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71014, P6 Erweiterung Süd, 1:200 (und 1:500), Brandschutz G1, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71015, P6 Erweiterung Süd, 1:200 (und 1:500), Brandschutz G2, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71016, P6 Erweiterung Süd, 1:200 (und 1:500), Brandschutz G3 – G11, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Plan Nr. 71018, P6 Erweiterung Süd, 1:1 000, Konzeptplan Erweiterung Ost, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 7.12.2009;
 - Pläne Nr. E 519 68052 26 / Blätter 001 bis 004, P6 Erweiterung Süd, 1:200, Sicherheitsbeleuchtung G0, G1, G2, G3 – G11, FZAG, 23.10.2009;
 - Plan Nr. S71011, P6 Erweiterung Süd, 1:2 000, Grundriss G1 Sanitär, FZAG, 23.10.2009.

2. Auflagen

2.1 Allgemeine Bauauflagen

- 2.1.1 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen – ohne Option «Taxigeschoss» im G1 – zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung

der Bundesbehörden vorgenommen werden.

- 2.1.2 Die vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz gemäss Umweltnotiz (Bau-
lärm, Luftreinhaltung auf Baustellen etc.) sind umzusetzen.
- 2.1.3 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbe-
trieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforder-
liche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 2.1.4 Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt
werden müssen (Baukrangesuche, Markierungen und Verkehrsführung im P6 Süd,
durchgehende Befahrbarkeit des Radwegs, Brandschutz- und Entrauchungskonzept,
Konzepte zu Kanalisation und Baustellenentwässerung, Kanalzustand und -sanie-
rungen im P6, Meldeblatt für Bodenverschiebungen), sind sie dem AfV zur weiteren
Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.
- 2.1.5 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen
begonnen werden.
- 2.1.6 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Strassenverlauf, Werkleitungen, Zäune
etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 2.1.7 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anla-
gen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils
zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-
Mail mitzuteilen. Dies gilt sinngemäss auch für die Abbrucharbeiten am P5.
- 2.1.8 Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus
Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 25 ihrer Stellungnahme (Beilage 2) sind ein-
zuhalten.
- 2.1.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das
UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.2 *Revisionspläne*

Den Fachstellen ist nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revi-
sionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz
verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzu-
sprechen.

2.3 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

- 2.3.1 Die Details bezüglich Fahrregime und Markierungen im P6 Süd werden während der Ausführungsphase durch die Spezialisten der Kantonspolizei, VTA, festgelegt.
- 2.3.2 Der Radweg im Projektperimeter muss auch während der Bauzeit jederzeit durchgehend befahrbar sein. Vor Baubeginn hat diesbezüglich eine Absprache mit dem TBA, Strasseninspektorat, zu erfolgen.
- 2.3.3 Die Anträge der VBG gemäss Beilage 1 sind umzusetzen.

2.4 *Brandschutz*

- 2.4.1 Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 15 der Beilage 2 sind einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 2.4.2 Die Anträge des AWA unter den Ziffern 5 und 6 der Beilage 3 zu Fluchtwegen sowie Türen und Toren sind einzuhalten.
- 2.4.3 Die Anträge der Berufsfeuerwehr in der Beilage 4 betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Brandfallsteuerung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Lifte, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen sind einzuhalten.
- 2.4.4 Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und der Berufsfeuerwehr abzusprechen.

2.5 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

- 2.5.1 Die Gesuchstellerin hat auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen.
- 2.5.2 Dem AWA ist die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen.
- 2.5.3 Die Anträge des AWA zu Dächern und Oberlichtern (Ziffer 4), künstlicher Raumlüftung (Ziffer 7), Gebäudeunterhalt (Ziffer 8) und Arbeitsmitteln (Ziffer 9) der Beilage 3 sind einzuhalten.
- 2.5.4 Sollte sich zeigen, dass der Zustand der Sanitäreinrichtungen beim bestehenden Taxistandplatz mangelhaft ist, sind diese Mängel umgehend zu beheben.

2.6 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Den Aspekten des behindertengerechten Bauens ist gemäss den Vorschriften des BehiG, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen. Aus den Plänen noch nicht ersichtliche, aber für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevante Belange müssen der Norm SIA 500 entsprechen.

2.7 *Baulärm*

Während der Bauzeit sind die Baulärm-Vorschriften gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU einzuhalten bzw. anzuwenden.

2.8 *Industrie- und Gewerbelärm*

2.8.1 Alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, sind vom Anlagebetreiber zu überwachen. Treten an diesen Mängel oder Schäden auf, so sind sie unverzüglich fachmännisch instand zu stellen.

2.8.2 Sollte sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen, dass durch das P6 Süd übermässige Lärmauswirkungen verursacht werden, bleiben ergänzende oder verschärfte Massnahmen zur Lärmbegrenzungen vorbehalten.

2.9 *Entwässerung und Kanalisation*

2.9.1 Die bestehenden Kanäle im P6 sind vor Weiterverwendung mittels Kanalfernsehen auf ihren baulichen Zustand zu überprüfen, allfällige Mängel sind zu beheben, die vorhandenen Abwasseranlagen (Pumpwerke, Schmutzwasserkanäle, Druckleitungen) sind Dichtheitsprüfungen gemäss SIA Norm 190 zu unterziehen und gegebenenfalls zu ersetzen bzw. baulich zu sanieren.

2.9.2 In Zusammenarbeit der Planer mit der Bauunternehmung ist ein Baustellen-Entwässerungskonzept auszuarbeiten und rechtzeitig vor Baubeginn dem AWEL vorzulegen.

2.9.3 Das Baustellenabwasser ist nach der Norm SIA 431 vorzubehandeln und fachgerecht zu entsorgen.

2.9.4 Das detaillierte Kanalisationsprojekt ist der Stadt Kloten via AfV rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung einzureichen.

2.9.5 Die ausstehenden Kanalsanierungen (Pendenz aus der Aufstockung des P6) ist bis spätestens zur Inbetriebnahme des P6 Süd auszuführen.

2.10 Grundwasserschutz

- 2.10.1 Die «Allgemeinen Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen» des AWEL (2004) sind zu beachten.
- 2.10.2 Vor Baubeginn ist dem AWEL, Abt. Gewässerschutz, ein Pfahlplan zur Zustimmung einzureichen.
- 2.10.3 Die Grundwasserdurchflusskapazität bei natürlichem Hochwasser muss im Endzustand mit hydrogeologischen Ersatzmassnahmen aufrecht erhalten bleiben. Durch einen Hydrogeologen sind die erforderlichen Massnahmen zu erarbeiten und anzuordnen.
- 2.10.4 Verankerungen unterhalb des natürlichen Grundwasser-Höchstspiegels sind mit Sackankern zu erstellen.
- 2.10.5 Für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser sind die geschuldeten Gebühren gemäss § 14 der Gebührenverordnung zum WWG zu entrichten.
- 2.10.6 Das Pumpenprotokoll ist von der Bauleitung ab Installation der Grundwasser-Entnahmevorrichtung zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Abrechnung einzureichen.

2.11 Altlasten, Bauabfälle und Abfallwirtschaft

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

2.12 Bodenschutz

Der Stadt Kloten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Meldeblatt für Bodenverschiebungen einzureichen.

2.13 Energie

Die Ausführungskontrollen der privaten Kontrolle im Fachbereich Klima und Lüftung sind der Stadt Kloten auf dem üblichen Weg unaufgefordert und spätestens bis zur Schlusskontrolle einzureichen.

2.14 Lufthygiene

Während der Bauzeit sind die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene

gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

2.15 *Lichtemissionen*

Bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung des P6 Süd ist darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstehen; die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (BAFU 2005) sind zu beachten.

3. **Weitergehende Anträge**

Weitergehende Anträge werden, soweit sie nicht gegenstandslos geworden sind, im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

4. **Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

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

5. **Eröffnung**

Diese Verfügung wird per Einschreiben eröffnet:

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

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Eidg. Arbeitsinspektion Ost, 8004 Zürich;
- Eidg. Oberzolldirektion, 3003 Bern;
- Zollstelle Zürich-Flughafen, 8058 Zürich;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitsbedingungen, 8090 Zürich;
- Amt für Abfall, Wasser Energie und Luft des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Amt für Raumentwicklung, 8090 Zürich;
- Amt für Landschaft und Natur, 8090 Zürich;
- Tiefbauamt, 8090 Zürich;
- Baudirektion Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz, 8090 Zürich;

- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, 8021 Zürich;
- Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) vom 25. März und vom 29. Juli 2110;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung Flughafen Zürich, 8036 Zürich;
- Stadtverwaltung Kloten, Baupolizei, 8302 Kloten.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Der Stellv. Generalsekretär

sign. André Schrade

- Beilage 1: VBG: Auflagen zur Verkehrssicherheit
- Beilage 2: Stadt Kloten, feuerpolizeiliche Auflagen
- Beilage 3: AWA / Arbeitsbedingungen: Auflagen zum Arbeitnehmerschutz
- Beilage 4: Berufsfeuerwehr: Auflagen zum Brandschutz

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Frist steht still vom 17. April bis und mit dem 1. Mai 2011.

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.