



3003 Bern, 14. August 2025

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

P64, PP Tor 140; P65, PP Rohrholz, Erweiterung Parkplätze,
Projekt-Nr. 22-04-008

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 28. November 2023 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu Händen des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für die Erweiterung des bestehenden Parkplatzes P65 um 862 Plätze nach Norden ein.

1.2 *Begründung und Projektbeschreibung*

Die Gesuchstellerin führt aus, sie sei als Konzessionärin gemäss Art. 36a LFG¹ verpflichtet, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb des Flughafens Zürich zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Zur Flughafeninfrastruktur gehörten auch die Parkieranlagen. Im Jahr 2019 seien die Parking-Kapazitäten in den Sommer- und Herbstferien praktisch ausgeschöpft und auch im Jahr 2023 seien die Kapazitätsgrenzen erreicht worden. In den letzten 10 Jahren seien rund 1 200 Parkplätze durch den Bau anderer Passagierinfrastruktur-Vorhaben bzw. Umnutzung verdrängt worden. Im Vergleich zum genehmigten Parkplatzbedarf weise die Parkplatzbilanz per Ende 2022 einen Unterbestand von 1 677 Parkplätzen auf. Ein Grossteil der bis dato weggefallenen Parkplätze solle durch eine Erweiterung des Parkplatzes P65 um 862 Ersatzparkplätze nach Norden ersetzt werden. Diese seien für die Langzeit-Parkierung für Passagiere und Beschäftigte ausgelegt.

Die Gesamtkosten werden mit CHF 5 Mio. beziffert.

1.3 *Standort*

Der Projektstandort befindet sich auf den Parzellen Nummern 3139.14 der Gemeinde Kloten sowie 8409 und 8648 der Gemeinde Opfikon.

Der Projektperimeter liegt aktuell auf der Luftseite. Der Flughafenzaun wird mit dem Bau jedoch umgestellt, womit sich die Fläche zukünftig auf der Landseite befinden wird.

1.4 *Eigentumsverhältnisse*

Laut Gesuch ist die FZAG Grundeigentümerin.

¹ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

1.5 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben sowie die folgenden Pläne und Beilagen:

- Situationsplan 1:10 000 vom 17. Oktober 2023;
- Technischer Bericht inkl. Umweltnotiz vom 17. Oktober 2023;
- Verkehrsbericht vom 17. Oktober 2023;
- Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide vom 27. Oktober 2023;
- Normalprofil Parkplätze, Plan-Nr. 251, 1:100 vom 17. Oktober 2023;
- Übersicht Platzeinteilung / Massnahmen, Plan-Nr. 351, 1:500 vom 17. Oktober 2023;
- Stellungnahme Zonenschutz / Kantonale Kontaktstelle vom 28. November 2023.

Mit der Eingabe vom 23. Januar 2025 reichte die FZAG folgende überarbeiteten bzw. ergänzenden Unterlagen ein:

- Technischer Bericht inkl. Umweltnotiz vom 17. Oktober 2023, rev. 22. Januar 2025;
- Fachbericht Betriebslärm vom 20. Januar 2025 (Anhang 2 zum Technischen Bericht);
- Verkehrsbericht vom 17. Oktober 2023/18. November 2024.

1.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

Das Bauvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Das Betriebsreglement muss nicht geändert werden.

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK²-Sitzung vom 7. Juli 2022 (VPK 4/22) hat das BAZL für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG festgelegt und daher das Vorhaben weder publiziert noch öffentlich aufgelegt. Das Vorhaben wurde nicht ausgesteckt.

Am 29. November 2023 hörte das BAZL via Amt für Mobilität (AFM) den Kanton Zürich an. Die Stellungnahme des AFM erfolgte am 7. Februar 2024. Die Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des Kantons lag am 9. April 2024 vor.

² Verfahrensprüfungskommission der FZAG

Am 10. April 2024 stellte das BAZL dem BAFU das Gesuch, die Beurteilung des Kantons und die Stellungnahme der FZAG zu und bat es, die Frage der UVP-Pflicht zu prüfen. Mit E-Mail vom 12. Juni 2024 teilte das BAFU mit, dass es das Vorhaben für UVP-pflichtig halte. Das BAZL teilte der FZAG diese Einschätzung des BAFU mit E-Mail vom 24. Juni 2024 mit.

Mit E-Mail vom 28. Juni 2024 nahm die FZAG Stellung zur Einschätzung des BAFU; sie kam gestützt auf früher ergangene Entscheide sowie weitere Unterlagen zum Ergebnis, dass keine UVP nötig sei.

Nachdem das BAZL dem BAFU die Eingabe der FZAG zugestellt hatte, tauschten sich die beiden Ämter am 15. August 2024 mündlich zur UVP-Pflicht aus.

Mit Brief vom 19. August 2024 teilte das BAZL der FZAG das Ergebnis des Austauschs mit dem BAFU mit und lud sie ein, die Anzahl vorgesehener Parkplätze von 862 auf 610 zu reduzieren; damit sei das Vorhaben nicht UVP-pflichtig.

Am 10. Oktober 2024 reichte die FZAG dem BAZL eine aktualisierte Parkplatzbilanz ein. Darauf gestützt hielt sie an der geplanten Anzahl Parkplätze (862) und an ihrer Auffassung fest, wonach das Vorhaben nicht UVP-pflichtig sei. Die FZAG stellte die Nachreichung einiger überarbeiteter Unterlagen in Aussicht.

Das BAZL stellte die Eingabe der FZAG am 14. Oktober 2024 dem BAFU zu und teilte diesem mit, aufgrund der aktualisierten Parkplatzbilanz halte es das Vorhaben im ursprünglichen Umfang nicht mehr für UVP-pflichtig.

Am 22. Oktober 2024 forderte das BAZL die FZAG zur Einreichung der angekündigten ergänzenden Unterlagen auf. Die FZAG reichte diese am 23. Januar 2025 ein. Am 28. Januar 2025 führte das BAZL eine ergänzende Anhörung des AFM durch.

Am 7. Februar 2025 leitete das BAZL die amtsinterne Anhörung der betroffenen Fachsektionen ein, welche ihre luftfahrtspezifische Prüfung am 18. März 2025 abschlossen. Das BAZL stellte diesen Bericht der FZAG zu, welche am 7. April 2025 antwortete, dazu keine Einwände zu haben.

Das AFM stellte dem BAZL am 7. April 2025 die kantonale Stellungnahme zu.

Am 8. April 2025 hörte das BAZL das BAFU an.

Am 25. April 2025 stellte die FZAG dem BAZL eine Stellungnahme zur zweiten Beurteilung durch den Kanton zu. Das BAZL leitete diese am 28. April 2025 ans BAFU weiter. Dieses gab am 6. Juni 2025 seine Beurteilung ab. Das BAZL stellte diese gleichentags der FZAG zu.

Am 16. Juni 2025 nahm die FZAG Stellung zu den Anträgen des BAFU und legte eine aktualisierte Bilanz des sog. RENAT-Ersatzmassnahmenpools bei. Das BAZL leitete diese Dokumente ans BAFU weiter, welches am 11. Juli 2025 mitteilte, dass damit sein Antrag 1 der Stellungnahme vom 6. Juni 2025 erfüllt sei.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

2.2 *Stellungnahmen*

Für die Beurteilung des Vorhabens liegen folgende Stellungnahmen vor:

- AFM vom 7. Februar 2024 inkl. Stellungnahmen von:
 - Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ) vom 2. Februar 2024;
 - Bundesamt für Zoll und Grenzssicherheit BAZG, Zoll Zürich-Flughafen vom 20. Dezember 2023;
 - FZAG, Zonenschutz / Kantonale Kontaktstelle vom 28. November 2023;
 - Kanton Zürich, Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt (KOBU) vom 7. Februar 2024;
 - Kanton Zürich, AFM Gesamtmobilität vom 2. Februar 2024;
 - Kanton Zürich, AFM Verkehrsplanung vom 19. Dezember 2023;
 - Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung vom 21. Dezember 2023;
 - Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung vom 14. Dezember 2023;
 - Stadt Kloten, Baupolizei vom 29. Januar 2024;
 - Stadt Opfikon, Bau und Infrastruktur vom 31. Januar 2024;
 - Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ) vom 30. November 2023;
- FZAG vom 9. April 2024;
- BAFU, E-Mail vom 12. Juni 2024;
- FZAG, E-Mail vom 28. Juni 2024;
- FZAG vom 10. Oktober 2024;
- BAZL, Luftfahrtspezifische Prüfung vom 18. März 2025;
- AFM vom 7. April 2025 inkl. Stellungnahme von:
 - Kanton Zürich, Baudirektion, Koordination Bau und Umwelt (KOBU) vom 4. April 2025 (ersetzt Stellungnahme vom 7. Februar 2024);
- FZAG, vom 25. April 2025 (ersetzt Stellungnahme vom 9. April 2024);
- BAFU vom 6. Juni 2025;
- FZAG, vom 16. Juni 2025;
- BAFU, E-Mail vom 11. Juli 2025.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Parkplätze P64 und P65 und die dazugehörige Infrastruktur dienen dem Betrieb des Flughafens; sie gelten als Flugplatzanlagen nach Art. 2 VIL³ und dürfen gemäss Art. 37 Abs. 1 LFG in Verbindung mit Art. 2 lit. e VIL nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden. Gemäss Art. 37 Abs. 2 lit. a LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig. Für die unmittelbare Aufsicht ist gemäss Art. 3 Abs. 2 LFG das BAZL zuständig, welches auch im vorliegenden Fall als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durchführt.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren 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 *Verfahren*

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG⁴. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob das beantragte Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen von LFG, NHG und USG⁵ vereinbar ist.

Gemäss den Angaben im Gesuch ist das Vorhaben örtlich und bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt begrenzt und verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich. Somit beantragte die FZAG, ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG i. V. m. Art. 27a^{bis} Abs. 1 lit. b VIL ohne Publikation und öffentlicher Auflage durchzuführen.

³ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt; SR 748.131.1

⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

⁵ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

1.4 UVP-Pflicht

In der ersten Stellungnahme vom 7. Februar 2024 verlangte die KOBu, für das Vorhaben eine UVP durchzuführen. Sie begründete dies in erster Linie damit, dass mit den 862 neu anzuordnenden Parkplätzen das genehmigte Kontingent von 21 166 Parkplätzen überschritten werde. Die FZAG widersprach in ihrer Stellungnahme vom 9. April 2024 dieser Betrachtung und wies darauf hin, dass es sich beim vorliegenden Projekt nicht um zusätzliche Parkplätze handle, sondern um eine Verlegung der am Flughafenkopf durch andere Infrastruktureinrichtungen verdrängte Parkplätze.

Das BAFU kam in seiner ersten Einschätzung vom 12. Juni 2024 zum Schluss, dass die FZAG mit dem vorliegenden Projekt über insgesamt 21 418 Parkplätze verfügen würde, womit das genehmigte Kontingent überschritten werde. Eine Erhöhung des Kontingents könnte nur aufgrund einer UVP beurteilt werden. Entsprechend forderte das BAZL die FZAG am 19. August 2024 auf, das Projekt auf 610 Parkplätze zu verkleinern, um das genehmigte Kontingent nicht zu überschreiten.

Am 10. Oktober 2024 stellte die FZAG dem BAZL eine per 30. September 2024 aktualisierte Parkplatzbilanz zu. Daraus geht hervor, dass am Stichtag 19 007 On-Airport Parkplätze und 847 Parkplätze für die Nebenanlage The Circle vorhanden waren. Im Vergleich zum genehmigten Kontingent von 21 166 Parkplätzen betrage der Unterbestand gemäss FZAG 1312 bzw. 2159 Parkplätze – je nachdem, ob der Circle in die Betrachtung einbezogen werde oder nicht. Die 862 Parkplätze führten somit nicht zu einer Überschreitung des Kontingents. Dieser Einschätzung stimmte das BAZL nach Absprache mit dem BAFU im Brief vom 22. Oktober 2024 zu.

Obwohl das BAZL den Kanton Zürich in der 2. Anhörung vom 28. Januar 2025 informierte, dass das Vorhaben nach Ansicht von BAFU und BAZL nicht UVP-pflichtig sei, hielt die KOBu in ihrer Stellungnahme vom 4. April 2025 an ihrer Haltung fest und verlangte wiederum eine UVP. Auch die KOBu bezog sich auf das genehmigte Kontingent von 21 166 Parkplätzen, kam in ihrer Berechnung allerdings auf ein Total von 21 625 Parkplätzen, davon 19 007 Parkplätze für die Flughafennutzung, 847 PP für Nebenanlagen sowie 1771 Off-Airport PP.

Die KOBu übersieht bei ihrer Berechnung allerdings, dass die ausserhalb des Flughafens angesiedelten Parkplätze für Flugpassagiere (Off-Airport PP) nach übereinstimmender Auffassung von FZAG, BAFU und BAZL dem sog. Bewirtschaftungskontingent nicht anzurechnen sind. Die Off-Airport PP sind in der Parkplatzbilanz auszuweisen, soweit deren Betreiber über eine Berechtigung zur Nutzung der Vorfahrt am Flughafen verfügen. Da diese Parkplätze jedoch nicht von der FZAG betrieben und bewirtschaftet werden, können sie dem Bewirtschaftungskontingent denn auch nicht zugerechnet werden.

Daraus erhellt, dass mit Erstellung von 862 Parkplätzen gemäss dem vorliegenden Projekt das Kontingent von 21 166 PP nicht überschritten wird. Aus diesen Gründen

unterliegt das Vorhaben nicht der Pflicht zur Durchführung einer UVP. Die für Parkierungsanlagen im Anhang zur UVPV⁶ genannte Zahl von 500 Parkplätzen, die zur UVP-Pflicht führt, ist im Zusammenhang mit Flughafenanlagen nicht anwendbar. Hier ist einzig darauf abzustellen, ob es sich um eine wesentliche Änderung der Flughafenanlage gemäss Art. 2 UVPV handelt, was vorliegend gerade nicht zutrifft.

Der Verzicht auf eine UVP ist somit rechters, womit auch nicht zwingend ein ordentliches Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist. Die Anträge der KOBÜ auf Durchführung einer UVP sind demzufolge abzuweisen.

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 37 Abs. 4 LFG und 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 Projekt liegt vor (vgl. oben A.1.2); sie erscheint nachvollziehbar. Die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamts (TBA-FALS) bezweifelt den Bedarf an 862 Parkplätzen, da die Begründung der FZAG rein nachfrageorientiert und auf den Spitzenbedarf ausgelegt sei. Bevor weitere Parkplätze bewilligt würden, sei nachzuweisen, dass alle möglichen Massnahmen zur Verkehrsverlagerung hin zum öV und bezüglich Glättung des Spitzenbedarfs umgesetzt worden seien.

Diese Betrachtungsweise erkennt, dass der Bedarf an Parkplätzen insbesondere für Flugpassagiere in einer engen Relation zur Nachfrage nach Flügen steht. Diese ist sowohl im Wochen- wie im Jahresverlauf zyklisch. Insbesondere zu Ferienzeiten sind die Nachfrage nach Flügen und die Auslastung derselben höher als im Jahresmittel. Um den Passagieren genügend Parkmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, ist es angebracht, das Parkplatzangebot auf den Spitzenbedarf auszurichten.

Die im Herbst 2024 von der FZAG durchgeführte Erhebung zum Modalsplit hat zudem ergeben, dass der im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vor-

⁶ Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, SR 814.011

gegebene Anteil von öV-Benutzern von 46 % des Modal-Splits bereits erreicht worden ist.

Die Stadt Opfikon hinterfragt, ob den weggefallenen Parkplätzen eine Bestandesgarantie zugesprochen werden könne. Ihres Erachtens handle es sich vorliegend nicht um Ersatzparkplätze, sondern um einen neuen Parkplatz.

Wie bereits ausgeführt (oben B.1.4), steht der FZAG ein Bewirtschaftungskontingent von 21 166 Parkplätzen zu. Innerhalb dieses Kontingents sind lokale Verschiebungen grundsätzlich ohne Weiteres zulässig, wobei wegfallende Parkplätze nicht zwingend am gleichen Ort zu ersetzen sind. Der Ersatz für wegfallende Parkplätze soll jedoch innerhalb des Flughafenperimeters erfolgen. Die freie Fläche angrenzend an die bestehenden Parkplätze P64 und P65 eignet sich für die Ansiedlung der geplanten 862 Ersatzparkplätze.

Der Bedarf an der Erstellung von 862 Parkplätzen im Bereich der bestehenden Parkflächen P64/65 erscheint dem UVEK daher ausgewiesen.

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).

2.4 *SIL und Raumplanung*

Beim Vorhaben handelt es sich um eine Erweiterung der Parkplatzfläche. Dabei werden Belagsarbeiten ausgeführt, das bestehende Entwässerungssystem bei den erweiterten Parkplatzflächen umgesetzt und eine Parkplatzbeleuchtung auf der erweiterten Parkplatzfläche installiert. Der Projektstandort liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021. Die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

Die Stadt Opfikon kritisiert, die zusätzliche Belastung für das Strassennetz werde im Verkehrsbericht nicht genügend untersucht. So seien weitere Projekte, die Mehrverkehr im Raum generieren würden, nicht berücksichtigt worden. Tatsächlich setzt sich der Verkehrsbericht auch in der aktualisierten Fassung vom 18. November 2024 mit dem Ist-Zustand und dem erwarteten Zusatzverkehr durch das vorliegende Vorhaben auseinander. Dass der Bericht andere Projekte ausblendet, die teils in der

Zukunft liegen (wie ein künftiges Flughafen-Parkhaus im Gebiet Oberhau) oder von der Gemeinde bzw. dem Kanton zu bewilligen sind, ist nachvollziehbar. Im vorliegenden Verfahren ist die prognostizierte Verkehrszunahme durch die Erweiterung des Parkplatzes P65 zu beurteilen, was mit dem Verkehrsbericht durchaus möglich ist. Der erwartete Mehrverkehr führt demnach nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität auf dem angrenzenden Strassennetz. Zum gleichen Ergebnis gelangt die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei Zürich (siehe unten 2.7.3).

2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen sind:

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

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

Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig per Mail an lfg.afm@vd.zh.ch zu senden.

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

Der Baubeginn und die Fertigstellung sind dem BAZL via AFM mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.

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

Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Genehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.

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

2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

2.6.1 Zonenschutz

Der Zonenschutz hat keine Einwände zum Projekt und beantragt lediglich, der Einsatz von Montagekränen sei frühzeitig, mehrere Wochen im Voraus mit dem Zonenschutz abzuklären. Arbeitsgeräte höher als 4 m über Grund müssten mindestens vier Arbeitstage im Voraus von der Baufirma per E-Mail unter zonenschutz@kantstelle.ch angemeldet werden.

Dieser Antrag ist unbestritten und wird als Auflage übernommen.

2.6.2 Luftfahrtspezifische Prüfung durch das BAZL

Das BAZL hat für das Vorhaben eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinne von Art. 9 VIL durchgeführt und dabei die Aspekte Hindernisfreiheit, Blendwirkung von parkierten Autos, Sicht auf die Anflugbefeuerung, Versetzen des Ceilometers 34, Störung von Funk-, Navigations- oder Radaranlagen, Anpassung der Umzäunung (Landside/Airside-Grenze), Publikation sowie Beginn und Fertigstellung betrachtet. In seinem Bericht vom 18. März 2025 formuliert es eine Auflage zur Hindernisfreiheit, drei Auflagen zur Anpassung der Umzäunung sowie je eine Auflage zur Publikation und zur Meldung von Baubeginn und Fertigstellung.

Die FZAG hat am 7. April 2025 per E-Mail mitgeteilt, dass sie zu den BAZL-Auflagen keine Einwände habe.

Das UVEK stellt fest, dass sich die Auflagen des BAZL auf die geltenden aviatischen Standards und Normen stützen. Sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten; die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL vom 18. März 2025 wird als Beilage 1 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.7 *Technische Anforderungen*

2.7.1 Zoll und Grenzschutz

Das BAZG hat das Gesuch geprüft und stimmt ihm zu. Es formuliert Auflagen zu Zollgrenze und -sicherheit, Baustellenorganisation, Flughafenzaun und Änderungen am Projekt.

Diese Anträge werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Stellungnahme des BAZG vom 20. Dezember 2023 wird als Beilage 2 Bestandteil der vorliegenden Verfügung; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

2.7.2 Kantonspolizei Zürich, Flughafenpolizei-Stabsabteilung

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei hält fest, sie habe nach Prüfung des Gesuchs keine Einwände, und stellt folgende Anträge:

- [1] Die ungehinderte Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen wird während den Bauarbeiten jederzeit sichergestellt (LKW-tauglich).
- [2] Während den Arbeiten an der Umzäunung muss sichergestellt werden, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind;
- [3] Im Nahbereich der Umzäunung dürfen keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden;
- [4] Neue oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen erfordern nach der Fertigstellung einer Abnahme und Freigabe durch die Flughafenpolizei;
- [5] Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei (058 648 50 50) unverzüglich informiert wird;
- [6] Bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ersuchen wir um frühzeitige Bekanntgabe, damit deren Auswirkungen auf Interventionen durch Blaulichtorganisationen beurteilt werden können;
- [7] Die Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens sowie die Auflagen betreffend Sicherheit und Kontrollverfahren (Personen- / Waren- und Fahrzeugkontrollen) sind den Unternehmen und Arbeitgebern bekannt und werden eingehalten;
- [8] Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt sind im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.

Die Anträge der Flughafenpolizei-Stabsabteilung werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Sie werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.7.3 Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung

Die verkehrstechnische Abteilung stimmt dem Bauvorhaben zu und stellt fest,

- die leistungsbestimmenden Knoten LSA-Nr. 105 und 237 seien gemäss Verkehrsbericht untersucht worden. Durch die Erweiterung der Parkfläche seien keine Einschränkungen zu erwarten. Die erforderlichen Qualitätsstufen von mehrheitlich gut bis sehr gut für die Hauptströme und zufriedenstellend für Linksabbiegebeziehungen seien nachgewiesen resp. bestätigt worden.
- Details bezüglich Signale und Markierungen würden durch den Sachbearbeiter, Markus Zimmermann, Tel. 058 648 93 55, vor Ort festgelegt.

Die verkehrstechnische Abteilung bittet deshalb darum, dem Baufortschritt entsprechend, frühzeitig mit ihr in Kontakt zu treten.

Diese Beurteilung wird von der FZAG nicht bestritten.

Das UVEK hat keine weiteren Bemerkungen dazu. Bezüglich Kontaktaufnahme wird eine Auflage in das Dispositiv übernommen.

2.7.4 Hindernisfreies Bauen

Die BKZ stellt in der Stellungnahme vom 2. Februar 2024 folgende Anträge:

- [1] Die aus der Parkplatzerweiterung erforderlichen rollstuhlgerechten Parkplätze gemäss Dotierung SIA 500, Anhang 2.2 seien in Addition zu den 10 bestehenden rollstuhlgerechten Parkplätzen aus dem Parkplatzbestand nahe der Bushaltestelle auszuweisen;
- [2] Wenn auch Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur zur Verfügung stünden, seien auch rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur auszuweisen. Für die Dimensionierung und Ausstattung dieser (Manövrierflächen, Anordnung von Bedienelementen) seien die Anforderungen gemäss SN 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" sinngemäss anzuwenden.

Die BKZ bringt zudem den Hinweis an, die Anwendung dieser Anforderungen spezifisch für rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur und auch deren Dotierung seien im Merkblatt "Rollstuhlgerechte Ladeplätze-Dimension, Anordnung, Ausstattung" der Schweizer Fachstelle für hindernisfreie Architektur dargelegt.

Die FZAG nahm am 9. April 2024 Stellung zu den Anträgen der BKZ. Zum Antrag [1] äussert sich die FZAG wie folgt:

Der Parkplatz P65 umfasse heute 1497 Parkplätze, davon 10 rollstuhlgerechte Parkplätze. Mit dem vorliegenden Bauvorhaben sollten zusätzlich 862 Parkplätze erstellt werden, sodass der P65 zukünftig insgesamt 2359 Parkplätze umfassen werde. Gemäss SIA 500, A.2.2 seien für den gesamten P65 inkl. Erweiterung 14 rollstuhlgerechte Parkplätze erforderlich. Es sollten daher zusätzlich vier rollstuhlgerechte Parkplätze nahe der Bushaltestelle erstellt werden.

Die FZAG beantragt daher, es sei in der Plangenehmigung festzuhalten, dass mit der Erweiterung P65 vier zusätzliche rollstuhlgerechte Parkplätze nahe der Bushaltestelle zu erstellen sind.

Zum Antrag [2] äusserte sich die FZAG nicht.

Das UVEK stellt fest, dass die Anträge der BKZ nicht bestritten werden; Antrag [1] wird von der FZAG konkretisiert und entspricht damit den massgebenden Normen. Der Antrag der FZAG und der Antrag [2] der BKZ erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.7.5 Schutz & Rettung (SRZ)

SRZ stellt in der Stellungnahme vom 30. November 2023 folgende Anträge:

- [1] Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien im ordentlichen Verfahren SRZ vorzulegen;
- [2] die Rohrholzstrasse sei eine EASA relevante Rettungsachse für den Flugbetrieb. Es sei zu gewährleisten, dass diese ab Tor 131 bis zur Einmündung in die Rohrstrasse jederzeit durchgehend hindernisfrei befahrbar ist (gilt für die Bauzeit wie auch für den anschliessenden Betrieb);
- [3] SRZ sei zeitgerecht vor Baubeginn und vor Fertigstellung via AFM schriftlich zu informieren und für die Abnahme einzuladen.

Die Anträge von SRZ werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen. Die Anträge werden als Auflagen in das Dispositiv übernommen.

2.8 Umwelt-, Natur- und Heimatschutz

2.8.1 Stellungnahmen zum Umweltschutz

Die FZAG reichte mit dem Gesuch einen technischen Bericht inklusive Umweltnotiz ein, in dem verschiedene Massnahmen zum Umweltschutz aufgeführt sind. Dieser Bericht wurde aufgrund der ersten Beurteilung durch die KOBU aktualisiert und mit einem separaten Bericht zum Betriebslärm (als Anhang 2) ergänzt. Soweit im Folgenden nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird, sind die in diesen Berichten genannten Massnahmen einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage ist ins Dispositiv aufzunehmen.

Die KOBU fasst die Stellungnahmen der Fachbehörden in einer Stellungnahme zusammen. Sie kommt zum Schluss, dass das Vorhaben noch nicht abschliessend beurteilt werden könne, da verschiedene Abklärungen und Nachweise fehlten. Dies betrifft die Umweltbereiche Luft und Klima sowie Lärmschutz, die gemäss den jeweiligen Fachstellen nur aufgrund einer umfassenden UVP beurteilt werden könnten.

Nachdem feststeht, dass für das vorliegende Vorhaben keine UVP erforderlich ist (oben B.1.4), stellt das UVEK auf die Aussagen der KOBU zu den einzelnen Umweltbereichen ab. Diese wurden in der Folge vom BAFU bei seiner Beurteilung berücksichtigt.

Die weiteren Anträge der KOBU werden, sofern die folgende Beurteilung nichts Anderes ergibt, als Auflagen Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2025 zum Thema Umweltschutz und stellt diverse Anträge.

2.8.2 Bodenschutz

- a) Die KOBÜ beantragt die Aufnahme folgender Auflagen in die Verfügung:
- [4] Bei der Ausführung bodenrelevanter Arbeiten sind die Grundsätze zum sachgerechten Umgang mit Boden von Kapitel 2 der Richtlinien für Bodenrekultivierungen des Kantons Zürich vom Mai 2003 (Richtlinien unter www.zh.ch/bodenschutz) einzuhalten.
 - [5] Abgetragener Boden muss nach den Vorgaben der Vollzugshilfe «Verwertungseignung von Boden», BAFU 2021, verwertet oder entsorgt werden.
 - [6] Es ist eine bodenkundliche Fachperson (z. B. bodenkundliche Baubegleitung, www.soil.ch) beizuziehen. Für die bodenkundliche Fachperson ist das Pflichtenheft der Fachstelle Bodenschutz (www.zh.ch/bodenschutz) oder ein anderes Pflichtenheft, das der Fachstelle Bodenschutz des Kantons Zürich (bodenschutz@bd.zh.ch) vor Beginn der Bodenarbeiten zur Stellungnahme einzureichen und durch das BAZL genehmigen zu lassen ist, verbindlich.
 - [7] Vor Baubeginn ist der Fachstelle Bodenschutz die bodenkundliche Fachperson mitzuteilen.
 - [8] Die gesetzeskonforme Verwertung oder Entsorgung des abgetragenen Bodens ist der Fachstelle Bodenschutz vor Baubeginn vollständig aufzuzeigen und unmittelbar nach Bauausführung zuhanden der Fachstelle Bodenschutz zu dokumentieren.

Die FZAG hat sich zu diesen Anträgen nicht geäußert.

- b) Das BAFU stellt fest, der Technische Bericht enthalte keine Beschreibung der betroffenen Böden (Qualität und Quantität) und der Massnahmen zum Bodenschutz. Es sei eine Fläche von mehr als 1 ha vom Projekt betroffen, was erhebliche Eingriffe am Boden zur Folge habe. Der Bericht erlaube keine Beurteilung der Auswirkungen auf den Boden. Das BAFU schliesst sich in der Folge der kantonalen Stellungnahme an und unterstützt die darin formulierten Anträge 6 bis 8 (Antrag 4). Das BAFU formuliert anstelle der kantonalen Anträge 4 und 5 einen eigenen Antrag, der lautet:

[3] Die FZAG hat die Arbeiten in Konformität mit den Vollzugshilfen «Beurteilung von Boden im Hinblick auf seine Verwertung» (BAFU 2021), «Sachgerechter Umgang mit Boden beim Bauen» (BAFU 2022) und «Terrainveränderungen zum Zweck der Bodenaufwertung» (BAFU 2024) durchzuführen. Die Anweisungen der VSS-Norm SN 640 581 «Erdbau, Boden. Bodenschutz und Bauwesen» (2017) und «Boden und Bauen. Stand der Technik» (BAFU 2015) sind zu beachten.

Die FZAG hat sich zur Beurteilung des BAFU zum Bodenschutz nicht geäußert.

- c) Die Anträge des BAFU und die Anträge 6 bis 8 der KOBÜ erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig; sie sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.8.3 Naturschutz – ökologischer Ersatz

- a) Gemäss den Ausführungen der KOBU sind vom Vorhaben verschiedene schutzwürdige Lebensräume betroffen. Zudem befindet sich das Vorhaben in einer Entfernung von minimal ca. 320 m vom Fliessgewässer Glatt, welches inklusive Umgebungsflächen in den kommenden Jahren durch die FZAG als Ersatzmassnahme revitalisiert werde. Durch das Vorhaben gingen rund 178 a schutzwürdige Lebensräume verloren. Die ökologische Bilanz weise einen Verlust von 89.18 Flächen-Wertepunkten aus. Der dieser Punktzahl entsprechende ökologische Ersatz solle im Rahmen des Ersatzmassnahmenpools der FZAG geleistet werden.

Die KOBU kommt zum Schluss, dem Vorhaben könne unter folgender Nebenbestimmung zugestimmt werden:

[9] Es ist ökologischer Ersatz im Umfang von 89.18 Flächen-Wertepunkten zu leisten.

Die FZAG hat sich zu dieser Beurteilung nicht geäussert.

- b) Auch das BAFU hält fest, durch das Bauvorhaben gingen 178 a schützenswerte Lebensräume verloren. Der Baubereich liege innerhalb des Beurteilungssperimeters des mit Plangenehmigung vom 22. Juli 2014 bewilligten Bauvorhabens «Neue Standplätze Delta Süd». Eine ökologische Beurteilung dieser Flächen habe im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) für das Projekt «T.350 – Stands Delta Süd» stattgefunden. Für das vorliegende Projekt seien die Daten aus diesem UVB verwendet worden (siehe Anhang 1 des Technischen Berichts). Das BAFU geht davon aus, dass durch die FZAG geprüft wurde, ob die Lebensraumsituation heute derjenigen von 2013 entspricht und auch die ökologische Bewertung von damals noch ihre Gültigkeit hat.

Zur ökologischen Bilanzierung stellt das BAFU fest, die Bewertung beziehe sich auf die Resultate aus dem UVB für das Projekt «T.350 – Stands Delta Süd» von 2013. Für die mit dem Bauvorhaben betroffenen Flächen resultiere nach der RENAT-Methode ein Verlust von 89,18 Flächen-Wertepunkten. Gemäss Kap. 4.5 «Flora/Fauna und Lebensräume» des Technischen Berichts werde für diese Wertepunkte Ersatz innerhalb des RENAT-Ersatzmassnahmenpools geleistet. Das BAFU geht davon aus, dass damit der Ersatzmassnahmenpool «Hundig» gemeint ist. Aus seiner Sicht ist nicht ersichtlich, inwiefern in diesem Ersatzmassnahmenpool noch «Guthaben» in Form von RENAT-Wertepunkten besteht, insbesondere angesichts des von der FZAG erstellten Dokuments «Bilanz projektspezifischer Ersatzmassnahmen in Poolprojekten FZAG» vom Juni 2020. Um vor der Genehmigung des vorliegenden Projekts diesbezüglich Klarheit zu haben, beantragt das BAFU eine aktualisierte Zusammenstellung der «Ersatzmassnahmen in Poolprojekten».

Das BAFU formuliert dazu folgenden Antrag:

[1] Die FZAG hat vor Erteilung der Plangenehmigung dem BAZL zuhanden des BAFU eine aktualisierte Zusammenstellung über die projektspezifischen Ersatzmassnahmen in Poolprojekten zukommen zu lassen, in welcher ersichtlich ist, wie die Wertepunkte aus dem vorliegenden Projekt vom gesamthaften Punkteguthaben abgezogen werden. Falls der RENAT-Ersatzmassnahmenpool aufgebraucht sein sollte, ist durch die FZAG aufzuzeigen, wie die Wertepunkte mit anderen Ersatzmassnahmen verrechnet werden.

- c) Mit ihrer Stellungnahme vom 16. Juni 2025 hat die FZAG eine aktualisierte Bilanz des RENAT-Ersatzmassnahmenpools eingereicht. Sie führt dazu aus, daraus werde ersichtlich, dass das Guthaben des Ersatzmassnahmenprojekts «Oberholz» in der Gemeinde Glattfelden (Parzelle 6613) genügend sei. Mit Plangenehmigung vom 22. Juli 2019 seien für dieses Aufwertungsprojekt 150.4 RENAT-Wertepunkte verfügt worden. Der Ersatzbedarf für das vorliegende Projekt (89.2 RENAT-Wertepunkte) könne demnach von diesem Massnahmenpool abgezogen werden. Damit sei der Antrag 1 vom BAFU als erfüllt abzuschreiben.

Das BAFU hat in seiner Rückmeldung vom 11. Juli 2025 bestätigt, dass in der aktualisierten Bilanz ersichtlich werde, dass ausreichend RENAT-Punkteguthaben vorhanden sei für den beim vorliegenden Projekt anfallenden Ersatzbedarf. Damit sei sein Antrag 1 erfüllt.

- d) Das UVEK stellt fest, dass in diesem Punkt keine Differenzen zwischen KOBU, BAFU und FZAG bestehen. Der im Projekt ausgewiesene Ersatzbedarf von (aufgerundet) 89.2 RENAT-Wertepunkten kann vom bestehenden Guthaben der FZAG abgezogen werden.

2.8.4 Naturschutz und Lichtemissionen

- a) Stellungnahme der KOBU/ALN-Naturschutz

Es sei geplant, die Beleuchtung des neuen Platzes wie im Bestand P65 zu gestalten. Die Leuchten im Bestand wiesen unter anderem eine Farbtemperatur von 4000 K und eine Beleuchtungsstärke von mind. 10 Lux auf. Eine allfällige Überbeleuchtung solle nach der Inbetriebnahme reduziert werden, soweit technisch möglich. Die bestehende sowie die neu zu installierende Beleuchtung des Parkplatzes könnten Lichtimmissionen auf die Umgebungsflächen verursachen und die Lebensräume von Tieren und Pflanzen negativ beeinflussen. Gerade in der Nähe von Gewässern und Feuchtgebieten werde die Insektenfauna stark durch künstliche Lichtquellen beeinträchtigt. Aus diesem Grund seien Massnahmen zu ergreifen, die unnötige Lichtemissionen vermeiden und die Anlockwirkung von Insekten minimieren. Insbesondere sei eine Farbtemperatur von max. 2700 K zu wählen (Stand der Kenntnis gemäss den Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (2021) des BAFU).

Zudem sei die geringstmögliche Gesamtlichtmenge zu wählen, welche die Bedürfnisse an die Parkplatzausleuchtung noch abdecke. Die Massnahmen seien vor Baubeginn in einem Beleuchtungskonzept aufzuzeigen. In diesem Zusammenhang seien die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (BAFU 2021) und die Anforderungen gemäss der SIA-Norm 491 zur Vermeidung von unnötigen Lichtemissionen im Aussenraum zu berücksichtigen. Es sei darzulegen, welche Leuchtmittel verwendet würden, welche Farbtemperatur diese aufwiesen und wie gut die Lichtlenkung ausfalle, damit nur diejenigen Flächen beleuchtet würden, die Licht brauchen. Des Weiteren seien die Beleuchtungsdauer und die Ausrichtung darzulegen. Sowohl die bestehende als auch die geplante Lichtanlage sei im Beleuchtungskonzept zu berücksichtigen.

Die KOBU kommt zum Schluss, dem Vorhaben könne unter der folgenden Nebenbestimmung zugestimmt werden:

[10] Vor Baubeginn ist ein auf die Situation angepasstes Beleuchtungskonzept zu erstellen und der Fachstelle Naturschutz zur Stellungnahme sowie dem BAZL zur Genehmigung einzureichen. Mit dem Beleuchtungskonzept soll sichergestellt werden, dass auch unter Berücksichtigung der künftigen Glattrevitalisierung schädliche Lichtimmissionen im Bereich des Fliessgewässers und der aufgewerteten Umgebungsflächen möglichst vermieden werden. Insbesondere ist eine Farbtemperatur von max. 2700 K und die geringstmögliche Gesamtlichtmenge zu wählen, welche die Bedürfnisse an die Parkplatzausleuchtung noch abdeckt.

b) Stellungnahme der KOBU/AWEL-Luft, Klima und Strahlung (LKS)

Lichtimmissionen könnten lästig sein und sich schädlich auf den Menschen sowie Arten und Lebensräume auswirken. Sie stellen Strahlen und somit Einwirkungen im Sinne des Umweltschutzgesetzes (USG) dar (vgl. Art. 7 Abs. 1 USG). Demnach seien Lichtemissionen durch Massnahmen an der Quelle frühzeitig zu begrenzen (vgl. Art. 11 Abs. 1 USG).

Der Technische Bericht inkl. Umweltnotiz setze sich in Kap. 2.5 mit der Parkplatzausleuchtung auseinander. So sollten auf dem Parkplatz 30 Kandelaber mit Doppelauslegern zum Einsatz kommen. Die Leuchten mit CLO Technologie sollten eine Farbtemperatur von 4000 K haben. Die Beleuchtungsstärke des Parkplatzes richte sich nach der Norm SN EN 12464-2 «Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 2: Arbeitsplätze im Freien» und solle im Mittel 10 lx betragen; eine Überbeleuchtung solle vermieden werden. Damit werde der Parkplatz einem «mittleren Verkehrsaufkommen» gemäss der genannten Norm zugeordnet. In den Unterlagen fehle eine Begründung für die Zuordnung zu einem Parkplatz mit mittlerem Verkehrsaufkommen. Da der Parkplatz zum Langzeitparking genutzt werden solle, sei eine Zuordnung zu einem Parkplatz mit geringem Verkehrsaufkommen zu prüfen. Für einen solchen wäre eine Beleuchtung mit 5 lx ausreichend.

Es fehlten Angaben zur Ausrichtung und zum Abstrahlverhalten der Leuchten, insbesondere Leuchtdichteverteilungskurven für einen Nachweis, dass kein Licht gegen oben strahle. Ebenso werde ein allfälliges Zeitmanagement der Beleuchtung nicht thematisiert, wie z. B. ein zeit- oder präsenzgesteuertes Abschalten oder Dimmen der Beleuchtung.

Hinsichtlich der projektierten Farbtemperatur weist die Abteilung Luft, Klima und Strahlung darauf hin, dass die vorgenannte Norm SN EN 12464-2 die Auswahl der Lichtfarbe lediglich als «(...) eine Frage der Psychologie, der Ästhetik und dessen, was als natürlich angesehen wird» definiere und nicht als eine Frage der Verkehrs- und Arbeitssicherheit. Hingegen würden nachtaktive Tiere (z. B. Insekten oder Zugvögel) durch neutralweisses (3300 K bis 5300 K) sowie kaltweisses (>5300 K) LED-Licht nachweislich stärker gestört bzw. geschädigt als durch warmweisses LED-Licht (<3300 K). Die Auswirkungen seien z. B. in Anhang 1, Kap. A1.2.2 «Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen» der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» des Bundesamts für Umwelt BAFU (2021) ausführlich beschrieben und referenziert. Da Lichtemissionen eine substantielle Fernwirkung aufweisen könnten, sei in diesem Zusammenhang auch auf die von der FZAG geplante ökologische Aufwertung und Renaturierung des Glatt-Abschnitts auf der Westseite des Flughafens zu verweisen.

In der Folge formuliert die KOBU folgende Anträge:

- [19] Um unnötige Lichtemissionen zu vermeiden, sind bei der projektierten Parkplatzbeleuchtung die Anforderungen der SIA Norm 491 (SN 586 491) «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» (2013) sowie die Empfehlungen der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BAFU, 2021) zu berücksichtigen.
- [20] Da der Parkplatz zum Langzeitparking genutzt werden soll, ist eine Zuordnung zu einem Parkplatz mit geringem Verkehrsaufkommen und entsprechend einer Beleuchtung mit 5 lx zu prüfen.
- [21] Aufgrund der Nähe zum ökologisch wertvollen Glatt-Abschnitt sind Leuchten mit einer Farbtemperatur von 2700 K zu prüfen. In jedem Fall darf die Farbtemperatur von 3000 K nicht überschritten werden.
- [22] Die Beleuchtung des Parkplatzes ist zu Randzeiten bzw. nach Betriebschluss zu reduzieren oder abzuschalten. Alternativ kann auch eine präsenzgesteuerte Beleuchtung in Betracht gezogen werden.
- [23] Es sind, z. B. mittels Leuchtdichteverteilungskurven, Angaben zum Abstrahlverhalten der projektierten Leuchten zu machen. Eine Abstrahlung von Licht gegen oben und in die Bereiche ausserhalb des Parkplatzes ist zu vermeiden.
- [24] Nach Inbetriebnahme der Beleuchtung ist die Beleuchtungsstärke mittels Messungen zu überprüfen und, falls die mittlere Beleuchtungsstärke überschritten wird, nachzuregeln.
- [25] Die fehlenden Angaben sind der zuständigen Behörde vor Erteilung der Plangenehmigung zur Beurteilung und der Abteilung Luft, Klima und Strahlung zur Stellungnahme einzureichen.

c) Stellungnahme der FZAG

Zum Antrag 10 der KOBU führt die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 25. April 2025 Folgendes aus:

Bereits im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zur Sanierung des Parkplatzes P65 habe sie darauf hingewiesen, dass der P65, welcher mit dem vorliegenden Bauvorhaben erweitert werden soll, über 200 m von der Glatt entfernt, hinter dem Restaurant Runway 34 der Stadt Opfikon liege. Da die Leuchten gegen den Boden gerichtet und so präzise ausgerichtet seien, dass sie nur die Parkplätze beleuchten und zudem weitere Infrastrukturbauten zwischen dem Parkplatz P65 und der Glatt vorhanden seien, sei aus ihrer Sicht keine zusätzliche Beleuchtung der Glatt durch die vorliegend zu beurteilenden Leuchten nachweisbar. Sie sei jedoch damit einverstanden, auf der Erweiterungsfläche P65 auf die geplanten Leuchten mit 4000 K zu verzichten und im Sinne der Vorsorge Leuchten mit einer Farbtemperatur von 3000 K einzusetzen, obwohl dadurch ein uneinheitliches Lichtbild auf der Gesamtfläche des Parkplatzes entstehe und diese Leuchtmittel im Vergleich zu Leuchten mit 4000 K 6.5 % mehr Strom verbrauchten. Hingegen sei sie nicht bereit, beim vorliegenden Projekt Leuchten mit einer Farbtemperatur unter 3000 K einzusetzen, da diese im Vergleich zu Leuchten mit 3000 K einen zusätzlichen Mehrverbrauch an Strom von 14 % aufweisen würden; im Vergleich zu einer Leuchte mit 4000 K sogar 21 %. Damit stünden sich zwei unvereinbare Interessen gegenüber, nämlich einerseits das Interesse an einer Reduktion des Blaulichtanteils, welche durch den Einsatz von Leuchten mit 2700 K eventuell realisiert werden könne, und andererseits das Interesse an einem möglichst geringen Stromverbrauch. Im Falle einer Interessenkollision von zwei sich entgegenstehenden öffentlichen Interessen müsse die verfügende Behörde eine wertende Gegenüberstellung und eine Interessenabwägung vornehmen. Aus Sicht der FZAG würden die Interessen an einer guten Ausleuchtung der Parkplätze und am Einsatz möglichst energiesparender Leuchten gegenüber dem Interesse an der Reduktion des Blaulichtanteils zugunsten des Insektenschutzes, welcher einen Mehrverbrauch an Strom von 14 % zur Folge habe, überwiegen. Aufgrund dieser Rechts- und Sachlage beantragt sie die Abweisung des Antrags 10. Zudem sei der Antrag 21 als erfüllt abzuschreiben.

Zum Antrag 20 der KOBU erklärt die FZAG, die Erweiterung des P65 sei überwiegend für Passagiere als Langzeitparking vorgesehen. Die Nutzungsintensität der Flughafen-Langzeitparkplätze richte sich einerseits nach dem Flugplan und andererseits nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs in Randzeiten. Das Verkehrsaufkommen auf Flughafenparkplätzen sei daher generell nicht mit demjenigen auf öffentlichen Parkplätzen in den Gemeinden vergleichbar, da die Zu- und Wegfahrten am Flughafen erfahrungsgemäss zu einem grossen Teil zwischen 04:00–06:00 Uhr (Zufahrten) und 23:00–24:00 Uhr (Wegfahrten) aufträten, also zu Nachtzeiten. Zudem fänden zunehmend Frühabflüge statt, welche eine Anfahrt der Passagiere aus der weiteren Umgebung zu Zeiten ohne ÖV-Anbindung zur Folge hätten. Es sei

daher bei der Erweiterung des P65 von einem mittleren Verkehrsaufkommen auszugehen. Die Zuordnung des P65 zu einem mittleren Verkehrsaufkommen habe das UVEK zudem bereits in der Plangenehmigung «Instandstellung Parkplätze P65 und Neubau Bushaltestelle» vom 26. Juli 2023 mit der verfügbaren Beleuchtungsstärke von 10 lx bestätigt. Der Antrag 20 der KOBÜ sei daher abzuweisen.

Zu den Anträgen 23 und 25 der KOBÜ äussert sich die FZAG wie folgt:

Es würden auf der erweiterten Parkplatzfläche Leuchten mit Lichtlenkung eingesetzt, wodurch eine präzise Lenkung der Lichtkegel auf den Bereich rund um die Beleuchtungsmasten sichergestellt und eine Beleuchtung des Umfeldes ausserhalb des Parkplatzes in der Anflugschneise und auch in den Nachthimmel vermieden werde. Die Beleuchtung erfolge von oben nach unten und werde mittels einer Dämmerungs-Signalsteuerung ein- bzw. ausgeschaltet. Aufgrund dieser Ergänzungen seien die Anträge 21 und 23 als erfüllt abzuschreiben.

d) Beurteilung des BAFU

Das BAFU äussert sich in seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2025 aus Sicht des Naturschutzes nur kurz zum Thema Beleuchtung. Es ist mit dem Einsatz von 3000 K Leuchten einverstanden; diese entsprächen dem Farbton für diesen Flughafen-sektor, der im Entwurf des Generellen Lichtkonzepts (GLK) bestimmt worden sei.

Ausführlicher befasst es sich mit dem generellen Schutz vor Lichtimmissionen und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Gemäss Technischem Bericht sei der Einsatz von Leuchten mit CLO-Technologie geplant, und es sei vorgesehen, Überbeleuchtungen zu vermeiden. Zudem emittierten die geplanten Leuchten laut Stellungnahme der FZAG kein Licht ausserhalb des Parkplatzes oder in den Nachthimmel. Beides wird vom BAFU begrüsst bzw. gutgeheissen.

Der Stellungnahme der FZAG zufolge solle die Farbtemperatur des Lichts 3000 K betragen. Dies entspreche derjenigen Farbtemperatur für Langzeitparkplätze in diesem Bereich des Flughafengeländes, welche im Entwurf des GLK für den Flughafen Zürich abgesprochen worden sei. Daher ist das BAFU damit einverstanden.

Die im Technischen Bericht ausgewiesene mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von 10 lx liege hingegen über dem im Entwurf des GLK abgesprochenen Wert: Der Entwurf des GLK sehe lediglich 5 lx für Langzeitparkplätze vor (siehe S. 26).

Was die Beleuchtungssteuerung betreffe, so erläutere die FZAG lediglich, dass die Beleuchtung mittels einer Dämmerungs-Signalsteuerung ein- bzw. ausgeschaltet werde. Der Entwurf des GLK sehe jedoch auch unterschiedliche Dimm-Werte der Parkplatzbeleuchtung zu unterschiedlichen Uhrzeiten vor.

Was den geplanten Leuchtentyp betreffe, sei laut Technischem Bericht die Leuchte «Elektron Philips Lighting BGP LED 1'800 lm» geplant. Diese Bezeichnung lasse sich nicht eindeutig einem Leuchtenprodukt der Firma Elektron zuordnen, da die Firma verschiedene Produkte mit der Bezeichnung «BGP» führe. Zur Beurteilung der Lichtstärkeverteilung dieser Leuchte stütze sich das BAFU in diesem Fall ausnahmsweise auf die oben erwähnte Aussage, dass die geplanten Leuchten kein Licht ausserhalb des Parkplatzes oder in den Nachthimmel emittierten.

Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme prinzipiell und präzisiert sie mit folgenden Anträgen:

- [7] Die FZAG hat die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Parkplatzbeleuchtung auf 5 lx zu reduzieren.
- [8] Die FZAG hat das Beleuchtungskonzept mit Informationen zur zeitlichen Steuerung der Parkplatzbeleuchtung zu präzisieren.

Diesen Anträgen hat die FZAG nicht widersprochen.

e) Beurteilung des UVEK

Das UVEK erkennt vorab keinen Grund, von den Erwägungen in der Plangenehmigungsverfügung für die Instandstellung des Parkplatzes P65 und den Neubau einer Bushaltestelle vom 26. Juli 2023 abzuweichen. Davon ausgehend, hält das UVEK es für unwahrscheinlich, dass von der vorliegenden Erweiterung des P65 übermässige oder störende Lichtimmissionen auf den Glattraum einwirken werden. Das UVEK stellt zudem fest, dass sowohl die FZAG wie das BAFU eine Farbtemperatur von 3000 K als angemessen erachten; dieser Beurteilung schliesst sich das UVEK an. Aufgrund der Angaben der FZAG in ihrer Stellungnahme vom 25. April 2025 liegen die nötigen Informationen für eine abschliessende Beurteilung der Lichtemissionen vor, so dass vor Erteilung der Plangenehmigung keine weiteren Angaben einzufordern sind. Die Anträge 10 sowie 21, 23 und 25 der KOBu sind, soweit sie nicht erfüllt sind, demnach abzuweisen.

Hingegen kann das UVEK den Ausführungen der FZAG zum Antrag 20 der KOBu nicht folgen. Obwohl der Parkplatz P65 in der bereits erwähnten Verfügung vom 26. Juli 2023 als Anlage mit einem mittleren Verkehrsaufkommen beurteilt wurde, kann diese Einstufung für dessen Erweiterung nicht übernommen werden. Das BAFU verweist zu Recht auf den gemeinsam erarbeiteten Entwurf für ein GLK, das für Langzeitparkplätze eine maximale Lichtstärke von 5 lx vorsieht. Antrag 7 des BAFU ist deshalb als Auflage in die Verfügung aufzunehmen. Da er deutlicher ist als Antrag 20 der KOBu, erweist sich dieser als gegenstandslos.

Den Antrag 22 der KOBu hat das BAFU mit seinem Antrag 8 zwar im Grundsatz übernommen, ihn aber präzisiert. In dieser Form ist er als Auflage in die Verfügung zu übernehmen.

Die Anträge 19 und 24 der KOBÜ werden von keiner Seite bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und können ohne Weiteres erfüllt werden. Sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.8.5 Altlasten

- a) Die KOBÜ (AWEL/Altlasten) hält fest, im Projektperimeter der geplanten Parkplatz-Erweiterung befänden sich die belasteten Standorte Nrn. ZH-Züri-1-D-22 und ZH-Züri-1-D16, welche im Kataster der belasteten Standorte im Bereich der Zivilluftfahrt (KbS BAZL) eingetragen seien. Die Standorte seien von der zuständigen Behörde gemäss Art. 8 Abs. 2 Bst. c AltIV⁷ als belastet aber weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig bzw. als ohne schädliche oder lästige Einwirkungen auf Schutzgüter gemäss Art. 5 Abs. 4 Bst. a AltIV beurteilt worden.

Auf die Altlastensituation werde in den vorliegenden Unterlagen (Technischer Bericht inkl. Umweltnotiz, Punkt 4.4) hingewiesen. Es werde davon ausgegangen, dass das Vorhaben maximal kleine Bereiche der beiden belasteten Standorte tangiere. Es sei geplant, die im Rahmen des Projektes anfallenden Bauabfälle in Übereinstimmung mit dem Generellen Entsorgungskonzept (GEK) des Flughafens Zürich unter Berücksichtigung der Verwertungsregeln zu entsorgen.

Laut Bericht sei weiter geplant, das Gebäude beim Brandübungsplatz SRT sowie die Zufahrt zur Brandübungsanlage SRT zurückzubauen. Das AWEL weist darauf hin, dass im Umfeld von Brandübungsplätzen erfahrungsgemäss mit grossflächigen Belastungen durch Per- und Polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) im Boden/Untergrund und im Grundwasser zu rechnen sei, wodurch altlastenrechtliche Sanierungsmassnahmen notwendig werden könnten. Das AWEL empfiehlt deshalb dringend, die PFAS-Situation möglichst rasch abzuklären. Die Substanzklasse der PFAS sei zudem bei der Entsorgung zu berücksichtigen. Da in der Abfallverordnung (VVEA) keine Grenzwerte für PFAS definiert seien, seien die standortspezifischen Grenzwerte für die Entsorgung durch das BAFU genehmigen zu lassen.

Da durch das Vorhaben keine neuen Flächen entsiegelt sowie allfällige spätere Sanierungsmassnahmen durch die Erweiterung der Parkplätze nicht verhindert würden, könnten die Anforderungen an ein Bauvorhaben gemäss Art. 3 AltIV bei geeignetem Vorgehen eingehalten werden. Dem Vorhaben könne in altlastenrechtlicher Hinsicht zugestimmt werden.

Die KOBÜ stellt folgenden Antrag:

[11] Es ist sicherzustellen, dass allfällige Belastungen durch Per- und Polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) im Bereich des Brandübungsplatzes erkannt und korrekt entsorgt werden.

⁷ Altlasten-Verordnung; SR 814.680

Die FZAG hat dazu keine Bemerkungen.

- b) Das BAFU weist ebenfalls auf die belasteten Standorte Nrn. ZH-Züri-1-D-22 und ZH-Züri-1-D16 hin, welche im Kataster der belasteten Standorte im Bereich der Zivilluftfahrt (KbS BAZL) eingetragen seien. Es stimmt der Beurteilung im Technischen Bericht zu, dass für die Standorte ZH-Züri-1-D-16 und ZH-Züri-1-D-22 Art. 3 AltIV eingehalten wird. Der Bericht erwähne jedoch nicht, ob im Bereich des Vorhabens PFAS bereits untersucht worden seien. Das BAFU geht daher davon aus, dass dies nicht der Fall ist und dass allfällige belastete Standorte, die durch Feuerlöschschäume verunreinigt wurden, noch nicht bekannt sind.

Das BAFU unterstützt den Antrag 11 des Kantons Zürich und weist zusätzlich darauf hin, dass bei allfälligen PFAS-Belastungen vor dem Beginn des Bauvorhabens abzuklären sei, ob diese katasterrelevant sind. Vorläufige Kriterien zur Standortabgrenzung könnten dem Bericht «Lösungsansätze für den Umgang mit PFAS-belasteten Standorten» (Bericht im Auftrag des BAFU, 2024) entnommen werden. Sollte sich zeigen, dass mit PFAS belastete Standorte vorhanden sind, müssten diese vor Baubeginn altlastenrechtlich beurteilt werden. In diesem Fall sei für das Bauvorhaben ausserdem eine baubedingte Gefährdungsabschätzung gemäss der Vollzugshilfe «Bauvorhaben und belastete Standorte» (BAFU 2016) erforderlich. Grenzwerte müssten, solange sie nicht in den relevanten Verordnungen enthalten seien (AltIV, VVEA), projektspezifisch hergeleitet und vom BAFU bestätigt werden.

In der Folge stellt das BAFU folgende Anträge:

- [5] Der Antrag 11 der kantonalen Stellungnahme ist als Auflage in die Plan-genehmigung aufzunehmen.
 - [6] Sollten katasterrelevante PFAS-Belastungen vorhanden sein, hat die FZAG diese vor Baubeginn altlastenrechtlich zu beurteilen und eine baubedingte Gefährdungsabschätzung durchzuführen.
- c) Das UVEK stellt fest, dass diese Anträge von der FZAG nicht bestritten werden. Sie erscheinen zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge 11 der KOBu und 6 des BAFU werden als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

2.8.6 Neobiota

- a) Die KOBu formuliert in ihrer Stellungnahme mehrere Anträge zum Thema Neobiota:
- [12] Im Bereich der neuen Parkplätze und der angrenzenden Flächen sollen invasive Neophyten, insbesondere das Einjährige Berufkraut, grossflächig und über mehrere Jahre vor, während und nach der Bauphase gejätet werden.
 - [13] Vor Baubeginn ist während der Vegetationsperiode (Mitte Mai bis Mitte Oktober) abzuklären, ob im Projektperimeter Asiatische Staudenknöteriche, Essigbaum, Ambrosia, Riesenbärenklau, Schmalblättriges Greiskraut, Erdmandelgras,

Amerikanische Goldruten oder Drüsiges Springkraut (Flächen mit biologischen Belastungen) vorkommen. Die Ergebnisse der Abklärungen sind zu dokumentieren.

- [14] Beim Umgang mit biologisch belastetem Boden/Untergrund sind die «Empfehlungen des Cercle Exotique zum Umgang mit biologisch belastetem Boden» zu beachten. Im Kanton Zürich ist bei Belastungen mit Asiatischem Staudenknöterich oder Essigbaum eine Fachperson der Privaten Kontrolle 3.10 oder eine andere Fachperson mit entsprechendem Fachwissen beizuziehen. Gegenüber dem Abnehmer sind biologische Belastungen des Bodens/Untergrunds zu deklarieren.
- [15] Ambrosia, Riesenbärenklau und Schmalblättriges Greiskraut (ganze Pflanzen) sowie unterirdische Pflanzenteile (Rhizome, Wurzeln) des Asiatischen Staudenknöterichs und des Essigbaums sind in einer KVA zu entsorgen. Fortpflanzungsfähiges Material der übrigen invasiven Neophyten ist in einer professionellen Platz- und Boxenkompostierung, einer Co-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, einer Feststoffvergärungsanlage oder in einer KVA zu entsorgen.
- [16] Während der Bauphase sind offene Böden (Bodendepots, Installationsplätze, Baupisten, temporäre Rohböden) und Flächen mit lückiger Vegetation regelmässig auf das Vorhandensein von invasiven Neophyten zu kontrollieren (mindestens 4 Kontrollen pro Vegetationsperiode). Aufkommende invasive Neophyten sind zu bekämpfen. Bodendepots und längere Zeit brachliegende Flächen sind so rasch wie möglich zu begrünen.
- [17] Endgestaltete Flächen sind, bis sich die Zielvegetation entwickelt hat, regelmässig bezüglich invasiver Neophyten zu kontrollieren (mindestens 4 Kontrollen pro Vegetationsperiode). Aufkommende invasive Neophyten sind zu bekämpfen.
- [18] Die Übergabe der Kontrolle und Bekämpfung von invasiven Neophyten (Pflege der Grünflächen) an den regulären Unterhalt ist so zu organisieren, dass eine lückenlose Pflege sichergestellt ist.

Die FZAG äussert sich in ihrer Stellungnahme zu diesen Anträgen nicht.

- b) Das BAFU hält fest, laut dem Technischem Bericht werde der Bauperimeter vor Baubeginn auf mögliche Vorkommen von invasiven Neophyten geprüft. In diesem Zusammenhang erachte es die Anträge 12 bis 18 der KOBÜ zum Umgang mit den gemäss Hinweiskarte «Neophytenverbreitung» vorkommenden Arten als wichtig, um die Vermehrung und weitere Ausbreitung der Arten in die in der Nähe liegenden schutzwürdigen Lebensräume zu verhindern.
- c) Die Anträge 12 bis 18 der KOBÜ sind nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Die Anträge der KOBÜ werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

2.8.7 Luft und Klima

- a) Die KOBU (AWEL/LKS) stellt fest, im Bereich des Parkplatzes P65 und Umgebung werde der Jahresmittel-Immissionsgrenzwert der LRV⁸ für Stickstoffdioxid (NO₂) grösstenteils eingehalten, entlang der Autobahn jedoch noch überschritten. Bei der Feinstaubbelastung (PM_{2.5}) lägen die Werte im Bereich des Grenzwertes und darüber. Die Ozonbelastung überschreite während des Sommerhalbjahres die Grenzwerte der LRV. Lufthygienisch relevant seien beim Vorhaben die induzierten Luftschadstoffemissionen des Verkehrs.

Zum Vorhaben hält die KOBU folgendes fest:

Es sei zwar davon auszugehen, dass die aktuellen Jahresmittel-Immissionsgrenzwerte der LRV für NO₂ und Feinstaub (PM_{10/2.5}) aufgrund der prognostizierten Abnahme der allgemeinen Luftschadstoffbelastung in Zukunft eingehalten würden. Die Abteilung LKS weist in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass durch zahlreiche wissenschaftliche Studien nachgewiesen werden konnte, dass auch bei sehr tiefen Luftschadstoffwerten negative Auswirkungen auf die Gesundheit beobachtet werden konnten. Dies werde auch in den durch die Weltgesundheitsorganisation WHO 2021 vorgestellten neuen Luftqualitätsleitlinien (air quality guidelines) deutlich. So empfehle die WHO deutlich tiefere Werte für die Gesundheit, beispielsweise einen Langzeitbelastungswert von 5 µg/m³ für Feinstaub PM_{2.5} oder 10 µg/m³ für NO₂. Es sei daher unbestritten, dass Luftschadstoffe auch unterhalb der definierten Jahresmittel-Immissionsgrenzwerte der LRV Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt hätten.

Im Schweizer Umweltschutzgesetz (USG) werde festgehalten, dass Immissionsgrenzwerte (IGW) und Luftreinhaltemassnahmen dem Schutz der Umwelt und der Gesundheit der gesamten Bevölkerung – einschliesslich Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit – gerecht werden (Art. 14 USG). Die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) empfehle deshalb in ihrem 2023 erschienenen Bericht «Die neuen WHO-Luftqualitätsrichtwerte 2021 und ihre Bedeutung für die Schweizer Luftreinhalte-Verordnung» für sechs Schadstoffe (SO₂, NO₂, CO, O₃, PM₁₀, PM_{2.5}) die Anpassung der LRV unter Berücksichtigung der WHO-Richtwerte und damit eine Senkung bzw. Ergänzung der IGW. Nur mit diesen Anpassungen würden die Schweizer IGW den Schutzanforderungen des USG nach heutigem Wissensstand entsprechen. Unabhängig davon seien im Rahmen der Vorsorge nach Art. 11 Abs. 2 USG Emissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sei.

Die Abteilung LKS weist weiter darauf hin, dass gemäss Eigentümerstrategie des Kantons Zürich vom 12. Juli 2023 der Kanton Zürich erwarte, dass sich die FZAG

⁸ Luftreinhalte-Verordnung; SR 814.318.142.1

bezüglich Netto-Null Treibhausgasemissionen im eigenen Unternehmen an der zeitlichen Zielvorgabe der langfristigen Klimastrategie des Kantons Zürich orientiere und entsprechende Massnahmen, auch im landseitigen Verkehr, erarbeite und umsetze. Unter diesen Gesichtspunkten sei es unverständlich, dass weder ein Umweltverträglichkeitsbericht noch Massnahmen zur Emissionsbegrenzung beschrieben oder erarbeitet worden seien.

Zum Modal-Split hält die KOBu fest, gemäss SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich sei der Personenverkehr mit einem Anteil von 46 % der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln (Zielwert Modalsplit 2030). In der letzten ihr bekannten Modal-Split-Erhebung von 2017 lag der ÖV-Anteil bei 44 %. Gemäss SIL-Objektblatt solle alle vier Jahre eine entsprechende Erhebung durchgeführt werden. Im technischen Bericht inkl. Umweltnotiz werde zwar erwähnt, dass in neueren Erhebungen das Modal-Split-Ziel von 2030 bereits erfüllt werde, die entsprechenden Erhebungen fehlten jedoch in den Unterlagen. Vor einer allfälligen Erweiterung des Parkplatzes P65 um 862 Parkplätze sei die Modal-Split-Erhebung daher zu aktualisieren und darzulegen, dass das Modal-Split-Ziel auch mit den zusätzlichen 862 Parkplätzen zu erreichen sei.

Die KOBu formuliert in der Folge zwei Anträge:

- [26] Im Rahmen einer aktuellen Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Auswirkungen in der Betriebsphase auf die Umweltbereiche Luft und Klima darzulegen und geeignete Massnahmen zu erarbeiten mit denen Luftschadstoffemissionen vermieden werden können.
 - [27] Vor einer denkbaren Erweiterung des Parkplatzes P65 um 862 Parkplätze ist die Modal-Split-Erhebung zu aktualisieren und darzulegen, dass das im SIL-Objektblatt festgelegte Modal-Split-Ziel auch mit den zusätzlichen 862 Parkplätzen zu erreichen ist.
- b) Die FZAG weist in Bezug auf die Beurteilung und die Anträge der KOBu darauf hin, gemäss der aktualisierten Parkplatzbilanz lägen die 862 Parkplätze innerhalb des Bewirtschaftungskontingents von 21 166 Parkplätzen, weshalb keine UVP notwendig sei. Ansonsten hat sich die FZAG nicht zum Thema Luft und Klima geäussert.
- c) Das BAFU hat aus lufthygienischer Sicht keine Einwände gegen das Projekt. Lufthygienisch relevante Emissionen entstünden während der Bauphase und seien mit geeigneten Massnahmen, wie sie im Kap. 4.2 «Luftreinhaltung» des Technischen Berichtes formuliert sind, zu reduzieren. Die Baustelle entspreche der Massnahmenstufe A gemäss der vom BAFU herausgegebenen Vollzugshilfe «Luftreinhaltung auf Baustellen – Baurichtlinie Luft» (2016).

Zur kantonalen Stellungnahme ergänzt das BAFU:

Massgeblich für die Beurteilung seien die Immissionsgrenzwerte gemäss Anh. 7 der LRV. Dabei werde für die Umweltbeurteilung bei Strassenverkehrsprojekten üblicherweise nur die NO₂-Belastung berücksichtigt, da die Ozon- und Feinstaubbelastung nur zu einem sehr kleinen Teil durch die Strassenverkehrsanlagen direkt beeinflusst werde. Die Empfehlungen der Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) und die Luftqualitätsleitlinien der World Health Organization (WHO) von 2021 stellten keine anwendbaren Gesetzesgrundlagen dar.

Was die Verkehrsdaten betreffe, führe die Erweiterung des P65 um 862 Parklätze zu keiner Überschreitung des bewilligten Parkplatzkontingents von 21 166 Parkplätzen. Da die Emissionen der Strassenverkehrsfahrzeuge seit der Bewilligung des Parkplatzkontingents dank verschärften Abgasvorschriften und zunehmender Elektrifizierung stark zurückgegangen seien und weiter zurückgehen würden, könne davon ausgegangen werden, dass das Projekt keine übermässige Luftschadstoffbelastung verursache.

- d) Wie bereits festgehalten (oben B.1.4), ist das genehmigte Bewirtschaftungskontingent von 21 166 Parkplätzen am Flughafen Zürich gemäss der aktualisierten Parkplatzbilanz zurzeit nicht ausgeschöpft. Die vorliegend zu beurteilenden 862 Parkplätze beim P65 haben demnach in diesem Kontingent Platz und führen nicht dazu, dass im vorliegenden Verfahren eine UVP durchgeführt werden müsste. Die entsprechenden Ausführungen der KOBU zielen deshalb ins Leere, und der Antrag 26 ist abzuweisen.

Die Ergebnisse der von der KOBU angesprochenen Modal-Split-Erhebung lagen zum Zeitpunkt ihrer Stellungnahme noch nicht vor und konnten entsprechend nicht berücksichtigt werden. Gemäss Angaben der FZAG gegenüber dem BAZL hat die im Herbst 2024 durchgeführte Erhebung ergeben, dass der Zielwert für 2030 von 46 % öV-Anteil bereits erreicht worden ist. Antrag 27 der KOBU ist deshalb bereits erfüllt.

Im Übrigen pflichtet das UVEK dem BAFU bei, welches dem vorliegenden Projekt attestiert, die geltenden und anwendbaren Umweltschutzbestimmungen im Bereich Luftreinhaltung einzuhalten. Das Vorhaben kann demnach auch unter diesem Aspekt genehmigt werden; es ist einzig festzuhalten, dass die Baustelle der Massnahmenstufe A gemäss Baurichtlinie Luft entspricht.

2.8.8 Lärm

- a) Verkehrslärm

Die KOBU (Tiefbauamt/Fachstelle Lärmschutz) beurteilt das vorliegende Vorhaben gleich wie im Bereich Luft und Klima. Eine abschliessende Beurteilung des Projekts sei mit den vorliegenden Unterlagen für die Fachstelle Lärmschutz nicht möglich. Sie

formuliert daraus folgende Anträge:

- [28] Zur Prüfung der Bewilligungsfähigkeit des Vorhabens hat die FZAG eine UVPV durchzuführen. Der erhöhte Parkplatzbedarf ist nachzuweisen. Darüber hinaus ist aufzuzeigen, dass alle möglichen Massnahmen zur Verkehrsverlagerung hin zum öV und bezüglich Glättung des Spitzenbedarfs umgesetzt werden.
- [29] Die neuen Parkplätze sind in das Bewirtschaftungssystem am Flughafen Zürich einzubinden.

b) Industrie- und Gewerbelärm

Die KOBU/Amt für Wirtschaft (AWI) beurteilt das Vorhaben wie folgt:

Gestützt auf die vorliegenden Baugesuchsunterlagen habe die Prüfung der voraussichtlich zu erwartenden Lärmsituation der geänderten bestehenden Anlage ergeben, dass bei deren Betrieb kein wahrnehmbar stärkerer Lärm erzeugt werde. Zudem bestehe kein Grund zur Annahme, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten würden oder die Ausführung der Anlage in lärmtechnischer Hinsicht nicht mehr dem Stand der Technik entspreche. Damit sei auch dem Vorsorgeprinzip Genüge getan. Das vorliegende Bauprojekt kann somit aus lärmschutzrechtlicher Sicht bewilligt werden.

Das Lärmgutachten (Anhang 2 Fachbericht Betriebslärm) vom 22.01.2025, erstellt durch Martinelli Lanfranchi Partner AG, sei verständlich und nachvollziehbar. Die Wahl der Empfangspunkte (lärmempfindliche Räume oder Baulinie) sei korrekt, die angewandten Berechnungsmethoden und die getroffenen Annahmen seien plausibel. Die Lärmauswirkungen seien korrekt ermittelt und dargestellt worden.

Die KOBU formuliert dennoch drei Anträge:

- [30] Es sind alle Massnahmen und Vorkehrungen zu treffen, dass beim Betrieb der Anlage die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 6 der LSV eingehalten werden.
- [31] Alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, sind vom Anlagebetreiber zu überwachen. Treten Mängel oder Schäden auf, so sind die Anlagen unverzüglich fachmännisch instand zu stellen.
- [32] Sollte zu einem späteren Zeitpunkt feststehen, dass übermässige Lärmeinwirkungen verursacht werden, so bleiben ergänzende oder verschärfte Lärmbegrenzungen vorbehalten.

c) Die FZAG hat sich – neben den bereits erwähnten Ausführungen zur UVP-Pflicht – nicht zu dieser Beurteilung durch die KOBU geäussert.

d) Das BAFU hat in seiner Stellungnahme zum Lärm sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase beurteilt.

Für die Bauphase stellt das BAFU fest, die Emissionen infolge der Bauarbeiten und der Bautransporte würden nach Massgabe der «Baulärm-Richtlinie» (BLR; BAFU 2006, Stand 2011) beurteilt. Es ist mit dem Massnahmenplan und den angegebenen Massnahmenstufen (für die Bautransporte, lärmigen Bauarbeiten und lärmintensiven Bauarbeiten) einverstanden.

Zur Betriebsphase stellt das BAFU fest:

Beim vorliegenden Flughafen handle es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 USG und Art. 2 LSV⁹ LSV. Die Lärmermittlung und -beurteilung werde für den Fluglärm nach Anh. 5 LSV und für den Industrie- und Gewerbelärm nach Anh. 6 LSV durchgeführt. Die FZAG ordne das Projekt lärmrechtlich als unwesentliche Änderung ein. Das BAFU habe sich dieser Einordnung bereits angeschlossen.

Weiter finde sich im Verkehrsbericht vom 18. November 2024 unter Kap. 2.1 eine Bilanz der Parkplätze, die zeige, dass es sich beim Ausbau im Gebiet Rohrholz lediglich um einen Ersatz von 862 Parkplätzen handle, die in den letzten Jahren beim Flughafen Zürich aufgehoben wurden. Die Lärmemissionen der geänderten Anlagenteile seien vorsorglich gemäss Art. 8 LSV zu begrenzen. Dazu äusserten sich der Technische Bericht im Kap. 4.3 und der «Fachbericht Betriebslärm» ausführlich (vgl. dazu S. 9 Kap. 4.3. und ab S. 32). Im Fachbericht werde gezeigt, dass der Betriebslärm maximal um 0.9 dB(A) zunimmt. Damit sei die Zunahme knapp nicht wahrnehmbar. Weiter würden alle Massnahmen im Sinne der Vorsorge gegen Betriebslärm aufgelistet. Das BAFU sieht keine weiteren vorsorglichen Massnahmen, welche die Lärmemissionen der Parkplatzerweiterung in Anbetracht des technisch und betrieblich Möglichen sowie wirtschaftlich Tragbaren weiter begrenzen könnten. Das Projekt entspreche somit den bundesrechtlichen Bestimmungen für den Betriebslärm.

Weiter seien bei Parkplatzausbauten die Bestimmungen von Art. 9 LSV einzuhalten. Aufgrund des Verkehrsberichts vom 18. November 2024 sei höchstens mit Zunahmen im einstelligen Prozentbereich zu rechnen. Damit seien die Bestimmungen von Art. 9 LSV eingehalten.

e) UVEK

Zur UVP-Pflicht kann auf die bisherigen Erwägungen (insbesondere oben B.1.4) verwiesen werden; Antrag 28 der KOBÜ ist auch unter diesem Titel abzuweisen. Dadurch, dass die Ein- und Ausfahrt zur erweiterten Fläche des P65 über die bestehende Schrankenanlage erfolgen, ist die gleiche Bewirtschaftung gewährleistet. Damit erweist sich Antrag 29 der KOBÜ als erfüllt.

⁹ Lärmschutz-Verordnung; SR 814.41

Im Weiteren ist der Beurteilung des BAFU zuzustimmen; sie wird von keiner Seite bestritten. Für die Bauphase ist die Massnahmenstufe A für den Baulärm und für die Bautransporte im Dispositiv festzulegen.

Zwischen den Beurteilungen der KOBU/AWI und des BAFU in Bezug auf den Industrie- und Gewerbelärm besteht im Ergebnis keine Differenz. Auch wenn die Anträge der KOBU aufgrund der Einschätzung des BAFU zumindest mehrheitlich bereits erfüllt sein dürften, können sie als Auflagen in die Verfügung übernommen werden.

2.9 Stadt Kloten

- a) In ihrer Stellungnahme vom 29. Januar 2024 stimmt die Stadt Kloten dem Vorhaben grundsätzlich zu und beantragt verschiedene Auflagen. Diese lauten wie folgt:

«2. Auflagen und Bedingungen bezüglich Kanalisation:

- 2.1. Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer, Gewässerschutzgesetz, GSchG, vom 24. Januar 1991
- 2.2. Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998
- 2.3. Norm SN 592 000 «Anlagen für die Liegenschaftsentwässerung – Planung und Ausführung», Ausgabe 2012
- 2.4. VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter», Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA), Ausgabe 2019
- 2.5. Es wird empfohlen, nur Qplus-zertifizierte Rohre und Formstücke zu verwenden.
- 2.6. Die neu erstellten Schmutz- und Regenwassergrundleitungen sind dem Kontrollorgan der Liegenschaftsentwässerung, Tim Aeppli, Gossweiler Ingenieure AG Kloten, 044 815 51 00, zur Kontrolle und Abnahme zu melden.
- 2.7. Das Projekt ist bezüglich der Überlaufschächte und der Funktion der Sickerleitungen, welche an die Regenabwasserleitungen angeschlossen werden, zu präzisieren und zur Genehmigung einzureichen.
- 2.8. Die GEP-Konformität (Genereller Entwässerungsplan) und die Baustellenentwässerung ist mit Manuela Loretz (Leiterin Wasser- & Abfallbewirtschaftung, Tel. 043 816 76 54, manuela.loretz@zurich-airport.com) zu klären.
3. Absturzgefährdete Stellen sind für die Benutzer ausreichend zu sichern. Die näheren Einzelheiten richten sich nach der SIA-Norm 358.
4. Das Baustellenabwasser ist im Einvernehmen mit der Baubehörde zu beseitigen. Die SIA-Empfehlung 431, Ausgabe 1997 (Norm SN 509 431), Entwässerung von Baustellen, ist im Sinne von § 360 PBG als Richtlinie zu beachten.
5. Während der Bauzeit sind die Baulärm-Vorschriften einzuhalten bzw. die Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU anzuwenden.
6. Die Ausführung der Bauten und Anlagen hat nach den genehmigten Plänen zu erfolgen. Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der zuständigen Stellen vorgenommen werden.

7. Der Bauherr bzw. dessen Vertreter ist verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmern bekanntgegeben werden.
 8. Wechselt während der Ausführung des Bauvorhabens der Bauherr oder der Projektverfasser, so ist hiervon den zuständigen Stellen schriftlich Anzeige zu erstatten. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung beim ursprünglichen Bauherrn resp. Projektverfasser.
 9. Die einschlägigen SUVA-Vorschriften für Hoch- und Tiefbauarbeiten, insbesondere Aushubsicherungen und Gerüstungen etc., sind zu befolgen.
 10. Die Stellungnahmen und Beurteilungen der weiteren zuständigen Stellen bleiben ausdrücklich vorbehalten.»
- b) Die FZAG macht in ihrer Stellungnahme vom 25. April 2025 geltend, sämtliche zu beurteilenden Fachgebiete fielen entweder allein in die Zuständigkeit der Fachstellen des Bundes oder würden von den kantonalen Fachstellen aufgrund ihrer Vollzugskompetenz mit Anträgen zuhanden des Bundes geprüft. Insbesondere für den Vollzug der Gewässerschutzgesetzgebung innerhalb des SIL-Perimeters und die Einhaltung des Arbeitsgesetzes sei der Kanton zuständig und nicht die Gemeinde. Auflagen, die gestützt auf den Antrag einer unzuständigen Stelle verfügt würden, seien nichtig. Sämtliche Anträge der Stadt Kloten zum vorliegend zu beurteilenden Bauvorhaben seien deshalb abzuweisen.
- c) Das UVEK kann dieser Argumentation nicht folgen. Zu den Aspekten des Gewässerschutzes hat sich weder eine kantonale Fachstelle noch das BAFU geäußert. Die von der Stadt Kloten beantragten Auflagen in diesem Bereich verweisen zwar vielfach auf geltendes Recht, können aber der Vollständigkeit halber analog zu anderen Plangenehmigungen für den Flughafen Zürich in die vorliegende Verfügung übernommen werden. Gleiches gilt für die Auflagen zur Baustellensicherheit, Verbindlichkeit von Auflagen und zu Projektänderungen.

Die Auflagen der Stadt Kloten werden somit als Beilage 3 in die Verfügung übernommen.

2.10 Vollzug

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

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. ERI oder ESTI etc.) wahrgenommen werden.

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

Vorbehalten bleiben Vollzugs- und Kontrollaufgaben, die durch andere Bundesstellen oder in deren Auftrag (z. B. SECO, ERI oder ESTI etc.) wahrgenommen werden. Zu diesem Zweck sind jeweils der Baubeginn mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, die Abnahme mindestens fünf Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt anzuzeigen. Abnahmetermine sind mit den involvierten Fachstellen frühzeitig zu vereinbaren.

3. Gebühren

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

3.1 Bund

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL¹⁰, 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 des BAFU beträgt CHF 2000.– (aufwändige Stellungnahme gemäss GebV-BAFU¹¹).

3.2 Kanton und Gemeinde

In Plangenehmigungsverfahren nach LFG hört die Leitbehörde (BAZL) den Kanton und dieser nebst seinen Fachstellen auch die betroffenen Gemeinden an. Die Gemeinden prüfen insbesondere Fachbereiche, die sonst von keiner kantonalen Stelle geprüft werden (z. B. feuerpolizeiliche Belange etc.). Mit den Stellungnahmen ihrer Fachstellen wirken somit der Kanton und – in geringerem Ausmass – die Gemeinden massgeblich am bundesrechtlichen Verfahren mit, obwohl ihnen keine Entscheidungsbefugnisse zustehen. Daher geht das UVEK davon aus, dass nebst dem Kanton auch die Gemeinden befugt sind, ihre Aufwendungen für die Abgabe von (behördlichen) Stellungnahmen im Rahmen solcher Verfahren zur Weiterverrechnung in der Plangenehmigungsverfügung zu Lasten des Gesuchstellers in Rechnung zu stellen.

¹⁰ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

¹¹ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Umwelt; SR 814.014

Die KOBÜ wies in ihrer ersten Stellungnahme vom 7. Februar 2024 für die Bearbeitung des Gesuchs Gebühren der einzelnen Fachstellen aus. Mit der zweiten Stellungnahme vom 4. April 2025 hat die KOBÜ ihre erste vollständig ersetzt. Für die Gebühren ist somit auf die zweite Stellungnahme abzustellen. Damit ist auch der Einwand der FZAG in ihrer Stellungnahme vom 25. April 2025 entkräftet, die eine doppelte Belastung durch Gebühren der kantonalen Fachstellen befürchtet.

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

– Staatsgebühr ALN Bodenschutz	CHF	140.20
– Staatsgebühr AWEL Altlasten	CHF	140.20
– Staatsgebühr AWEL Biosicherheit Neobiota	CHF	420.60
– Staatsgebühr AWEL Lu Massnahmenplan	CHF	420.60
– Staatsgebühr TBA Lärmschutz	CHF	701.00
– Staatsgebühr AWI Industrie-, Gewerbelärm	CHF	420.60
– Staats- und Ausfertigungsgebühr	CHF	<u>500.20</u>
– Total	CHF	2743.40

Die geltend gemachte Gebühr der KOBÜ gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass und wird in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die Baudirektion.

Die BKZ ist wie eine kantonale Fachstelle zu behandeln, für ihren Aufwand stellt sie folgenden Betrag in Rechnung:

– Begutachtung Plangenehmigungsgesuch (inkl. MwSt.)	CHF	223.40
---	-----	--------

Die Stadt Kloten macht für ihre Beurteilung folgende Gebühren geltend:

– Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr Kontrollorgan	CHF	563.00
– Prüfungs-/Behandlungs-/Bewilligungsgebühr Baupolizei	CHF	130.00
– Schreibgebühren, Porti	CHF	<u>60.00</u>
– Total	CHF	753.00

Auch die Gebühr der Stadt Kloten gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass und wird in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die Stadt Kloten.

Die Stadt Opfikon hat keine Gebühren geltend gemacht.

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

4. Unterschriftsberechtigung

Nach Art. 49 RVOG kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsterin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf

bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 3. Januar 2023 hat Bundesrat Albert Rösti die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in seinem Namen zu unterzeichnen.

5. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und der Baudirektion des Kantons Zürich (direkt) eröffnet. Dem BAFU und dem Kanton Zürich (via AFM) wird sie zur Kenntnis gestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFM die von ihm angehörten Fachstellen und Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG gemäss Gesuch vom 28. November 2023 betreffend die Parkplätze P64/P65, Erweiterung des Parkplatzes um 862 Autoparkplätze, wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Parzellen Nr. 3139.14 der Gemeinde Kloten sowie Nrn. 8409 und 8648 der Gemeinde Opfikon

1.2 Massgebende Unterlagen

- Formular Plangenehmigungsgesuch nach VIL Art. 37i LFG, 28. November 2023;
- Situationsplan 1:10 000 vom 17. Oktober 2023;
- Technischer Bericht inkl. Umweltnotiz vom 17. Oktober 2023, rev. 22. Januar 2025;
- Fachbericht Betriebslärm vom 20. Januar 2025 (Anhang 2 zum Technischen Bericht);
- Verkehrsbericht vom 17. Oktober 2023/18. November 2024;
- Unbedenklichkeitsprüfung Skyguide vom 27. Oktober 2023;
- Normalprofil Parkplätze, Plan-Nr. 251, 1:100 vom 17. Oktober 2023;
- Übersicht Platzeinteilung / Massnahmen, Plan-Nr. 351, 1:500 vom 17. Oktober 2023.

2. Festlegungen

- 2.1 Der Ersatzbedarf für das vorliegende Projekt wird auf 89.2 RENAT-Wertepunkte festgelegt und vom bestehenden Guthaben der FZAG abgezogen.
- 2.2 Für die Luftreinhaltung während der Bauphase gilt die Massnahmenstufe A gemäss der Baurichtlinie Luft des BAFU.
- 2.3 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss der Baulärm-Richtlinie (BAFU 2006, Stand 2011).
- 2.4 Für den Baulärm gilt die Massnahmenstufe A gemäss der Baulärm-Richtlinie (BAFU 2006, Stand 2011).

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

- 3.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 3.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 3.1.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind den zuständigen Fachstellen frühzeitig via AFM, Flughafen / Luftverkehr, einzureichen oder per Mail an lfg.afm@vd.zh.ch zu senden.
- 3.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 3.1.5 Der Baubeginn ist dem BAZL via AFM frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- 3.1.6 Die Fertigstellung ist frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.zh.ch/infrastruktur-luftfahrt zu melden.
- 3.1.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (Werkleitungen, Brandschutzpläne etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.1.8 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen der Baubewilligung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.
- 3.1.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.2 Luftfahrtspezifische Auflagen

- 3.2.1 Der Einsatz von Montagekränen ist frühzeitig, mehrere Wochen im Voraus, mit dem Zonenschutz abzuklären. Arbeitsgeräte höher als 4 m über Grund müssen mindestens vier Arbeitstage im Voraus von der Baufirma per E-Mail bei zonenschutz@kantselle.ch angemeldet werden.

- 3.2.2 Die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 18. März 2025 (Beilage 1) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.3 *Zoll und Grenzsicherheit*

Die Auflagen gemäss der Stellungnahme des BAZG vom 20. Dezember 2023 (Beilage 2) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.4 *Kantonspolizei*

- 3.4.1 Die ungehinderte, LKW-taugliche Zu- und Durchfahrt für die Blaulichtorganisationen ist während den Bauarbeiten jederzeit sicherzustellen.
- 3.4.2 Während den Arbeiten an der Umzäunung ist sicherzustellen, dass keine unberechtigten Übertritte möglich sind.
- 3.4.3 Im Nahbereich der Umzäunung dürfen keine Fahrzeuge abgestellt oder Material gelagert werden.
- 3.4.4 Neue oder zu verschiebende Sicherheits- und Zollgrenzen sind nach Fertigstellung der Flughafenpolizei zur Abnahme und Freigabe anzumelden.
- 3.4.5 Bei aussergewöhnlichen Ereignissen oder Feststellungen im Baubereich und der Umzäunung muss die Bauherrschaft sicherstellen, dass die Einsatzzentrale der Flughafenpolizei (058 648 50 50) unverzüglich informiert wird.
- 3.4.6 Bei temporären Änderungen der Verkehrsführung in den betroffenen Bereichen ist die Flughafenpolizei-Stabsabteilung frühzeitig zu informieren.
- 3.4.7 Die Prozesse der Zutrittsregelung in den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens sowie die Auflagen betreffend Sicherheit und Kontrollverfahren (Personen-, Waren- und Fahrzeugkontrollen) sind den Unternehmen und Arbeitgebern bekannt zu geben und einzuhalten.
- 3.4.8 Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt sind im ordentlichen Verfahren der Kantonspolizei Zürich vorzulegen.
- 3.4.9 Zur Festlegung der Details bezüglich Signale und Markierungen entsprechend dem Baufortschritt ist jeweils frühzeitig mit der verkehrstechnischen Abteilung (Markus Zimmermann, Tel. 058 648 93 55) in Kontakt zu treten.

3.5 *BKZ*

- 3.5.1 Mit der Erweiterung P65 sind vier zusätzliche rollstuhlgerechte Parkplätze nahe der Bushaltestelle zu erstellen.

3.5.2 Wenn Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur installiert werden, sind ebenfalls rollstuhlgerechte Parkplätze mit Elektro-Ladeinfrastruktur auszuweisen. Für die Dimensionierung und Ausstattung derselben (Manövrierflächen, Anordnung von Bedienelementen) sind die Anforderungen gemäss SN 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum" sinngemäss anzuwenden.

3.6 SRZ

3.6.1 Wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt sind im ordentlichen Verfahren SRZ vorzulegen.

3.6.2 Es ist zu gewährleisten, dass die Rohrholzstrasse ab Tor 131 bis zur Einmündung in die Rohrstrasse jederzeit durchgehend hindernisfrei befahrbar ist.

3.6.3 SRZ ist zeitgerecht vor Baubeginn und vor Fertigstellung via AFM schriftlich zu informieren und für die Abnahme einzuladen.

3.7 Umweltschutz

3.7.1 Die in den Gesuchsunterlagen vorgesehenen Umweltschutzmassnahmen sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

3.7.2 Die FZAG hat die Arbeiten in Konformität mit den Vollzugshilfen «Beurteilung von Boden im Hinblick auf seine Verwertung» (BAFU 2021), «Sachgerechter Umgang mit Boden beim Bauen» (BAFU 2022) und «Terrainveränderungen zum Zweck der Bodenaufwertung» (BAFU 2024) durchzuführen. Die Anweisungen der VSS-Norm SN 640 581 «Erdbau, Boden. Bodenschutz und Bauwesen» (2017) und «Boden und Bauen. Stand der Technik» (BAFU 2015) sind zu beachten.

3.7.3 Es ist eine bodenkundliche Fachperson (z. B. bodenkundliche Baubegleitung, www.soil.ch) beizuziehen. Für die bodenkundliche Fachperson ist das Pflichtenheft der Fachstelle Bodenschutz (www.zh.ch/bodenschutz) oder ein anderes Pflichtenheft, das der Fachstelle Bodenschutz des Kantons Zürich (bodenschutz@bd.zh.ch) vor Beginn der Bodenarbeiten zur Stellungnahme einzureichen und durch das BAZL genehmigen zu lassen ist, verbindlich.

3.7.4 Vor Baubeginn ist der Fachstelle Bodenschutz die bodenkundliche Fachperson mitzuteilen.

3.7.5 Die gesetzeskonforme Verwertung oder Entsorgung des abgetragenen Bodens ist der Fachstelle Bodenschutz vor Baubeginn vollständig aufzuzeigen und unmittelbar nach Bauausführung zuhanden der Fachstelle Bodenschutz zu dokumentieren.

- 3.7.6 Um unnötige Lichtemissionen zu vermeiden, sind bei der projektierten Parkplatzbeleuchtung die Anforderungen der SIA-Norm 491 (SN 586 491) «Vermeidung unnötiger Lichtemissionen im Aussenraum» (2013) sowie die Empfehlungen der Vollzugshilfe «Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen» (BAFU, 2021) zu berücksichtigen.
- 3.7.7 Die FZAG hat die mittlere horizontale Beleuchtungsstärke der Parkplatzbeleuchtung auf 5 lx zu reduzieren.
- 3.7.8 Die FZAG hat das Beleuchtungskonzept mit Informationen zur zeitlichen Steuerung der Parkplatzbeleuchtung zu präzisieren.
- 3.7.9 Nach Inbetriebnahme der Beleuchtung ist die Beleuchtungsstärke mittels Messungen zu überprüfen und, falls die mittlere Beleuchtungsstärke überschritten wird, nachzuregeln.
- 3.7.10 Es ist sicherzustellen, dass allfällige Belastungen durch Per- und Polyfluorierte Alkylsubstanzen (PFAS) im Bereich des Brandübungsplatzes erkannt und korrekt entsorgt werden.
- 3.7.11 Sollten katasterrelevante PFAS-Belastungen vorhanden sein, hat die FZAG diese vor Baubeginn altlastenrechtlich zu beurteilen und eine baubedingte Gefährdungsabschätzung durchzuführen.
- 3.7.12 Im Bereich der neuen Parkplätze und der angrenzenden Flächen sollen invasive Neophyten, insbesondere das Einjährige Berufkraut, grossflächig und über mehrere Jahre vor, während und nach der Bauphase gejätet werden.
- 3.7.13 Vor Baubeginn ist während der Vegetationsperiode (Mitte Mai bis Mitte Oktober) abzuklären, ob im Projektperimeter Asiatische Staudenknöteriche, Essigbaum, Ambrosia, Riesenbärenklau, Schmalblättriges Greiskraut, Erdmandelgras, Amerikanische Goldruten oder Drüsiges Springkraut (Flächen mit biologischen Belastungen) vorkommen. Die Ergebnisse der Abklärungen sind zu dokumentieren.
- 3.7.14 Beim Umgang mit biologisch belastetem Boden/Untergrund sind die «Empfehlungen des Cercle Exotique zum Umgang mit biologisch belastetem Boden» zu beachten. Im Kanton Zürich ist bei Belastungen mit Asiatischem Staudenknöterich oder Essigbaum eine Fachperson der Privaten Kontrolle 3.10 oder eine andere Fachperson mit entsprechendem Fachwissen beizuziehen. Gegenüber dem Abnehmer sind biologische Belastungen des Bodens/Untergrunds zu deklarieren.
- 3.7.15 Ambrosia, Riesenbärenklau und Schmalblättriges Greiskraut (ganze Pflanzen) sowie unterirdische Pflanzenteile (Rhizome, Wurzeln) des Asiatischen Staudenknöterichs und des Essigbaums sind in einer KVA zu entsorgen. Fortpflanzungsfähiges Material

der übrigen invasiven Neophyten ist in einer professionellen Platz- und Boxenkompostierung, einer Co-Vergärungsanlage mit Hygienisierungsschritt, einer Feststoffvergärungsanlage oder in einer KVA zu entsorgen.

- 3.7.16 Während der Bauphase sind offene Böden (Bodendepots, Installationsplätze, Baupisten, temporäre Rohböden) und Flächen mit lückiger Vegetation regelmässig auf das Vorhandensein von invasiven Neophyten zu kontrollieren (mindestens 4 Kontrollen pro Vegetationsperiode). Aufkommende invasive Neophyten sind zu bekämpfen. Bodendepots und längere Zeit brachliegende Flächen sind so rasch wie möglich zu begrünen.
- 3.7.17 Endgestaltete Flächen sind, bis sich die Zielvegetation entwickelt hat, regelmässig bezüglich invasiver Neophyten zu kontrollieren (mindestens 4 Kontrollen pro Vegetationsperiode). Aufkommende invasive Neophyten sind zu bekämpfen.
- 3.7.18 Die Übergabe der Kontrolle und Bekämpfung von invasiven Neophyten (Pflege der Grünflächen) an den regulären Unterhalt ist so zu organisieren, dass eine lückenlose Pflege sichergestellt ist.
- 3.7.19 Es sind alle Massnahmen und Vorkehrungen zu treffen, dass beim Betrieb der Anlage die Immissionsgrenzwerte gemäss Anhang 6 der LSV eingehalten werden.
- 3.7.20 Alle Anlagen, von denen Lärmemissionen ausgehen können, sind vom Anlagebetreiber zu überwachen. Treten Mängel oder Schäden auf, so sind die Anlagen unverzüglich fachmännisch instand zu stellen.
- 3.7.21 Sollte zu einem späteren Zeitpunkt feststehen, dass übermässige Lärmeinwirkungen verursacht werden, so bleiben ergänzende oder verschärfte Lärmbegrenzungen vorbehalten.

3.8 *Stadt Kloten*

Die Auflagen gemäss Stellungnahme vom 29. Januar 2024 (Beilage 3) sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

4. **Entgegenstehende Anträge**

Weitergehende bzw. entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

5. Gebühren

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

Die Gebühr des BAFU für die Prüfung des Gesuchs beträgt CHF 2000.-; sie wird mit der Gebührenverfügung des BAZL erhoben.

Die Gebühr für die Prüfung durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt CHF 2743.40; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der BKZ für die Prüfung des Gesuchs beträgt CHF 223.40; sie wird direkt von der BKZ erhoben.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt CHF 753.-; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

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

6. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

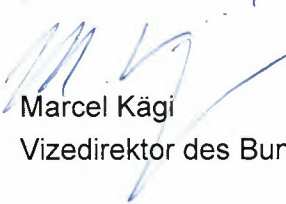
- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBO, Postfach, 8058 Zürich
- Baudirektion des Kantons Zürich, KOBÜ, 8090 Zürich

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

- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, 8090 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

i. A.



Marcel Kägi

Vizedirektor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Beilagen und Rechtmittelbelehrung auf der nächsten Seite

Beilagen

Beilage 1: Luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL vom 18. März 2025

Beilage 2: Stellungnahme des BAZG vom 20. Dezember 2023

Beilage 3: Stellungnahme der Stadt Kloten vom 29. Januar 2024

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 Frist steht still vom 15. Juli bis und mit 15. August.

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.