



3003 Bern, 27. April 2020

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Speditionshalle F6, bauliche Massnahmen für Umschlag von Gefahren-
gütern, Projekt-Nr. 19-05-009

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Der Lufttransport von Gefahrgut, sogenannten «Dangerous Goods» (DG), ist in den Vorschriften von ICAO¹ und IATA² über den Transport von Gefahrgut im Luftverkehr³ streng geregelt. Diese Bestimmungen sehen vor, welche Gefahrgüter im Luftverkehr versendet werden dürfen und wenn ja, welche Nettomenge pro Versandstück nicht überschritten werden darf. Ausserdem muss die Verpackung der Güter nach besonderen Richtlinien vorgenommen werden. Gewisse unterschiedliche Stoffe dürfen nicht zusammen in einem Versandstück versendet werden. Zudem ist zu beachten, dass einige Güter nur per Fracht-, nicht aber per Passagierflugzeug versandt werden dürfen – für beide Flugzeugarten gibt es meistens unterschiedliche Maximalmengen der Gefahrgüter. Zudem müssen Versandstücke mit Gefahrensymbolen und sonstigen Markierungen gekennzeichnet werden. Der Versender muss eine Versendererklärung (Shipper's Declaration) ausfüllen, die u. a. eine der UN-Nummer⁴ ähnliche Nummer, eingeteilt in die Klassen von 1 bis 9, den Gefahrstoffnamen (auf Englisch) sowie Angaben über Nettomenge, Gefahrenklasse, Verpackungsgruppe und eine Verpackungsanweisung enthält.

Auch in der Speditionshalle F6 des Flughafens werden u. a. DG durch die eingemieteten Speditionsfirmen vom Strassen- für den Luftverkehr vorbereitet bzw. als Luftfracht entgegengenommen und auf der Strasse weitertransportiert. Bei einer Einsatzübung der Flughafenfeuerwehr (Schutz und Rettung Zürich, SRZ) im Jahre 2014 wurde festgestellt, dass in der Speditionshalle keine klaren Regelungen betreffend Umschlag und Zwischenlagerung von Gefahrgut bestehen. Schon bei der Begriffsabgrenzung gab es unterschiedliche Auffassungen darüber, ob es sich in der Speditionshalle um eine «Lagerung gefährlicher Stoffe» im Sinne der VKF⁵-Normen und -Richtlinien oder um den Umschlag von DG nach den IATA- und ICAO-Vorschriften handle. Weder die ICAO TIs noch die IATA DGR enthalten Anforderungen betreffend Lagerung und Umschlag von DG.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verlangte in seiner Funktion als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 3 Abs. 2 LFG⁶ daher von der Flughafen Zürich AG (FZAG), ein Plangenehmigungsgesuch einzureichen, mit dem ein adäquater Brandschutz

¹ International Civil Aviation Organization – Internationale Zivilluftfahrtorganisation

² International Air Transport Association – Dachverband der Fluggesellschaften

³ ICAO: Technical Instructions For The Safe Transport of Dangerous Goods by Air (TI)
IATA: Dangerous Goods Regulations (DGR)

⁴ Die UN-Nummer (auch Stoffnummer genannt) ist eine Kennnummer, die für alle gefährlichen Stoffe, die gleichzeitig als gefährliche Güter (Gefahrgut) gelten, von der UNO festgelegt wird; sie beschreibt die Zusammensetzung (Art) des Transportguts.

⁵ Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen

⁶ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz); SR 748.0

auch für den Umschlag von DG in der Speditionshalle sichergestellt werden könne.

An der VPK⁷-Sitzung vom 25. September 2014 (VPK 07/14) hatte das BAZL für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG festgelegt.

Die FZAG kam dieser Aufforderung nach und reichte am 6. November 2014 beim BAZL ein entsprechendes Plangenehmigungsgesuch (Projekt-Nr. 14-07-012) für bauliche Massnahmen zum Brandschutz beim Umschlag von DG in der Speditionshalle ein, das von den Brandschutz-Fachbehörden aber als ungenügend beurteilt wurde. Das BAZL verlangte daher die Überarbeitung der Gesuchsunterlagen bzw. die Erarbeitung eines Brandschutzkonzepts.

Ein erster Entwurf vom 22. Dezember 2016 dieses Konzepts wurde von der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich (GVZ) am 9. Februar 2017 zurückgewiesen, da sie dieses weder für vollständig, noch nachvollziehbar und plausibel hielt. Die GVZ verwies in ihrer Beurteilung aber darauf, dass gemäss Art. 12 der VKF-Brandschutznormen bei einer ganzheitlichen Betrachtungsweise als Nachweisverfahren auch konzeptionelle Ansätze zur Erfüllung der Schutzziele gem. Art. 8 Brandschutznorm zulässig seien. Zudem gab sie Hinweise, wie der Nachweis zur Einhaltung der Brandschutzvorschriften ihrer Auffassung nach zu führen sei.

Ende 2017 reichte die FZAG dem BAZL den Entwurf für die Neufassung des Brandschutzkonzepts ein. Dieser Entwurf wurde in Bezug auf die darin gemachten Angaben betreffend DG von der für die Belange von DG zuständigen BAZL-Sektion SBOC⁸ geprüft. Aufgrund der BAZL-Hinweise wurde er in verschiedenen Details nochmals überarbeitet.

Am 4. Juli 2018 reichte die FZAG dem BAZL schliesslich folgende Unterlagen ein:

- Übersicht Änderungen am Konzept vom 22. Dezember 2016 zu Handen GVZ, EBP, 4.7.2018;
- Brandschutzkonzept Speditionshalle (F6), FZAG / EBP, 4.7.2018;
- Entrauchungskonzept und -nachweis Speditionshalle (F6), AFC Brandschutz, 15.9.2010;
- Betriebskonzept Cargologic⁹ für Speditionshalle (F6) Version 1.4, 8.6.2018;
- Brandrisikoanalyse Speditionshalle (F6), FZAG / EBP, 4.7.2018;
- Checkliste Explosionsrisiken, SUVA, Ausgabe 2013;

⁷ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

⁸ Sicherheit Flugbetrieb – Betrieb komplexer Flugzeuge

⁹ Auf Rückfrage des BAZL teilte die FZAG mit, dass Cargologic der grösste Luftfrachtanbieter am Flughafen Zürich sei, was dazu führe, dass sich die anderen Anbieter in der Frachthalle F6 grösstenteils nach den betrieblichen Abläufen der Cargologic richteten. Durch die für die Luftfracht verbindlichen IATA-Auflagen und den vorhandenen Standard von Cargologic unterschieden sich die Abläufe der einzelnen Anbieter nur unwesentlich voneinander. Deshalb sei nicht von allen Benutzern der Speditionshalle F6 ein eigenes Betriebskonzept eingefordert worden; die einzelnen Nutzer seien aber bei der Entwicklung des eingereichten Konzepts befragt worden und es seien – sofern notwendig und sinnvoll – einzelne Bedürfnisse auch in die Konzepte eingeflossen.

- Konzept Löschwasserrückhalt, Speditionshalle, Sennhauser, Werner & Rauch (SWR), 10.12.2008; und
- diverse Pläne.

Vor der Weiterleitung an den Kanton Zürich prüften die BAZL-Sektionen SBOC und Safety Risk Management (SRM) die Unterlagen.

SBOC bestätigte die Korrektheit der Aussagen bezüglich der Lufttransport-Gefahrgutvorschriften. SRM prüfte die Unterlagen hinsichtlich der angewandten Methodik zur Risikoabschätzung, insbesondere unter Berücksichtigung der beiden Dokumente «Brandrisikoanalyse Speditionshalle F6» und «Brandschutzkonzept Speditionshalle F6», beide vom 4. Juli 2018, und kam zu folgendem Ergebnis:

- Die Überprüfung sei nach der dem BAZL bekannten und vom BAZL anerkannten Methodik durchgeführt worden;
- die Resultate und Erkenntnisse seien plausibel und gut dokumentiert;
- es sei ersichtlich, wie sich die Risikosituation ohne DG, mit DG und mit Massnahmen darstellt;
- bezüglich Schadensausmass seien nur Finanzbeträge ersichtlich, keine Anzahl Verletzte oder Tote; und
- das Prinzip von ALARP¹⁰ sei nachvollziehbar angewandt worden und sei gut dokumentiert.

Das BAZL hörte am 11. September 2018 via Amt für Verkehr (AFV) den Kanton Zürich zu diesen Unterlagen an.

In ihrer Stellungnahme vom 22. Oktober 2018 teilte die GVZ mit, sie halte das vorgelegte Brandschutzkonzept für genehmigungsfähig, falls die Schirmwände, Zwischenböden und Decken der vorgesehenen Kojen für die Zwischenlagerung von DG mindestens den Feuerwiderstand EI 30 aufwiesen und aus Material der Brandbeitragsklasse RF 1 bestünden (Antrag [3.1]); im Übrigen seien die im Brandschutzkonzept vorgesehenen Massnahmen umzusetzen (Antrag [3.2]).

In ihrer Stellungnahme vom 18. April 2019 beantragt die FZAG die Genehmigung des Brandschutzkonzepts unter Abweisung des Antrags [3.1] der GVZ. Am 9. Mai 2019 ersuchte das BAZL die GVZ, den Antrag [3.1] unter Berücksichtigung der Argumentation der FZAG erneut zu prüfen. Am 27. Mai 2019 teilte die GVZ mit, aus ihrer Sicht seien die im Antrag [3.1] geforderten Massnahmen objektspezifisch geeignet und verhältnismässig. Unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit habe sie ausdrücklich *nicht* verlangt, dass es sich bei den Gestellen um geprüfte Konstruktionen handle, sondern lediglich, dass die Flächen einen minimalen Feuerwi-

¹⁰ As Low as Reasonably Practicable; gemäss ICAO Accident Prevention Programme (2005), Glossar; das ALARP-Prinzip besagt, dass Risiken auf ein Mass reduziert werden sollen, das den höchstmöglichen Grad an Sicherheit garantiert, wobei verhältnismässige Risikominderungsmassnahmen umzusetzen sind.

derstand aufwiesen. Dies könne man auch erreichen, indem man die Flächen der bestehenden Kojen zusätzlich mit Brandschutzplatten verkleide.

Angesichts dieser Sachlage sah sich das BAZL veranlasst, das weitere Vorgehen zur Erreichung eines adäquaten Brandschutzes in der Speditionshalle F6 in seinem Schreiben vom 18. Juni 2019 an die FZAG wie folgt festzulegen:

- Das ursprünglich eingereichte Plangenehmigungsgesuch vom November 2014 könne nicht genehmigt werden;
- die FZAG habe dem BAZL zu Händen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bis am 30. September 2019 ein neues Plangenehmigungsgesuch einzureichen, das
 - die baulichen, betrieblichen und organisatorischen Massnahmen gemäss dem Brandschutzkonzept vom 4. Juli 2018 umfasse; und
 - wenigstens den Anträgen der GVZ in den Stellungnahmen vom 22. Oktober 2018 und vom 27. Mai 2019 entspreche;
- die FZAG müsse beim BAZL innert 10 Tagen nach Erhalt des Schreibens eine anfechtbare Verfügung verlangen, falls sie mit dem Vorgehen nicht einverstanden sei.

Die FZAG verzichtete darauf, eine entsprechende Verfügung zu verlangen.

2. Gesuch

2.1 *Gesuchseinreichung*

Am 20. September 2019 reichte die FZAG dem BAZL zuhänden des UVEK ein neues Plangenehmigungsgesuch (Projekt-Nr. 19-05-009) inkl. Brandschutzkonzept für bauliche und / oder organisatorische Brandschutzmassnahmen für die Zwischenlagerung von DG in der Speditionshalle F6 ein.

Dieses neue Gesuch ersetzt dasjenige vom November 2014.

2.2 *Begründung und Projektbescrieb*

Die Einreichung des Gesuchs war – gestützt auf die Forderungen der GVZ – vom BAZL verlangt worden. Gemäss dem vom BAZL unterstützten Antrag der GVZ müssen die vorgesehenen Kojen mindestens Feuerwiderstand EI 30 aufweisen und aus Material der Brandbeitragsklasse RF 1 bestehen. Gemäss Angaben im Gesuch hat die FZAG unter Berücksichtigung dieser Anforderungen einen Prototyp für die Er-tüchtigung der bestehenden Gestelle herstellen lassen. Aufgrund des ungenügenden Brandschutzes im Bereich des Umschlages von DG wird den Mietern zudem vorge-schrieben, wo und wie sie die DG zukünftig zu lagern haben.

Die Lagerung erfolgt durch die Speditionsfirmen innerhalb der jeweiligen Mietflächen in separat ausgeschiedenen Zonen; die vorgesehenen Standorte der Kojen sind im eingereichten Brandschutzplan eingezeichnet. Die Kojen sind aufgeteilt in eine blaue und eine rote Zone und jeweils für max. 2000 l bzw. 2000 kg/Koje ausgelegt. In der blauen Zone sollen Güter der Klassen¹¹ 6.1, 8, 9 und in der roten Zone die Klassen 1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2 gelagert werden. Stoffe der Gefahrgutklassen 4.3, 5.1 und 5.2 sind in Sicherheitsschränken zu lagern, solche der Klassen 3, 8 und 9 (inkl. Lithium-Batterien) in Gestellen mit Auffangwannen. Die Lagerdauer beträgt in der Regel 8–24 h, es soll aber möglich sein, die Lagerdauer an vier Tagen (2 Wochenenden) pro Jahr zu überschreiten. Weiter wird für die kurzfristige Zwischenlagerung (< 8 h) aller Klassen ein gelber Bereich ausgeschieden.

Folgende Kojen sind für die fünf eingemieteten Speditionsfirmen vorgesehen:

- ATS: 2 Kojen (1 x blau, 1 x rot), maximale Lagermenge: 4000 l bzw. 4000 kg;
- Top Handling: 2 Kojen (1 x blau, 1 x rot), maximale Lagermenge: 4000 l bzw. 4000 kg, zusätzlich ein Sicherheitsschrank;
- Planzer: 6 Kojen (3 x blau, 3 x rot), maximale Lagermenge: 12 000 l bzw. 12 000 kg;
- DHL: 3 Kojen (1 x blau, 2 x rot), maximale Lagermenge: 6000 l bzw. 6000 kg;
- Cargologic: 6 Kojen (3 x blau, 3 x rot), maximale Lagermenge: 12 000 l bzw. 12 000 kg.

Der Baubeginn ist laut Gesuch für Anfang April 2020, der Abschluss der Arbeiten für Anfang Juni 2020 vorgesehen.

Die Projektkosten werden mit rund Fr. 100 000.– angegeben.

2.3 *Standort*

Flughafen – Landseite, Speditionshalle F6, Frachtstrasse 20, Grundstück-Kat.-Nr. 3139.14, Gemeindegebiet von Kloten.

2.4 *Eigentumsverhältnisse*

Die FZAG ist laut Gesuch sowohl Eigentümerin des betroffenen Grundstücks als auch der Speditionshalle.

¹¹ Gefahrgutklassen: siehe Anhang zur vorliegenden Verfügung

2.5 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das übliche Formular mit den entsprechenden Angaben und folgende Beilagen:

- Brandschutzkonzept / technischer Bericht Speditionshalle F6, EBP Schweiz AG, 8702 Zollikon / FZAG, 4.7.18;
- Pläne.

2.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

3. **Instruktion**

3.1 *Anhörung*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch. Gemäss Protokoll der VPK-Sitzung vom 5. September 2019 (VPK 05/19) hat das BAZL für das Vorhaben ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG festgelegt.

Am 20. September 2019 hörte das BAZL via AFV den Kanton Zürich an.

Es wurden keine Einsprachen erhoben.

Beim Vorhaben handelt es sich um feuerpolizeiliche Anpassungen im Innern eines bestehenden Gebäudes mit geringen Umweltauswirkungen nach Ziffer 1.1 lit. d) des Anhangs zur Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem BAZL über die Zusammenarbeit und gegenseitige Information vom 29. Januar 2018 (Bagatellfallregelung im Sinne von Art. 62a Abs. 4 RVOG¹²). Auf eine Anhörung des BAFU konnte somit verzichtet werden.

Am 4. November 2019 stellte das AFV dem BAZL und in Kopie der FZAG die Stellungnahmen der angehörten Fachstellen und der Stadt Kloten zu.

Am 5. November 2019 gab das BAZL der FZAG im Sinne von Art. 30 VwVG¹³ Gelegenheit zu Schlussbemerkungen.

Am 17. April 2020 teilte die FZAG per E-Mail mit, an einer Besprechung am 9. April 2020 zwischen FZAG, Gemeinde Kloten (Feuerpolizei) und GVZ habe eine einver-

¹² Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

¹³ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz); SR 172.021

nehmliche Lösung bezüglich der erforderlichen Qualitätssicherungsstufe (QSS) gemäss VKF-Brandschutzrichtlinie «Qualitätssicherung im Brandschutz» gefunden werden können.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, vom 24. September 2019;
- Kanton Zürich, Koordination Bau und Umwelt (KOBU), vom 8. Oktober 2019;
- Stadt Kloten, Baupolizei, vom 14. Oktober 2019;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, vom 1. November 2019;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 1. November 2019;
- Feuerpolizei / Stadtingenieur Kloten (EWP AG), E-Mail vom 17. April 2020;
- Stellungnahme der FZAG (Schlussbemerkungen), E-Mail vom 17. April 2020.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Speditionshalle dient dem Betrieb des Flughafens und gilt als Flugplatzanlage nach Art. 37 LFG bzw. Art. 2 VIL, die nur mit einer Plangenehmigung geändert werden darf. Nach Art. 37 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

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*

Da das Vorhaben örtlich begrenzt ist, wenige und eindeutig bestimmbare Betroffene hat, das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt, kommt das vereinfachte Verfahren nach Art. 37i LFG zur Anwendung.

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

2. Materielles

2.1 *Umfang der Prüfung*

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforde-

rungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.2.2). Sie ist nachvollziehbar. Der Bedarf für das Vorhaben ist unbestritten.

Auf die Anträge der angehörten Fachstellen von Bund, Kanton und der Stadt Kloten ist im Folgenden einzugehen.

2.2 *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).

2.3 *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und Raumplanung*

Beim Projekt handelt es sich um Anpassungen an einer Flugplatzanlage auf der Landseite des Flughafens innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 23. August 2017. 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.

2.4 *Luftfahrtspezifische Auflagen (Safety)*

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt (SR 0.748.0) für Flugplätze unmittelbar anwendbar.

Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt seit dem 15. August 2014 gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 bzw. Nr. 1108/2009 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Änderungen gegenüber den Bestimmungen aus dem Anhang 14 zum Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO Annex 14).

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann; im vorliegenden Fall war keine solche nötig; das Brandschutzkonzept war bereits im Sommer 2018 durch die zuständigen Fachsektionen des BAZL auf inhaltliche Korrektheit und Plausibilität der Risikoabschätzung geprüft worden.

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 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 werden müssen, sind frühzeitig per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.

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

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

Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.

Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (z. B. Brandschutz-, Feuerwehreinsatzplan, Werkleitungen 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 den betroffenen 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 *Stellungnahme der Kantonspolizei*

Die Flughafenpolizei erhebt gegen das Gesuch der FZAG keine Einwände. Sie verlangt lediglich, wesentliche Änderungen am vorliegenden Projekt seien ihr auf dem ordentlichen Weg vorzulegen. Das ist mit den allgemeinen Bauauflagen sichergestellt, weitere Auflagen erübrigen sich.

2.7 *Brandschutz und Feuerpolizei*

In ihrer Stellungnahme hält die Stadt Kloten fest, die GVZ habe dem Brandschutzkonzept vom 4. Juli 2018 bereits 22. Oktober 2018 unter Auflagen zugestimmt (Kojen mit mindestens Feuerwiderstand EI 30 und Material der Brandbeitragsklasse RF 1). Gemäss Begleitschreiben der FZAG vom 20. September 2019 habe die FZAG seither einen entsprechenden Prototyp für die Ertüchtigung der bestehenden Gestelle herstellen lassen. Im eingereichten Brandschutzplan sind diese Kojen eingezeichnet. Die GVZ sei mit dieser Massnahme einverstanden. Weiter erklärt die FZAG, dass das Brandschutzkonzept vom 4. Juli 2018 nach Erteilung der Plangenehmigung für die baulichen Massnahmen aktualisiert werde.

Die Stadt Kloten beantragt unter der Ziffer 2 ihrer Stellungnahme folgende feuerpolizeiliche Anträge:

- [2.1] Für das Bauvorhaben sei eine Qualitätssicherung der QSS 3 gemäss VKF-Brandschutzrichtlinie «Qualitätssicherung im Brandschutz» zu erbringen und deren Umsetzung sei gestützt auf Ziffer 5.3 der Richtlinie vorzunehmen. Es sei eine geeignete Projektorganisation aufzubauen. Das Bauvorhaben sei in der Planung und Ausführung durch eine/n QS-Verantwortliche/n Brandschutz zu begleiten. Die Leistungen des oder der QS-Verantwortlichen Brandschutz seien festzulegen und zu erbringen;
- [2.2] vor Baubeginn sei der/die QS-Verantwortliche Brandschutz der Feuerpolizei bekannt zu geben;
- [2.3] die im Brandschutzplan dargestellten Kojen mit Feuerwiderstand / Brandbeitragsklasse EI 30 / RF 1 seien umzusetzen;
- [2.4] der Feuerpolizei und der GVZ / Brandschutz seien nach Abschluss der Arbeiten revidierte Brandschutzpläne einzureichen (1-fach in Papierform und als pdf-File);
- [2.5] die im Brandschutzkonzept vom 4. Juli 2018 aufgeführten Massnahmen seien umzusetzen; und
- [2.6] das Brandschutzkonzept sei nach Erteilung der Plangenehmigung für die baulichen Massnahmen zu aktualisieren und dann der Feuerpolizei und der GVZ abzugeben.

Die FZAG stellte in der Folge fest, dass sich der Antrag betreffend Qualitätssicherung der Stufe 3 mit der von der GVZ geforderten Lösung gemäss dem Antrag [3.1] ihrer Stellungnahme vom 18. April 2019 bzw. vom 27. Mai 2019 (DG-Gestelle müssten *keine* geprüfte Konstruktionen sein) nicht vereinbaren liess.

An einer Besprechung zwischen FAZG, Feuerpolizei und GVZ vom 9. April 2020 wurde schliesslich vereinbart, dass

- die FZAG die Kontrolle der Standorte der aufgestellten, geprüften oder nicht geprüften Konstruktionen der DG-Boxen übernehme. Dies werde mit einer Übereinstimmungserklärung gegenüber den Brandschutzbehörden bestätigt;
- das ordnungsgemässe Handling der Gefahrgüter von der QS der FZAG ausgenommen sei; die Verantwortung für die Lagerung der Gefahrgüter trage das jeweilige Unternehmen;
- die Stadt Kloten der Reduzierung der QS-Stufe auf QSS 1 zustimmt, wenn allen in der Speditionshalle tätigen Speditionsfirmen das genehmigte Brandschutzkonzept mit der Aufforderung zugestellt wird, ein durch ihren Gefahrgutverantwortlichen unterzeichnetes Exemplar an die FZAG zu retournieren.

Weiter hält die FZAG fest, gemäss Antrag [2.3] der Stadt Kloten seien die im Brandschutzplan abgebildeten Kojen (Prototyp) mit Feuerwiderstand EI 30 / RF 1 umzusetzen. Falls die Handlingspartner anstelle einer Prototyp-Lösung geprüfte Containerlösungen ohne Abschlusstüren bevorzugten, sei dies aus ihrer Sicht an den eingezeichneten Standorten auch möglich.

Deshalb beantragte die FZAG in der E-Mail vom 17. April 2020,

- [1] der Antrag [2.1] der Stadt Kloten sei anzupassen und von QS-Stufe 3 auf die QS-Stufe 1 zu reduzieren; und
- [2] der Antrag [2.3] der Stadt Kloten sei so zu ergänzen, dass anstelle einer nicht geprüften Ertüchtigung der Lagergestelle mit Feuerwiderstand EI 30 / RF 1 auch geprüfte Container (ohne Abschlusstüren) aufgestellt werden können.

Das UVEK kommt zum Schluss, dass dem Vorhaben mit den entsprechenden Anpassungen der Anträge [2.1] und [2.3] der Stadt Kloten genehmigt werden kann.

Zudem ist zu verfügen, dass das angepasste Brandschutzkonzept vor Baubeginn allen in der Speditionshalle tätigen Speditionsfirmen zur Gegenzeichnung durch ihren Gefahrgutverantwortlichen zuzustellen ist. Das unterzeichnete Exemplar ist an die FZAG zu retournieren.

Die übrigen feuerpolizeilichen Anträge werden von der FZAG nicht bestritten. Sie erscheinen dem UVEK zweck- und verhältnismässig und sind umzusetzen bzw. einzuhalten. Sie werden unter Berücksichtigung der obenstehenden Erwägungen als Auflagen in die Plangenehmigung übernommen.

SRZ hält fest, gemäss Brandschutzkonzept vom 4. Juli 2018 sei in der Speditionshalle keine Lagerung von DG der Klasse 7 (radioaktive Stoffe) erlaubt, und stellt folgende Anträge:

- Vor Baubeginn müssten die Lage des Saugstutzens und der Anschlussleitung für das Abpumpen des Löschwassers mit SRZ geklärt bzw. festgelegt werden;
- vor Inbetriebnahme der Massnahmen für den DG-Umschlag müsse SRZ im Besitz von aktuellen Brandschutz- und Feuerwehreinsatzplänen (elektronisch in pdf- und dwg-Format und 2 x Papier, 1:200) sein.

Die Anträge von SRZ erscheinen zweckmässig, ihre Einhaltung bzw. Umsetzung wird verfügt.

2.8 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf Art. 6 des ArG, die ArGV 3¹⁴, Art. 82 UVG¹⁵ und die VUV¹⁶. Das AWA hat keine Einwände gegen das Vorhaben und beantragt lediglich, nachträgliche Änderungen am genehmigten Projekt seien ihm zur Prüfung einzureichen. Da das mit den allgemeinen Bauauflagen sichergestellt ist, erübrigen sich Auflagen.

2.9 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

Die KOBU hält fest, in der Speditionshalle seien Massnahmen für den Umschlag von Gefahrgütern geplant; dabei würden betroffene Lagergestelle auf fünf Seiten einen Brandabschluss erhalten, die Umschlagseite bleibe offen; vor den Gestellen werde jeweils eine Freifläche ausgewiesen.

Die KOBU fasst die Stellungnahmen der Fachbehörden in ihrer Stellungnahme zusammen. Sie kommt zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der in den eingereichten Unterlagen genannten Massnahmen sowie ihrer Anträge bewilligt werden kann. Sie beantragt, ihre Anträge zu übernehmen und diese soweit notwendig zu koordinieren (Antrag [1]).

Sie hält weiter fest, die Gebindelager der in der Speditionshalle eingemieteten Firmen würden mit den genannten Mengen und Stoffklassen im kantonalen Tankkattaster registriert.

Die DG (Gebinde; Verpackungen) würden bei den Andockkrampen (überdacht mit Gefälle zur Halle) angeliefert und in der Halle per Stapler zu den entsprechenden

¹⁴ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (Gesundheitsschutz); SR 822.113

¹⁵ Bundesgesetz über die Unfallversicherung; SR 832.20

¹⁶ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung); SR 832.30

Lagerzonen befördert. Die Halle sei abflusslos und verfüge mit 400 m³ über ein genügendes Volumen für den Löschwasserrückhalt.

Bezüglich Zusammenlagerung entspreche die Lagerung nicht dem Leitfaden für die Praxis zur Lagerung gefährlicher Stoffe (Auflage 2018). Aufgrund der eingeschränkten Lagerzeiten, der Einschätzungen aus dem Brandschutzkonzept sowie der geplanten und bereits vorhandenen Sicherheitsmassnahmen könne die geplante DG-Lagerung aus Sicht Gewässerschutz und Störfallvorsorge dennoch akzeptiert werden.

Die KOBU beantragt für die Lagerung und den Umschlag von DG in der Speditionshalle,

- [2] die Auffangwannen seien so zu dimensionieren, dass der Inhalt des grössten darin gelagerten Gebindes zurückgehalten werden kann;
- [3] die Lagerung von DG der Klassen 1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2 dürfe nur in den Kojen der roten Zone erfolgen, wobei die flüssigen Stoffe in Auffangwannen gelagert werden müssten;
- [4] die Lagerung von DG der Klassen 6, 8, 9 dürfe nur in den Kojen der blauen Zone erfolgen, wobei die flüssigen Stoffe in Auffangwannen gelagert werden müssten;
- [5] die kurzzeitige Zwischenlagerung (< 8 h) sämtlicher DG dürfe nur in den gelb markierten Bereichen erfolgen;
- [6] DG der Klassen 4.3, 5.1 und 5.2 dürften nur in Sicherheitsschränken mit Auffangwanne gelagert werden;
- [7] falls Lithium-Batterien mit hoher Leistung (> 12 kg brutto je Batterie) gelagert werden, blieben weitere Auflagen vorbehalten;
- [8] nach Umsetzung des Lagerkonzeptes sei der Feuerwehreinsatzplan inkl. Löschwasserrückhaltekonzept zu aktualisieren; und
- [9] die Liste der DG-Lagermengen pro Mieter nach Gefahrgutklasse sei täglich (abends) SRZ zur Verfügung zu stellen.

Diese Anträge präzisieren die in den Gesuchsunterlagen, insbesondere dem Brandschutzkonzept vorgesehenen Massnahmen; inhaltlich decken sie sich teilweise mit denen der Feuerpolizei und von SRZ. Da sie aber nicht in Widerspruch mit anderen Anträgen stehen, kommt das UVEK zum Schluss, dass sie als Auflagen in die vorliegende Verfügung zu übernehmen sind.

2.10 Fazit

Das Gesuch für den Einbau der Lagerkojen für DG in der Speditionshalle erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden. Entgegenstehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

2.11 *Vollzug*

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

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

3. **Abschreibung des Plangenehmigungsgesuchs vom November 2014**

Das am 6. November 2014 eingereichte Plangenehmigungsgesuch der FZAG «Speditionshalle F6, Umschlag Gefahrgüter» (Projekt-Nr. 14-07-012) wird mit der vorliegenden Verfügung abgeschrieben. Der aufgelaufene Aufwand des BAZL dafür wurde der FZAG bereits mit Kostenverfügung vom 3. Juni 2019 verrechnet.

4. **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.

4.1 *Bund*

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL¹⁷, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben; diese umfasst auch allfällige Gebühren anderer Bundesstellen (z. B. BAFU, ARE etc.).

4.2 *Kanton und Gemeinde*

In Plangenehmigungsverfahren nach LFG hört die Leitbehörde (BAZL) den Kanton und dieser nebst seinen Fachstellen auch die betroffenen Gemeinden an. Die Ge-

¹⁷ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

meinden 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.

Der Kanton Zürich weist gestützt auf die GebV UR¹⁸ für die Bearbeitung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– KOBU (Staatsgebühr AWEL Tankanlagen / Transportgewerbe)	Fr. 595.80
– KOBU (Staats- und Ausfertigungsgebühr)	<u>Fr. 228.40</u>
– Total:	Fr. 824.20

Die Stadt Kloten (Baupolizei) weist für die Prüfung des Gesuchs folgende Gebühren aus:

– Bearbeitungs- und Prüfaufwand EWP	Fr. 713.00
– Bearbeitungs- und Prüfaufwand Baupolizei	Fr. 130.00
– Schreibgebühr, Porti	<u>Fr. 45.00</u>
– Total:	Fr. 888.00

Die geltend gemachten Gebühren der KOBU für den Aufwand der kantonalen Fachstellen und diejenigen der Stadt Kloten für die Prüfungs- und Behandlungsgebühr geben zu keinen Bemerkungen Anlass und werden in dieser Höhe genehmigt. Die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt nach Zustellung der Plangenehmigung direkt durch die KOBU bzw. die Stadt Kloten.

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

5. Unterschriftsberechtigung

Nach Art. 49 RVOG kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsteherin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 3. Januar 2019 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

¹⁸ Kantonale Gebührenverordnung zum Vollzug des Umweltrechts; LS 710.2

6. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der FZAG eröffnet.

Dem Kanton Zürich (via AFV) wird die vorliegende Verfügung zur Kenntnis zugestellt. Vereinbarungsgemäss bedient das AFV die von ihm angehörten Fachstellen und die Gemeinden mit Kopien.

C. Verfügung

1. Gegenstand

Das Vorhaben der FZAG betreffend bauliche Massnahmen zum Brandschutz beim Umschlag von DG in der Speditionshalle F6 mit

- brandschutzmässiger Ertüchtigung bestehender Gestelle (ohne Brandschutz-Typenprüfung) für die Lagerung von DG (in der Regel 8–24 h) durch Kojen mit fünfseitigen Trennwänden (Seiten- und Rückwände, Zwischenböden, Decken) mit mindestens Feuerwiderstand EI 30 und Brandbeitragsklasse RF 1 oder mit geprüften Containern (ohne Abschlussüren) sowie mit Auffangwannen für Flüssigkeiten;
- Einbau Gefahrgutschrank für Klassen 4.3, 5.1, 5.2;
- Festlegung von Zonen in den jeweiligen Mietflächen der Spediteure
 - a) für die Lagerung von GD nach Gefahrgutklassen:
 - Zone 1 (rot) für Klassen 1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2;
 - Zone 2 (blau) für Klassen 6, 8, 9;
 - b) Sperrzonen vor den DG-Gestellen;
 - c) Zone für kurzzeitige Zwischenlagerung (< 8 h) von DG aller Klassen;
 - d) Zone für Umschlag und Lagerung von nicht Gefahrgut;

wird wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafen – Landseite, Speditionshalle F6, Frachtstrasse 20, Grundstück-Kat.-Nr. 3139.14, Gemeindegebiet von Kloten.

1.2 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 20. September 2019 (Eingang beim BAZL) mit:

- Formular Plangenehmigungsgesuch;
- B1: Technischer Bericht Brandschutzkonzept Speditionshalle F6, EBP, 4.7.2018;
- Plan Nr. 200094-0001, Massnahmen Umschlag Gefahrgüter, Situation, 1:10 000, FZAG, 12.9.2019;
- Plan Nr. 200094-0003, Massnahmen Umschlag Gefahrgüter, Grundriss Brandschutz, 1:200, FZAG, 15.7.2011, rev. 13.9.2019.

2. Auflagen

2.1 Allgemeine Bauauflagen

- 2.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 2.1.3 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen, die vor Baubeginn von den Fachstellen geprüft werden müssen, sind frühzeitig per Mail an afv-tvl@vd.zh.ch zu senden.
- 2.1.4 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 2.1.5 Der Baubeginn ist dem BAZL via AFV frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 2.1.6 Die Abnahme ist frühzeitig, mindestens zehn Arbeitstage vor dem vorgesehenen Termin, unter www.afv.zh.ch/meldungen zu melden.
- 2.1.7 Die von den Bauwerken allenfalls betroffenen Pläne (z. B. Brandschutz-, Feuerwehreinsatzplan, Werkleitungen etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 2.1.8 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Bedingungen, Auflagen und Befristungen den betroffenen Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauerschaft 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.
- 2.1.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist via BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.2 Auflagen zum Brandschutz und feuerpolizeiliche Auflagen

- 2.2.1 Für das Bauvorhaben ist eine Qualitätssicherung der QSS 1 gemäss VKF-Brandenschutzrichtlinie «Qualitätssicherung im Brandschutz» zu erbringen.

- 2.2.2 Das Bauvorhaben ist in der Planung und Ausführung durch eine/n QS-Verantwortliche/n Brandschutz zu begleiten. Die Leistungen des oder der QS-Verantwortlichen Brandschutz sind festzulegen und zu erbringen.
- 2.2.3 Vor Baubeginn ist der/die QS-Verantwortliche Brandschutz der Feuerpolizei bekannt zu geben.
- 2.2.4 Die im Brandschutzplan dargestellten Kojen mit Feuerwiderstand / Brandbeitragsklasse EI 30 / RF 1 sind umzusetzen. Anstelle einer nicht geprüften Ertüchtigung der Lagergestelle mit Feuerwiderstand EI 30 / RF 1 können auch geprüfte Container (ohne Abschlusstüren) aufgestellt werden.
- 2.2.5 Der Feuerpolizei und der GVZ / Brandschutz sind nach Abschluss der Arbeiten revidierte Brandschutzpläne einzureichen (1-fach in Papierform und als pdf-File).
- 2.2.6 Vor Baubeginn ist das angepasste Brandschutzkonzept allen in der Speditionshalle tätigen Speditionsfirmen zur Gegenzeichnung durch ihren Gefahrgutverantwortlichen zuzustellen; das unterzeichnete Exemplar ist an die FZAG zu retournieren.
- 2.2.7 Das Brandschutzkonzept ist nach Erteilung der Plangenehmigung für die baulichen Massnahmen zu aktualisieren und dann der Feuerpolizei und der GVZ abzugeben.
- 2.2.8 Vor Baubeginn müssen die Lage des Saugstutzens und der Anschlussleitung für das Abpumpen des Löschwassers mit SRZ geklärt bzw. festgelegt werden.
- 2.2.9 Vor Inbetriebnahme der Lagerkojen für DG in der Speditionshalle muss SRZ im Besitz von aktuellen Brandschutz- und Feuerwehreinsatzplänen (elektronisch in pdf- und dwg-Format und 2 x Papier, 1:200) sein.
- 2.3 *Auflagen zu Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*
- 2.3.1 Soweit im Folgenden nicht etwas anderes verfügt wird, sind die Massnahmen gemäss dem technischen Bericht bzw. dem Brandschutzkonzept einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 2.3.2 Die Auffangwannen sind so zu dimensionieren, dass der Inhalt des grössten darin gelagerten Gebindes zurückgehalten werden kann.
- 2.3.3 Die Lagerung von DG der Klassen 1.4S, 2, 3, 4.1, 4.2 darf nur in den Kojen der roten Zone erfolgen, wobei flüssige Stoffe in Auffangwannen gelagert werden müssen.

- 2.3.4 Die Lagerung von DG der Klassen 6, 8, 9 darf nur in den Kojen der blauen Zone erfolgen, wobei flüssige Stoffe in Auffangwannen gelagert werden müssen.
- 2.3.5 Die kurzzeitige Zwischenlagerung (< 8 h) sämtlicher DG darf nur in den gelb markierten Bereichen erfolgen.
- 2.3.6 DG der Klassen 4.3, 5.1 und 5.2 dürften nur in Sicherheitsschränken mit Auffangwanne gelagert werden.
- 2.3.7 Falls Lithium-Batterien mit hoher Leistung (> 12 kg brutto je Batterie) gelagert werden, bleiben weitere Auflagen vorbehalten.
- 2.3.8 Nach Umsetzung des Lagerkonzeptes ist der Feuerwehreinsatzplan inkl. Löschwasserrückhaltekonzept zu aktualisieren.
- 2.3.9 Die Liste der DG-Lagermengen pro Mieter nach Gefahrgutklasse ist täglich (abends) SRZ zur Verfügung zu stellen.

3. Entgegenstehende Anträge

Entgegenstehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

4. Abschreibung des Plangenehmigungsgesuchs vom November 2014

Das am 6. November 2014 eingereichte Plangenehmigungsgesuch der FZAG «Speditionshalle F6, Umschlag Gefahrgüter» (Projekt-Nr. 14-07-012) wird abgeschrieben.

5. Gebühren

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

Die Gebühr für die umweltrechtliche Prüfung des Gesuchs durch die kantonalen Behörden beträgt insgesamt Fr. 824.20; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die kantonalen Fachstellen.

Die Gebühr der Stadt Kloten für die Prüfung des Gesuches beträgt insgesamt Fr. 888.-; die Rechnungsstellung an die FZAG erfolgt durch die Stadt Kloten.

Die Fachbehörden von Bund und Kanton, die im vorliegenden Fall noch weitere Unterlagen zu prüfen haben, sind befugt, ihren Aufwand dafür gestützt auf die jeweiligen Gebührenordnungen der FZAG in Rechnung zu stellen.

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

6. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird inkl. Beilagen und den massgebenden Unterlagen per Einschreiben eröffnet:

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

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

- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab/Recht und Verfahren, 8090 Zürich

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
i. A.



Marcel Zuckschwerdt
Stv. Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt

Anhang: Übersicht Gefahrgutklassen

Rechtsmittelbelehrung

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

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

Anhang

Übersicht Gefahrgutklassen¹

Die Vielzahl der von Gütern ausgehenden Gefahren macht eine Unterscheidung erforderlich. Dazu werden die Güter nach Art der Gefahr klassifiziert. Diese Klassifizierung erfolgt in neun UN-Gefahrenklassen. Zusätzlich werden die Gefahrgüter einer von drei Verpackungsgruppen zugeteilt, die sich nach dem jeweiligen Grad der Gefahr richtet. Einige Gefahrenklassen sind so umfangreich, dass sie in Unterklassen aufgeteilt werden. Die neun Gefahrenklassen und ihre Unterklassen sind nummeriert, wobei die Nummerierung keine Hinweise über eine Rangfolge der Gefährlichkeit gibt.

Im Bereich der Abfertigung von Flügen werden auch relevante Informationen betreffend DG über das System «SITA» weitergegeben. In diesen Nachrichten sind die Gefahrenklassen nicht mit ihrer Nummer, sondern durch den Interline Message Procedure-Code (IMP-Code) wiedergegeben. Grundsätzlich beginnt der IMP-Code DG mit dem Buchstaben «R» für «Restricted». Im Folgenden sind Klassen und evtl. Unterklassen mit den IMP-Codes aufgelistet:

Klasse 1: Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff



- 1.1 Gegenstände und Stoffe, die massenexplosionsartig sind
- 1.2 Gegenstände und Stoffe, die eine Gefahr durch Splitter, Spreng- und Wurfstücke haben, aber keine Massenexplosionsgefahr
- 1.3 Gegenstände und Stoffe, die eine Feuergefahr besitzen, eine geringe Gefahr durch Luftdruck und/oder eine geringe Gefahr durch Splitter, Spreng- und Wurfstücke, aber keine Massenexplosionsgefahr
- 1.4 Gegenstände und Stoffe ohne bedeutsame Gefahr
- 1.5 Sehr unempfindliche Stoffe mit einer Massenexplosionsgefahr
- 1.6 Extrem unempfindliche Gegenstände, die keine Explosionsgefahr aufweisen

Zusätzlich gibt es für diese Klasse insgesamt 13 Verträglichkeitsgruppen, die durch Buchstaben gekennzeichnet werden. Die Klasse 1 ist eine eingeschränkte Klasse. Für den Transport in Passagierflugzeugen zugelassen ist nur die Klasse 1.4 S (RXS). Hierbei handelt es sich um Patronen für Handwaffen (Pistole, Gewehr). Auf Frachtflugzeugen dürfen die Klassen 1.3 C (RCX), 1.3 G (1GX), 1.4 B (RXB), 1.4 C (RXC), 1.4 D (RXD), 1.4 E (RXE), 1.4 G (RXG) sowie 1.4 S (RXS) transportiert werden.

¹ Klassen gefährlicher Güter, Classes of Dangerous Goods (DG)

Klasse 2: Gase

2.1 Entzündbare Gase (RFG)

2.2 Nicht entzündbare, nicht giftige Gase (RNG oder RCL)

2.3 Giftige Gase (RPG); dürfen nur auf Frachtflugzeugen transportiert werden

Klasse 3: Entzündbare flüssige Stoffe

3 Diese Klasse hat keine Unterklassen; der zugehörige IMP-Code lautet RFL

Klasse 4: Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln

Entzündbare feste Stoffe; selbstentzündliche Stoffe; Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln:

4.1 Entzündbare feste Stoffe; selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe (RFS)

4.2 Stoffe, die zur Selbstentzündung neigen (RSC)

4.3 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln (RFW)

Klasse 5: Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide

5.1 Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe (ROX)

5.2 Organische Peroxide (ROP)

Klasse 6: Giftige Stoffe und ansteckungsgefährliche Stoffe



6.1 Giftige Stoffe (RPB)

6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe (RIS)

Klasse 7 Radioaktive Stoffe



- 7 Diese Klasse hat keine Unterklassen, jedoch werden nach Strahlungshöhe drei Kategorien unterschieden. Die Kategorien werden mit römischen Ziffern angegeben. Die Zuordnung zu einer Kategorie erfolgt nach der Dosisleistung durch den Transportindex (TI), auch Transportkennzahl genannt, der Auskunft über die an der Oberfläche bzw. in einer Entfernung von einem Meter messbare Strahlung gibt. Je grösser der Index desto höher ist die Strahlung. Die IMP-Codes lauten für die Kategorie I «RRW» und für die Kategorien II und III «RRY». Schliesslich gehören auch alle spaltbaren Stoffe zur Klasse 7. Alle DG-Sendungen der Klasse 7 sind unter Berücksichtigung der maximalen Masse für den Transport auf Passagierflugzeugen zugelassen. Diese Klasse und ihre Kennzeichnung ist auch in den UN Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material der IAEA² geregelt.

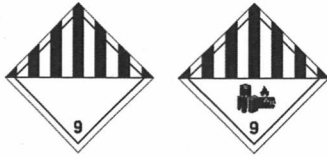
Klasse 8: Ätzende Stoffe



- 8 Diese Klasse hat keine Unterklassen; der zugehörige IMP-Code lautet RCM

² Internationale Atomenergie-Organisation, International Atomic Energy Agency

Klasse 9: Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände



- 9 Diese Klasse umfasst alle DG, die aufgrund ihrer Eigenschaft nicht den anderen Klassen zugeordnet werden können. Als IMP-Codes werden RMD, ICE (Trockeneis), RSB (Polymerkügelchen) oder MAG (magnetisches Material) verwendet.
- 9A Seit dem 1. Januar 2017 gibt es ausschliesslich für die Kennzeichnung von Lithium-Batterien die neue Unterklasse 9A.

Verpackungsgruppen und Verpackung

Für Verpackungszwecke sind Stoffe nach ihrem Gefahrengrad in Verpackungsgruppen unterteilt:

- Grosse Gefahr – Verpackungsgruppe I
- Mittlere Gefahr – Verpackungsgruppe II
- Geringe Gefahr – Verpackungsgruppe III

Die Verpackungen müssen von guter Qualität sein und entsprechend ihrer Gruppe den Verpackungsvorschriften genügen. Die Verpackungen sind demnach so konstruiert, dass sie verschliessbar sind und transportbedingte Einflüsse durch Temperatur-, Feuchtigkeits- und Druckschwankungen sowie Vibrationen keine Leckage verursachen.

Verpackungen können eine Einzelverpackung oder eine zusammengesetzte Verpackung sein. Einzelverpackungen, beispielsweise Fässer, sind nur beim Transport auf Frachtflugzeugen zulässig. Zusammengesetzte Verpackungen sind sowohl auf Fracht- als auch auf Passagierflugzeugen erlaubt und bestehen aus mindestens einer Innenverpackung, einer Ausserverpackung, ggf. Absorptions- und Polstermaterial und – bei besonders gefährlichen Gütern – einer die Innenverpackung umschliessenden Zwischenverpackung.

In den IATA DGR (blaue Seiten) ist für jedes Gefahrgut festgelegt, welche Verpackungsvorschriften zur Anwendung kommen. Diese werden in einem weiteren Kapitel (Kapitel 6) der IATA DGR sehr detailliert beschrieben. Verantwortlich für die Anwendung der Vorschriften ist immer der Versender. Es wird unterschieden nach Verpackungen, die bauartgeprüft sind und Verpackungen für begrenzte Mengen (Limited Quantities).

Bauartgeprüfte Verpackungen werden von staatlichen oder anerkannten Prüfstellen nach UN-Kriterien geprüft. Bei Bestehen der Tests, werden für die Verpackung ein Prüfbericht und ein Zulassungsschein erstellt. Darin ist festgelegt, für welche Güter und für welche Verkehrsmittel die Verpackung zugelassen ist. Für den Transport im Luftverkehr sind strengere Anforderungen zu erfüllen als zum Beispiel für den Transport auf der Schiene oder der Strasse. Die Identifikation einer so zugelassenen Verpackung erfolgt durch die UN-Spezifikationsmarkierung, die dauerhaft auf der Verpackung angebracht sein muss. Eine handgeschriebene Markierung ist nicht zulässig.