



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Flughafen Zürich Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Dokumentation zur Anpassung des SIL-Objektblatts

D. Tanklager Rümlang

15. September 2016



Flughafen Zürich – Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Tanklager Rümlang, Erweiterung Flughafenperimeter

15. September 2016

1 Ausgangslage

Im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 (revidiert am 18. September 2015) ist ein Teil des Tanklagers dem Flughafenperimeter zugeordnet. Dieser Perimeter ist beschränkt auf das Tankfeld D mit den 3 Tanks, aus welchen der Flughafen direkt versorgt wird (Unterflurbetankung) sowie das Tankfeld E mit 4 Tanks als „Reserve“ für den Fall einer Erweiterung des Flughafens. Der übrige Teil der Tankanlage mit dem Pflichtlager für Flugtreibstoffe sowie dem Lager für andere fossile Brennstoffe (Benzine, Diesel, Heizöle) liegt ausserhalb des Perimeters. Im Nutzungsplan der Gemeinde Rümlang ist die gesamte Tankanlage der Industriezone zugewiesen.

Die Tanks, die der Treibstoffversorgung des Flughafens dienen, gelten als Flughafenanlage. Die Plangenehmigung für Neu- oder Umbauten erteilt das UVEK nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) resp. der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL). Voraussetzung ist, dass die Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters im SIL liegen. Für die Plangenehmigung der Treibstoffleitungen zwischen Tanklager und Flughafen (Druckleitungen) ist ebenfalls das UVEK zuständig. Diese Leitungen können sich auch ausserhalb des Flughafenperimeters befinden. Für die Betriebsbewilligung dieser Leitungen ist das Bundesamt für Energie (BFE), für die Aufsicht das eidg. Rohrleitungsinpektorat (ERI) zuständig. Das Baubewilligungsverfahren für die andern Tanks richtet sich nach kantonalem Recht.

Die heute in der Schweiz gehaltene Pflichtlagermenge für Flugtreibstoffe ist zu tief und kann wegen des fehlenden Tankraums derzeit nicht erhöht werden. Um die vom Bund geforderte Versorgungssicherheit für drei Monate zu erreichen, muss sie um ca. 100'000 m³ auf ca. 250'000 m³ aufgestockt werden. Der fehlende Tankraum kann entweder durch die Umlagerung anderer Brennstoffe oder durch den Bau neuer Tanks geschaffen werden.

2 Projekt

Die Pflichtlager für Flugtreibstoffe sollten idealerweise am Ort des Verbrauchs bzw. an den Versorgungslinien zu den Flughäfen angelegt werden. In der Schweiz kommen nur wenige Standorte in Frage. Mit dem Bahnanschluss und seiner unmittelbaren Nähe zum Flughafen Zürich bietet das Tanklager Rümlang beste Voraussetzungen dazu. Im Vergleich zu andern Standorten können hier zusätzliche Transporte zwischen Lager und Verbraucher über das Schienen- oder Strassenetz vermieden werden.

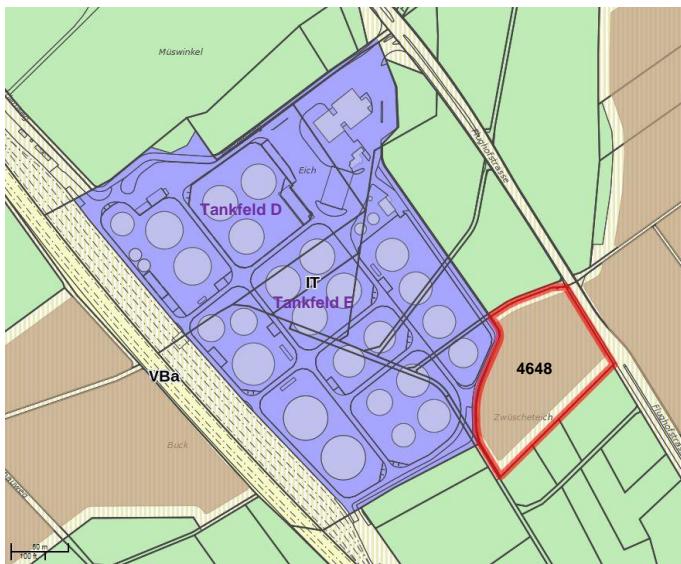
Für die Erhöhung der Versorgungssicherheit am Flughafen Zürich in Krisensituationen soll neuer Tankraum für ca. 50'000 m³ Flugtreibstoff geschaffen werden. Zusätzliche 20'000 m³ können durch die Umlagerung anderer Brennstoffe gewonnen werden. Der bestehende Engpass bei der Pflichtlagerhaltung in der Schweiz kann so entschärft werden. Der Treibstoffumschlag für den ordentlichen



C O O . 2 2 0 7 . 1 1 1 . 2 . 2 5 3 1 1 0 5

Betrieb am Flughafen würde dadurch nicht erhöht. Als Betreiberin der Anlage hat die TAR/UBAG ein entsprechendes Gesuch eingereicht.

Als Standort für den Neubau drängt sich die Parzelle 4648 östlich angrenzend an die bestehende Anlage auf (Fläche 1.09 ha; im nachstehenden Plan rot umrandet). Die Parzelle wird heute landwirtschaftlich genutzt. Sie befindet sich in der Landwirtschaftszone und ist im kantonalen Richtplan der Fruchtfolgefläche zugeteilt. Alternativen für die Erweiterung der Tankanlage östlich der Bahnlinie würden Waldareal beanspruchen.



Situation Tanklager (violett: Industriezone; gelb/braun: Landwirtschaftszone/Fruchtfolgefläche; grün: Wald; Tankfelder D und E: Flughafenperimeter im SIL; Parzelle 4648: geplante Erweiterung)

3 Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

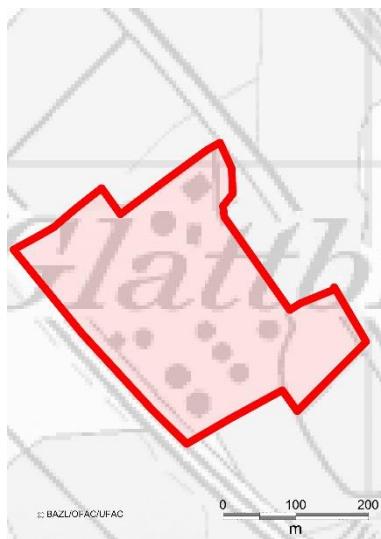
Die zentrale Infrastruktur für die Versorgung des Flughafens bleibt das Tankfeld D. Schon heute dienen aber knapp zwei Drittel der gesamten Tankanlage (14 der 25 Tanks resp. 235'000 m³ des Gesamtvolumens von 405'000 m³) dem Umschlag und der Lagerung von Flugtreibstoffen (einschliesslich Pflichtlager). Diese Anlageteile sind ebenfalls als standortgebundene Flughafenanlage einzustufen und der Bundeskompetenz nach Luftfahrtgesetz unterstellt. Bezogen auf das gesamte Areal des Tanklagers bedeutet dies, dass der überwiegende Teil als Flugplatzanlage genutzt wird. Deshalb soll auch das gesamte Areal, einschliesslich der geplanten Erweiterung, dem Flughafenperimeter im SIL zugeteilt werden. Die bestehenden Anlageteile verblieben gleichzeitig in der Industriezone.

Mit dieser raumplanerischen Festlegung soll der Betreiberin der Anlage bei der künftigen Nutzung der bestehenden Tanks ein hinreichender Spielraum eröffnet werden (Lagerung oder Umlagerung von Flugtreibstoff und anderen fossilen Brennstoffen nach Bedarf). Der erweiterte Flughafenperimeter ist die Voraussetzung für die Plangenehmigung von Neu- oder Umbauten für Flugtreibstoffe auf dem gesamten Areal des Tanklagers. Die Bewilligung für Neu- oder Umbauten von Tanks innerhalb der bestehenden Anlage, die nicht für Flugtreibstoffe verwendet werden, erfolgt weiterhin nach kantonalem Recht; diese Tanks sind als Nebenanlage gemäss Luftfahrtgesetz zu behandeln.

Als Voraussetzung für die vorgesehene Festsetzung des Flughafenperimeters ist neben der Standortgebundenheit für die Lagerung von Flugtreibstoffen auch der Bedarf für die Erweiterung der Anlage zur Erhöhung der Pflichtlagermenge für Flugtreibstoffe nachzuweisen. Wird dieser Bedarf anerkannt, stellt sich die Frage nach der dafür geeigneten Fläche. Dazu ist eine Interessenabwägung zwischen dem Kulturlandschutz (Fruchtfolgefläche) auf der vorgesehenen Parzelle 4648 und dem Schutz des Waldes (bei einem alternativen Standort) vorzunehmen.



Flughafenperimeter gemäss
geltendem SIL-Objektblatt 2015



geplante Erweiterung Flughafenperimeter
(gesamte Tankanlage inkl. vorgesehene Erweiterung)

4 Koordination, Haltung der Beteiligten

Das BAZL hat die betroffenen Bundesstellen (ARE, BAFU, BLW), die zuständigen kantonalen Fachstellen, die Standortgemeinde Rümlang, die Flughafen Zürich AG sowie die Betreiberin der Tankanlage im Sinne einer ersten raumplanerischen Koordination zur vorgeschlagenen Anpassung des Flughafenperimeters im SIL-Objektblatt konsultiert.

Die Standortgebundenheit für die Lagerung von Flugtreibstoffen wird nicht bestritten. Das Pflichtlager für Flugtreibstoffe soll in der Nähe des Flughafens angelegt werden, damit im Krisenfall unnötige Transporte auf Schiene oder Strasse zwischen Lager und Verbraucher vermieden werden können. Sofern neuer Tankraum bereitgestellt werden muss, soll dies am Standort der bestehenden Tankanlage erfolgen. Damit kann die bestehende Versorgungsinfrastruktur genutzt werden.

Aus Sicht des Kantons ist der angemeldete Bedarf für die Erweiterung der Tankanlage Rümlang jedoch noch nicht abschliessend nachgewiesen. Bevor durch den Bau von neuen Tanks ein zusätzlicher Kulturlandverlust in Kauf genommen wird, sei zu prüfen, ob der benötigte Tankraum für Flugtreibstoffe nicht durch eine Umlagerung eines Teils der andern Brennstoffe an andere Standorte freigespielt werden kann. Der Kanton weist darauf hin, dass in der nahen Umgebung des Tanklagers weitere Anlagen mit freien Kapazitäten bestehen (z.B. Gemeinde Niederhasli). Für den abschliessenden Nachweis der Standortgebundenheit der Erweiterung des Tanklagers seien diese Umlagerungsmöglichkeiten noch abzuklären.

Die Gemeinde Rümlang beantragt, den Flughafenperimeter auf diejenigen Teile des Tanklagers zu beschränken, für die der Bedarf des Flughafens ausgewiesen ist (Unterflurbetankungsanlage und Pflichtlager). Die Teile des Tanklagers, die auch in Zukunft für die andern fossilen Brennstoffe genutzt werden, sollen vom Flughafenperimeter ausgeschlossen bleiben.

Für den Fall, dass der Erweiterung des Tanklagers zugestimmt werden kann, nehmen die Beteiligten eine differenzierte Haltung zum Standort dieser Erweiterung ein. Das ARE verlangt, dass in einer Interessenabwägung noch darzulegen sei, warum eine Erweiterung in den Fruchtfolgeflächen (FFF) einer Erweiterung im Wald vorzuziehen ist. Bei einer Beanspruchung von FFF müssten diese nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans kompensiert werden. Die Flächenbilanz und die Kompensationsmassnahmen seien auch dem Bund darzulegen. Werde Wald beansprucht, dürfte die Ersatzaufforstung nicht auf FFF vorgenommen werden. Das BLW teilt diese Haltung.

Das BAFU unterstützt zwar den Kulturlandschutz auch, erachtet die Erweiterung der Tankanlage im Wald aber als rechtlich unzulässig. Die Standortgebundenheit des Vorhabens im Wald sei nicht gegeben, sofern Alternativen bestehen. Der Wald geniesse von Gesetzes wegen einen höheren Schutz als die FFF. Die zuständigen kantonalen Fachstellen teilen diese Haltung. Beanspruchte FFF seien zu kompensieren; es sei denn, der Bund setzt das kantonale FFF-Kontingent entsprechend herab.

Die FZAG begrüßt die vorgeschlagene Erweiterung des Flughafenperimeters. Sie lehnt eine Erweiterung des Tanklagers im Wald ab, weil Standorte für Ersatzaufforstungen in der Umgebung kaum verfügbar seien. Das gleiche Problem sei zu erwarten, wenn Standorte für die Kompensation der FFF zu suchen sind. Deshalb sei an der geltenden Festlegung im SIL-Objektblatt, wonach der Kanton im Flughafenperimeter keine FFF festlegt, festzuhalten oder im SIL würden die notwendigen Ersatzstandorte ebenfalls gesichert.

Im Übrigen haben die beteiligten Stellen keine grösseren Konflikte mit den umgebenden Nutzungen und Schutzzielen angeführt, die durch die geplante Erweiterung des Flughafenperimeters zu erwarten wären. Im Hinblick auf den Betrieb der Tankanlage verlangt der Kanton, dass die lufthygienischen Kontrollen (Umschlag leichtflüchtiger Substanzen) sowie die Begleitung von Sanierungsarbeiten im Freien (z.B. Korrosionsschutz) weiterhin an die zuständige kantonale Fachstelle zu delegieren sei.

5 Fazit und weiteres Vorgehen

Die Standortgebundenheit für die Lagerung von Flugtreibstoffen im bestehenden Tanklager Rümlang (Unterflurbetankung, Pflichtlagerhaltung) ist nachgewiesen. Mit der Erweiterung der Flughafenperimeter soll das dazu benötigte Areal raumplanerisch gesichert werden. Indem das gesamte Tanklager sowohl dem Flughafenperimeter als auch der Industriezone zugeordnet wird, bleibt für die künftige Nutzung des zur Verfügung stehenden Tankraums eine hinreichende Flexibilität gewahrt.

Der Bedarf für die beantragte Erweiterung der Tankanlage ist nach einer ersten Einschätzung gegeben. Der Standort ist mit Bahn und Strasse ideal erschlossen und weist eine geeignete Lagerungs- und Versorgungsinfrastruktur für Flugtreibstoffe auf. Die Standortgebundenheit im Wald kann voraussichtlich nicht nachgewiesen werden, weshalb die Parzelle 4648 die einzige mögliche Option für eine solche Erweiterung bleibt. Sie soll im Entwurf zum SIL-Objektblatt in den Flughafenperimeter integriert werden. Die Grundsätze zum Umgang mit den beanspruchten FFF sind ebenfalls im SIL-Objektblatt festzulegen. Zur Diskussion steht derzeit eine Kompensation nach den Bestimmungen des kantonalen Richtplans. Generelle Vorgaben des Bundes zum Umgang mit den FFF im Bereich der nationalen Infrastrukturen liegen aber noch nicht vor, sie werden bei der geplanten Revision des Sachplans FFF zu diskutieren sein.

Eine dem Flughafenperimeter entsprechende Erweiterung des Siedlungsgebiets im Richtplan resp. der Industriezone im Nutzungsplan ist nicht erforderlich, solange nur Neubauten für das Pflichtlager von Flugtreibstoffen erstellt werden sollen. Sie wäre ins Auge zu fassen, sobald das Tanklager auch für andere Brennstoffe ausgebaut werden sollte.

Die Umlagerung eines Teils der andern Brennstoffe an andere Standorte in der Region ist in jedem Fall anzustreben. Sie trägt zur Auslastung bestehender Kapazitäten und zur Verringerung des Kulturlandverlusts bei und entspricht damit den raumplanerischen Grundsätzen. Umgekehrt darf sie jedoch nicht zu längeren Verkehrswegen mit erhöhtem Sicherheitsrisiko (Transporte von Gefahrengeut) oder einer höheren Verkehrsbelastung in besiedelten Gebieten führen. Vor diesem Hintergrund bleibt die abschliessende Interessenabwägung zur Erweiterung des Flughafenperimeters resp. zwischen Pflichtlagerhaltung von Flugtreibstoffen und Kulturlandschutz mit dem Entscheid des Bundesrats zum SIL-Objektblatt noch vorzunehmen. Die abschliessende Begründung für den Neubau von Tankraum ist dann im nachfolgenden Plangenehmigungsverfahren zu erbringen. Ebenso sind die detaillierte Prüfung der Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie die Festlegung konkreter Schutz- und Kompen-sationsmassnahmen Gegenstand dieses Verfahrens.