

3003 Bern, 27. Januar 2015

---

## Verfügung

In Sachen

### Flughafen Zürich

Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen gemäss Art. 37a LSV

---

stellt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) fest und zieht in Erwägung:

1. Mit Verfügung vom 29. März 2005 genehmigte das BAZL das sog. vorläufige Betriebsreglement (vBR) der Flughafen Zürich AG (im Folgenden FZAG) unter verschiedenen Auflagen. Dagegen erhoben zahlreiche Parteien Beschwerde, worauf das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) mit Urteil vom 10. Dezember 2009 (Nr. A-1936/2006) die Verfügung des BAZL in mehreren Punkten abänderte. Das daraufhin angerufene Bundesgericht (BGer) änderte mit Entscheid vom 22. Dezember 2010 (BGE 137 II 58) die Genehmigungsverfügung nochmals ab. Die von den Gerichten angeordneten Änderungen betrafen insbesondere den mit dem vBR geregelten Flugbetrieb, konkret die zulässigen Pistenbenützungszeiten sowie das Abflugverfahren ab der Piste 28.

Mit der Genehmigung des vBR hatte das BAZL die zulässigen Lärmimmissionen des Flughafens Zürich festgelegt (Ziff. 2.1 des Verfügungsdispositivs) sowie der FZAG (damals noch unter Unique firmierend) für die Gebiete, in denen die Immissionsgrenz- und Alarmwerte überschritten werden, Erleichterungen im Sinne von Art. 8 und 10 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) gewährt (Dispositiv Ziff. 2.2). Infolge der angeordneten Änderungen formulierte das BVGer die Auflage unter 2.1 neu wie folgt: *„Unter Berücksichtigung der neu verfügbaren Sanierungsmassnahmen sind die zulässigen Lärmimmissionen des Flughafens Zürich neu festzulegen. Die entsprechend neu zu erstellenden Fluglärmkarten bilden Teil des vorliegenden Entscheids.“* (BVGer Dispositiv Ziff. 8.17). Diese Anordnung blieb vor Bundesgericht unangefochten.

2. In der Folge beauftragte das BAZL die Abt. Akustik der Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) mit der Berechnung des Fluglärms, der sich aus dem Flugbetrieb gemäss Urteil des BGer vom 22. Dezember 2010 ergibt. Der von der Empa erstellte Bericht datiert vom 11. Januar 2013.

Die in diesem Bericht ausgewiesenen Lärmbelastungskurven weichen in gewissen Gebieten von denjenigen ab, die die Basis für die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung in der Genehmigungsverfügung des BAZL vom 29. März 2005 bildeten. Die FZAG reichte daher dem BAZL am 12. November 2013 ein Gesuch mit folgenden Anträgen ein:

1. Die zulässigen Lärmimmissionen seien gestützt auf die Fluglärmrechnungen gemäss Empa-Bericht 461'852 vom 11. Januar 2013 festzulegen.
  2. Für die gegenüber den bisherigen Lärmrechnungen zum vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- (IGW) und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete seien der Flughafen Zürich AG Erleichterungen zu gewähren.
3. Die FZAG begründet das Gesuch wie folgt:

Im erwähnten Empa-Bericht vom 11. Januar 2013 (Nummer 461'852) seien die im Einzelnen berücksichtigten flugbetrieblichen Änderungen aufgrund der Gerichtsverfahren detailliert umschrieben, worauf basierend die Fluglärmbelastung für die Tages- und Nachtzeiten gemäss LSV berechnet und in Form von Lärmkonturen ausgewiesen wurde. Namentlich führte der verschobene Abdrehpunkt für Starts ab Piste 28 im Westen des Flughafens zu einer Verschiebung der Lärmkonturen nach Nordwesten, ohne aber dass Nutzungszonen neu von IGW-Überschreitungen betroffen wären. Zudem führten methodische Anpassungen des Fluglärmsimulationsprogramms FLULA2, die im Jahre 2009 auf Empfehlung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) vorgenommen wurden, lokal zu deutlichen Unterschieden und vereinzelt auch zu neu von IGW-Überschreitungen betroffenen Nutzungszonen, wofür die FZAG Erleichterungen im Sinne von Art. 8 und 10 der LSV beantrage. Dies betreffe namentlich Gebiete in den Gemeinden Bachs, Kloten, Rümlang und Winkel.

4. Das BAZL unterbreitete das Gesuch dem Kanton Zürich zur Stellungnahme und legte es vom 24. Februar bis 25. März 2014 in den genannten Gemeinden öffentlich auf.

Am 28. April 2014 überwies das kantonale Amt für Verkehr (AfV) dem BAZL die Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen und der von ihm angehörteten Gemeinden. Das BAZL überwies die Unterlagen in der Folge dem BAFU, welches am 23. Juni 2014 abschliessend Stellung nahm.

5. Die vom AfV angehörteten Gemeinden haben die neu berechneten, teilweise geänderten Fluglärmkurven mehrheitlich zur Kenntnis genommen oder auf eine Stellungnahme ver-

zichtet. Die Gemeinden Dällikon und Regensdorf haben darauf hingewiesen, dass betreffend die Festlegung des Abdrehpunktes für Starts ab Piste 28 ein Rechtsverfahren hängig sei, weshalb die ausgewiesenen Lärmbelastungskurven nur provisorischen Charakter haben könnten und aufgrund des Ausgangs des Verfahrens neu festzulegen seien. Dieses von den Gemeinden erwähnte Verfahren ist noch im Gang.

6. Das AfV (Abt. Flughafen und Luftverkehr, FL) kommt in seiner Beurteilung zu folgendem Fazit:

- Es akzeptiere die Resultate der Neuberechnungen der Empa.
- Die Annahmen der Empa betr. die Flüge in der zweiten Nachtstunde bildeten die tatsächlichen Verhältnisse in keiner Weise ab. Wie die Empa selbst festhalte, führe selbst eine Erhöhung der Bewegungszahlen in der zweiten Nachtstunde „nur“ um den Faktor 4.5 bis 4.8 zu einer lokalen Erhöhung des Mittelungspegels von bereits 7 dB bis 10 dB.
- Wie mit Zahlen der FZAG dargelegt, seien die tatsächlichen Flugbewegungszahlen in der zweiten Nachtstunde drastisch höher, nämlich um den Faktor 2.2. Eine Verdopplung der Flugbewegungen führe zu einem Anstieg des Mittelungspegels um 3 dB und somit zu lokalen Mehrbelastungen (Einzelpegel) in der zweiten Nachtstunde von weit über 10 dB.
- Deshalb sei, jedenfalls vorliegend, die Grundannahmen, dass der Lärm der zweiten Nachtstunde innerhalb der Grenzwertkurven der ersten Nachtstunde Platz habe, irrig. Die letzten acht Jahre hätten gezeigt, dass dem nicht so sei.

Das AfV/FL gelangt dadurch zu folgenden Anträgen:

- Den neuen Empa-Berechnungen hätten im Jahre 2010 (dem sog. Prognosejahr Zt+) im Betriebszustand nicht mehr 200, sondern 930 Flüge in der zweiten Nachtstunde zugrunde gelegen. Tatsächlich hätten in diesem Jahr aber über 2'500 Flüge nach 23 Uhr stattgefunden. Die vBR-Berechnung habe zwingend diese Realität abzubilden, und nicht Zahlen, die weit davon entfernt liegen. Dieses Postulat sei umso zwingender, als der vom Bund genehmigte Lärm des vBR die Grundlage bilde für die Beurteilung von Planungs- und Baubewilligungsverfahren (Kapitel 5 LSV) sowie für die Anforderungen an den Schallschutz von neuen Gebäuden (Kapitel 6 LSV).
- Sollten die neuen Lärmberechnungen der Empa nicht in dem hier beantragten Sinn zur Überarbeitung zurückgewiesen werden, müsse der Bund dafür sorgen, dass die Anzahl Flüge nach 23 Uhr tatsächlich auf 930 Flüge/Jahr resp. auf jene Zahl begrenzt werde, die sicherstelle, dass die Grenzwertkurve der zweiten Nachtstunde innerhalb derjenigen der ersten Nachtstunde bleibe.
- Obwohl nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens, erachte das AfV/FL es als zwingend, dass das im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013 vorgesehene Lärmcontrolling umgehend und v. a. gestützt auf die hier gemachten Anmerkungen bzw. Einwendungen zu vollziehen sei. Die im Objektblatt in Ziff. 6 der Festlegungen vorgesehene dreijährige Dauer, während der Lärmüberschreitungen „toleriert“ würden, sei bei weitem überschritten, ebenso das Kriterium, wonach diese Überschreitung nicht mehr als 1 dB betragen dürfe.

7. Die Fachstelle Lärmschutz des Tiefbauamtes (FALS) beurteilt das Vorhaben wie folgt:
- Zur Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen:  
Die Berücksichtigung des verschobenen Abdrehpunktes sowie die methodischen Änderungen im Fluglärmsimulationsprogramm FLULA2 seien ihres Erachtens korrekt. Mit den der Berechnung zugrunde liegenden Bewegungszahlen sei sie jedoch nicht einverstanden. Sie verweist diesbezüglich auf die Stellungnahme des AfV/FL.
  - Zum Gesuch um Erleichterungen:  
Die vorliegenden Unterlagen seien nicht geeignet, um über Erleichterungen zu befinden. Dazu müssten parzellenscharfe Erleichterungsanträge vorliegen, aus denen die Belastung am Tag und in der Nacht (1. und 2. Nachtstunde) ersichtlich sind.
  - Zum Auflageperimeter:  
Für die FALS sei nicht klar, ob die mit Entscheid vom 29. März 2005 zum vBR gewährten Erleichterungen aufgrund des BGE vom 22. Dezember 2010 rechtskräftig seien oder nicht. Falls nicht, sei die Projektauflage über alle von IGW- und AW-Überschreitungen betroffenen Gemeinden zu wiederholen.

Die FALS stimmt dem Vorhaben folglich nicht zu und stellt folgende Anträge:

- Im Rahmen des Auflageprojektes seien parzellenscharfe Erleichterungsanträge zu stellen (Plan und Liste). In den Erleichterungsanträgen müsse die Belastung am Tag und in der Nacht (1. und 2. Nachtstunde) angegeben sein.
  - In dem Auflageprojekt müsse ein Verzeichnis derjenigen Parzellen zu finden sein, welche durch die Neuberechnung der Immissionen neu aus dem IGW-Perimeter entlassen würden.
  - Bei einer erneuten Projektauflage sei der Auflageperimeter anzupassen. Er müsse sämtliche Gemeinden mit Belastungsänderungen umfassen.
  - Für die rechtzeitige Aktualisierung des kantonalen Geobasisdatensatzes KGeoIV Id. 63-ZH „Schallschutzanforderungen an Bauvorhaben im Fluglärmbereich“ zum Zeitpunkt der Genehmigung des neuen vBR benötige die FALS 1 dB Isophonen der Lärmbelastungen in den Perioden gemäss LSV als Geodatensatz.
8. In seiner Synthese teilt das BAFU die Beurteilungen der FALS und des AfV/FL und unterstützt deren Anträge. Beantragte Fluglärmkurven müssten vom Realbetrieb ausgehen. Um das rechtliche Gehör der Betroffenen zu gewähren, seien parzellenscharfe Anträge auf Erleichterungen notwendig.

Das BAFU beurteilt das Vorhaben wie folgt:

- Der Lärmbericht der Empa sei gut nachvollziehbar und entspreche weitgehend dem Stand der Technik. Die meisten Änderungen seien plausibel dargelegt und auch kaum bestritten.
- Strittiger Punkt bilde die Lärmberechnung der zweiten Nachtstunde. Entgegen dem Antrag der FZAG könnten aufgrund der Nichtgenehmigung der Schnellabrollwege (ab den Pisten 28 und 34) durch das BGer nicht automatisch mehr Bewegungen in der zweiten Nachtstunde auf Grund zusätzlicher Verspätungen begründet werden. Ent-

sprechend müssten die Berechnungen für den Lärm für die 2. Nachtstunde korrigiert werden.

- Das AfV habe festgestellt, dass in den letzten Jahren in der zweiten Nachtstunde mehr Bewegungen als im vorliegenden Gesuch ausgewiesen stattgefunden hätten. So sei beispielsweise in der jährlichen Fluglärmrechnung der Empa für das Jahr 2012 ersichtlich, dass die umhüllenden Kurven der Belastungsgrenzwerte für den tatsächlich geflogenen Fluglärm nicht alleine durch die 1. Nachtstunde, sondern hauptsächlich durch die 2. Nachtstunde bestimmt würden.
- Das BAFU zieht daraus den Schluss, dass entweder in der 2. Nachtstunde nur Bewegungen geflogen werden dürften, die in den jetzt berechneten Lärmkurven abgebildet würden, oder der Lärm der zweiten Nachtstunde sei unverzüglich in einem neuen Gesuch zu beantragen.
- Das BAFU hält die Beurteilung und die Anträge der FALS für plausibel und nachvollziehbar. Die unterschiedlichen Haltungen im Zusammenhang mit der parzellenscharfen Ausweisung der Belastungsgrenzwert-Überschreitungen und den dazugehörigen Erleichterungen weisen nach Ansicht des BAFU auf die Schwierigkeiten beim Vollzug des Umweltrechts im Bereich Fluglärm hin. Tatsächlich verändere sich der Fluglärm von Jahr zu Jahr in viel grösserem Ausmass als der Lärm anderer Verkehrsarten, weil sich die Grenzen der betroffenen Gebiete mit BGW-Überschreitungen viel weiter von der Anlage entfernt befänden. Eine gesamthaft gesehene kleine Schwankung des Lärms bedeute lokal eine Verschiebung der BGW-Kurven um etliche Parzellen bzw. um ganze Quartiere oder Ortschaften. Es sei daher notwendig, eine genügend grosse Lärmbelastung zu bewilligen, deren BGW-Kurven sich ausserhalb der jährlichen Schwankungen befinden.
- Die FALS fordere parzellenscharfe Erleichterungen und ein Verzeichnis derjenigen Parzellen, welche durch die Neuberechnung der Immissionen neu aus dem IGW-Perimeter entlassen würden. Die benötigten Daten seien laut BAFU vorhanden, denn es handle sich bei den berechneten Lärmkurven um Vektordaten. Die Lärmkurven könnten also durchaus parzellenscharf ausgewiesen werden. Mit Vorteil übergebe das BAZL diese Daten direkt dem Kanton.

Das BAFU formuliert abschliessend folgende Anträge:

1. Das BAZL solle unverzüglich dafür sorgen, dass in der zweiten Nachtstunde nur so viel Fluglärm produziert werde, wie innerhalb der nun vorliegenden Berechnung Platz habe, oder
2. es solle alternativ schnellstmöglich ein neues Bewilligungsverfahren einleiten, das den Lärm, welcher dem tatsächlichen Fluglärm entspreche, berücksichtige.

Das BAFU empfiehlt überdies, das BAZL solle die Vektordaten der zu genehmigenden Lärmbelastungskurven der FALS übergeben und mit ihr zusammen das weitere Vorgehen festlegen. Auf Grund der lokal grossen Schwankungen des Fluglärms müssten Eigentümer von betroffenen Liegenschaften auch der jährlichen Fluglärmbelastungen entsprechend jährlich entschädigt werden.

9. Nachdem das BAFU als zuständige Umweltfachstelle des Bundes die Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen bereits bewertet und daraufhin eigene Anträge gestellt hat, kann sich das BAZL auf die Beurteilung dieser Anträge konzentrieren. Nach Auffassung des BAFU muss das BAZL entweder unverzüglich beim Flughafen intervenieren oder es muss dieser ein Gesuch um Genehmigung eines Betriebsreglements bzw. Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen einreichen, welche dem tatsächlichen Flugbetrieb resp. Fluglärm entsprechen.

In der Tat hat die FZAG dem BAZL bereits im November 2013 ein geändertes Betriebsreglement zur Genehmigung vorgelegt (sog. BR 2014). Die darin enthaltenen bzw. vorgesehenen Änderungen der An- und Abflugrouten insbesondere im Osten des Flughafens führen (erneut) zu einer wesentlichen Änderung der Fluglärmbelastung. Für jenes Vorhaben wird demnach eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Den Gesuchsunterlagen liegt ein neuer Fluglärmbericht der Empa mit neuen Fluglärmkarten bei. Die FZAG beantragt für die neu von IGW- oder Alarmwert-Überschreitungen betroffenen Grundstücke wiederum Erleichterungen. Dieses Gesuch wurde vom 20. Oktober bis 18. November 2014 öffentlich aufgelegt. Damit ist der Antrag 2 des BAFU erfüllt.

10. Werden der FZAG für die Überschreitung der IGW oder der Alarmwerte auf den betroffenen Grundstücken Erleichterungen gewährt, müssen an bestehenden Gebäuden Schallschutzmassnahmen getroffen werden. Die Abgrenzung der Gebiete, in denen diese Schallschutzmassnahmen getroffen werden (müssen), und die Festlegung der zeitlichen Abfolge für deren Realisierung bilden Gegenstand eines Schallschutzprogramms. Im Rahmen der 5. Bauetappe genehmigte das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Jahr 1999 ein umfangreiches Schallschutzprogramm. Weil dieses Schallschutzprogramm u. a. noch nicht auf Grenzwerten der LSV beruhte, hob das BGer diese Genehmigung mit Urteil vom 8. Dezember 2000 (BGE 126 II 522) auf und verwies die Festsetzung der Schallschutzmassnahmen auf ein nachgelagertes Bewilligungsverfahren.

In ihren Urteilen im Genehmigungsverfahren zum vBR wiesen das BVGer und das BGer darauf hin, dass als Folge der gewährten Erleichterungen in allen Gebieten, die neu von IGW- oder Alarmwert-Überschreitungen betroffen sind, Schallschutzmassnahmen getroffen werden müssen. Diese Gebiete, die zu treffenden Massnahmen sowie der Zeitplan für deren Realisierung sind in einem Schallschutzprogramm darzustellen, welches das BAZL genehmigt. Weil, wie bereits ausgeführt wurde, mit dem zur Genehmigung beantragten BR 2014 neue Gebiete über den IGW belastet werden sollen und die FZAG auch für diese Erleichterungen beantragt, muss das neue Schallschutzprogramm auch diese Gebiete einbeziehen. Weil im Programm alle Gebäude, an denen Schallschutzmassnahmen getroffen werden sollen, erkennbar sein müssen, müssen die entsprechenden Unterlagen Pläne enthalten, in denen die Abgrenzung des Schallschutzperimeters parzellenscharf dargestellt wird. Mit solchen Plänen kann auch der Forderung der FALS nachgekommen werden, die Anträge um Erleichterungen parzellenscharf darzustellen.

Damit über das neue Schallschutzprogramm im Entscheid über die Genehmigung des BR 2014 befunden werden kann, muss dieses vorgängig öffentlich aufgelegt werden. Der FZAG ist demnach eine Frist zur Einreichung des Programms anzusetzen; das BAZL bestimmt diesen Termin auf den 30. Juni 2015.

11. Zusammenfassend gelangt das BAZL zum Schluss, dass die zulässige Fluglärmbelastung für den Flughafen Zürich gemäss Empa-Bericht 461'852 vom 11. Januar 2013 festgelegt werden kann. Für die Gebiete, die neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffen sind, sind der FZAG Erleichterungen gemäss Art. 25 Abs. 2 und 3 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) in Verbindung mit Art. 8 LSV zu gewähren. Die FZAG ist zu verpflichten, im Rahmen des beim BAZL hängigen Genehmigungsverfahrens für das BR 2014 bis zum 30. Juni 2015 ein umfassendes Schallschutzprogramm einzureichen.
12. Die Gebühren für die vorliegende Verfügung richten sich nach den Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. c der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11); sie werden der FZAG auferlegt. Nach Art. 9 lit. b GebV-BAZL hat diese auch die Auslagen zu ersetzen, worunter vorliegend die Kosten für die Fluglärmrechnung durch die Empa fallen; diese betragen gemäss Rechnung CHF 68'000.-. Die Gebühren und Auslagen werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.
13. Diese Verfügung ist der FZAG zu eröffnen und den Fachstellen des Kantons Zürich, den betroffenen Gemeinden sowie weiteren interessierten Stellen zur Kenntnis zuzustellen. Sie ist zudem im Bundesblatt zu publizieren.

Aus diesen Gründen wird

**verfügt:**

1. Die zulässigen Fluglärmimmissionen für den Flughafen Zürich werden gestützt auf die Berechnungen gemäss Empa-Bericht 461'852 vom 11. Januar 2013 festgelegt.
2. Der Flughafen Zürich AG werden für die gegenüber den bisherigen Lärmberechnungen zum vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete Erleichterungen im Sinne von Art. 8 und 10 der Lärmschutzverordnung gewährt.
3. Auflage:  
Die FZAG wird verpflichtet, dem BAZL bis zum 30. Juni 2015 ein Schallschutzprogramm einzureichen, welches alle Gebiete umfasst, in denen die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV überschritten sind. Die entsprechenden Unterlagen müssen Pläne enthalten, in denen die Abgrenzung des Schallschutzperimeters parzellenscharf dargestellt wird.
4. Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Diese hat zudem die Auslagen in Höhe von CHF 68'000.- zu ersetzen. Gebühren und Auslagen werden ihr mit separater Gebührenverfügung eröffnet.
5. Diese Verfügung wird eröffnet (per Einschreiben):
  - Flughafen Zürich AG, Verfahrenskoordination OV, 8058 Zürich

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (gewöhnliche Post):

- Bundesamt für Umwelt, 3003 Bern
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, 8090 Zürich
- Baudirektion des Kantons Zürich, 8090 Zürich
- Tiefbauamt des Kantons Zürich, Fachstelle Lärmschutz, 8090 Zürich
- Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, 8090 Zürich
- Gemeinderat Bachs, Gmeindhusweg 8, 8164 Bachs
- Gemeinderat Buchs, 8107 Buchs
- Gemeinderat Dällikon, Postfach, 8108 Dällikon
- Stadtrat Kloten, Postfach, 8302 Kloten
- Gemeinderat Regensdorf, Watterstrasse 116, 8105 Regensdorf
- Gemeinderat Rümlang, Glattalstrasse 201, 8153 Rümlang
- Gemeinderat Winkel, Dorfstrasse 2, 8185 Winkel

- Empa, Abt. Akustik / Lärminderung, Überlandstrasse 129, 8600 Dübendorf
- Intern: LESG, LEUW

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Sig. Peter Müller, Direktor

Sig. Adrian Nützi-Messerli  
Sektion Sachplan und Anlagen

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen Verwaltungsbeschwerde erhoben werden beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen.

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 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. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.