



3003 Bern, 27. März 2014

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Umbau Treibstoffschächte, Bauphase 2014 bis 2018

Projekt Nr. 13-06-015

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

Die Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG (UBAG) betreibt die Anlagen zur Treibstoffversorgung am Flughafen Zürich. Diese gelten als Flugplatzanlagen im Sinn von Art. 2 VIL¹. Das massgebliche Verfahren für Bau und Änderungen dieser Anlagen richtet sich somit nach den Bestimmungen über die Plangenehmigung gemäss Art. 37 LFG².

In den technischen Belangen unterstehen die Betankungsanlagen aber dem RLG³, der RLV⁴ und der RLSV⁵. Für die technische Überwachung ist das Eidg. Rohrleitungsinspektorat (ERI), für die Erteilung der Betriebsbewilligung das Bundesamt für Energie (BFE) zuständig.

Die Zuständigkeiten sind zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), dem BFE und dem ERI in einer Zusammenarbeitsvereinbarung geregelt.

Die Unterflurbetankungsanlage am Flughafen Zürich wird ab dem Tanklager Rüm- lang (TAR) gespiesen. Das System besteht aus zwei parallelen Leitungen (Haupt- und Nebenleitung), die vom TAR bis auf die Südseite des Docks E (Midfield) führen. Von diesen Stammleitungen zweigen vier Stichleitungen ab, die die Standplätze der Docks A und B bedienen. Bei Dock E führt je eine Leitung in einem Ost- und einem West-Ast um das Dock und bildet so einen geschlossenen Ring um das Dock. Im Süden des Docks E ist zudem ein Bypass eingebaut, der über den Treibstoffschacht 70 zugänglich ist. Mit dieser Konfiguration ist es nicht möglich, die Anlage nur teilweise zu betreiben bzw. stillzulegen, was dazu führt, dass sie z. B. für eine Dichtheitsprüfung ganz ausser Betrieb genommen werden muss.

Das BFE hatte auf Antrag des ERI am 17. Mai 2013 verfügt, für die Haupt- und Nebenleitung sowie für die vier Stichleitungen zu den Terminals A und B müsse eine klassische Dichtheitsprüfung durchgeführt werden. Betreffend die Durchführung der Dichtheitsprüfung für die Ringleitung um das Dock Midfield werde das BFE entscheiden, wenn die folgenden Bedingungen und Auflagen erfüllt und überprüft seien:

- a. Das heute eingebaute H-Stück im Treibstoffschacht 70 (Bypass) sei bis Ende September 2013 auszubauen;

¹ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131.1

² Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

³ Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz; RLG); SR 746.1

⁴ Rohrleitungsverordnung (RLV); 746.11

⁵ Verordnung über Sicherheitsvorschriften für Rohrleitungsanlagen (RLSV); SR 746.12

- b. Die Leckraten der Abzweigschieber zu den vier Stichleitungen für die Docks A und B seien bis Ende September 2013 durch Messungen festzustellen und dem ERI mitzuteilen;
- c. Bis Ende September 2013 seien im Tanklager die Leckraten der Schieber für die Haupt- und Nebenleitung durch Messungen festzustellen und dem ERI mitzuteilen;
- d. Bis Ende Mai 2013 sei ein detailliertes und mit dem Flughafenbetreiber abgeprochenes Umbauprogramm einzureichen;
- e. Bis Ende Mai 2013 sei ein mit dem Flughafen abgeprochenes Terminprogramm einzureichen, das aufzeige, wann die Hauptleitung, die Nebenleitung und die vier Stichleitungen einer Dichtheitsprüfung unterzogen würden (Termin und Methode).

Für die Sanierung des oben erwähnten Schachts T 70 gemäss Auflage [a.] hatte die FZAG am 5. Juni 2013 ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht und das UVEK genehmigte den Umbau mit Verfügung vom 2. Juli 2013.

2. Gesuch

2.1 Gesuchseinreichung

Am 15. November 2013 reichte die FZAG dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entsprechend den Anforderungen des BFE ein Gesuch für den Umbau der Treibstoffschächte ein. Das Vorhaben umfasst einen Tiefbau- und einen Rohrleitungsteil und wurde in Zusammenarbeit mit der UBAG erarbeitet, Bauherr ist die UBAG.

2.2 Begründung

Die FZAG und die UBAG begründen das Gesuch mit den Auflagen des BFE, die Anpassungen an den Treibstoffleitungen der UBAG bedingten. Mit dem nun eingereichten Vorhaben werde bezweckt,

- die Rohrleitungsanlagen (Unterflurbetankungsanlagen) aller Schächte so anzupassen, dass die gemäss RLSV jährlich geforderte Dichtheitsprüfung sektorweise während mindestens 24 h durchgeführt werden könne; und
- die Schachtzugänglichkeit mit neuen Schachtabdeckungen für die Schächte 95, 96, 98, 101, 104 und 112 zu verbessern.

2.3 *Projektbeschreibung und Realisierungsphasen*

Das Projekt umfasst folgende Elemente:

- Schächte 95, 96, 98, 101, 104, 112: Umbau der Schächte (tiefbauliche Vergrößerung inkl. erforderlicher Baugrube) und Erstellung neuer flächiger Schachtabdeckung inkl. Schachtkranz sowie Anpassung der Rohrleitungsarmaturen; und
- Schächte 100, 525, 570 und 595: Anpassung der Rohrleitungsarmaturen innerhalb der bestehenden Schächte.

Die Ausführung soll in Etappen ab Mai 2014 bis Ende 2018 erfolgen.

2.3.1 Tiefbau

a) Schächte 95, 96, 98 und 112

Gemäss Gesuchsangaben müssen bei den Schächten 95, 96, 98 und 112 infolge der Anpassungen an den Armaturen auch die Stahlbeton-Schächte umgebaut und vergrössert werden. Die Schächte werden mit neuen Abdeckungen vom Typ GAV mit Personen-Einstiegsöffnung und mit einzelnen Stahlelementen versehen, die über den gesamten Schachtquerschnitt reichen und auf Flugzeug- sowie Schlepperlasten ausgelegt sind (analog zum 2013 umgebauten Schacht 70). Die bestehende Kote der Schachtsohle sowie des Schachtbodens bleiben voraussichtlich unverändert (keine zusätzlichen Vertiefungen). Die erforderlichen Baugruben werden geböscht ausgeführt. Sämtliche Werkleitungen im Baugrubenbereich werden vorgängig sondiert und während der Bauarbeiten vor Beschädigungen geschützt. Die freigelegten Bereiche der Treibstoffleitungen werden wo erforderlich zusätzlich mittels Aufhängungskonstruktionen gesichert und durch die Baugrube geführt. Die Grundwasserabsenkung erfolgt mittels Wellpointlanzen⁶ (Vakuumfilterbrunnen).

Für den Schachtumbau ist geplant, jeweils eine bestehende Schachtwand sowie die bestehende Bodenplatte zu erhalten und in den neuen, vergrösserten Schacht zu integrieren. Zum Schutz der vorhandenen Rohrleitungsanlagen innerhalb der Schächte werden die abzubrechenden drei Schachtwände so lange wie möglich erhalten und erst rückgebaut, wenn die Baugrube fertiggestellt ist.

Der bestehende Oberbau im Baugrubenbereich wird vorgängig rückgebaut und nach Abschluss der Bauarbeiten analog dem Bestand wieder hergestellt.

b) Schächte 101 und 104

Die bestehenden Schächte 101 und 104 bestehen je aus zwei seitlichen Kleinschächten sowie einem dazwischenliegenden Hauptschacht. Der Hauptschacht wird

⁶ Verfahren zur Entwässerung von Baugruben mit Vakuumpumpen

umgebaut und vergrößert, die beiden Kleinschächte werden rückgebaut. Etwas weiter östlich der Schächte 101 und 104 liegen zudem je zwei Anschlüsse zu nicht mehr in Betrieb stehenden Stichleitungen der Treibstoffversorgung. Deren Anschluss an die Hauptleitung wird gekappt und das im Boden verbleibende Reststück der Stichleitungen wird verfüllt.

Die Baugrube wird grundsätzlich analog zu den Schächten 95, 96, 98 und 112 ausgeführt, der Rückbau der zwei Kleinschächte erfordert aber zusätzliche Etappierungen des Bauablaufs.

Die Arbeiten für Stahlbeton, Abdeckungen und Oberbau erfolgen ebenfalls analog der übrigen Schächte.

2.3.2 Rohrleitungsanlagen

Grundsätzlich werden bei allen Schächten auf der Haupt- resp. Nebenleitung molchbare⁷ Twin-Seal-Armaturen⁸ eingebaut. Auf den Stichleitungen zu den Terminals werden nichtmolchbare Armaturen verbaut. Bei allen Schächten werden beim Eingang resp. Ausgang Flanschverbindung mit Brillensteckscheiben⁹ montiert.

Bei den Schächten 100, 525, 570 und 595 sind nur Anpassungen an den Rohrleitungen und Armaturen erforderlich; die eigentlichen Stahlbeton-Schächte und bestehenden Abdeckungen bleiben unverändert erhalten, d. h. es sind keine Tiefbauarbeiten erforderlich.

Es sollen jährlich zwei bis drei Schächte umgebaut werden.

Sämtliche technischen Details werden auf den Bauplänen, die dem ERI nach erfolgter Plangenehmigung des UVEK eingereicht werden, dargestellt.

2.3.3 Genereller Baubeschrieb

Die Bauarbeiten bei den umzubauenden Schächten 95, 96, 97, 98, 101, 104 und 112 gliedern sich grundsätzlich in folgende Bauphasen:

- 1. Installation, Arbeitsvorbereitung;
- 2. Abbruch des Belags;

⁷ Molchbare Leitungen sind spezielle Leitungssysteme, in denen sich ein oder mehrere, dem Innendurchmesser angepasste bewegliche Körper, sogenannte Molche, befinden.

⁸ TWIN SEAL™: Konstruktionsprinzip, bei dem das traditionelle Zwei-Ventil-System durch ein einziges blasendichtes Ventil mit doppeltem Sitz ersetzt wird; minimiert das Leckagerisiko.

⁹ Steckscheibe: Dient zur provisorischen Trennung einer Rohrleitung; wird in eine eigens dafür vorbereitete Flanschverbindung eingebaut. Eine solche Abtrennung ist nötig für Wartungsarbeiten und für Druck- bzw. Dichtheitsprüfungen. Brillensteckscheiben kombinieren Blind- und Offenscheiben.

- 3. falls Schacht nicht vollflächig abdeckbar: Erstellung der Schutzeinrichtung im Schacht und Rückbau der bestehenden Schachtdecke, Erstellung der provisorischen Abdeckung;
- 4. Sondage der Werkleitungen;
- 5. Abbruch der Foundationsschichten;
- 6. Erstellen der Wellpointanlagen (Vakuumfilterbrunnen) und Grundwasserabsenkung;
- 7. Aushub bis Zwischenplanum, entspricht ca. der Scheitelhöhe der Treibstoffleitungen;
- 8. Aufhängungskonstruktion und Schutz für Treibstoffleitungen vorbereiten und erstellen;
- 9. Aushub bis Baugrubensohle und Sicherungsmassnahmen am Böschungsfuss, wo erforderlich (bei Treibstoffleitungen parallel zum Schacht);
- 10. Anpassungen der Rohranlagen innerhalb des bestehenden Schachts so weit als möglich;
- 11. Bau neuer Schachtwände, Rückbau dreier Schachtwände, Ergänzung der Bodenplatte;
- 12. Anpassung der restlichen Rohranlagen;
- 13. Einsanden der Treibstoffleitung und Auffüllen der Baugrube bis UK Auflager Abdeckung;
- 14. Ausserbetriebnahme der Grundwasserabsenkung;
- 15. Wiederherstellung der Elektroleitungen;
- 16. Erstellung der Foundationsschichten und des Belags;
- 17. Versetzen der definitiven Abdeckung Typ GAV;
- 18. Rückbau der Schutzeinrichtungen im Schacht;
- 19. Abschlussarbeiten und Inbetriebnahme.

Die erforderlichen Standplatzsperrungen und Angaben zu Tag- und Nachtarbeit für den Umbau der Schächte 95, 96, 97, 98, 101, 104 und 112 sind aus den Plänen 5380.100.2-111 bis 5380.100.2-161 ersichtlich.

Für die Schächte 100, 525, 570 und 595 (nur Anpassungen an Rohrleitungsanlagen, kein Schachtumbau) wird im Rahmen der Ausführung in Koordination mit der Abteilung Betrieb der FZAG über allfällige temporäre Standplatzsperrungen und Tag- und Nachtarbeit entschieden.

Die Bauarbeiten sind jährlich von Mai bis Oktober vorgesehen und im Terminprogramm in Anhang B zum technischen Bericht dargestellt.

Der Baubereich sowie die vorgesehenen Arbeitsbereiche und Lagerflächen sind aus den Plänen 5380.100.2-111 bis 5380.100.2-161 ersichtlich. Die Festlegung der Installationsflächen erfolgt im Rahmen der nächsten Planungsphase (voraussichtlich im Bereich der bestehenden Baulogistikfläche Süd). Die Erschliessung der Baustel-

len erfolgt über die Tore 101 und 130 und das bestehende Servicestrassennetz.

Die Bauabfälle werden gemäss den gesetzlichen Bestimmungen von Bund und Kanton und nach den Festlegungen der SIA-Empfehlung 430 «Entsorgung von Bauabfällen» sowie dem GEK¹⁰ des Flughafens Zürich entsorgt.

Für die Behandlung und Entsorgung von Baustellenabwässern gilt die SIA-Empfehlung 431 «Entwässerung von Baustellen». Zudem werden die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte der FZAG eingehalten.

2.3.4 Eigentumsverhältnisse

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

2.3.5 Baukosten

Die Kosten werden im Gesuch mit Fr. 2 600 000.– für die Tiefbauarbeiten und mit Fr. 5 200 000.– für die Anpassungen der Rohrleitungsinstallationen angegeben.

2.4 *Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst das Gesuchsschreiben, das übliche Gesuchsformular und je einen technischen Bericht zum Tiefbau- und Rohrleitungsteil des Vorhabens inkl. Planunterlagen.

2.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

3. **Instruktion**

3.1 *Anhörung*

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen seinen zuständigen Fachstellen zur luftfahrtspezifischen Prüfung und dem ERI zu. Auf die Anhörung des Kantons konnte verzichtet werden (vgl. Ziffer B.1.2 unten). Da die Rohrleitungen grundsätzlich den bundesrechtlichen Bestimmungen der StFV¹¹ unterstehen, hörte das BAZL auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) an.

¹⁰ GEK: Generelles Entsorgungskonzept

¹¹ Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV); SR 814.012

3.2 *Stellungnahmen*

Es liegen folgende Stellungnahmen vor:

- ERI vom 13. November 2013;
- BAZL, Abteilung Sicherheit Infrastruktur (SI), vom 6. Februar 2014; und
- BAFU vom 21. Februar 2014.

Die Stellungnahmen wurden der FZAG zugestellt.

Am 11. März 2014 nahm die FZAG zu den Anträgen Stellung; sie äusserte sich dabei lediglich zu den Anträgen des BAFU, nicht aber zu denjenigen des ERI und des BAZL.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Treibstoffleitungen der Unterflurbetankung dienen dem Betrieb des Flughafens; es sind Flugplatzanlagen gemäss Art. 2 VIL. Nach Art. 37 Abs. 1 und 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Verfahren*

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).

Das Plangenehmigungsverfahren ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG¹². Die verschiedenen anwendbaren materiellen bundesrechtlichen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen führen würde. Für den vorliegenden Fall sind das neben den luftfahrtrechtlichen Vorschriften insbesondere diejenigen über die Rohrleitungsanlagen. Das BAZL als Leitbehörde holte daher in Anwendung von Art. 62a RVOG auch die Stellungnahme des ERI und des BAFU ein.

Die Ausführungsunterlagen für den Rohrleitungsteil des Vorhabens werden vom ERI direkt geprüft; die vorliegende Verfügung gilt – unter allfälligen Bedingungen und Auflagen des ERI bzw. des BFE – auch als Plangenehmigung für das Rohrleitungsprojekt.

Die erforderliche Betriebsfreigabe bzw. Betriebsbewilligung für diese geänderten Projektbestandteile können ohne Weiteres zu einem späteren Zeitpunkt direkt beim ERI bzw. BFE eingeholt werden.

Das Vorhaben ist örtlich begrenzt und hat wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene. Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht, es berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nicht auf Raum und

¹² Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG); SR 172.010

Umwelt aus. Somit sind die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG erfüllt.

Im vereinfachten Verfahren ist eine Anhörung von Kanton und Gemeinden nicht vorgeschrieben (Art. 37i Abs. 3 LFG). Gemäss Protokoll der VPK¹³-Sitzung vom 22. August 2013 verzichtete der Kanton Zürich in Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und des Projekts darauf, angehört zu werden.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Nach Art. 27d Abs. 1 VIL ist zu prüfen, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Die luftfahrtspezifischen Anforderungen werden durch die zuständigen Fachstellen des BAZL, die rohrleitungstechnischen durch das ERI geprüft. Das BAFU prüfte das Vorhaben namentlich zur Störfallsicherheit.

2.2 Begründung

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.1 und A.2.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde von keiner Seite bestritten.

2.3 Verantwortung des Flugplatzhalters

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

2.4 Luftfahrtspezifische Anforderungen

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 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann. Diese Prüfung ergab, dass dem Gesuch unter Auflagen zu Bau- und Betriebsphase, Publikationen und Baumeldungen zugestimmt werden kann. Diese Auflagen sind nötig und zweck-

¹³ VPK: Verfahrensprüfungskommission des Flughafens Zürich

mässig; sie sind daher umzusetzen und das Ergebnis der luftfahrtspezifischen Prüfung wird als Beilage 1 Bestandteil dieser Verfügung.

2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Tiefbauarbeiten an den Treibstoffschächten sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.

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

Jeweils zehn Tage vor Beginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das BFE und das ERI schriftlich zu informieren.

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

Die Gesuchstellerin hat allfällig notwendige Luftfahrtpublikationen rechtzeitig zu veranlassen.

Diese Anforderungen entsprechen den generellen Bauvorschriften; sie sind als Auflagen in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.

2.6 *Anforderungen an die Rohrleitungen*

Die fachtechnische Beurteilung des Rohrleitungsteils des Projekts obliegt dem ERI, das das Gesuch geprüft hat und folgende Anträge stellt:

- [1] Das Projekt sei zu genehmigen;
- [2] die Baupläne seien durch das Bundesamt für Energie zu kontrollieren;
- [3] die rein technischen Unterlagen gemäss Artikel 11 RLV seien dem ERI spätestens mit den Bauplänen einzureichen;
- [4] die Druckstossberechnung über die gesamte Betankungsanlage sei dem ERI spätestens mit den Bauplänen einzureichen;
- [5] das Sicherheitskonzept für die einzelnen Schachtbaustellen sei dem ERI vor Baubeginn zur Genehmigung zuzustellen;
- [6] der technische Bericht sei mit präziseren Angaben zum kathodischen Korrosionsschutz (KKS) nach Art. 54 RLSV und zum Personenschutz zu vervollständigen und neu einzureichen; und
- [7] einen Monat vor Inbetriebnahme der Treibstoffleitungen sei dem Bundesamt für Energie das Gesuch um Erteilung der Betriebsbewilligung einzureichen.

Die Anträge des ERI stützen sich auf die einschlägigen Vorschriften; sie erscheinen zweck- und verhältnismässig. Die erforderlichen Unterlagen sind ihm rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen; mit den Arbeiten an den Rohrleitungsanlagen darf erst nach der Zustimmung des ERI begonnen werden; eine entsprechende Bedingung ist in die vorliegende Verfügung aufzunehmen.

Im Übrigen hat die Gesuchstellerin auch das BFE über Baubeginn und Abschluss der Arbeiten zu informieren, weitere Anforderungen des BFE – namentlich zur Betriebsfreigabe der geänderten Anlageteile – bleiben ausdrücklich vorbehalten.

2.7 *Raumplanung, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Das Bauvorhaben liegt innerhalb des Flugplatzareals; es bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen. Das Vorhaben erfüllt somit die Anforderungen der Raumplanung sowie die Ziele und Vorgaben des SIL.

2.8 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

Da das Vorhaben Anpassungen an Rohrleitungsanlagen betrifft, die der StfV unterstehen, hörte das BAZL auch das BAFU an.

2.8.1 *Störfallvorsorge und Katastrophenschutz*

Das BAFU begrüsst den Antrag des ERI, vor Baubeginn ein Sicherheitskonzept für die Phase der Bauarbeiten einzufordern. Weiter hält es fest, seiner Ansicht nach werde die Störfallsicherheit im Betrieb der Treibstoffleitungen mit den geplanten Umbaumaassnahmen wesentlich erhöht. Aus diesem Grund stimmt es der Plangenehmigung zu.

Das BAFU weist aber darauf hin, dass zum heutigen Zeitpunkt geeignete Grundlagen zur Beurteilung der Störfallsicherheit der Rohrleitungsanlagen auf dem Areal des Flughafens Zürich fehlten. Eine entsprechende Screeningmethodik werde zur Zeit in Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Bundesbehörden und der Erdölindustrie erarbeitet. Diese werde es ermöglichen, das von den Treibstoffleitungen ausgehende Risiko für die Bevölkerung und die Umwelt zu beurteilen. Die Rohrleitungen der UBAG würden zu gegebener Zeit auf ihr Störfallrisiko untersucht werden müssen; allfällige zukünftige Massnahmen auf Basis der Screeningresultate blieben vorbehalten.

2.8.2 Grundwasser

Das BAFU hält fest,

- die Schächte 95, 96, 98, 100, 101 und 104 lägen im Gewässerschutzbereich A_u und die Schächte 112, 525, 570 und 595 in einem Bereich üB. Gemäss Anhang 4 Ziffer 211 Absatz 2 GSchV¹⁴ dürften im Bereich A_u keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren (natürlichen) Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde könne Ausnahmen bewilligen, soweit die betreffenden Anlagen die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % verminderten. In den Unterlagen fänden sich aber keine weiteren Angaben zu allfälligen Auswirkungen auf das Grundwasser; erwähnt werde lediglich eine befristete Grundwasserabsenkung; und
- auf Umschlagplätzen müsse ausserdem gewährleistet sein, dass Flüssigkeitsverluste verhindert sowie auslaufende Flüssigkeiten leicht erkannt und zurückgehalten würden (Art. 22 GSchG¹⁵). Diese Vorschrift sei sinngemäss auch auf Rohrleitungsanlagen anwendbar, die dem RLG und der RLV unterstehen. Sofern neue Rohrleitungsstücke erstellt würden, seien diese doppelwandig auszuführen.

Das BAFU beantragt,

- [1] es sei der Nachweis zu erbringen, dass die durch die Vergrösserung der Schächte im Gewässerschutzbereich A_u hervorgerufene Stauwirkung im Grundwasser das gesetzlich zulässige Mass nicht übersteige, wobei die bereits bestehenden Anlagen ebenfalls zu berücksichtigen seien; und
- [2] die Anlagen seien so zu konzipieren, dass Flüssigkeitsverluste verhindert sowie auslaufende Flüssigkeiten leicht erkannt und zurückgehalten werden könnten. Sofern neue Rohrleitungsstücke erstellt würden, seien diese doppelwandig auszuführen.

In ihrer Stellungnahme vom 11. März 2014 erläutert die FZAG, beim vorliegenden Projekt handle es sich um ein geringfügiges Bauvorhaben (Umbau von bestehenden Schächten). In Kenntnis der geringen Grösse dieses Projekts und seiner möglichen Auswirkungen auf die Umwelt hätten die Vertreter des Kantons Zürich – insbesondere auch der Vertreter des AWEL – anlässlich der Sitzung der VPK vom 22. August 2013 auf die Anhörung kantonaler Fachstellen verzichtet. Angesichts der Geringfügigkeit der baulichen Veränderungen, sowohl im Vergleich zum Ist-Zustand als auch im Vergleich zur Gesamtfläche (lokale Einbauten von knapp 1 m unter den mittleren Grundwasserspiegel), verändere sich die Grundwassersituation nicht bzw. nur marginal. Sie erachte die Forderung des BAFU nach einem detaillierten Nachweis daher als unverhältnismässig.

¹⁴ Gewässerschutzverordnung (GSchV); 814.201

¹⁵ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG); 814.20

Zur Bauausführung weist die FZAG darauf hin, dass lediglich die Schächte und die Armaturen angepasst und keine zusätzlichen Leitungen erstellt würden. Das ganze bestehende System der Treibstoffleitungen sei einwandig ausgeführt, so dass es technisch weder möglich noch sinnvoll sei, den punktuellen Ersatz von bestehenden Leitungen doppelwandig zu erstellen. Im Übrigen sei ausschliesslich das ERI für die Kontrolle der technischen Anforderungen der Treibstoffanlage zuständig. Die Rohrleitungsgesetzgebung stelle in Bezug auf die Dichtheit der Anlage eine *lex specialis* zum Gewässerschutzgesetz dar.

Demgemäss stellt die FZAG folgende Anträge:

- a) Der Antrag [1] des BAFU betreffend Einreichung eines zusätzlichen Nachweises sei abzuweisen; und
- b) Der Antrag [2] des BAFU sei vollumfänglich abzuweisen.

Zu den Anträgen von BAFU und FZAG ist Folgendes festzuhalten:

Ad [1] Grundwasserschutz:

Die jetzt vorgesehenen Investitionen der UBAG und der FZAG von fast acht Millionen Franken haben gerade zum Zweck, sektorweise Dichtheitsprüfungen nach Art. 52 RLSV für das gesamte System der Treibstoffleitungen am Flughafen zu ermöglichen und damit auch den Schutz des Grundwassers zu verbessern.

Zu Antrag [1] ist festzustellen, dass im Gesuch keine Angaben betreffend Grundwasser vorliegen. Der Argumentation der FZAG in ihrer Stellungnahme kann im vorliegenden Fall aber gefolgt werden. In der Tat handelt es sich bei den Schachtumbauten um einzelne, isoliert liegende Baustellen. Für die Bauphase sind ggf. lokale Grundwasserabsenkungen notwendig. Der Einfluss dieser oberflächennahen Bauten auf das Grundwasser ist aber insgesamt als gering zu beurteilen. Die Vertreter des Kantons Zürich in der VPK sind mit den örtlichen Grundwasserverhältnissen am Flughafen vertraut und haben nach Einsichtnahme in die Projektpläne auf eine Anhörung – und damit auf die Möglichkeit zur Stellungnahme und Formulierung von Anträgen – verzichtet. Es ist daher nachvollziehbar, wenn die FZAG mit dem Gesuch keine weiteren Unterlagen zum Grundwasser eingereicht hat und es wäre somit unverhältnismässig, für die hier beantragten kleinen baulichen Veränderungen einen solchen zu verlangen.

Der Antrag [1] des BAFU ist im Sinn der oben stehenden Erwägungen abzuweisen.

Ad [2] Rohrleitungen:

Hierzu ist festzuhalten, dass die technische Projektprüfung dem ERI obliegt. Das Vorhaben muss nach den Bestimmungen der RLSV erstellt werden. Art. 30 Abs. 1

RLSV schreibt vor, Nebenanlagen von Ölleitungen einschliesslich Absperrorgane und Molchscheunen seien in richtig dimensionierten, dichten, standfesten, öl- und witterungsbeständigen Rückhaltebecken aufzustellen und Abs. 3 hält fest, die Rückhaltebecken seien nach den Vorschriften über die Zuleitung von Abwässern in Gewässer zu entwässern.

Da das Vorhaben gemäss den Vorschriften der RLSV erstellt werden muss, darf ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass der Antrag [2] des BAFU betreffend Flüssigkeitsverluste erfüllt ist.

Der Antrag auf doppelwandige Rohrleitungen ist für das vorliegende Projekt nicht von Belang, da die Leitungen durch das Projekt nicht tangiert werden; lediglich die neuen Armaturen müssen an die bestehenden Leitungen angeschlossen werden, was aber im Inneren der Schächte geschieht. Weitere Ausführungen dazu erübrigen sich hier.

2.8.3 Übrige Umweltaspekte

Das Bauvorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung weiterer Umweltaspekte. Das Vorhaben steht mit den im Projektbeschrieb angeführten Massnahmen mit den Anforderungen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz im Einklang.

2.9 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen durch seine Fachstellen überwachen. Zu diesem Zweck ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten am Tiefbauteil des Vorhabens schriftlich zu informieren.

Die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen über die Rohrleitungen wird durch das ERI bzw. BFE überwacht. Die dazu erforderlichen Unterlagen sind dem ERI bzw. dem BFE rechtzeitig vorzulegen.

2.10 *Fazit*

Das Gesuch erfüllt unter den genannten Bedingungen und Auflagen die gesetzlichen Anforderungen und die Plangenehmigung kann erteilt werden.

3. Gebühren

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

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

4. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin eröffnet.

Sie wird dem BAFU, dem BFE, dem ERI, der UBAG und dem Amt für Verkehr des Kantons Zürich zugestellt.

C. Verfügung

1. Vorhaben

Das Vorhaben von FZAG und UBAG betreffend Umbau Treibstoffschächte 95, 96, 98, 100, 101, 104, 112, 525, 570 und 595 wird wie folgt genehmigt:

1.1 *Gegenstand und Standort*

Umbau der oben erwähnten Treibstoffschächte und der Unterflurbetankungsanlage des Flughafens Zürich mit folgenden Elementen:

- Schächte 95, 96, 98, 112: Tiefbauliche Vergrößerung der Schächte inkl. Anpassung der Schachtabdeckung und des Schachtkranzes;
- Schächte 101, 104: Tiefbauliche Vergrößerung der Schächte inkl. Anpassung der Schachtabdeckung und des Schachtkranzes und Rückbau der seitlichen Kleinschächte;
- Schächte 95, 96, 98, 100, 101, 104, 112, 525, 570 und 595: Einbau von molchbaren Twin-Seal-Armaturen bei allen Schächten auf der Haupt- und Nebenleitung; Einbau von nichtmolchbaren Armaturen auf den Stichleitungen zu den Terminals; Montage von Flanschverbindungen mit Brillensteckscheiben beim Eingang resp. Ausgang aller Schächte.

Flughafenareal, Vorfeld, Nahbereiche Docks A, B und E sowie südlich Dock B, Grundstück Kat.-Nr. 3139.12, Gemeindegebiet von Kloten.

1.2 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 15. November 2013 mit folgenden Beilagen:

- B1: Technischer Bericht Tiefbau; FZAG, Airfield Maintenance, 8058 Zürich / Basler & Hofmann AG, Ingenieure, Planer und Berater, 8133 Esslingen, 1. November 2013;
- B2: Technischer Bericht Umbau Unterflurbetankungsanlage; FZAG, Airfield Maintenance, 8058 Zürich / Oehrli Engineering AG, 8645 Rapperswil-Jona 1. November 2013;
- Plan Nr. 5380.100.2-111, Situation 1:500, Schacht 95, 96: Baugrube, Arbeitsbereich, Lagerflächen, Bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 1.11.2013;
- Plan Nr. 5380.100.2-121, Schacht 98, Situation 1:500: Baugrube, Arbeitsbereich, Lagerflächen, Bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 1.11.2013;

- Plan Nr. 5380.100.2-141, Schacht 101, Situation 1:500: Baugrube, Arbeitsbereich, Lagerflächen, Bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 1.11.2013;
- Plan Nr. 5380.100.2-151, Schacht 104, Situation 1:500: Baugrube, Arbeitsbereich, Lagerflächen, Bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 1.11.2013;
- Plan Nr. 5380.100.2-161, Schacht 112, Situation 1:500: Baugrube, Arbeitsbereich, Lagerflächen, Bestehende Werkleitungen, Basler & Hofmann AG, 1.11.2013;
- Plan Nr. 17.2.01, Schacht 95 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 17.6.01, Schacht 95, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 17.7.01, Schacht 95, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 18.2.01, Schacht 96 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 18.6.01, Schacht 96, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 18.7.01, Schacht 96, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 19.2.01, Schacht 98 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 19.6.01, Schacht 98, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 19.7.01, Schacht 98, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 20.2.01, Schacht 100 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 20.6.01, Schacht 100, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 20.7.01, Schacht 100, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 21.2.01, Schacht 101 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 21.6.01, Schacht 101, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 21.7.01, Schacht 101, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 22.2.01, Schacht 104 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 22.6.01, Schacht 104, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;

- Plan Nr. 22.7.01, Schacht 104, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 23.2.01, Schacht 112 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.11.2013;
- Plan Nr. 23.6.01, Schacht 112, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 23.7.01, Schacht 112, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 24.2.01, Schacht 525 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 24.6.01, Schacht 525, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 24.7.01, Schacht 525, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 25.2.01, Schacht 570 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 25.6.01, Schacht 570, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 25.7.01, Schacht 570, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 26.2.01, Schacht 595 Situation 1:500: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 26.6.01, Schacht 595, Seitenansicht 1:20: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013;
- Plan Nr. 26.7.01, Schacht 595, Schema: Treibstoffleitung UBAG, Oehrli Engineering, Rapperswil-Jona / UBAG, Rümlang, 1.10.2013.

2. Bedingungen

- 2.1 Mit den Arbeiten an den Rohrleitungsanlagen darf erst nach der Zustimmung des ERI begonnen werden; die erforderlichen Unterlagen für die fachtechnische Beurteilung des Rohrleitungsteils des Projekts sind dem ERI rechtzeitig zur Prüfung vorzulegen.
- 2.2 Die geänderten Anlageteile dürfen erst nach Erteilung der Betriebsbewilligung bzw. Betriebsfreigabe des BFE in Betrieb genommen werden.

3. Auflagen

3.1 Allgemeine Bauauflagen

- 3.1.1 Für die Tiefbauarbeiten an den Treibstoffschächten sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 3.1.2 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 3.1.3 Jeweils zehn Tage vor Beginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, das BFE und das ERI schriftlich zu informieren.
- 3.1.4 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.
- 3.1.5 Die Gesuchstellerin hat die notwendigen Luftfahrtpublikationen rechtzeitig zu veranlassen.

3.2 Luftfahrtspezifische Auflagen

Es gelten die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 20. Juni 2013 (Beilage 1).

3.3 Rohrleitungsspezifische Auflagen

- 3.3.1 Die Bauarbeiten müssen in Absprache und unter Aufsicht der UBAG erfolgen.
- 3.3.2 Die Baupläne sind dem BFE zuhanden des ERI einzureichen und kontrollieren zu lassen.
- 3.3.3 Die technischen Unterlagen gemäss Artikel 11 RLV sind dem ERI spätestens mit den Bauplänen einzureichen.
- 3.3.4 Die Druckstossberechnung über die gesamte Betankungsanlage ist dem ERI spätestens mit den Bauplänen einzureichen.
- 3.3.5 Das Sicherheitskonzept für die einzelnen Schachtbaustellen ist dem ERI vor Baubeginn zur Prüfung zuzustellen.
- 3.3.6 Der technische Bericht ist mit präziseren Angaben zum kathodischen Korrosions-

schutz (KKS) und zum Personenschutz zu vervollständigen und dem ERI vor Baubeginn erneut einzureichen.

- 3.3.7 Dem BFE ist das Gesuch um Betriebsbewilligung spätestens einen Monat vor Inbetriebnahme der jeweiligen Anlageteile einzureichen.

4. Entgegenstehende Anträge

Entgegenstehende Anträge werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

5. Gebühren

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

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

6. Eröffnung

Diese Verfügung inkl. Beilagen wird per Einschreiben eröffnet:

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MBO, Postfach, 8058 Zürich.

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

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Energie, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, 3003 Bern;
- Eidg. Rohrleitungsinspektorat, Postfach, 8304 Wallisellen;
- UBAG, Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, 8153 Rümlang;
- Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Stab / Recht und Verfahren, 8090 Zürich.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
handelnd durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt

sign. Peter Müller, Direktor

Beilagen

Beilage 1: BAZL; luftfahrtspezifische Auflagen

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 Beschwerdefrist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern.

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.