

3003 Bern, 16. August 2011

---

## **Flugfeld St. Gallen-Altenrhein**

### **Plangenehmigung**

Neubau Privathangar Fink

---

## **A. Sachverhalt**

### **1. Gesuch**

#### *1.1 Gesuch*

Am 30. August 2010 ging beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Gesuch der Airport Altenrhein AG (AAAG) um Plangenehmigung für den Neubau des Privathangars Fink ein.

Nach der Prüfung der Unterlagen machte das BAZL die Gesuchstellerin darauf aufmerksam, dass ein entsprechendes Sicherheitskonzept, welches sich dazu äussert, wie der Zu- und Weggang erfolgt und wie die Zollabfertigung geregelt ist, fehlten. Weiter wurde ein Schleppkurvennachweis der relevanten Luftfahrzeuge zum Hangar und eine Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide verlangt.

Die AAAG ergänzte anschliessend ihr Gesuch, indem sie am 14. September die Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide und am 24. September 2010 das Sicherheitskonzept sowie den Schleppkurvennachweis nachreichte.

Schliesslich benötigte die für die luftfahrtspezifische Prüfung zuständige Sektion des BAZL weitere Unterlagen in Bezug auf die Rollwegbreite und die Hindernisbegrenzungsfläche. Mit Eingabe vom 21. Dezember 2010 kam die Gesuchstellerin diesem Anliegen nach und vervollständigte ihre Gesuchsunterlagen.

#### *1.2 Beschreibung*

Im nordöstlichen Bereich des Flugfeldes St. Gallen-Altenrhein soll der Privathangar Fink erstellt werden, welcher in Abhängigkeit der Flugzeuggrösse Platz für bis zu sechs Maschinen bietet. Der Privathangar misst 49.2 m Länge, 35.3 m Breite und hat eine Firsthöhe von 11.45 m über Terrain. Die Fassaden werden mit Sandwich-elementen verkleidet und das Dach wird extensiv begrünt. Das Hallentor hat die Masse von 33 x 8.5 m. Auf der Südseite wird ein Tarmac von der Halle bis zum Taxiway erstellt. Die luftseitige Erschliessung erfolgt über den bestehenden Rollweg. Eine kleine bekieste Strasse auf der Nordseite dient als Zufahrt für PW.

Es werden im Hangar keine Unterhalts- oder Reinigungsarbeiten an Luftfahrzeugen ausgeführt.

#### *1.3 Begründung*

Der Neubau des Privathangars Fink soll die Fluggeräte vor Witterung schützen.

## 1.4 *Gesuchsunterlagen*

Die Gesuchstellerin reichte folgende Unterlagen ein:

- Schreiben vom 25. Januar 2010;
- Baugesuchsformulare Kanton St. Gallen (G1 1-3, GA 1-3, K1 1-3);
- Relevanzmatrix vom 17. August 2010
- Plan-Nr. 0589-01, «Übersichtsplan», 1:5000, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-02, «Situationsplan», 1:1000, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-03, «Grundriss/Umgebung», 1:200, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-04, «Schnitt A-A und Fassaden», 1:200, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-05, «Löschwasserrückhaltung», 1:500, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. -04 (Auftrags-Nr. 1890.00) «Nachweis Schleppkurven für das Zu- und Wegrollen», 1:500, vom 20. September 2010, Referenzflugzeug: Dessault Falcon 7X (ICAO Code C);
- Plan-Nr. 0589-02.2\_A3, «Sicherheitskonzept», 1:200, vom 23. September 2010;
- Plan-Nr. 001 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Kleinluftfahrzeuge Ausgangszustand 2007», 1:5000;
- Plan-Nr. 002 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Gesamtverkehr Ausgangszustand 2007», 1:5000;
- Plan-Nr. 003 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Kleinluftfahrzeuge Prognosezustand 2020», 1:5000;
- Plan-Nr. 004 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Gesamtverkehr Prognosezustand 2020», 1:5000;

Eine Erklärung der für die Flugsicherung zuständigen Skyguide, wonach das Vorhaben ihre Tätigkeit und die bestehenden Flugsicherungseinrichtungen nicht beeinträchtigt, liegt vor.

## 1.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

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

## 2. **Instruktion**

### 2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Am 29. September 2010 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Raumentwicklung und Geoinformation (AREG) zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde am 19. Oktober 2010 im kantonalen Amtsblatt, im St. Galler Tagblatt und im Rheintaler publiziert. Es wurde vom 19. Oktober bis 17. November 2010 beim Bauamt der politischen Gemeinde Thal öffentlich aufgelegt.

Neben dem AREG hörte das BAZL mit Schreiben vom 3. September und 17. Dezember 2010 sowie 5. Juli 2011 das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und mit Schreiben vom 29. September 2010 die Eidgenössische Zollverwaltung und die Eidgenössische Arbeitsinspektion Ost an.

## 2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage ging beim BAZL folgende Einsprache ein:

- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, C. und Z, beide wohnhaft in 9423 Altenrhein, alle vertreten durch Rechtsanwalt Jürg Diggelmann, Einsprache vom 17. November 2010.

## 2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO), Stellungnahme vom 4. Oktober 2010;
- Gemeinde Thal, Protokollauszug vom 15. November 2010;
- Eidgenössische Zollverwaltung, Stellungnahme vom 29. November 2010;
- Amt für Feuerschutz des Kantons St. Gallen (AFS), Brandschutztechnische Bewilligung vom 15. November 2010;
- Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Abteilung Gewässer, Sektion Naturgefahren, Stellungnahme Naturgefahren vom 17. November 2010;
- Amt für Wirtschaft des Kantons St. Gallen, Stellungnahme vom 17. November 2010;
- AREG, Stellungnahme vom 13. Dezember 2010;
- BAZL/SIAP/SISE, Luftfahrtspezifische Prüfung vom 31. Januar 2011;
- BAFU, Stellungnahmen vom 4. April und 20. Juli 2011;
- Replik von Bächtold und Moor zum Schreiben des BAFU vom 4. April 2011;
- Schlussbemerkungen der Gesuchstellerin vom 22. Juni 2010;

Mit den Schlussbemerkungen der Gesuchstellerin vom 22. Juni 2011 und dem Schreiben des BAFU vom 20. Juli 2011 wurden die noch offenen Punkte bezüglich Lärmbelastung geklärt, sodass die Instruktion abgeschlossen werden konnte.

## B. Erwägungen

### 1. Formelles

#### 1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt dient dem Betrieb des Flugfelds und ist daher eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) ist bei Flugfeldern das BAZL 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*

Nach Art. 37b LFG ist das ordentliche Verfahren durchzuführen, sofern nicht die Voraussetzungen für das vereinfachte Verfahren nach Art. 37i LFG erfüllt sind. Letzteres gelangt zur Anwendung, wenn das Vorhaben örtlich begrenzt ist und nur wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene auszumachen sind. Zudem darf die Änderung das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nicht wesentlich verändern, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berühren und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirken.

Unter Berücksichtigung der Gesamtanlage «Flugfeld St. Gallen-Altenrhein» kann das Vorhaben aufgrund seiner räumlichen Dimension und Lage nicht mehr als derart gering bezeichnet werden, als dass das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nur unwesentlich verändert würde. Darüber hinaus ist nicht auszuschliessen, dass das geplante Projekt schutzwürdige Interessen Dritter berühren könnte. Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

#### 1.4 *Umweltverträglichkeitsprüfung*

Die Frage der UVP-Pflicht wurde – im Sinne der gesamtheitlichen Betrachtungsweise nach Art. 8 bzw. 10a USG – anlässlich der Plangenehmigung «Umbau und Erweiterung Fliegermuseum» vom 5. November 2010 und der Plangenehmigung «Neubau Hangar C6» vom 17. November 2010 geprüft und beurteilt.

Das BAZL kam dabei jeweils in Übereinstimmung mit dem BAFU zum Schluss, dass die aktuellen Vorhaben keine ins Gewicht fallenden Veränderungen der Umweltbelastung mit sich bringen und damit zum jetzigen Zeitpunkt keine erneute UVP durchgeführt werden muss. Es wird diesbezüglich auf die Erwägungen in den Plangenehmigungen vom 5. November 2010 resp. 17. November 2010 verwiesen. Die vom BAZL neu in Auftrag gegebenen Lärmberechnungen, erstellt durch das Plangungsbüro Bächtold und Moor im Juni 2011, ergeben keine wesentliche Zunahme der Lärmimmissionen durch das vorliegende Projekt. Das BAFU hat in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 20. Juli 2011 diese Berechnungen geprüft und für nachvollziehbar befunden. Durch das vorliegende Projekt werden keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen.

## 1.5 *Einsprache*

### 1.5.1 Zur Legitimation

Nach Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) Partei ist. Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 i. V. m. Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung (i. c. Bauabschlag) ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können<sup>1</sup>.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. *«Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden. Die Überschreitung von Lärmgrenzwerten stellt kein ausschlaggebendes Abgrenzungskriterium dar.»*<sup>2</sup> Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

### 1.5.2 Einsprecher C. und Z.

Die beiden Einsprecher stellen in ihrer Eingabe vom 17. November 2010 den Antrag, das Plangenehmigungsgesuch sei abzuweisen. Zur Begründung bringen sie insbesondere vor, dass die einzelnen Bauvorhaben nicht einzeln beurteilt werden können und für die Gesamtanlage und alle neuen Projekte zwingend eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

---

<sup>1</sup> BGE 133 II 249, E. 1.3.1.

<sup>2</sup> Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E. 3.1.

Die Legitimation der Einsprecher ist zu bejahen. Es kann diesbezüglich vollumfänglich auf die Ausführungen in den Plangenehmigungen «Umbau und Erweiterung Fliegermuseum» vom 5. November 2010 und «Neubau Hangar C6» vom 17. November 2010 verwiesen werden. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

### 1.5.3 Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Der VCS stützt seine Legitimation auf Art. 55 i.V.m. Art. 10a des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) und die Verordnung vom 27. Juni 1990 über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen (VBO; SR 814.076). Erforderlich ist hierbei, dass das vorliegend zu beurteilende Vorhaben möglicherweise einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Der VCS stützt seine Einsprache auf die seines Erachtens notwendige UVP-Pflicht. Er ist in diesem Rügepunkt somit zur Einsprache legitimiert. Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

### 1.5.4 UVP-Pflicht

Diesbezüglich kann vollumfänglich auf die Ausführungen in Ziffer 1.4 (siehe oben) verwiesen werden. Daraus ergeht, dass die Einsprache abzuweisen ist.

An einer gemeinsamen Besprechung zwischen Vertretern der Gesuchstellerin, des BAFU und des BAZL wurde die Frage einer UVP in Bezug auf weitere Projekte auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein diskutiert. Die Gesuchstellerin klärt nun in einer ersten Phase ab, welche Projekte in nächster Zeit realisiert werden und wie diese gesamtheitlich in eine UVP eingebunden werden können.

## 2. Materielles

### 2.1 *Umfang der Prüfung*

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen 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.

## 2.2 *Begründung*

Der Neubau des Privathangars Fink soll die Fluggeräte vor Witterung schützen. Der Bedarf an zusätzlich gedeckten Abstellplätzen ist ausgewiesen und das Vorhaben somit ausreichend begründet.

## 2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt*

Das SIL-Objektblatt für den Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein wurde am 6. Juli 2011 durch den Bundesrat verabschiedet. Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein soll die Anbindung der Ostschweiz und des benachbarten Auslandes an den nationalen und internationalen Luftverkehr sicherstellen. Das SIL-Objektblatt sieht unter anderem vor, dass dem Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehr ein massvolles Wachstum ermöglicht werden soll, wobei die Anzahl Flugbewegungen auf maximal 36'500 begrenzt ist. Weiter soll der Flugplatz eine Infrastruktur anbieten, welche seiner Funktion und dem internationalen Standard entspricht. Mit dem Neubau des Privathangars Fink wird dieser Festlegung Rechnung getragen.

Das Vorhaben steht folglich mit den Zielen und Vorgaben des SIL im Einklang.

## 2.4 *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 Betriebsbewilligung hat die Voraussetzungen für eine geordnete Benützung sicherzustellen und das Flugfeld nach den gesetzlichen Bestimmungen sowie den Bestimmungen des Betriebsreglements zu betreiben (Art. 17 Abs. 1 lit. b. VIL).

## 2.5 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der ICAO zu beachten.

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden. Die Auflage des Arbeitsinspektorates, nachträgliche Änderungen schriftlich der zuständigen kantonalen Stelle zu melden, ist durch die Meldung an die Bundesbehörden bereits abgedeckt.

Jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, schriftlich zu informieren.

Die Gemeinde Thal beantragt in ihrem Protokollauszug vom 15. November 2010 fol-

gendes:

- Die Schnurgerüstabnahme habe durch das Geometerbüro Wälli AG, Heerbrugg, zu erfolgen. Darüber hinaus seien die Grundbuchpläne bei Änderungen von Gebäuden sowie bei Anpassungen der Bodenbedeckungen, durch dasselbe Büro nachführen zu lassen.
- Der Niveaupunkt sei durch ein anerkanntes Geometerbüro aufnehmen zu lassen.
- Brüstungen und Geländer haben eine Höhe von 100 cm ab Boden aufzuweisen und seien gemäss den Richtlinien Geländer und Brüstungen der SIA 358 (SN 543 358) auszuführen.
- Die Farbgebung der Fassade sei rechtzeitig zu bemustern mit Meldung an das Bauamt.
- Bei Änderungen von Gebäuden sowie Anpassungen der Bodenabdeckungen würden die Grundbuchpläne durch den Geometer nachgeführt.

Diese unbestrittenen Auflagen werden in die Verfügung aufgenommen.

Der Grenzabstand gegenüber der angrenzenden Parzelle Nr. 638 ist mit 2 m anstelle von 5 m nicht eingehalten. Diesbezüglich wird zur Kenntnis genommen und gegeben, dass der Gemeinderat Thal zu Lasten von Parzelle 638 eine um 3 m erweiterte Grenzabstandsverpflichtung als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung verfügte und diese im Grundbuch anmerken liess.

## 2.6 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1<sup>bis</sup> 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 vornimmt. Diese Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen eingehalten werden, unter Vorbehalt folgender Aspekte:

- Die Baustelle liegt gemäss gültigem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) unterhalb der seitlichen Übergangsfläche der Graspiste. Es ist daher während der Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten.
- Sämtliche Baugeräte oder -kräne haben sich an den gültigen HBK zu halten. Höhere Baugeräte oder -kräne sind dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist der Einfluss der gemeldeten Baugeräte auf die Flugoperation zu analysieren und dem BAZL als Beilage einzureichen.
- Seitlich des Rollweges November sind die minimalen Abstände gemäss ICAO

Annex 14, Vol. I, Table 3-1, auch während der Bauphase stets einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen werden. Der minimale Abstand zwischen «Taxiway centre line» und einem Objekt beträgt für ein Luftfahrzeug mit «Code letter» A 16.25 m, für Luftfahrzeuge mit «Code letter» B 21.5 m. Dem BAZL ist vom Flugplatzbetreiber mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie er die Bauarbeiten durchführen wird (mittels Plänen und Baubeschrieb).

- Für eine allfällige temporäre Schliessung der Graspiste bzw. des Rollweges November oder andere operationelle Einschränkungen während der Bauphase ist ein NOTAM erforderlich.
- Luftfahrzeuge des «Code letter» C dürfen auf dem Rollweg November nicht eigenständig rollen.
- Die Flugbetriebsfläche vor dem Hangar entspricht einem Rollweganschluss und ist somit nicht zum Abstellen oder Betanken eines Luftfahrzeuges vorzusehen.
- Vor Inbetriebnahme des neuen Rollweganschlusses ist ein geeigneter Tragfähigkeitsnachweis (beispielsweise mittels ACN/PCN-Methode) zu erbringen. Hierbei ist der ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 3.9.13 und 3.13.3, zu berücksichtigen.
- Die geplanten Markierungen der roten «Apron safety line» sind gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 5.2.14 in roter Farbe (RAL 3020, Verkehrsrot) und einer Breite von 10 cm auszuführen, diejenigen der «Taxiway centre line» gemäss Art. 5.2.8.
- Die Situationspläne (*Aerodrome Chart* und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen (Ergänzung Hangar, Vorfeld, Zaunverlauf). Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF – Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine «Originator deadline» der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment – Zyklus» (AMDT).
- Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.
- Die von der Flughafenbetreiberin kommunizierten Schutzmassnahmen während der Bauphase sind umzusetzen.
- Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Nach der Fertigstellung erfolgt eine Abnahme durch das BAZL vor Ort.

## 2.7 Technische Anforderungen

### 2.7.1 Arbeitnehmerschutz

Die Fertigstellung des Bauvorhabens ist dem Amt für Wirtschaft, Arbeitsinspektorat, zu melden, damit die Abnahmekontrolle durchgeführt werden kann.

In Anwendung von Art. 2 Abs. 1 der Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz hält das SECO

in seiner Stellungnahme vom 4. Oktober 2010 fest, dass der Arbeitgeber insbesondere dafür zu sorgen habe, dass:

- ergonomisch und hygienisch gute Arbeitsbedingungen herrschen;
- die Gesundheit nicht durch schädliche und belastigende physikalische, chemische und biologische Einflüsse beeinträchtigt werde;
- eine übermässig starke oder allzu einseitige Beanspruchung vermieden werde;
- die Arbeit geeignet organisiert werde.

Die Notausgänge und Fluchtwege seien gut sichtbar zu bezeichnen und müssten stets ungehindert begehbar sein. Falls ein Abschiessen dieser Ausgangstüren erforderlich sei, so müsse die Notentriegelung ohne Schlüssel möglich sein. Die Türen in Fluchtwegen müssten jederzeit als solche erkannt, in Fluchtrichtung ohne Hilfsmittel rasch geöffnet und sicher benützt werden können.

Die natürliche Beleuchtung sei durch eine künstliche Beleuchtung zu ergänzen, welche der Art und den Anforderungen der Arbeit angepasste Sehverhältnisse (Gleichmässigkeit, Blendung, Lichtfarbe, Farbspektrum) gewährleistet. In Räumen ohne oder mit zu wenig Tageslicht seien netzunabhängige Notleuchten (z.B. Akku-Leuchten) zu installieren, die beim Ausfall der Netzspannung selbsttätig einschalten. Durch diese Massnahme sei das sichere Begehen des Fluchtwegs zu gewährleisten (siehe SN EN 1838).

In der Halle dürfen wegen zu geringer Sicht ins Freie keine ständigen Arbeitsplätze eingerichtet werden.

#### 2.7.2 Brandschutz

Das AFS beantragt in seiner Stellungnahme vom 15. November 2010 die Aufnahme zahlreicher Brandschutzauflagen in die vorliegende Verfügung, namentlich zu folgenden Bereichen:

- Zufahrtswege für die Feuerwehr;
- Tragwerke;
- Brandabschnitte;
- Gebäudeaussenwände;
- Bedachung;
- Dämmstoffe (Isolationen);
- Abschottungen;
- Flucht- und Rettungswege;
- Türen / Tore und Verglasungen;
- elektrische Installationen;
- Sicherheitsbeleuchtung (Notbeleuchtung);
- Massnahmen zur Ableitung elektrostatischer Aufladungen, Explosionsschutz;
- Feuerlöschgeräte;
- Brandmeldeanlage;

- Rauch- und Wärmeabzugsanlagen;
- Blitzschutzanlage;
- wärmetechnische Anlagen;
- lufttechnische Anlagen;
- Lagerung und Umgang mit Chemikalien
- Lagerung und Umfüllen von brennbaren Flüssigkeiten
- betrieblicher Brandschutz;
- Brandschutz auf der Baustelle.

Schliesslich sei das Gebäude nach Abschluss der Bauarbeiten dem AFS und dem zuständigen Regionalaufseher für Blitzschutz zur Abnahmekontrolle anzumelden.

Diese Auflagen werden seitens der Gesuchstellerin nicht bestritten. Die Stellungnahme des AFS bildet somit einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 1), zusammen mit den entsprechenden Brandschutzplänen (Beilagen 2 – 4).

## 2.8 *Energie*

Die Gemeinde Thal beantragt in ihrem Protokollauszug vom 15. November 2010, die Gesuchstellerin habe rechtzeitig vor Baubeginn dem Bauamt Thal den gemäss Energiegesetz erforderlichen Energienachweis einzureichen. Mit dem Baubeginn dürfe erst begonnen werden, wenn das Bauamt den Nachweis genehmigt habe.

Dem ist entgegenzuhalten, dass für die Genehmigung von Flugplatzanlagen keine kantonalen (und damit auch keine kommunalen) Bewilligungen oder Pläne erforderlich sind.

Die Gesuchstellerin widersetzt sich dem Antrag der der Gemeinde Thal nicht, weshalb der besagte Energienachweis dem Bauamt Thal vor Baubeginn einzureichen ist. Im Falle von Unstimmigkeiten zwischen der Gemeinde Thal und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

## 2.9 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

### 2.9.1 Natur- und Landschaft

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 4. April 2010 folgende Anträge:

- Die Begrünung des Flachdachs sei in der Art auszuführen, dass die Fläche an die ökologische Ausgleichsfläche angerechnet werden könne.
- Die Zufahrtsstrasse, Parkplätze und Manövrierfläche seien gekiest auszuführen. Die um den Hangar liegenden fünf Meter breiten Restflächen seien als extensive Wiesenflächen anzulegen.
- Zur besseren Einpassung des Gebäudes und zur guten Umgebungsgestaltung, seien um den Hangar einheimische und standortgerechte Sträucher anzupflanzen.

zen.

### 2.9.2 Gewässerschutz

Die Gemeinde Thal hält in ihrem Protokollauszug vom 15. November 2011 fest, dass der Kanalisationsplan vor Erteilung der formellen Bewilligung mit Angaben von Leitungsdurchmesser, -material und -gefälle sowie der Schächte und des Versickerungs- oder Retentionsnachweises dem Bauamt zur Prüfung einzureichen sei.

Die Abwasseranlage sei nach den gesetzlichen Bestimmungen auszuführen, wobei insbesondere die technischen Bedingungen des Abwasserverbandes Altenrhein und des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute sowie die Richtlinie (SN 592 000) des Schweizerischen Spenglermeister- und Installateurenverbandes über die Abwasseranlagen zu berücksichtigen seien.

Wie das BAFU in seiner Stellungnahme vom 4. April 2011 richtig ausführt, wurde die Gesuchstellerin mit Plangenehmigung vom 5. November 2010 verpflichtet, bis spätestens Ende 2011 ein Entwässerungskonzept für das gesamte Flugplatzareal unter Einbezug der kantonalen Fachstellen vorzulegen. Das BAFU stellt deshalb einzig den Antrag, dass keine Baumaterialien (Dachbahnen, Fassadenanstriche usw.) eingesetzt werden dürfen, welche das anfallende Regenwasser mit Pflanzenschutzmitteln oder deren Abbauprodukten belasten können.

Die Gesuchstellerin widersetzt sich diesen Anträgen nicht, weshalb entsprechende Auflagen formuliert werden.

### 2.9.3 Bodenschutz

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 4. April 2011 fest, dass vor Baubeginn ein Verwertungs- oder Entsorgungskonzept auszuarbeiten und dem BAFU via das BAZL zur Prüfung einzureichen sei. Darin sei auch eine Untersuchung des Kontaminierungsgrades des Bodenmaterials zu integrieren (mindestens Cu und PAK).

Die Gesuchstellerin zeigt sich damit einverstanden, sodass diese Auflage in die Verfügung aufgenommen wird.

### 2.9.4 Lärm

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 4. April 2011 fest, dass die Gesuchstellerin noch den Nachweis zu erbringen habe, dass die zusätzlichen Flugbewegungen durch den Privathangar zu keiner wesentlichen Zunahme der Fluglärmimmissionen führe. Diesem Nachweis ist die Gesuchstellerin mit den beim BAZL im Juni 2011 eingereichten Fluglärmrechnungen nachgekommen. Das BAFU hat in seiner Stellungnahme vom 20. Juli 2011 den Nachweis als erbracht angesehen.

### 2.9.5 Naturgefahren

In der Stellungnahme vom 17. November 2010 verlangt das Tiefbauamt, Sektion Naturgefahren, dass die Gesuchstellerin einen geeigneten Objektschutznachweis zu erbringen habe. Diesbezüglich kann jedoch vollumfänglich auf die in der Plangenehmigung vom 11. April 2011 abgegebene Stellungnahme der Gebäudeversicherungsanstalt des Kantons St. Gallen vom 15. Februar 2011 verwiesen werden. Gemäss Gefahrenkarte befindet sich das geplante Vorhaben wie der Hangar D1 in einem Bereich mit mittlerer Gefährdung (blau). Ein erneuter Objektschutznachweis ist somit durch die Gesuchstellerin nicht zu erbringen.

### 2.10 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 die Gemeinde Thal überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und die Gemeinde Thal jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

### 2.11 Fazit

Das Gesuch erfüllt die gesetzlichen Anforderungen. Die Plangenehmigung kann mit den beantragten Auflagen 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 lit. d. Die Gebühren für die vorliegende Verfügung werden 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 und den Einsprechenden eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund, Kanton und der Gemeinde Thal wird sie zur Kenntnis zugestellt.

## C. Verfügung

Das Vorhaben der Airport Altenrhein AG betreffend Neubau Privathangar Fink wird wie folgt genehmigt:

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand*

Bau des Privathangars Finck, 49.2 m lang, 35.3 m breit und 11.45 m hoch. Die Fassaden werden mit Sandwichelementen verkleidet und das Dach wird extensiv begrünt. Das Hallentor hat die Masse von 33 x 8.5 m. Der Privathangar bietet, in Abhängigkeit von den Flugzeuggrössen, Abstellplatz für bis zu sechs Flugzeuge. Auf der Südseite wird ein Tarmac von der Halle bis zum Taxiway erstellt. Die luftseitige Erschliessung erfolgt über den bestehenden Rollweg. Eine kleine bekieste Strasse auf der Nordseite dient als Zufahrt für PW.

#### Standort

Im nordöstlichen Bereich des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein, Grundstück-Nr. 673.

#### 1.2 *Massgebende Unterlagen*

- Umweltmatrix vom 17. August 2010;
- Plan-Nr. 0589-01, «Übersichtsplan», 1:5000, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-02, «Situationsplan», 1:1000, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-03, «Grundriss/Umgebung», 1:200, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-04, «Schnitt A-A und Fassaden», 1:200, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. 0589-05, «Löschwasserrückhaltung», 1:500, vom 20. Juli 2010;
- Plan-Nr. -04 (Auftrags-Nr. 1890.00) «Nachweis Schleppkurven für das Zu- und Wegrollen», 1:500, vom 20. September 2010, Referenzflugzeug: Dassault Falcon 7X (ICAO Code C);
- Plan-Nr. 0589-02.2\_A3, «Sicherheitskonzept», 1:200, vom 23. September 2010;
- Plan-Nr. 001 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Kleinluftfahrzeuge Ausgangszustand 2007», 1:5000;
- Plan-Nr. 002 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Gesamtverkehr Ausgangszustand 2007», 1:5000;
- Plan-Nr. 003 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Kleinluftfahrzeuge Prognosezustand 2020», 1:5000;
- Plan-Nr. 004 (Auftrags-Nr. 2193.01) «Fluglärmbelastung Gesamtverkehr Prognosezustand 2020», 1:5000.

## **2. Auflagen**

### *2.1 Allgemeine Bauauflagen*

- 2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.3 Jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, schriftlich zu informieren.
- 2.1.4 Die Schnurgerüstabnahme hat durch das Geometerbüro Wälli AG, Heerbrugg, zu erfolgen. Ausserdem sind die Grundbuchpläne bei Änderungen von Gebäuden sowie bei Anpassungen der Bodenbedeckungen durch dasselbe Büro nachführen zu lassen.
- 2.1.5 Der Niveaupunkt ist durch ein anerkanntes Geometerbüro aufnehmen zu lassen.
- 2.1.6 Brüstungen und Geländer müssen eine Höhe von 100 cm ab Boden aufzuweisen und sind gemäss den Richtlinien Geländer und Brüstungen der SIA 358 (SN 543 358) auszuführen.
- 2.1.7 Die Farbgebung der Fassade ist rechtzeitig zu bemustern mit Meldung an das Bauamt.
- 2.1.8 Bei Änderungen von Gebäuden sowie Anpassungen der Bodenabdeckungen sind die Grundbuchpläne durch den Geometer nachzuführen.
- 2.1.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das BAZL anzurufen, welches entscheidet.

### *2.2 Luftfahrtspezifische Anforderungen*

- 2.2.1 Es ist während der Bauarbeiten auf eine Höhenbeschränkung der Baufahrzeuge zu achten.
- 2.2.2 Sämtliche Baugeräte oder -kräne haben sich an den gültigen HBK zu halten. Höhere Baugeräte oder -kräne sind dem BAZL – auf dem ordentlichen Weg – als Luftfahrthindernisse zu melden. Hierbei ist ein Nachweis zu erbringen, dass die Kommunikations- und Navigationsanlagen nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist der Einfluss

der gemeldeten Baugeräte auf die Flugoperation zu analysieren und dem BAZL als Beilage einzureichen.

- 2.2.3 Seitlich des Rollweges November sind die minimalen Abstände gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Table 3-1, auch während der Bauphase stets einzuhalten. Ist dies nicht möglich, muss der Rollweg eingeschränkt oder temporär geschlossen werden.
- 2.2.4 Dem BAZL ist vom Flugplatzbetreiber mindestens sechs Wochen vor Baubeginn mitzuteilen, wie er die Bauarbeiten durchführen wird (mittels Plänen und Bau-beschrieb).
- 2.2.5 Für eine allfällige temporäre Schliessung der Graspiste bzw. des Rollweges November oder andere operationelle Einschränkungen während der Bauphase ist ein NOTAM erforderlich.
- 2.2.6 Luftfahrzeuge des «Code letter» C dürfen auf dem Rollweg November nicht eigenständig rollen.
- 2.2.7 Die Flugbetriebsfläche vor dem Hangar entspricht einem Rollweganschluss und ist somit nicht zum Abstellen oder Betanken eines Luftfahrzeuges vorzusehen.
- 2.2.8 Vor Inbetriebnahme des neuen Rollweganschlusses ist ein geeigneter Tragfähigkeitsnachweis (beispielsweise mittels ACN/PCN-Methode) zu erbringen. Hierbei ist der ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 3.9.13 und 3.13.3 zu berücksichtigen.
- 2.2.9 Die geplanten Markierungen der roten «Apron safety line» sind gemäss ICAO Annex 14, Vol. I, Art. 5.2.14 in roter Farbe (RAL 3020, Verkehrsrot) und einer Breite von 10 cm auszuführen, diejenigen der «Taxiway centre line» gemäss Art. 5.2.8.
- 2.2.10 Die Situationspläne (Aerodrome Chart und AD INFO 1) in den Luftfahrtpublikationen sind mit Abschluss der Bauarbeiten entsprechend anzupassen (Ergänzung Hangar, Vorfeld, Zaunverlauf). Die Änderungen der Publikationen sind termingerecht zu veranlassen, so dass zwischen der geplanten Inbetriebnahme und dem WEF Datum (Inkrafttreten der angepassten Luftfahrtpublikationen) eine möglichst kleine zeitliche Differenz besteht. Die Eingabetermine («Originator deadline») der Luftfahrtpublikationen sind dabei zu berücksichtigen. Es gelten die Termine eines «Amendment – Zyklus» (AMDT).
- 2.2.11 Betriebsänderungen oder -einschränkungen aufgrund der Baustelle sind entsprechend frühzeitig per NOTAM zu publizieren.
- 2.2.12 Die von der Flughafenbetreiberin kommunizierten Schutzmassnahmen während der Bauphase sind umzusetzen.

2.2.13 Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Nach der Fertigstellung erfolgt eine Abnahme durch das BAZL vor Ort.

### 2.3 *Arbeitnehmerschutz*

2.3.1 Die Fertigstellung des Baus ist dem Arbeitsinspektorat des Kantons St. Gallen zur Abnahmekontrolle anzumelden.

2.3.2 Die Notausgänge und Fluchtwege sind gut sichtbar zu bezeichnen und müssen stets ungehindert begehbar sein. Falls ein Abschliessen dieser Ausgangstüren erforderlich ist, muss die Notentriegelung ohne Schlüssel möglich sein.

2.3.3 Die Türen in Fluchtwegen müssen jederzeit als solche erkannt, in Fluchtrichtung ohne Hilfsmittel rasch geöffnet und sicher benützt werden können.

2.3.4 Die natürliche Beleuchtung ist durch eine künstliche Beleuchtung zu ergänzen, welche der Art und den Anforderungen der Arbeit angepasste Sehverhältnisse (Gleichmässigkeit, Blendung, Lichtfarbe, Farbspektrum) gewährleistet. In Räumen ohne oder mit zu wenig Tageslicht sind netzunabhängige Notleuchten (z.B. Akku-Leuchten) zu installieren, die beim Ausfall der Netzspannung selbsttätig einschalten. Durch diese Massnahme ist das sichere Begehen des Fluchtwegs zu gewährleisten (siehe SN EN 1838).

2.3.5 In der Halle dürfen wegen zu geringer Sicht ins Freie keine ständigen Arbeitsplätze eingerichtet werden.

### 2.4 *Brandschutz*

2.4.1 Die Stellungnahme des AFS vom 15. November 2010 bildet einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 1), zusammen mit den entsprechenden Brandschutzplänen (Beilagen 2 – 4).

2.4.2 Das Gebäude ist nach Abschluss der Bauarbeiten dem AFS und dem zuständigen Regionalaufseher für Blitzschutz zur Abnahmekontrolle anzumelden.

### 2.5 *Energie*

Dem Bauamt Thal ist rechtzeitig vor Baubeginn der gemäss Energiegesetz erforderliche Energienachweis einzureichen.

### 2.6 *Natur- und Landschaft*

2.6.1 Die Begrünung des Flachdachs ist in der Art auszuführen, dass die Fläche an die ökologische Ausgleichsfläche angerechnet werden kann.

2.6.2 Die Zufahrtsstrasse, Parkplätze und Manövrierfläche sind gekiest auszuführen.

2.6.3 Die um den Hangar liegenden fünf Meter breiten Restflächen sind als extensive Wiesenflächen anzulegen.

2.6.4 Zur besseren Einpassung des Gebäudes und zur guten Umgebungsgestaltung sind um den Hangar einheimische und standortgerechte Sträucher anzupflanzen.

## 2.7 *Gewässerschutz*

2.7.1 Die Gesuchstellerin hat dem Bauamt Thal rechtzeitig vor Baubeginn einen Kanalisationsplan mit Angaben zum Leitungsdurchmesser, -material und -gefälle sowie der Schächte und des Versickerungs- oder Retentionsnachweises einzureichen.

2.7.2 Die Abwasseranlage ist nach den gesetzlichen Bestimmungen auszuführen. Dabei sind insbesondere die technischen Bedingungen des Abwasserverbandes Altenrhein und des Verbandes Schweizerischer Abwasserfachleute sowie die Richtlinie (SN 592 000) des Schweizerischen Spenglermeister- und Installateurenverbandes über die Abwasseranlagen zu berücksichtigen.

2.7.3 Es dürfen keine Baumaterialien (Dachbahnen, Fassadenanstriche usw.) eingesetzt werden, welche das anfallende Regenwasser mit Pflanzenschutzmitteln oder deren Abbauprodukten belasten können.

2.7.4 Vor Baubeginn sind die Durch- und Einleitrechte gemäss Art. 11 Abwasserreglement zu regeln.

2.7.5 Dem Bauamt Thal sind nach Abschluss der Arbeiten zwei bereinigte Plansätze der Entwässerung/Ausführungspläne zuzustellen.

## 2.7.6 Bodenschutz

Vor Baubeginn ist ein Verwertungs- oder Entsorgungskonzept auszuarbeiten und dem BAFU via das BAZL zur Prüfung einzureichen. Darin ist auch eine Untersuchung des Kontaminierungsgrades des Bodenmaterials zu integrieren (mindestens Cu und PAK).

## 2.8 *Naturgefahren*

2.8.1 Bezüglich des Objektschutzes wird auf die Plangenehmigung vom 11. April 2011 und die diesbezügliche Stellungnahme der Gebäudeversicherungsanstalt des Kantons St. Gallen vom 15. Februar 2011 verwiesen.

2.8.2 Während der Bauausführung ist dem Gefahrenprozess stets die nötige Aufmerk-

samkeit zu schenken und es ist der Gefährdung nach den Regeln der Baukunst zu begegnen.

### **3. Einsprache**

Die Einsprache wird abgewiesen.

### **4. Gebühren**

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

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

### **5. Eröffnung**

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein (inkl. Beilagen).

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Rechtsanwalt Jürg Diggelmann, Haus Washington, Rosenbergstrasse 22, 9000 St. Gallen

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

- Gemeinderat der Gemeinde Thal, Kirchplatz 4, 9425 Thal;
- Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen;
- Tiefbauamt des Kantons St. Gallen, Sektion Naturgefahren, Lämmlisbrunnenstrasse 54, 9001 St. Gallen;
- Amt für Wirtschaft des Kantons St. Gallen, Davidstrasse 35, 9001 St. Gallen;
- Amt für Feuerschutz, Davidstrasse 37, 9001 St. Gallen;
- Eidgenössische Arbeitsinspektion, Stauffacherstrasse 101, 8004 Zürich;
- Oberzolldirektion, Sektion Betrieb, Monbijoustrasse 40, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern.

Bundesamt für Zivilluftfahrt

sig. Peter Müller  
Direktor

sig. Stephan Hirt, Rechtsanwalt  
Sektion Sachplan und Anlagen

**Beilagen:**

- Beilage 1: Stellungnahme des AFS vom 15. November 2010
- Beilage 2: Brandschutzplan des AFS, Bewilligung Nr. 2010 / 01 – 121, Plan-Nr. 0589-02 vom 15. November 2010;
- Beilage 3: Brandschutzplan des AFS, Bewilligung Nr. 2010 / 01 – 121, Plan-Nr. 0589-03 vom 15. November 2010;
- Beilage 4: Brandschutzplan des AFS, Bewilligung Nr. 2010 / 01 – 121, Plan-Nr. 0589-04 vom 15. November 2010;

**Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, 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 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.