



3003 Bern, 11. März 2024

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Piste 10-28, Oberflächensanierung Engineered Material Arresting
System (EMAS), Projekt Nr. 23-05-006

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 9. November 2023 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Plangenehmigungsgesuch für die Oberflächensanierung des bestehenden Bremssystems für Flugzeuge – das so genannte Engineered Material Arresting System (EMAS) – am Ende der Piste 28 am Flughafen Zürich ein.

1.2 *Begründung und Beschrieb*

Die Sanierungsarbeiten zum EMAS Piste 28 werden im undatierten Kurzbeschrieb (Verfasserin: KIBAG Airfield Construction AG) wie folgt dargelegt und begründet:

Am Ende der Piste 28 des Flughafens Zürich wurde 2016 ein Bremssystem für Flugzeuge eingebaut. Aus Gründen des Schutzes gegen Witterung ist das EMAS mit einem 7 mm starken Oberflächenschutz – dem Top-Coating – versehen. Dieses Top-Coating hat sich infolge der Witterungseinflüsse teilweise von der Oberfläche gelöst, und die Fehlstellen mussten jährlich – teilweise mehrmals – saniert werden. Zwischen 2017 – 2021 wurden unterschiedliche Top-Coating-Produkte auf dem EMAS appliziert, jedoch waren alle Produkte nicht witterungsresistent.

Der aktuelle Zustand dieses Oberflächenschutzes benötigt einerseits einen grossen Unterhaltsaufwand (Reinigung, lokale Sanierungen), und andererseits entspricht er nicht den allgemeinen Sicherheitsvorgaben für Infrastrukturbauten an Flughäfen. Im Jahr 2021 wurden daher umfangreiche Versuche mit einem neu entwickelten Top-Coating-Produkt gestartet. Die Grundidee dieses neuen Konzeptes besteht darin, dass über das bestehende System eine rund 7 mm starke, mit einem Kunststoff-Netz versehene Polyurea-Schicht (PUA) appliziert und mit Kunststoff-Tellerankern (5 St./m²) im darunterliegenden Controlled Low-Strength Material (CLSM, eine Art Mörtel) verankert wird.

Dieses neue Top-Coating-System wurde anfangs 2022 zur Genehmigung bei der amerikanischen Flugaufsichtsbehörde FAA eingereicht. Die Genehmigung für das neue Top-Coating-System wurde von der FAA im Mai 2023 erteilt. Das System erfüllt bezüglich den Materialeigenschaften und den Einfluss auf die Umwelt vollumfänglich die Vorgaben des «FAA-Advisory-Circular 150/5220-22B vom 27.9.2012, Artikel 10». Dieses neue Top-Coating-System soll nun im Sommer 2024 beim EMAS

der Piste 28 am Flughafen Zürich eingebaut werden.

Es ist geplant, die Bauarbeiten im Sommer 2024 (ca. Juni – August) in der Nacht von ca. 23.30 Uhr – 05.00 Uhr auszuführen. Voraussetzung für die Umsetzung der Arbeiten ist eine gute Witterung. Die Arbeiten erfolgen in Etappen. Die einzelnen Bauetappen sind so geplant, dass jeweils während den Flugbetriebszeiten am Tag die Piste ohne Einschränkungen genutzt werden kann.

Die Beschichtungen werden manuell und teilweise mit einem Spritzroboter (PUA-Beschichtung) aufgebracht. Die erforderlichen Bohrungen für die Telleranker werden manuell – möglicherweise mit einem Bohrroboter – durchgeführt. Die bestehenden Installationen der ausführenden Baufirma KIBAG auf dem Flughafen Zürich werden zur Lagerung des Materials, zum Abstellen der Maschinen, für die Personal-Container und die WC-Anlage genutzt. Jeweils nach Abschluss der nächtlichen Arbeiten wird ein Sicherheitscheck der Baustelle durchgeführt. Danach kann die Piste wieder frei gegeben werden.

Das erforderliche Material inklusive Geräte / Maschinen für eine Nachtschicht (Bauetappe) wird jeweils mit den Pickups mit Anhänger bei Arbeitsbeginn zusammen mit der Mannschaft vom Installationsplatz zur Einbaustelle transportiert. Während der Nachtschicht sind grundsätzlich keine weiteren Material-Transporte erforderlich.

Die eingesetzten Materialien wurden umfangreich auf mögliche Umwelt-Einflüsse geprüft. Sie erfüllen die erforderlichen Grenzwerte. Da keine Abbrucharbeiten ausgeführt und keine grossen Baumaschinen eingesetzt werden, ist der erwartete Lärm minimal. Für die Bauausführung werden Kleingeräte genutzt. Die grösste Lärmquelle ist der Generator für die Stromerzeugung (für Licht und für die elektrischen Geräte). Da keine grossen Materialmengen verschoben und transportiert werden müssen, ist mit keinem Baustellenverkehr zu rechnen.

Vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten wird ein Qualitätskontroll-Plan erstellt. Während der Bauausführung erfolgen dann durch eine unabhängige Stelle die erforderlichen Qualitätsprüfungen. Nach Abschluss der Arbeiten wird vom EMAS-Lizenzgeber, der Firma RunwaySafe (Schweden), die korrekte Ausführung der Arbeiten bestätigt und ein «Performance-Certificat» ausgestellt.

Die FZAG erhält von der ausführenden Baufirma bei der Abnahme einen Unterhaltsplan für das ertüchtigte EMAS-System, welchen die FZAG umzusetzen hat.

Gemäss FZAG wird mit Baukosten von CHF 5 000 000.– gerechnet.

1.3 Standort

Das zu sanierende EMAS befindet sich auf der im Grundeigentum der FZAG stehenden Parzellen-Nr. 4100 in der Gemeinde Rümlang.

1.4 Gesuchsunterlagen

Das Gesuch umfasst die folgenden Unterlagen:

- Formular Plangenehmigungsgesuch (VPK-Nr. 23-05-006);
- Situationsplan 1:10 000 vom 22. September 2023, Plan Nr. 19179;
- Technischer Bericht vom 31. Oktober 2023, Nr. 77800-01;
- Plan Top View EMAS 1:200 vom 31. Oktober 2023, Plan Nr. 1078344-01;
- Detail-Plan Top View EMAS (div. Massstäbe) vom 31. Oktober 2023, Plan Nr. 1078344-02;
- Kurzbeschreibung der geplanten Sanierungsarbeiten zum EMAS (undatiert).

1.5 Koordination von Bau und Betrieb

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

2. Instruktion

2.1 Anhörung

Die BAZL-Sektion Sicherheit Infrastruktur – Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SIAP) wurde ersucht, eine luftfahrtspezifische Prüfung gemäss Art. 9 VIL¹ vorzunehmen. Der Kanton Zürich wurde via Amt für Mobilität (AFM) angehört.

Das Vorhaben ist nicht UVP-pflichtig und fällt unter Ziffer 1.1 lit. b) der Bagatellfallregelung im Sinne von Art. 62a Abs. 4 RVOG² zwischen dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem BAZL vom 29. Januar 2018; auf die Anhörung des BAFU und weiterer Bundesstellen konnte verzichtet werden.

2.2 Stellungnahmen

Seitens Kanton Zürich liegen folgende Stellungnahmen vor:

- AFM vom 28. November 2023;
- Zonenschutz / Kantonale Kontaktstelle vom 17. Oktober 2023;

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

² Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

- Stadt Zürich, Schutz und Rettung (SRZ), vom 28. November 2023.

Die luftfahrtspezifische Prüfung des BAZL lag am 9. Januar 2024 vor. Diese und die Stellungnahmen der angehörten kantonalen Fachstellen wurden der FZAG zur Kenntnis gebracht. Die FZAG teilte dem BAZL mit E-Mail vom 16. Januar 2024 mit, dass sie keine Einwände zu den Auflagen habe. Damit war die Instruktion abgeschlossen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Die Pisten dienen dem Betrieb des Flughafens; sie sind Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 2 VIL, die nach Art. 37 Abs. 1 LFG³ nur mit einer Plangenehmigung des Bundes erstellt oder geändert werden dürfen. Nach Art. 1 Abs. 2 LFG ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37 – 37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a – 27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 *Verfahren*

Beim Ersatz des Oberflächenschutzes zum EMAS der Piste 28 handelt es sich um die Sanierung des bereits bestehenden Bremssystems und somit grundsätzlich um genehmigungsfreie Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten im Sinne von Art. 28 Abs. 1 VIL. Dieser Absatz findet indessen keine Anwendung, wenn das BAZL eine luftfahrtspezifische Prüfung nach Artikel 9 VIL vornimmt (Art. 28 Abs. 2 lit. b. VIL). Im vorliegenden Fall war eine solche nötig. Deshalb legte das BAZL in Anwendung von Art. 28 Abs. 4 VIL gemäss dem Protokoll der VPK⁴-Sitzung vom 7. September 2023 (VPK 05/23) für das Projekt ein vereinfachtes Verfahren nach Art. 37i LFG fest.

Das Projekt verändert das äussere Erscheinungsbild des Flughafens nicht, es berührt keine schutzwürdigen Interessen Dritter und wirkt sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt aus.

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

⁴ Verfahrensprüfungskommission der FZAG

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 die Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Da es sich beim Vorhaben um die Sanierung bestehender Anlageteile handelt, rechtfertigt es sich, diese Punkte summarisch zu prüfen.

2.2 *Begründung*

Eine Begründung für das Vorhaben liegt vor (vgl. oben A.1.2). Der Bedarf für das Vorhaben wurde nicht 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. 2 VIL sind die Normen und Empfehlungen der ICAO in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14, 15 und 19 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze sowie die dazugehörigen technischen Vorschriften für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Die Zulassung des Flughafens Zürich erfolgt gestützt auf die Vorgaben aus der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014. Inhaltlich ergeben sich in den hier relevanten Punkten keine Differenzen zu den Bestimmungen des ICAO-Annex 14.

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornehmen kann; das Ergebnis dieser Prüfung lag am 9. Januar 2024 vor. Die Prüfung ergab, dass die verlangten Anforderungen unter Einhaltung einiger Auflagen eingehalten werden können.

Die luftfahrtspezifische Prüfung vom 9. Januar 2024 stützt sich auf die anwendbaren

Vorschriften, Standards und Normen. Die darin formulierten Auflagen sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Sie wird als Beilage Bestandteil dieser Verfügung; eine entsprechende Auflage wird in die vorliegende Verfügung aufgenommen.

SRZ hat gegen das Vorhaben nichts einzuwenden, ausser dass während des Flugbetriebs sämtliche Rettungsachsen und Zufahrtsstrassen auf das ganze Pistensystem jederzeit hindernisfrei sein müssen. Diese Auflage kann ohne weiteres in die Verfügung übernommen werden, auch wenn sie nur bei einer nächtlichen Notlandung zur Anwendung kommt, da die Bauarbeiten ja nachts ausserhalb des ordentlichen Flugbetriebs durchgeführt werden sollen.

Die Fachstelle Zonenschutz / Kantonale Kontaktstelle hat keine Einwände zum Projekt geäussert. Sie hat zur Bauphase eine Auflage formuliert, wonach die Arbeiten nachts ausserhalb der Flugbetriebszeiten der Piste 10-28 erfolgen müssen. Im Projektbeschrieb ist dargelegt, dass die Arbeiten in der Nacht ausserhalb der Flugbetriebszeiten durchgeführt werden sollen. Diese Auflage der Fachstelle Zonenschutz / Kantonale Kontaktstelle kann daher ohne weitere Begründung in die Verfügung aufgenommen werden.

Die FZAG hat in ihrer Stellungnahme vom 16. Januar 2024 dargelegt, sie habe keine Einwände gegen die beantragten Auflagen der Fachstellen und SIAP.

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

Beim Bauvorhaben handelt es sich um Unterhaltsarbeiten an einer Flugplatzanlage auf der Luftseite des Flughafens; die Standortgebundenheit ist gegeben. Das Projektareal liegt innerhalb des SIL-Perimeters gemäss dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021. Das Vorhaben bewirkt keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Festlegungen des SIL sowie den Anforderungen der Raumplanung im Einklang; die sach- und raumplanerischen Voraussetzungen für die Plangenehmigung sind somit erfüllt.

2.6 *Allgemeine Bauauflagen*

Für die Ausführung des Vorhabens gelten folgende generelle Bestimmungen, die als Auflagen in die Verfügung zu übernehmen sind:

- Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatz-

- betrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.
 - Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.

2.7 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Die im technischen Bericht aufgeführte Vorgehensweise ist einzuhalten bzw. umzusetzen; eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

2.7.1 Baulärm und Bautransporte

In Ziffer 5.1 des technischen Berichts, Ziffer 4 des Kurzbeschriebs und Ziffer 7 des Gesuchsformulars ist zu entnehmen, dass keine grossen Baumaschinen eingesetzt werden, und der erwartete Lärm daher minimal ist. Da keine lärmintensiven Arbeiten stattfinden, gelten die üblichen Lärmschutzmassnahmen gemäss den Umweltschutzbestimmungen der FZAG.

Beim geplanten Bauvorhaben müssen keine grossen Materialmengen transportiert werden. Es ist daher nicht mit Baustellenverkehr zu rechnen. Im Übrigen wird gemäss Ziffer 5.2 des technischen Berichts die bereits bestehende Installationsfläche der KIBAG am Flughafen benützt. Zusätzlich ist ein kleiner Installationsplatz in der Nähe des EMAS geplant.

2.8 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch seine Fachstellen überwachen. Zu diesem Zweck ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, gemäss den allgemeinen Bauauflagen zu informieren.

2.9 *Fazit*

Das Gesuch für die Oberflächensanierung des EMAS der Piste 10-28 erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der GebV-BAZL⁵, insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Bst. d. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben (Art. 51 GebV-BAZL).

4. **Unterschriftsberechtigung**

Nach Art. 49 RVOG⁶ kann der Departementsvorsteher oder die Departementsvorsteherin seine oder ihre Unterschriftsberechtigung in zum Voraus bestimmten Fällen auf bestimmte Personen übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers oder der Departementsvorsteherin. Mit Verfügung vom 3. Januar 2023 hat der Departementsvorsteher die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 LFG in seinem Namen zu unterzeichnen.

5. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der FZAG eröffnet.

Dem BAFU und dem AFM wird die Verfügung zur Kenntnis zugestellt.

⁵ Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt; SR 748.112.11

⁶ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz; SR 172.010

C. Verfügung

Das Gesuch der FZAG betreffend Oberflächensanierung des EMAS am Ende der Piste 28 am Flughafen Zürich wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand und Standort*

Oberflächensanierung über die gesamte EMAS-Fläche am westlichen Ende der Piste 10-28 mit Erstellung von Tellerankern im bestehenden Controlled Low-Strength Material und Anbringung von neuen Bodenbeschichtungen.

Flughafenareal, Piste 10-28, Grundstück-Nr. 4100, Gemeinde Rümlang.

1.2 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 9. November 2023 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen:

- Situationsplan 1:10 000 vom 22. September 2023, Plan Nr. 19179;
- Technischer Bericht vom 31. Oktober 2023, Nr. 77800-01;
- Plan Top View EMAS 1:200 vom 31. Oktober 2023, Plan Nr. 1078344-01;
- Detail-Plan Top View EMAS (div. Massstäbe) vom 31. Oktober 2023, Plan Nr. 1078344-02;
- Kurzbeschreibung der geplanten Sanierungsarbeiten zum EMAS (undatiert).

2. Auflagen

2.1 *Allgemeine Bauauflagen*

- 2.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.2 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb (Safety und Security) massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 2.1.3 Dem BAZL sind Beginn und Ende der Bauarbeiten frühzeitig schriftlich anzuzeigen. Nach Abschluss der Arbeiten erfolgt eine Endabnahme durch das BAZL vor Ort.

2.1.4 Die Bauherrschaft bzw. deren Vertreter ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Auflagen und Befristungen der Plangenehmigung den betreffenden Unternehmen bekanntgegeben werden. Wechselt während der Ausführung des Vorhabens die Bauherrschaft oder der Projektverfasser, sind die zuständigen Stellen schriftlich zu informieren. Solange dies nicht geschehen ist, liegt die Verantwortung bei der ursprünglichen Bauherrschaft oder ihrem Vertreter.

2.2 *Luftfahrtspezifische Auflagen*

2.2.1 Es gelten die Auflagen gemäss der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 9. Januar 2024 (Beilage).

2.2.2 Während des Flugbetriebs müssen sämtliche Rettungsachsen und Zufahrtsstrassen auf das ganze Pistensystem jederzeit hindernisfrei sein.

2.2.3 Die Bauarbeiten sind nachts ausserhalb der Flugbetriebszeiten der Piste 10-28 durchzuführen.

2.3 *Auflage zum Umweltschutz*

Die im technischen Bericht aufgeführte Vorgehensweise ist einzuhalten bzw. umzusetzen.

3. **Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der FZAG auf-erlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

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

4. **Eröffnung**

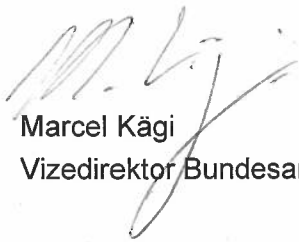
Diese Verfügung inkl. Beilage wird per Einschreiben eröffnet:

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

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (per A-Post / E-Mail):

- Amt für Mobilität des Kantons Zürich, Flughafen / Luftverkehr, 8090 Zürich;
- BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern (uvp@bafu.admin.ch).

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



Marcel Kägi
Vizedirektor Bundesamt für Zivilluftfahrt

Beilage

BAZL, Luftfahrtspezifische Prüfung vom 9. Januar 2024

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit der Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen. Die Frist 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. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.