



3003 Bern, 22. August 2022

---

## **Flughafen Grenchen**

## **Plangenehmigung**

Kompetenzzentrum Helikopter

---

## **A. Sachverhalt**

### **1. Plangenehmigungsgesuch**

#### *1.1 Gesuch*

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2020 reichte die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG (RFP [Gesuchstellerin]), dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die letzten Dokumente zum Gesuch für den Bau eines Kompetenzzentrums für Helikopter, genannt Hangar 3, den Abbruch eines bestehenden Hangars, genannt grüner Farner Hangar und den Abbruch/Neubau einer Transformatorenstation der SWG Grenchen ein. Die einzelnen Bauten stehen angrenzend zueinander und in direktem Zusammenhang, weshalb sie in einem Plangenehmigungsgesuch eingereicht und behandelt werden.

#### *1.2 Gesuchsunterlagen*

Das Gesuch umfasst neben dem Gesuchschreiben einen Projektbeschrieb mit Begründung, kantonale Baugesuchsformulare, diverse Fachberichte und Nachweise sowie Pläne. Einige Unterlagen wurden während des Instruktionsverfahrens nachgereicht. Die insgesamt massgebenden Unterlagen sind im Dispositiv aufgeführt (vgl. dazu unten unter C.1.3).

#### *1.3 Standort*

Flughafenperimeter, Flughafenstrasse, Grundbuch-Nr. 343.

#### *1.4 Eigentum*

Die Gesuchstellerin ist Eigentümerin von Parzelle 343.

#### *1.5 Beschreibung und Begründung*

Die Gesuchstellerin möchte mit einem zweckdienlichen Hangarbau einen nächsten Schritt zur Modernisierung ihrer Infrastruktur vornehmen und mit der Firma Centaurium Aviation Ltd. (Betreiberin und Bauherrin) ein Kompetenzzentrum für Helikopter sowie ein Aero Medical Center (AMC) am Flughafen ansiedeln. Eine Zusammenarbeit mit der schon ansässigen Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) ist zudem angedacht und vorbesprochen.

Der Hangar wird zweigeschossig in einer Holzkonstruktion erstellt und auf dem Dach wird eine Photovoltaikanlage (PV-Anlage) installiert, welche den Flughafen mit erneuerbarer Energie versorgen soll. Auf der Ostseite des Hangars werden Falttore angebracht. Im Erdgeschoss befindet sich die Maintenance für Helikopter, Büroräume und ein Empfang mit einem kleinen Shop für Aviatik. Im Obergeschoss befinden sich Schulungsräume/Simulatoren für die Ausbildung, Büro- und Sitzungsräume des Betreibers des Kompetenzzentrums, Büro- und Ausstellungsräume der Mountain Flyers AG, Betriebsräume für das AMC mit dazugehörigem Labor sowie eine Cafeteria mit sanitären Einrichtungen. Der Hangar ist ca. 41 m lang, 26 m breit und hat eine Höhe von 13 m.

Der grüne Farner Hangar aus den 50er Jahren wird dem Neubau weichen und zurückgebaut. Gleichzeitig wird auch die alte und in die Jahre gekommene Transformatorenstation, welche im Besitz der SWG Grenchen ist, abgebrochen und an einem neuen Standort aufgebaut. Es besteht ein dauerndes und unkündbares Baurecht zugunsten der Gesuchstellerin.

#### 1.6 *Koordination von Bau und Betrieb*

Die zusätzlichen Helikopterbewegungen bedingen keine Anpassung des Betriebsreglements; es muss nicht angepasst werden.

## **2. Instruktion**

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

Mit Schreiben vom 4. November 2020 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn zur kantonalen Vernehmlassung zu.

Das Gesuch wurde im Amtsblatt des Kantons Solothurn vom 18. November 2020 publiziert und beim Amt für Raumplanung und der Baudirektion Grenchen vom 30. November 2020 bis 14. Januar 2021 öffentlich aufgelegt. Da das Vorhaben nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, erfolgte keine Publikation im Bundesblatt.

### 2.2 *Einsprachen*

- A. AG, Einsprache vom 14. Januar 2021, Rückzug der Einsprache am 3. März 2021.
- B., nachfolgend Einsprecherin, bestehend aus 21 Teilnehmenden

### 2.3 *Stellungnahmen*

Während des Instruktionsverfahrens gingen folgende Stellungnahmen und Fachberichte ein:

- Bau- und Justizdepartement des Kantons Solothurn, Stellungnahme vom 5. Februar 2021 (zusammenfassend für die kantonalen Fachstellen);
- Stadt Grenchen, Stellungnahme vom 13. Januar 2021;
- Eidgenössisches Starkstrominspektorat, Stellungnahme vom 9. September 2021;
- Bundesamt für Umwelt, 1. Stellungnahme vom 28. September 2021, betreffend Lärm mit Verweis auf die Stellungnahme vom 30. November 2020 zur Änderung des Betriebsreglements;
- Bundesamt für Umwelt, 2. Stellungnahme per E-Mail vom 8. Februar 2022;
- BAZL, luftfahrtspezifische Prüfung vom 29. April 2021 und Update der Prüfung am 1. Juli 2022.

### 2.4 *Abschluss der Instruktion*

Am 21. April 2022 wurden der Einsprecherin die relevanten Akten aus dem Instruktionsverfahren zugestellt und sie zu Schlussbemerkungen eingeladen. Die Einsprecherin teilte mit E-Mail vom 17. Mai 2022 mit, dass sie an der Einsprache festhalte.

## **B. Erwägungen**

### **1. Formelles**

#### *1.1 Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt dient der Aviatik und dem Betrieb des Flughafens; es 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 Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

#### *1.2 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).

#### *1.3 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).

#### *1.4 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.

Mit dem Neubau des Kompetenzzentrums für Helikopter, den Rückbauten des alten Hangars sowie der Transformatorenstation und deren Neubau wird das äussere Erscheinungsbild des Flughafens Grenchen verändert und das Vorhaben kann nicht als

örtlich begrenzt bezeichnet werden. Vom Projekt sind zudem schutzwürdige Interessen Dritter betroffen (Einsprecherin). Aus diesen Gründen gelangt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

Das Vorhaben unterliegt nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Das BAFU schliesst sich dieser Einschätzung an.

### 1.5 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Nach Art. 36d Abs. 4 und Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes (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 ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können.

Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flugplätzen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung 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.

Schliesslich muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

Die Einsprecherin tritt als einfache Gesellschaft im Sinne von Art. 530 ff. des Obligationenrechts (OR; SR 220) auf. Eine einfache Gesellschaft tritt nach aussen jedoch nur als Interessengemeinschaft auf und besitzt folglich auch keine eigene Rechtspersönlichkeit. Vorliegend sind viele durch die Interessengemeinschaft Vertretene zur Einsprache legitimiert. Die Prüfung der Legitimation jedes Einzelnen kann somit offengelassen werden.

Auf die form- und fristgerechte Einsprache ist somit einzutreten.

## **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 Verkehr, Teil 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***

Die Begründung für das Bauvorhaben liegt vor (vgl. dazu oben unter A.1.5). Der Bedarf wurde von keiner Seite bestritten.

### **2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt***

Mit dem Projekt wird die bestehende Infrastruktur erneuert. Das Vorhaben steht den Zielen und Vorgaben des SIL-Objektblatts vom 1. Juli 2009 nicht entgegen.

### **2.4 *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 dem UVEK zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.

Sämtliche Auflagen sind auch für den Betreiber rechtsverbindlich und durch die Gesuchstellerin an diesen weiterzuleiten.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen die von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind frühzeitig an diese zuzustellen.

Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem UVEK zuhanden des BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.

Der Stadt Grenchen (Baudirektion) sind der Baubeginn, der Kanalisationsanschluss, die Fertigstellung des Rohbaus und die Bauvollendung rechtzeitig und schriftlich zu melden.

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

## 2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Das eingereichte Gesuchsdossier wurde demnach einer solchen Prüfung im Hinblick auf die Einhaltung der ICAO-Vorschriften, namentlich der ICAO *Annex 14, Vol. I und II*, unterzogen.

Das Ergebnis wurde in der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 29. April 2021 festgehalten. Die Gesuchstellerin reichte die zusätzlich verlangten Dokumente mit E-Mail vom 14. Juni 2022 ein. Das BAZL erstellte ein Update der ersten Prüfung und hielt das Ergebnis in der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 1. Juli 2022 fest. Insgesamt kann festgehalten werden, dass mit den zusätzlich eingereichten Dokumenten das Projekt aus luftfahrtspezifischer Sicht bewilligt werden kann. Die Auflagen beziehen sich auf folgende Bereiche:

- Neubau Kompetenzzentrum für Helikopter (Hangar 3);
- Sicht aus dem Kontrollturm;
- Optische Hilfen und Beleuchtung;
- Feuerwehr und Rettungswesen;
- Baustelle;
- Operationelle Aspekte und Dokumentation;
- Luftfahrtpublikationen;
- Beginn, Fertigstellung und Abnahme.

Die Gesuchstellerin brachte dagegen keine Einwände vor. Die luftfahrtspezifische Prüfung vom 1. Juli 2022 wird ins Dispositiv aufgenommen und die Auflagen sind umzusetzen (Beilage 1).

## 2.6 Gewässer-, Bodenschutz und Entwässerung

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 28. September 2021 aus, dass im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> keine Anlagen erstellt werden dürfen, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die betreffenden Anlagen die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindern (Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 der Gewässerschutzverordnung [GSchV; SR 814.201]).

Gemäss eingereichtem Gesuch sind die Gebäude ohne Untergeschoss geplant. Wegen des schlechten Baugrundes ist eine Pfählung bis unter den mittleren Grundwasserspiegel notwendig. Für den Hangar und die Transformatorenstation sind insgesamt 112 Mikropfähle mit einer Länge zwischen 10 und 20 m vorgesehen. Gemäss hydrogeologischem Gutachten beträgt die Verminderung der Durchflusskapazität weniger als 5 %. Der Grundwasserleiter am Projektstandort ist mit über 40 m sehr mächtig. Gemäss kantonaler Grundwasserkarte sind keine Grundwassernutzungen in der Umgebung vorhanden, welche beeinträchtigt werden könnten.

Unter Berücksichtigung der Interessen, welche für und gegen einen Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel sprechen, könne die Ausnahmegewilligung nach GSchV aus Sicht des Grundwasserschutzes nach einer Gesamtinteressenabwägung erteilt werden, so das BAFU. Der Kanton Solothurn führt zur Ausnahmegewilligung im Wesentlichen das gleiche aus. Er befürwortet die Erteilung der Ausnahmegewilligung.

Eine Ausnahmegewilligung nach GSchV kann von der Behörde erteilt werden, wenn die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird. Vorliegend beträgt der Wert weniger als 5 % und liegt damit deutlich darunter. Nach der vom BAFU erwähnten Interessensabwägung überwiegen vorliegend die privaten Interessen am Projekt gegenüber den Gewässerschutzinteressen, da der Eingriff ins Grundwasser marginal und vertretbar ist. Der Gesuchstellerin wird die beantragte Ausnahmegewilligung nach Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 Satz 1 GSchV erteilt. Die entsprechende Bewilligung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der Kanton Solothurn beantragt im Weiteren die Ausnahmegewilligung nach GSchV nur unter Einhaltung folgender Auflagen zu erteilen:

- Die Injektionspfähle seien nur mit Verrohrung und Gewebesack gestattet.
- Es dürfen keine ökotoxischen Zuschlagstoffe verwendet werden.
- Für das Bauvorhaben dürfe kein Grundwasser abgesenkt respektive abgepumpt werden.

Das BAFU unterstützt in seiner Stellungnahme diese Anträge. Die Gesuchstellerin zeigt sich damit einverstanden und das UVEK erachtet diese als rechtskonform. Sie werden entsprechend ins Dispositiv aufgenommen.

Der Kanton Solothurn hält in seiner Stellungnahme fest, dass das Dachwasser – nicht wie im eingereichten Gesuch vorgesehen – an die Schmutzwasserkanalisation anzuschliessen sei. Gemäss rechtsgültigem Generellen Entwässerungsplan Grenchen (genehmigt durch Regierungsratsbeschluss Nr. 1829 vom 17. September 2002) sei eine «Entwässerung im Trennsystem» vorzusehen. Ebenso sei gemäss Art. 7 Abs. 2 GSchG nicht verschmutztes Abwasser (Niederschlagswasser) versickern zu lassen oder in ein Fliessgewässer einzuleiten. Eine Versickerung sei jedoch vorliegend aufgrund des hohen Grundwasserspiegels nicht möglich.

Entsprechend beantragt der Kanton Solothurn, dass sämtliches anfallendes «nicht verschmutztes Abwasser» via Sauberwasserleitung in den Witibach einzuleiten sei.

Das BAFU unterstützt in seiner Stellungnahme diesen Antrag. Die Gesuchstellerin zeigt sich damit einverstanden und das UVEK erachtet ihn als rechtskonform. Eine entsprechende Auflage wird ins Dispositiv aufgenommen.

Der Kanton Solothurn, die Stadt Grenchen und das BAFU verlangen ein Baustellen-Entsorgungskonzept. Die Gesuchstellerin hat dieses am 25. Oktober 2021 nachgereicht, es wird zu den massgebenden Unterlagen erklärt und ist einzuhalten. Das BAFU ist mit dem eingereichten Konzept einverstanden. Die diesbezüglichen Anträge vom Kanton Solothurn, der Stadt Grenchen und dem BAFU zu den Abfällen und deren Entsorgung sind somit erfüllt.

Die Stadt Grenchen beantragt in ihrer Stellungnahme vom 13. Januar 2021 diverse Auflagen in den Bereichen Bodenschutz, Entwässerung und Kanalisation (Ziffern 5- 7). Diese werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten und vom UVEK als rechtskonform erachtet. Die Stellungnahme der Stadt Grenchen vom 13. Januar 2021 wird zur Beilage 2 erklärt und die Auflagen sind umzusetzen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

## 2.7 *Arealbelegungen im Kantonsstrassenareal*

Der Kanton Solothurn hält in seiner Stellungnahme fest, dass Bauarbeiten (auch grabenlose Strassenquerungen) und Arealbelegungen im Kantonsstrassenareal nach der Gesetzgebung bewilligungs- und gebührenpflichtig seien. Das durch die Gesuchstellerin

noch auszuarbeitende Gesuch für Bauarbeiten und Arealbelegungen im Kantonsstrassenareal (siehe Internet [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch) / AVT Downloads / Gesuche und Bewilligungen) sei dem Kreisbauamt I, 4528 Zuchwil, spätestens sechs Wochen vor Baubeginn einzureichen.

Die Gesuchstellerin zeigt sich damit einverstanden und das UVEK erachtet die Auflage als rechtskonform. Die Auflage wird entsprechend ins Dispositiv aufgenommen.

Die Einsprecherin bringt vor, dass die Einmündung in die Flugplatzstrasse für den Individualverkehr gefährlich sei. Zudem werde mit dem Vorhaben die Zu- und Wegfahrt für Rettungsdienste und weitere Flughafenbenützer erschwert.

Das zuständige Amt für Verkehr und Tiefbau hat die verkehrstechnische Sicherheit überprüft und gelangt zu keinem negativen Ergebnis. Es werden diesbezüglich keine Auflagen formuliert. Die Einsprache ist in diesem Punkt rechtlich unbegründet und wird abgewiesen.

## 2.8 *Brand- und Arbeitnehmerschutz*

Die Stadt Grenchen hält in ihrer Stellungnahme vom 13. Januar 2021 fest, dass die brandschutztechnischen Massnahmen vor Baubeginn der Solothurnischen Gebäudeversicherung, Baselstrasse 40, 4501 Solothurn, zur Kontrolle und Bewilligung einzureichen seien. Zudem sei mit der Solothurnischen Gebäudeversicherung vor Baubeginn eine Bauversicherung abzuschliessen.

Der Kanton Solothurn hält in seiner Stellungnahme vom 5. Februar 2021 zur Einsatzplanung der Feuerwehr fest, dass die Gesuchstellerin die Einsatzpläne unter Berücksichtigung der neuen baulichen Situation anzupassen und die erstellten Pläne der Solothurnischen Gebäudeversicherung zuzusenden habe.

Für die Bauphase sei zudem ein Sicherheitskonzept in Absprache mit der Feuerwehr zu erstellen (Alarmierung Selbst- und Fremd-Rettung für Mitarbeitende, besondere Gefahren, etc.). Für die Einzelheiten wird auf die erwähnte Stellungnahme des Kantons Solothurn verwiesen, welche der Gesuchstellerin zugestellt wurde. Falls es nach Erteilung der Plangenehmigung zu Anpassungen kommen sollte, wird eine Projektänderung unumgänglich sein, insofern ist auf die diesbezüglichen Auflagen des Kantons nicht weiter einzugehen.

Bei Anpassungen technischer Natur nach Projektabschluss seien die Einsatzpläne für die Interventionskräfte durch die Bauherrschaft selbständig zu aktualisieren.

Die Stadt Grenchen hält weiter fest, dass die arbeitsrechtlichen Massnahmen vor Baubeginn dem kantonalen Amt für Wirtschaft und Arbeit, untere Sternengasse 2, 4509 Solothurn, zur Kontrolle und Bewilligung einzureichen seien.

Die Gesuchstellerin zeigt sich in ihren Schlussbemerkungen mit den beantragten Auflagen zum Brand- und Arbeitnehmerschutz von Kanton und Stadt einverstanden. Das UVEK erachtet sie als rechtskonform und nimmt sie entsprechend ins Dispositiv auf, diejenigen der Stadt Grenchen als Beilage 2.

## 2.9 *Energie*

Gemäss Stellungnahme der Stadt Grenchen erfordert die neue Gebäudehülle einen Nachweis über die wärmetechnischen Massnahmen. Dieser sei rechtzeitig vor Baubeginn der kantonalen Energiefachstelle zur Kontrolle und Genehmigung einzureichen.

Die Gesuchstellerin zeigte sich in ihren Schlussbemerkungen mit der beantragten Auflage einverstanden. Das UVEK erachtet sie als rechtskonform und nimmt die Auflagen ins Dispositiv auf (Beilage 2).

## 2.10 *Transformatorstation*

Das ESTI äussert sich in seiner Stellungnahme vom 9. Juli 2021 zum Ersatz der Transformatorstation und der Umlegung der beiden MS-Kabel L-0190483 und L- 0190484 zur neuen Station und beantragt dazu in den Ziffern 1.1–1.8 entsprechende Auflagen. Diese sind unbestritten und werden vom UVEK als rechtskonform erachtet. Die Stellungnahme des ESTI vom 9. Juli 2021 wird zur Beilage 3 erklärt und die Auflagen sind umzusetzen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die Anforderungen an die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV; SR 814.710) sind eingehalten und es werden keine Grenzwerte überschritten. Dies bestätigen sowohl die kantonale Fachstelle wie auch das BAFU in ihren Stellungnahmen. Auflagen in diesem Zusammenhang erübrigen sich somit.

Die Einsprecherin möchte eine unterirdische Platzierung der Transformatorstation und eine für die Zukunft ausbaufähige Anlage, da der Strombedarf in Zukunft steige. Die Gesuchstellerin hält in ihrer Stellungnahme vom 23. Juni 2021 fest, dass sie die Bedenken und Hinweise der Einsprecherin zur Kenntnis nehme. Eine rechtserhebliche Rüge gegen das Bauvorhaben enthalte die Einsprache jedoch nicht. Aus den der Einsprache beigelegten Beweismitteln (Schreiben der Einsprecherin vom 23. November 2020 und Protokoll vom 3. Dezember 2020) ist ersichtlich, dass über die konkrete Ausgestaltung

der Transformatorstation bereits zu einem früheren Zeitpunkt diskutiert wurde. Wie die Gesuchstellerin zu Recht ausführt, beinhaltet die Einsprache in diesem Punkt keine rechtserheblichen Einwände. Zudem gilt es anzufügen, dass eine unterirdische Platzierung aufgrund des Grundwassers keinen Sinn machen würde und die vorgesehene Ausgestaltung einen zukünftigen Ausbau zulässt. Die Transformatorstation entspricht den rechtlichen Vorgaben und enthält keine Mängel, dies geht aus der Stellungnahme des ESTI hervor. Die Einsprache erweist sich in diesem Punkt als rechtlich unbegründet und wird abgewiesen.

### 2.11 *Baulärm*

Mit dem Kurzbericht Baulärm vom 26. Oktober 2021 hat die Gesuchstellerin nachträglich ein vorbildliches Baulärmkonzept eingereicht, so das BAFU. Der ursprünglich vom BAFU gestellte Antrag zum Baulärmkonzept ist damit erfüllt.

### 2.12 *Fluglärm*

Beim Flughafen Grenchen handelt es sich um eine Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) und Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41). Die Lärmermittlung und -beurteilung erfolgt für den Fluglärm nach Anhang 5 LSV. Die Gesuchstellerin ordnet das Projekt lärmrechtlich als unwesentliche Änderung ein.

Das BAFU ist mit dieser Einordnung einverstanden und hält im Weiteren fest, dass die beiden nachfolgend aufgeführten Anträge ihrer Stellungnahme vom 30. September 2020 zur Änderung des Betriebsreglements betreffend Lärmbeurteilung noch offen und zu erledigen seien:

- Die zulässigen Immissionen seien vom BAZL gemäss Art. 37a LSV festzulegen.
- Weitere Massnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung für die neu geplanten Helikopterbewegungen und Jet IFR<sup>1</sup> seien von der Gesuchstellerin zu prüfen und dem BAZL zur Beurteilung durch das BAFU einzureichen.

Die Gesuchstellerin ist dem Antrag des BAFU betreffend Festlegung der zulässigen Immissionen mit der Einreichung des Fachberichtes Fluglärm nachgekommen. Ausgegangen wird von 50 875 Flugbewegungen im Prognosezustand für das Betriebsjahr 2030. Im Betriebsjahr 2020 erfolgte gegenüber den Vorjahren eine Reduktion von beinahe 30 % (Betriebsjahr 2020: 47 532 Flugbewegungen). Die Reduktion ist mit der Corona-Pandemie erklärbar, die getroffene Annahme für den Prognosezustand erscheint bei ei-

---

<sup>1</sup> Instrument Flight Rules

ner weitestgehenden Erholung des Luftfahrtbereichs und dem Wiederanstieg der Flugbewegungen auf das Niveau vor der Pandemie als realistisch. Wieso die getroffene Annahme nicht realistisch sein sollte, wie dies der Kanton ausführt, ist nicht ersichtlich. Gegenüber dem Betriebsjahr 2020 besteht eine Reserve von ca. 10 000 Flugbewegungen pro Jahr. Die durch das vorliegende Projekt generierten zusätzlichen Helikopterbewegungen sind in der Prognose eingerechnet (2000 Helikopterbewegungen pro Jahr). Die Daten aus dem Lärmmonitoring zeigen, dass der geplante zulässige Lärm auch dank einer leiseren Flotte eingehalten werden kann. Diesbezüglich gilt es anzumerken, dass nicht die Anzahl Flugbewegungen genehmigt wird. Bei der Genehmigung des zulässigen Lärms sind die Flugbewegungen ein Faktor, mitentscheidend ist auch der Flottenmix. Bei einer insgesamt leiseren Flotte ist entsprechend auch eine grössere Anzahl an Flugbewegungen zulässig.

Die 50 875 Flugbewegungen gemäss Prognosezustand 2030 liegen deutlich unter dem SIL-Potenzial von 90 000 Flugbewegungen pro Jahr. Die eingereichte Lärmberechnung weist aus, dass für alle bestehenden Empfindlichkeitsstufen (ES) im Berechnungsperimeter die Immissionsgrenzwerte (IGW) unterschritten werden. Da innerhalb der entsprechenden IGW-Kurven keine Häuser der dazugehörigen ES-Zonen sind, werden die IGW überall eingehalten (Situationsplan Fluglärmberechnung Prognose 2030 mit total 50 875 Flugbewegungen jährlich «Belastungsgrenze» im Massstab 1:10 000 vom 23. September 2020, Plan-Nr. L13).

Zum zweiten oben aufgeführten Antrag des BAFU betreffend die weiteren Massnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Gesuchstellerin am 19. November 2021 einen Bericht mit der Auflistung von vorsorglichen Massnahmen zur Lärmreduktion eingereicht.

Hierzu gilt es festzuhalten, dass die Gesuchstellerin bereits mit dem Lärmbericht zahlreiche vorsorglichen Massnahmen zur Lärmreduktionen eingereicht hat, die teilweise bereits umgesetzt werden. Grundsätzlich gilt gemäss Art. 11 Abs. 2 USG das Vorsorgeprinzip. Unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung sind Lärmemissionen im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.

Im Bericht vom 19. November 2021 führt die Gesuchstellerin folgende sechs Massnahmen für den Helikopterbetrieb und zwei Massnahmen für den Jetbetrieb auf, die den Fluglärm reduzieren sollen:

Helikopterbetrieb:

- Massnahme 1: An- /Abflugrouten Helikopter – Entflechtung von Flugrouten;

- Massnahme 2: Lenkung Helikopter Ein- /Ausflugwege während Zeiten grösseren Flugverkehrsaufkommens;
- Massnahme 3: Zeitliche Einschränkung von Schul- und Trainingsflügen mit Helikoptern;
- Massnahme 4: Flugsimulatoren für die Ausbildung von Helikopterpiloten;
- Massnahme 5: Keine Homepage für lärmintensive Helikopter;
- Massnahme 6: Einführung lärmabhängiger Flughafentaxen.

Jetbetrieb:

- Massnahme 1: Lärmabhängige Landetaxen für Jets;
- Massnahme 2: Keine Homepage für lärmintensive Jets.

Das BAFU nimmt in seiner Stellungnahme vom 8. Februar 2022 abschliessend Stellung zu den von der Gesuchstellerin vorgeschlagenen Massnahmen. Dort wo nachfolgend nicht näher auf die Massnahmen eingegangen wird, sind diese bereits umgesetzt oder gemäss eingereichtem Bericht umzusetzen.

Die Massnahmen 1 und 2 sind bereits umgesetzt und bedürfen keiner weiteren Ausführungen.

Die Massnahme 3 betreffend die zeitliche Einschränkung von Schul- und Trainingsflügen mit Helikoptern sieht folgende Regelung vor: «Keine Ausbildungs-/Trainingsflüge mit Helikoptern auf den beiden Volten und auf dem flughafennahen Gelände (Umgrenzung innerhalb äusserer Volte) an Randzeiten (20:00 – 08:00 Uhr) und Mittagspause (12:15 – 13:45 Uhr) sowie am Sonntag vor 10:30 und nach 17:00 Uhr. Vorbehalt: Nachtflugtraining für Helikopter analog Flächenflug». Eine solche Massnahme ist für Flächenflugzeuge bereits eingeführt (Anhang 3 des Betriebsreglements). Das BAFU beurteilt die vorgeschlagenen Massnahmen als technisch und betrieblich machbar sowie wirtschaftlich tragbar. Das UVEK teilt die Ansicht des BAFU. Die Massnahme 3 ist einzuführen und das Betriebsreglement entsprechend anzupassen.

Die Massnahme 4 sieht den vermehrten Einsatz von Flugsimulatoren für die Ausbildung von Helikopterpiloten vor. Dies mit dem Ziel, die Helikopterbewegungen zu reduzieren. Die Massnahme 4 ist umzusetzen und bedarf keiner weiteren Ausführungen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

Die Massnahme 5 zum Helikopterbetrieb betreffend keine Vermietung von Hangars an Halter von lärmintensiven Helikoptern auf dem Flughafen betrifft nur Helikopter mit Homepage Grenchen. Die betroffenen Lärmklassen und Helikopter-Typen seien in Absprache zwischen dem BAZL und dem BAFU festzulegen, so die Gesuchstellerin. Das

BAFU erachtet die Massnahme grundsätzlich als machbar; sie sei technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar. Nach Ansicht des BAZL kann vorliegend nicht auf die Lärmklassen von Helikoptern abgestützt werden, wie dies das BAFU vorschlägt, da diese nichts über den absoluten Schallpegel aussagen, sondern lediglich ein Indiz über die akustische Qualität eines Helikopters in seiner Gewichtsklasse «laut/leise» darstellt.

Eine solche Bestimmung muss auf die zertifizierten Schallpegel referenzieren, da nur diese vom Flugplatz selbst überprüft werden können (Lärmzeugnis in den Bordakten jedes Luftfahrzeuges). Damit könnten Helikopter mit vergleichbaren akustischen Eigenschaften stationiert werden, wie die in der Lärmberechnung berücksichtigten

Für das UVEK erscheint es angemessen das Betriebsreglement mit folgender Bestimmung zu ergänzen: «Maximaler Schallpegel von 85.0 dB SEL für Zertifizierungen nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 11 und 90.0 EPNdB Take-Off für Zertifizierungen nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 8».

Die Massnahme 6 zum Helikopterbetrieb umfasst einen Zuschlag auf den Landetaxen für lärmintensive Helikopter analog den Propellerflugzeugen, wo eine solche bereits eingeführt wurde. Die Lärmklassen für Helikopter seien aber nicht bekannt und in Absprache zwischen dem BAFU und dem BAZL festzulegen, so die Gesuchstellerin.

Das BAFU beantragt, dies mittelfristig zu planen, d. h. die Lärmklassen seien in den nächsten drei Jahren festzulegen. Weiter erachtet es das BAFU als zweckmässig, bei Helikopterflügen während den sensiblen Tagesrandzeiten und am Mittag eine lenkungswirksame Lärmgebühr einzuführen. Sinnvollerweise sei an die Bestimmungen im bereits bestehenden Betriebsreglement anzuknüpfen. Beantragt wird deshalb eine Lärmgebühr für Helikopterbewegungen zwischen 20:00 und 08:00 Uhr und zwischen 12:15 und 13:45 Uhr einzuführen.

Die Einführung von Landetaxen für lärmintensive Helikopter (Lärmklassen) betrifft nicht nur den Flughafen Grenchen. Lärmabhängige Landetaxen sind im Gesetz (Art. 39 LFG) für Flughäfen (Landesflughäfen und Regionalflugplätze) vorgeschrieben. Für alle Flächenflugzeuge liegen entsprechende Klassen vor und werden auf den meisten dieser Flugplätze entsprechend tarifiert. Da eine Vielzahl der Helikopteroperationen ausserhalb dieser Anlagen stattfindet, bestand bisher kein unmittelbarer Bedarf, solche Klassen auch für Helikopter einzuführen. Die Einführung ist jedoch in Vorbereitung und wird unter Einbezug der betroffenen Stakeholder erfolgen. Ein entsprechender Zeitplan liegt noch nicht vor, der erwartete Zeitbedarf liegt jedoch bei ca. 4 Jahren. Lärmabhängige Landetaxen können bei der nächsten Gebührenrevision, welche nach der Festlegung

der entsprechenden Gebührenklassen folgt, eingeführt werden. Eine spezifische Regelung für den Flughafen Grenchen macht vor diesem Hintergrund keinen Sinn. Für die Erhebung von höheren Gebühren in den Tagesrandstunden, wie es das BAFU verlangt, fehlt es zudem an einer nachvollziehbaren Begründung. Im Betriebsjahr 2021 erfolgten 11 Landungen (keine Starts) nach 20:00 Uhr. Dabei handelte es sich ausschliesslich um Landungen der Rega. Am Morgen erfolgten zwischen 07:00 und 08:00 Uhr 51 Bewegungen, also im Jahresdurchschnitt knapp eine Bewegung pro Woche. Die Einführung einer solchen Gebühr in diesem Zeitbereich erscheint vor diesem Hintergrund als wenig wirkungsvoll und damit unverhältnismässig.

Auf die Einführung von Massnahme 6 ist deshalb zu verzichten

Die Massnahme 1 für den Jetbetrieb beinhaltet einen Zuschlag auf den Landetaxen für lärmintensive Jets (Lärmklassen für Jet Flugzeuge). Eine solche Massnahme ist für Propellerflugzeuge bis 8'618 kg MTOW<sup>2</sup> bereits eingeführt. Das BAFU erachtet die Einführung einer solchen Massnahme als technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar und beantragt die Umsetzung der Massnahme. Dabei erachtet es das BAFU als sinnvoll, sich an den Lärmklassen und Zuschlägen, wie sie im AIP<sup>3</sup> für den Flughafen Zürich publiziert sind, zu orientieren.

Weiter erachtet es das BAFU als zweckmässig, bei Jetbewegungen während den sensiblen Tagesrandzeiten und am Mittag eine lenkungswirksame Lärmgebühr einzuführen. Sinnvollerweise sei an die Bestimmungen im bereits bestehenden Betriebsreglement anzuknüpfen. Beantragt wird eine Lärmgebühr für Jetbewegungen zwischen 20:00 und 08:00 Uhr und zwischen 12:15 und 13:45 Uhr einzuführen. Dabei erachtet es das BAFU als nützlich, sich an den Lärmklassen und Zuschlägen, wie sie im AIP für den Flughafen Zürich publiziert sind, zu orientieren. So könnte eine Lärmgebühr für die Tagesrandstunden ca. CHF 200.00 betragen<sup>4</sup>.

Die Einführung von lärmabhängigen Landetaxen für Jetflugzeuge analog der Gebühren am Flughafen Zürich für die Klassen I-V erachtet das UVEK angesichts der Gleichbehandlung der verschiedenen Flugzeugklassen als angemessen. In das Gebührenreglement des Regionalflugplatzes Jura-Grenchen ist eine entsprechende Bestimmung aufzunehmen.

---

<sup>2</sup> Maximum Take-Off Weight

<sup>3</sup> Aeronautical Information Publication

<sup>4</sup> Vgl. AIP Switzerland GEN 4.1 – 70, 25 MAR 2021: «Aircraft noise surcharge for shoulder and night hours per departure», «Daytime noise charge» (per landing) und «Aircraft noise surcharge for shoulder and night hours» (per landing).

Eine tageszeitlich abgestufte Gebührenerhebung erscheint dem UVEK jedoch unverhältnismässig, da zu den fraglichen Zeiten nur wenige Bewegungen stattfinden und die ordentlichen Betriebszeiten gegenüber den theoretisch möglichen (Vorgabe gemäss VIL) bereits deutlich reduziert worden sind. Auf eine entsprechende Bestimmung im Dispositiv wird verzichtet.

Die Massnahme 2 für den Jetbetrieb beinhaltet keine Vermietung von Hangars an Halter von lärmintensiven Jets auf dem Flughafen. Dies betrifft nur Jets mit Homebase Grenchen. Das BAFU beurteilt die Massnahme als technisch und betrieblich machbar sowie wirtschaftlich tragbar. Allerdings schreibe die Gesuchstellerin auch, dass die betroffenen Lärmklassen und Flugzeug-Typen erst noch in Absprache mit dem BAZL und dem BAFU festzulegen seien. Das BAFU beantragt analog zu den Helikoptern, dass keine lautereren Jets als die aktuellen Homebase-Jets zuzulassen seien.

Für die Stationierung von Jetflugzeugen (Homebase Grenchen) kann nicht auf die Lärmklassen abgestützt werden, da diese periodisch angepasst werden (keine feste Grösse über die Zeit). Die Massnahme muss daher auf den zertifizierten Schallpegeln basieren. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zur Massnahme 5 bei den Helikoptern verwiesen werden. Art. 39b VIL begrenzt Starts- und Landungen von Flugzeugen in der Nacht auf Regionalflugplätzen wie Grenchen, wenn deren Emissionen einen bestimmten Lärmindex (Definition: Art. 39c VIL) übersteigen. In Analogie dazu kann dieser Index auch als Grenze für die Stationierung von Jetflugzeugen verwendet werden. Folgende Bestimmung ist ins Betriebsreglement aufzunehmen: «Jetflugzeuge deren Lärmindex 87 übersteigt, dürfen in Grenchen nicht neu stationiert werden. Als Lärmindex gilt der arithmetische Mittelwert der beiden Zulassungswerte «lateral» und «flyover» eines Flugzeugmusters, ermittelt nach der ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, 4 oder 14)».

### 2.13 *Masterplan*

Sowohl der Kanton Solothurn als auch die Stadt Grenchen verlangen in ihren Stellungnahmen von der Gesuchstellerin eine Aktualisierung des bereits bestehenden Masterplans. Mit dem Neubau des Kompetenzzentrums für Helikopter sei mittelfristig eine Zunahme an Autoverkehr, Parkplätzen oder Aussenlandungen auf den Jurahöhen nicht ausgeschlossen. Wichtig sei, dass mit Blick auf weitere Bauvorhaben eine Grundlage erarbeitet werde, welche die mittel- bis langfristige Entwicklung des Flughafens aufzeige. Beantragt wird deshalb die Erarbeitung eines solchen Masterplans. Die Stadt Grenchen führt weiter aus, dass zusätzliche Parkplätze möglichst innerhalb des Gebäudevolumens (ober- oder unterirdisch) anzuordnen seien (zum Parkplatzkonzept vgl. unten unter B.2.19).

Die Einsprecherin verlangt ebenfalls den bestehenden Masterplan zu aktualisieren. Er soll zukunftsgerichtete Aussagen zum Flughafenareal enthalten.

Die Gesuchstellerin hat zugesichert, den vorhanden Masterplan zu aktualisieren. Dem Antrag des Kantons Solothurn, der Stadt Grenchen und der Einsprecherin wird entsprochen und die Gesuchstellerin wird aufgefordert, den bestehenden Masterplan innerhalb eines Jahres ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung im Sinne der Erwägungen zu aktualisieren und dem BAZL zuhanden des Kantons Solothurn einzureichen. Eine entsprechende Bestimmung wird ins Dispositiv aufgenommen.

## 2.14 *Weitere Einsprachepunkte*

### 2.14.1 *Bus-Haltestelle*

Die Einsprecherin führt aus, dass sich die Bus-Haltestelle Richtung Norden bis heute bewährt habe und mit dem Neubau neue Probleme geschaffen und die Situation verschlechtert werde. Bei einem grossen Verkehrsaufkommen vom und zum Autobahnanschluss würden gefährliche Situationen entstehen und es fehle ein klares Konzept.

Die Bus-Haltestelle befindet sich ausserhalb des Flughafenareals und das erwähnte Verkehrsaufkommen findet auf der Kantonsstrasse statt. Die Gesuchstellerin ist nachweislich für beides nicht verantwortlich, wie sie zu Recht ausführt. Die Einsprache steht weder in einem Zusammenhang mit dem Bauvorhaben noch mit der Gesuchstellerin und wird folglich als rechtlich unbegründet abgewiesen.

### 2.14.2 *Situation Neubau*

Die Einsprecherin bringt vor, dass mit dem Projekt eine wertvolle Freifläche, die als Abstellplatz für Flugzeuge und Helikopter, sowie als Freifläche für regelmässig stattfindende Events (z. B. Smartflyers) gebraucht wurde, verschwindet. Zusätzlich werde mit dem Verlust der Freifläche südlich des geplanten Neubaus ein Rollweg verbaut.

Die Gesuchstellerin entgegnet den Ausführungen der Einsprecherin nicht und nimmt sie zur Kenntnis, eine rechtserhebliche Rüge gegen das Bauvorhaben enthalte die Einsprache jedoch nicht.

Es steht der Gesuchstellerin zu, das Bauvorhaben wie geplant zu realisieren. Die genannten Begehren der Einsprecherin beinhalten keine Mängel am Projekt, sondern wünschen eine andere Ausgestaltung. Die Einsprache erweist sich in diesem Punkt als öffentlich-rechtlich unbegründet und wird abgewiesen.

### 2.14.3 Entflechtung Helikopter und Flächenflugzeuge

Bereits die heutige Situation sei unbefriedigend und führe teilweise zu gefährlichen Situationen, so die Einsprecherin. Mit den vier geplanten Helipads werde das Problem nicht gelöst, es fehle ein klares Konzept zur Entflechtung des Betriebs von Helikoptern und Flächenflugzeugen.

Die Gesuchstellerin nimmt dazu im Schreiben vom 23. Juni 2021 Stellung. Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass für die Gesuchstellerin die Benutzer von Flächenflugzeugen und Helikoptern sowohl am Boden als auch in der Luft gleichberechtigte Partner sind. Aufgrund der vorgegebenen Platzverhältnisse sei keine sektorielle Entflechtung vorgesehen. Mit der Regelung im Ramp Safety Handbuch sei für eine ausreichende Entflechtung gesorgt, vor allem, wenn die Benutzer mit wechselseitigem Verständnis und Rücksichtnahme operieren und miteinander kommunizieren. Insgesamt erachtet die Gesuchstellerin die Entflechtung als ausreichend und nicht problematisch.

Im Umweltbericht bzw. technischen Bericht ist unter anderem festgehalten: «Starts und Landungen erfolgen zurzeit ab den Helipads im Sektor «blau». Zur Entkoppelung der Helikopter- und Flugzeugbewegungen plant die Gesuchstellerin ein separates Projekt mit südlichen Helipads. Sämtliche Helikopteroperationen erfolgen in Grenchen auf den publizierten Standardrouten für Flächenflugzeuge und Helikopter (VFR<sup>5</sup> und IFR). Starts und Landungen erfolgen explizit auf den für den Helikopterbetrieb in Grenchen vorgesehenen und publizierten Helipads sowie auf dem FATO<sup>6</sup>. Erweiterte Start- und Landemöglichkeiten für Helikopter – unabhängig vom Motorflugbetrieb – sind in Erarbeitung. Ein separates Gesuch wird beim BAZL dazu eingereicht».

Aus diesem Beschrieb ist ersichtlich, dass die Flugrouten für Flächenflugzeuge und Helikopter detailliert geregelt sind und am bestehenden Betrieb keine Änderungen vorgenommen werden. Aus diesem Grund wird auch das Betriebsreglement nicht angepasst (vgl. dazu oben unter A.1.6). In der luftfahrtspezifischen Prüfung des BAZL vom 29. April 2021 bzw. 1. Juli 2022 wird kein Sicherheitsrisiko festgestellt. Die vier Helipads, welche die Einsprecherin erwähnt, sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Die Einsprache ist rechtlich unbegründet und wird abgewiesen.

### 2.14.4 Gästezimmer

Mit dem Vorhaben würden acht Gästezimmer erstellt und damit werde ein früheres mündliches Versprechen den Verantwortlichen des Hotel Airport gegenüber gebrochen,

---

<sup>5</sup> Visual Flight Rules

<sup>6</sup> Final Approach and Take-Off Area

so die Einsprecherin. Man behalte sich ausdrücklich vor, auf zivilrechtlichem Weg gegen die Realisierung von Gästezimmern vorzugehen.

Baurechtlich spricht nichts gegen die Realisierung von acht Gästezimmern. Der zivilrechtliche Weg, den die Einsprecherin erwähnt, steht ihr offen. Dieser ist in diesem Verfahren jedoch unbeachtlich und die Einsprache wird in diesem Punkt abgewiesen.

#### 2.14.5 *Verkehr auf dem Flughafengelände*

Bereits heute seien die Platzverhältnisse zum Manövrieren von Flächenflugzeugen und Helikoptern beschränkt, mit der Realisierung des Vorhabens werde dieser Zustand noch intensiviert, so die Einsprecherin.

Die Gesuchstellerin nehme die Ausführungen der Einsprecherin zur Kenntnis, eine rechtserhebliche Rüge gegen das Bauvorhaben enthalte sie jedoch nicht. Falls notwendig, werde man entsprechende Weisungen für die Benützung der Verkehrsflächen im Ramp Safety Handbuch aufnehmen.

Falls Massnahmen notwendig sein werden, wird die Gesuchstellerin entsprechend handeln, so die Zusicherung. Eine rechtserhebliche Rüge gegen das Projekt beinhaltet die Einsprache in diesem Punkt nicht. In der Sicherheitsprüfung des BAZL konnten keine Mängel festgestellt werden und die Einsprache wird in diesem Punkt entsprechend abgewiesen.

#### 2.14.6 *Parkplätze/Parkhaus*

Die Einsprecherin bringt vor, dass bereits die bestehende Parkplatzsituation unbefriedigend sei. Mit dem Neubau werde die Situation zusätzlich verschlechtert, da weitere 23 Parkplätze wegfallen würden. Mit der Erteilung der Plangenehmigung sei deshalb die notwendige Anzahl an Parkplätzen verbindlich festzulegen. Zu prüfen sei auch ein Parkhaus im Untergeschoss des Neubaus oder an einem anderen Ort. Insgesamt fehle ein klares Parkplatzkonzept.

Die Gesuchstellerin nimmt im Schreiben vom 23. Juni 2021 ausführlich zu den vorhandenen Parkplätzen und dem Parkplatzkonzept Stellung.

Erwähnenswert ist, dass die Gesuchstellerin über ein Parkplatzkonzept verfügt, welches auf dem «Gestaltungs- und Zonenplan Erweiterung Flughafenzone» mit Sonderbauvorschriften vom 18. März 2003 beruht. Es wurde mit der letzten Konzessionserneuerung

dem UVEK eingereicht. Demnach gestattet der Gestaltungsplan maximal 299 Parkplätze. Eine Mindestanzahl an Parkplätzen ist nicht vorgeschrieben. Nach Aussage der Gesuchstellerin stehen nach der Realisierung des vorliegenden Projekts auf dem Flughafen noch 222 Parkplätze zur Verfügung, die Kontingentsreserve beträgt somit 77 Parkplätze.

Die Rügen der Einsprecherin zu den fehlenden Parkplätzen und dem angeblich nicht vorhandenen Parkplatzkonzept sind unbegründet. Zudem gilt es anzufügen, dass weder eine bestimmte Anzahl an Parkplätzen, noch ein Parkplatzkonzept eine Voraussetzung für die Erteilung der vorliegenden Plangenehmigung sind. Die Einsprache erweist sich vor diesem Hintergrund als unbegründet und wird abgewiesen.

#### *2.15 Vereinbarung und Einsprache*

Die zwischen der Gesuchstellerin und der Einsprecherin im Mai 2022 unterzeichnete Vereinbarung zu verschiedenen Einsprachepunkten ist privatrechtlicher Natur. Sie ist im vorliegenden öffentlich-rechtlichen Verfahren unbeachtlich.

Soweit auf die Einsprache der Einsprecherin eingetreten und den Anträgen vorangehend nicht entsprochen wird, wird sie abgewiesen.

#### *2.16 Vollzug*

Das BAZL lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen durch den Kanton überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, und das Amt für Raumplanung jeweils zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

#### *2.17 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 Gebührenverordnung des BAZL (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühr für die Stellungnahme des BAFU richtet sich nach der Gebührenverordnung des BAFU (GebV-BAFU; SR 814.14) und wird in Anwendung von Ziffer 1 mit

Pauschal Fr. 2000.00 veranschlagt. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung und zusammen mit der Gebühr des BAFU erhoben.

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

Der Kanton Solothurn erhebt gestützt auf § 20 Abs. 1 lit. a Gebührentarif (GT; BGS 615.11) für die vorliegende Prüfung des Gesuchs eine Bearbeitungsgebühr im Betrag von Fr. 600.00. Die Höhe der Rechnung gibt zu keinen Bemerkungen Anlass und wird in dieser Höhe in die Verfügung aufgenommen. Die Rechnungsstellung an die Gesuchstellerin erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton Solothurn.

#### **4. Unterschriftsberechtigung**

Nach Art. 49 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG; SR 172.010) 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 2019 hat die Departementsvorsteherin die Direktionsmitglieder des BAZL ermächtigt, Plangenehmigungsverfügungen gemäss Art. 37 Abs. 2 Bst. a LFG in ihrem Namen zu unterzeichnen.

#### **5. Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und der Einsprecherin eröffnet. Dem Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, der Stadt Grenchen, dem BAFU und dem ESTI wird sie zur Kenntnis zugestellt.

## C. Verfügung

Das Gesuch der Regionalflyerplatz Jura-Grenchen AG für den Neubau eines Kompetenzzentrums für Helikopter (Hangar 3), den Abbruch des bestehenden Hangars (grüner Farner Hangar) und den Abbruch/Neubau einer Transformatorenstation der SWG wird genehmigt.

### 1. Vorhaben

#### 1.1 *Gegenstand*

Das Kompetenzzentrum für Helikopter wird zweigeschossig in einer Holzkonstruktion erstellt und auf dem Dach wird eine Photovoltaikanlage (PV-Anlage) installiert, welche den Flughafen mit erneuerbarer Energie versorgen wird. Auf der Ostseite des Hangars werden Falttore angebracht. Im Erdgeschoss befinden sich die Maintenance für Helikopter, Büroräume und ein Empfang mit einem kleinen Shop für Aviatik. Im Obergeschoss befinden sich Schulungsräume/Simulatoren für die Ausbildung, Büro- und Sitzungsräume der Firma Centaurium Aviation Ltd. (Betreiberin und Bauherrin des Kompetenzzentrums), Büro- und Ausstellungsräume der Mountain Flyers AG, Betriebsräume für das AMC mit dazugehörendem Labor, Gästezimmer sowie eine Cafeteria mit sanitären Einrichtungen. Der Hangar ist ca. 41 m lang, 26 m breit und hat eine Höhe von 13 m.

Der grüne Farner Hangar wird zurückgebaut. Gleichzeitig wird auch die alte und in die Jahre gekommene Transformatorenstation, welche im Besitz der SWG Grenchen ist, abgebrochen und an einem neuen Standort aufgebaut.

#### 1.2 *Standort*

Flughafenperimeter, Flughafenstrasse, Grundbuch-Nr. 343.

#### 1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Gesuchsschreiben vom 24. Januar 2020;
- Baugesuche auf dem Formular der Stadt Grenchen zum Neubau Hangar 3 (Kompetenzzentrum), zum Abbruch Gebäude (grüner Farner Hangar) und Neubau/Abbruch Transformatorenstation vom 15. Januar 2020;
- Kanalisationsgesuche vom 15. Januar 2020;
- Gesuchsformular für Einbauten und Grundwasserabsenkungen;

- Unbedenklichkeitserklärung der Skyguide vom 2. April 2020;
- Formular der Solothurnischen Gebäudeversicherung (SGV) zum Brandschutz und der Wärmetechnik;
- Netzanschlussgesuch Strom vom 15. Januar 2020;
- Netzanschlussgesuch Wasser vom 15. Januar 2020;
- Energienachweis Kompetenzzentrum für Helikopter vom 7. Januar 2020;
- Umweltmatrix vom 15. Januar 2020;
- Hydrologisches Gutachten der Wanner AG vom 13. Dezember 2019 inklusive Plan mit geologischer Darstellung des Bodenaufbaus;
- Schlussbericht der Menz AG, Analyse auf Asbest-, PCB- (Polychlorierte Biphenyle) und PAK-haltige (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) vom 19. Januar 2016;
- Situationsplan «Abbruch» im Massstab 1:500 vom 24. Januar 2020;
- Situationsplan «Neubau» im Massstab 1:500 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Erdgeschoss» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Obergeschoss» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Dachaufsicht / Schnitt» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Schnitte A-A, B-B, C-C, D-D» im Massstab 1:200 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «BS Schnitte A-A, B-B, C-C, D-D» im Massstab 1:200 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Fassaden» im Massstab 1:200 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Kanalisation / Werkleitungen» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Brandschutz Erdgeschoss» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Brandschutz Obergeschoss» im Massstab 1:100 vom 24. Januar 2020;
- Plan Neubau Kompetenzzentrum «Brandschutz Fassaden» im Massstab 1:200 vom 24. Januar 2020;
- Gesuch um Plangenehmigung für die Schalt- und Transformatorenstation, Unterwerk vom 12. Dezember 2019;
- Projektplan zum Ersatz der Transformatorenstation im Massstab 1:100 und 1:20 vom 26. Mai 2020;
- Dispositionsplan zum Ersatz der Transformatorenstation im Massstab 1:50 vom 26. Mai 2020;

- Plan «Prinzipschema» zum Ersatz der Transformatorenstation vom 11. Dezember 2019;
- Plan «Ausschnitt MS Schema Stromversorgung Grenchen 16kv-Leitung» zum Ersatz der Transformatorenstation vom 3. Dezember 2019;
- Bericht Berechnung magnetischer Felder vom 11. Dezember 2019;
- Gesuche um Plangenehmigung für die Leitung zur neuen Transformatorenstation vom 13. Dezember 2019;
- 2 Pläne «Ersatz MS-Leitung 16 kv» im Massstab 1:1000 vom 26. Mai 2020;
- Plan «Disposition TS 3 / ARA» im Massstab 1:50 vom 12. Dezember 2019;
- Plan «Disposition TS 96 / Witi» im Massstab 1:50 vom 12. Dezember 2019;
- Unterlagen zum Safety Assessment gemäss E-Mail der Gesuchstellerin vom 14. Juni 2022;
- Auflistung von vorsorglichen Massnahmen zur Lärmreduktion vom 19. November 2021;
- Kurzbericht Baulärm vom 26. Oktober 2021;
- Baustellen-Entsorgungskonzept vom 25. Oktober 2021;
- Fachbericht Fluglärm vom 20. Oktober 2020;
- Technische Dokumentation Fluglärmrechnung mit Anhang vom 20. Oktober 2020;
- Situationsplan Fluglärmrechnung Prognose 2030 mit total 50 875 Flugbewegungen jährlich im Vergleich zum SIL vom 1. September 2009 im Massstab 1:10 000 vom 23. September 2020, Plan-Nr. L12;
- Situationsplan Fluglärmrechnung Prognose 2030 mit total 50 875 Flugbewegungen jährlich «Belastungsgrenze» im Massstab 1:10 000 vom 23. September 2020, Plan-Nr. L13;
- Situationsplan Fluglärmrechnung Prognose 2030 mit total 50 875 Flugbewegungen jährlich im Vergleich mit Lärmbelastungskataster (LBK) im Massstab 1:10 000 vom 8. Oktober 2020, Plan-Nr. L14.

## **2. Bewilligung**

Die Ausnahmegewilligung nach Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 Satz 1 GSchV bezüglich Reduktion der Durchflusskapazität wird erteilt.

## **3. Zulässiger Fluglärm**

- 3.1 Der zulässige Lärm für den Flughafen Grenchen wird auf der Basis des Prognosezustandes 2030 mit total 50 875 Flugbewegungen genehmigt (Situationsplan Fluglärmrechnung «Belastungsgrenze» im Massstab 1:10 000 vom 23. September 2020, Plan-

Nr. L13).

- 3.2 Der genehmigte Lärm dient dem BAZL als Grundlage für die Erstellung des neuen Lärmbelastungskatasters (LBK).

#### **4. Auflagen**

##### *4.1 Allgemeine Bauauflagen*

- 4.1.1 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind dem UVEK zu melden und dürfen nur mit dessen Zustimmung vorgenommen werden.
- 4.1.2 Sämtliche Auflagen sind auch für den Betreiber rechtsverbindlich und durch die Gesuchstellerin an diesen weiterzuleiten.
- 4.1.3 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 4.1.4 Allfällige Unterlagen bzw. Informationen zu Auflagen die von den Fachstellen geprüft sein müssen, sind diesen frühzeitig zuzustellen.
- 4.1.5 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 4.1.6 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem UVEK zuhanden des BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, jeweils zehn Tage im Voraus bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich bzw. per E-Mail (lesa@bazl.admin.ch) mitzuteilen.
- 4.1.7 Der Stadt Grenchen (Baudirektion) sind der Baubeginn, der Kanalisationsanschluss, die Fertigstellung des Rohbaus und die Bauvollendung rechtzeitig und schriftlich zu melden.
- 4.1.8 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

##### *4.2 Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Die Auflagen in der luftfahrtspezifischen Prüfung vom 1. Juli 2022 sind umzusetzen (Beilage 1).

#### 4.3 *Gewässer-, Bodenschutz und Entwässerung*

- 4.3.1 Die Injektionspfähle sind nur mit Verrohrung und Gewebesack gestattet.
- 4.3.2 Die Verwendung von ökotoxischen Zuschlagsstoffen ist nicht erlaubt.
- 4.3.3 Für das Bauvorhaben darf kein Grundwasser abgesenkt respektive abgepumpt werden.
- 4.3.4 Sämtliches anfallendes nicht verschmutztes Abwasser (Niederschlagswasser) ist via die Sauberwasserleitung in den Witibach einzuleiten.
- 4.3.5 Die Auflagen in den Ziffern 5–7 der Stellungnahme der Stadt Grenchen vom 13. Januar 2020 sind umzusetzen (Beilage 2).

#### 4.4 *Arealbelegungen im Kantonsstrassenareal*

Das von der Gesuchstellerin auszuarbeitende Gesuch für Bauarbeiten und Arealbelegungen im Kantonsstrassenareal ist dem Kreisbauamt I, 4528 Zuchwil, spätestens sechs Wochen vor Baubeginn einzureichen.

#### 4.5 *Brand- und Arbeitnehmerschutz*

- 4.5.1 Die Auflagen in den Ziffern 2 und 3 der Stellungnahme der Stadt Grenchen vom 13. Januar 2021 sind umzusetzen (Beilage 2).
- 4.5.2 Die Gesuchstellerin hat die Einsatzpläne für die Feuerwehr an die neue bauliche Situation anzupassen und die erstellten Pläne der Solothurnischen Gebäudeversicherung zuzustellen.
- 4.5.3 Für die Bauphase ist ein Sicherheitskonzept in Absprache mit der Feuerwehr zu erstellen (Alarmierung Selbst- und Fremdreterung für Mitarbeitende, besondere Gefahren, etc.).
- 4.5.4 Bei Anpassungen technischer Natur nach Projektabschluss seien die Einsatzpläne für die Interventionskräfte durch die Bauherrschaft selbständig zu aktualisieren.

#### 4.6 *Energie*

Die Auflage in Ziffer 4 der Stellungnahme der Stadt Grenchen vom 13. Januar 2021 ist umzusetzen (Beilage 2).

#### 4.7 *Transformatorstation*

Die Auflagen in der Stellungnahme des ESTI vom 9. Juli 2021 sind umzusetzen (Beilage 3).

#### 4.8 *Fluglärm*

- 4.8.1 Massnahme 3 Helikopter: Anhang 3 des Betriebsreglements ist mit nachfolgendem Wortlaut zu ergänzen und beim BAZL innerhalb von 3 Monaten ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zur Genehmigung einzureichen: «Keine Ausbildungs-/Trainingsflüge mit Helikoptern auf den beiden Volten und auf dem flughafennahen Gelände (Umgrenzung innerhalb äusserer Volte) in Randzeiten (20:00 – 08:00 Uhr) und in der Mittagspause (12:15 – 13:45 Uhr) sowie am Sonntag vor 10:30 und nach 17:00 Uhr. Vorbehalt: Nachtflugtraining für Helikopter analog Flächenflug».
- 4.8.2 Massnahme 4 Helikopter: Bei der Ausbildung von Helikopterpiloten und Helikopterpilotinnen sind – wenn immer möglich – Flugsimulatoren einzusetzen.
- 4.8.3 Massnahme 5 Helikopter: Anhang 3 des Betriebsreglements ist mit nachfolgender Bestimmung zu ergänzen und beim BAZL innerhalb von 3 Monaten ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zur Genehmigung einzureichen: «Für Helikopter Homebase Grenchen gilt: Maximaler Schallpegel von 85.0 dB SEL für Zertifizierungen nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 11 und 90.0 EPNdB Take-Off für Zertifizierungen nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 8».
- 4.8.4 Massnahme 1 Jetbetrieb: Das Gebührenreglement des Flugplatzes Grenchen ist innerhalb von 3 Monaten ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung mit nachfolgender Bestimmung zu ergänzen und beim BAZL einzureichen: «Die Einführung von lärmabhängigen Landetaxen für Jetflugzeuge analog zu den Gebühren am Flughafen Zürich für die Klassen I-V ist vorzunehmen».
- 4.8.5 Massnahme 2 Jetbetrieb: Anhang 3 des Betriebsreglements ist mit nachfolgender Bestimmung zu ergänzen und beim BAZL innerhalb von 3 Monaten ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zur Genehmigung einzureichen: «Jetflugzeuge deren Lärmindex 87 übersteigt, dürfen in Grenchen nicht neu stationiert werden. Als Lärmindex gilt der arithmetische Mittelwert der beiden Zulassungswerte «lateral» und «flyover» eines Flugzeugmusters, ermittelt nach ICAO Anhang 16, Band 1, Kapitel 3, 4 oder 14)».

#### 4.9 *Masterplan*

Die Gesuchstellerin wird aufgefordert, den bestehenden Masterplan innerhalb eines Jahres ab Rechtskraft der vorliegenden Verfügung zu aktualisieren und dem BAZL zuhanden des Kantons Solothurn einzureichen. Der Masterplan hat die mittel- bis langfristige Entwicklung des Flughafens (Infrastruktur, Betrieb etc.) aufzuzeigen.

### 5. **Einsprachen**

Soweit auf die Einsprache der Einsprecherin eingetreten und den Anträgen vorangehend nicht entsprochen wird, wird sie abgewiesen.

### 6. **Gebühren**

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin zusammen mit der Gebühr des BAFU im Betrag von Fr. 2000.00 auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

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

Die Gebühr des Kantons Solothurn im Betrag von Fr. 600.00 wird genehmigt. Die Rechnungsstellung an die Gesuchstellerin erfolgt nach Vorliegen der Plangenehmigung direkt durch den Kanton Solothurn.

### 7. **Eröffnung und Mitteilung**

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
- B. Einsprecherin

Zur Kenntnis an (mit A-Post):

- Amt für Raumplanung, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn, 4-fach
- Stadt Grenchen, Baudirektion, Postfach 947, Dammstrasse 14, 2540 Grenchen
- Eidgenössisches Starkstrominspektorat (ESTI), Luppmenstrasse 1, 8320 Fehraltorf
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern

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

sig. Marcel Kägi  
Vizedirektor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt

### **Beilagen**

- Beilage 1: luffahrtsspezifische Prüfung vom 1. Juli 2022
- Beilage 2: Stellungnahme der Stadt Grenchen vom 13. Januar 2021
- Beilage 3: Stellungnahme des ESTI vom 9. Juli 2021

### **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 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.