

# Regierungsratsbeschluss

vom 15. Mai 2012  
 Nr. 2012/968  
 KR.Nr. I 007/2012 (BJD)

## **Interpellation Barbara Wyss Flück (Grüne, Solothurn): Pistenverlängerung West Flugplatz Grenchen (25.01.2012) Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Interpellationstext**

Laut Medien hat der Regierungsrat kurz vor Weihnachten grünes Licht gegeben, die Pistenverlängerung nicht wie ursprünglich geplant Richtung Ost weiter zu verfolgen, da dieser Ausbau zu viele negative Auswirkungen für Mensch und Natur hätte, neu soll die Verlängerung West favorisiert werden. Der Regierungsrat hat in seiner Medienmitteilung vom 20. Dezember 2011 wohl aus taktischen Gründen unterschlagen, dass auch eine Pistenverlängerung West nicht möglich ist. Zum einen lassen die geltenden Schutzbestimmungen auch in dieser Richtung einen derart massiven Eingriff nicht zu, auch hat diese Lösung, Pistenverlängerung Variante West, gravierende finanzielle Auswirkungen, da die Piste für die Strasse untertunnelt werden müsste. Die Zukunft des innereuropäischen Fernverkehrs liegt gemäss nationaler und internationaler Verkehrsplanung auf der Schiene; und zwar aus ökologischer und aus ökonomischer Sicht. Es wird Zeit, dass wir auch die regionale Planung darauf abstimmen. Ein Ausbau in Grenchen, ob Ost oder West, ist daher mehr als fragwürdig.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Regionalflugplatz Grenchen befindet sich im dicht besiedelten Mittelland. Wie will der Regierungsrat die Bevölkerung in die weitere Planung einbeziehen?
2. Der Flugplatz Grenchen ist umgeben von kantonalen und nationalen Schutzgebieten und damit wäre ein Ausbau nur in sehr begrenztem Ausmass möglich. Was heisst dies für die weitere Planung und wie sehen die rechtlichen Grundlagen aus?
3. Welche Schutzziele des nationalen Wasser- und Zugvogelreservats wären betroffen und was sind die konkreten Auswirkungen?
4. Welche Absprachen wurden bereits mit dem Kanton Bern, der ja von einem Ausbau auch stark mit betroffen wäre, getroffen?
5. Von welchen prognostizierten Veränderungen der Anzahl Starts und Landungen nach einem erfolgten Pistenausbau geht der Regierungsrat aus?
6. Wie verteilen sich diese erwarteten Entwicklungen auf verschiedene Flugzeugtypen und Zwecke der Flüge?
7. Mit welchen Kosten wird für die Untertunnelung der Piste gerechnet und wer wäre Kostenträger?

## 2. Begründung (Interpellationstext)

## 3. Stellungnahme des Regierungsrates

### 3.1 Vorbemerkungen

Die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG (RFP) beabsichtigt, dem kommerziellen Flugbetrieb in Grenchen künftig ein stärkeres Gewicht beizumessen und damit auch den Wirtschaftsstandort Jurasüdfuss zu stärken. Diese Absicht entspricht auch dem Masterplan 2020 des RFP. Für einen kommerziellen Flugbetrieb gelten erhöhte Sicherheitsanforderungen der internationalen Flugverkehrsbehörde. Da die heutige Pistenlänge für viele kommerziell betriebene Flugzeuge zu kurz ist und Sicherheitsauflagen oft zu Nutzlastbeschränkungen führen, soll die Piste verlängert werden. In einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007 kommt die RFP zum Schluss, dass aus technischen und ökonomischen Gründen eine Pistenverlängerung nach Osten zu vertiefen sei.

Am 26. August 2009 fand ein erstes Koordinationsgespräch mit interessierten Organisationen und Behördenvertretern statt. Dabei wurde der Masterplan 2020 des RFP sowie das Pistenprojekt Ost präsentiert. Der Verwaltungsrat der RFP ersuchte den Regierungsrat im Juli 2011 um eine Stellungnahme zum Projektstart für eine entsprechende Pistenanpassung. Der Regierungsrat hat sich im Sinne einer vorläufigen Stellungnahme zu den Projektabsichten für eine Pistenanpassung mit Beschluss Nr. 2011/2700 vom 20. Dezember 2011 geäußert. Nach einer ersten Interessenabwägung stellte der Regierungsrat fest, dass er in einem neuen, überarbeiteten Projekt mit einer Pistenverlängerung nach *Westen* aufgrund seines derzeitigen Kenntnisstandes mehr Erfolgchancen sieht als bei einer Pistenverlängerung nach Osten. Eine solche hätte zu viele negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Der Regierungsrat empfahl der RFP, das Projekt einer Pistenverlängerung nach Westen, die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie die konkreten Massnahmen zur Minderung der Auswirkungen genauer zu untersuchen und in einem 2. und allfällig weiteren Koordinationsgesprächen vorzustellen und zu diskutieren. Die Gesprächstermine dazu sind noch nicht festgelegt. Das Ziel weiterer Koordinationsgespräche wird die Identifikation von Übereinstimmungen bzw. Differenzen in der Einschätzung wichtiger Inhalte für eine Pistenverlängerung nach Westen sein. Die Gesprächsergebnisse bilden eine wichtige Grundlage, anschliessend das Bewilligungsverfahren nach dem Luftfahrtgesetz des Bundes (LFG; SR 748.0) einzuleiten. Im Rahmen dieses Bundesverfahrens wird das entsprechende Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) angepasst. Darauf abgestimmt wird auch der kantonale Richtplan angepasst.

### 3.2 *Der Regionalflugplatz Grenchen befindet sich im dicht besiedelten Mittelland. Wie will der Regierungsrat die Bevölkerung in die weitere Planung einbeziehen?*

Die Gesamtprojektleitung einer allfälligen Pistenverlängerung West des Regionalflugplatzes (RFP) Grenchen und entsprechend auch die Auftragserteilung und die Verantwortung für die Information der Bevölkerung liegen bei der RFP Jura-Grenchen AG.

Die Gesamtprojektleitung erteilt die erforderlichen Planungsaufträge. Das Projekt soll im Rahmen der dem eigentlichen Verfahren zur Änderung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt vorgelagerten Koordinationsgespräche von einer Behördendelegation begleitet werden. In dieser werden u.a. alle Gemeinden vertreten sein, welche im entsprechenden Objektblatt des Bundessachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) verzeichnet sind. In einer Begleitgruppe sollen zudem Flugplatzvertreter, Umweltverbände und Wirtschaftsvertreter Einsitz nehmen können. Mit der zur Diskussion stehenden Projektorganisation ist eine breite fachtechnische und behördliche Begleitung des Projektes von Beginn weg gewährleistet. Die Begleitgruppenmitglieder informieren ihre Organisationen direkt über den Projektstand und -verlauf.

Eine formelle Mitwirkung der Bevölkerung ist zudem im anschliessenden Verfahren zur Revision des Objektblattes des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt und in dem darauf abgestimmten kantonalen Richtplanverfahren vorgesehen. Diese Mitwirkung kann aufgrund des wenig fortgeschrittenen Projektstandes noch nicht terminiert werden.

3.3 *Der Flugplatz Grenchen ist umgeben von kantonalen und nationalen Schutzgebieten und damit wäre ein Ausbau nur in sehr begrenztem Ausmass möglich. Was heisst dies für die weitere Planung und wie sehen die rechtlichen Grundlagen aus?*

Die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen erfordern, dass die rechtsgültigen Schutzbestimmungen und Schutzwerte bei der weiteren Planung von den Projektanten sehr sorgfältig ermittelt werden müssen.

Eine Pistenverlängerung nach Westen würde das in der Verordnung über die Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (WZVV; SR 922.32) verzeichnete nationale Reservat Nr. 102 „Witi“ am Rande tangieren. Nach Art. 3 lit. a WZVV wäre das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) befugt, im Einvernehmen mit dem Kanton den Perimeter des Reservates gegebenenfalls um höchstens fünf Prozent der Fläche zu ändern. Nach Art. 3 lit. b wäre gar eine Verkleinerung des Perimeters um höchstens 10 Prozent der Fläche des Objekts möglich, wenn der Perimeter mit einem mindestens gleich grossen neuen Gebietsteil erweitert würde (flächengleiche Kompensation). Der RFP ist auf jeden Fall gefordert, fachliche Grundlagen zu erarbeiten, die es uns ermöglichen, die Auswirkungen einer Pistenverlängerung nach Westen detailliert zu beurteilen und einer umfassenden Interessenabwägung zu unterziehen. Eine solche ist nach Art. 6 WZVV im Einzelfall ausdrücklich möglich.

Nach § 4 der Zonenvorschriften zur kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen-Solothurn (RRB Nr. 2782 vom 20. September 1994 / RRB Nr. 2005/2373 vom 22. November 2005) sind Bauten und bauliche Anlagen nur zulässig, wenn diese zonenkonform sind und wenn sie in die Nähe der Bauzonengrenze oder von bestehenden Häusergruppen zu liegen kommen. Sie dürfen das Bild der offenen Ackerlandschaft nicht beeinträchtigen. Eine Pistenverlängerung nach Westen käme zwar in die Nähe der Bauzonengrenze zu liegen, wäre aber in der Schutzzone selber nicht zonenkonform. Somit müsste im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung eine Anpassung des Perimeters der Schutzzone geprüft werden.

3.4 *Welche Schutzziele des nationalen Wasser- und Zugvogelreservats wären betroffen und was sind die konkreten Auswirkungen?*

Nach dem Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung (Art. 2 WZVV) bezweckt das Reservat die Erhaltung und Förderung des Gebietes Nr. 102 als Rastplatz und Nahrungsgebiet für ziehende Watvögel unter Berücksichtigung der langfristigen Anbaubereitschaft (Fruchtfolgeflächen). Dieses Ziel soll unter anderem mit dem Verzicht auf neue Drainagen erreicht werden. Die Erneuerung von bestehenden Drainagen wäre nur zulässig, wenn sie die periodisch vernässten Flächen der kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Solothurn-Grenchen nicht beeinträchtigen. Weiter soll der Verzicht auf das Überdecken von Kulturen mit Folien, Plastiktunneln u.a., sowie durch die Führung der Nationalstrasse A5 in einem Tunnel auf einer bautechnisch tragbaren und betrieblich sinnvollen Länge zur notwendigen Schonung des Schutzgebietes beitragen.

Mit einer Verlängerung der Piste in Richtung Westen wären keine der im Bundesinventar formulierten Ziele direkt betroffen. Hingegen gilt es, Art. 5 WZVV zu berücksichtigen: Nach Abs. 1 lit. b dürfen Tiere nicht gestört oder vertrieben werden. Nach Abs. 1 lit. f sind das Starten und das Landen mit zivilen Luftfahrzeugen aller Art sowie der Betrieb von Modellflugzeugen verboten, wobei der Betrieb von bestehenden Flugplätzen ausdrücklich vorbehalten ist. Im Objektblatt des SIL wurde als Massnahme zum Schutz des Wasser- und Zugvogelreservats Witi mit der

Betriebskonzession eine minimale Überflughöhe von 300 m festgelegt (ausgenommen Starts, Landungen sowie Schulungsvolten).

Der RFP muss die konkreten Auswirkungen einer Pistenverlängerung in Richtung Westen zuerst noch detailliert abklären, bevor diese geprüft werden können.

3.5 *Welche Absprachen wurden bereits mit dem Kanton Bern, der ja von einem Ausbau auch stark mit betroffen wäre, getroffen?*

Wir haben noch keine konkreten Absprachen mit dem Kanton Bern bezüglich einer Pistenverlängerung nach Westen getroffen. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, die kantonsübergreifende Regionalplanung Grenchen-Büren und die betroffenen Berner Gemeinden sollen bei der Projektplanung bereits im Rahmen der dem Sach- und Richtplanverfahren vorgelegten Koordinationsgespräche umfassend einbezogen werden (vgl. Antwort zu Frage 1).

3.6 *Von welchen prognostizierten Veränderungen der Anzahl Starts und Landungen nach einem erfolgten Pistenausbau geht der Regierungsrat aus?*

Im aktuellen Objektblatt SO-1 (RFP Grenchen) des SIL wird die durchschnittliche Verkehrsleistung der Jahre 2004-07 mit total 62'730 Flugbewegungen angegeben. Aktuell wird von ca. 78'000 Flugbewegungen pro Jahr ausgegangen. Gemäss Objektblatt im SIL wären bis zu 90'000 Flugbewegungen pro Jahr zulässig. Wir gehen davon aus, dass die Gesamtzahl der Flugbewegungen im SIL neu auszuhandeln ist. Insbesondere sollte die Verteilung (im Sinne eines „Modal Split“) zwischen Geschäftsfliegerei, Ausbildungsfliegerei und Freizeitfliegerei neu geregelt werden. Wir streben insgesamt eine Reduktion der Lärmbelastung für die vom Flugverkehr betroffene Bevölkerung an. Die Festsetzung der Anzahl Starts und Landungen sowie der Anteil an Freizeit-, Ausbildungs- und Geschäftsfliegerei ist Gegenstand der ins Auge gefassten Revision des SIL-Objektblattes.

3.7 *Wie verteilen sich diese erwarteten Entwicklungen auf verschiedene Flugzeugtypen und Zwecke der Flüge?*

Die Verteilung auf Flugzeugtypen und Zwecke der Flüge ist noch nicht definiert.

3.8 *Mit welchen Kosten wird für die Untertunnelung der Piste gerechnet und wer wäre Kostenträger?*

Zum jetzigen Zeitpunkt und in Anbetracht des Projektstandes können keine Angaben über die Kosten sowie Kostenträger gemacht werden.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Umwelt

Amt für Verkehr und Tiefbau

Amt für Raumplanung

Volkswirtschaftsdepartement

Amt für Wald, Jagd und Fischerei

Amt für Wirtschaft und Arbeit

Amt für Landwirtschaft

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat

Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern

Bundesamt für Raumentwicklung, Mühlegasse 2, 3063 Ittigen

Bundesamt für Umwelt, Papiermühlestrasse 172, 3063 Ittigen

Bundesamt für Strassen ASTRA, 3003 Bern

Amt für öffentlichen Verkehr, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Stadtpräsidium Grenchen, Bahnhofstrasse 23, 2540 Grenchen

Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen

Regionalplanung Grenchen-Büren, Geschäftsstelle, Dammstrasse 14, 2540 Grenchen