



Pistenanpassungen Grenchen

Variantenvergleich - Factsheet



Kurzbeschreibung der zu erwartenden Auswirkungen verschiedener Varianten einer Pistenanpassung aus ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Sicht

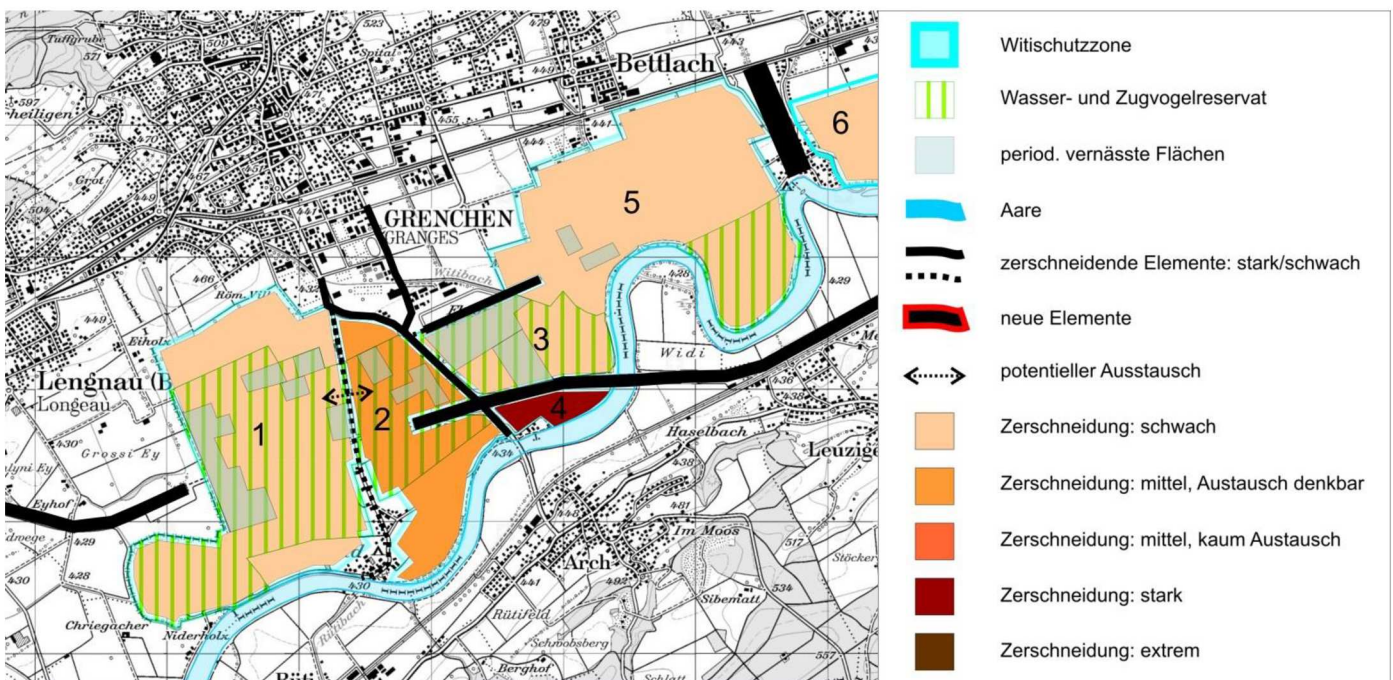
Die in diesem Factsheet getroffenen Annahmen und Aussagen basieren auf groben Abschätzungen der Projektauswirkungen wie sie nach heutigem Wissensstand zu erwarten sind.

Mai 2013

Ausgangslage

Warum eine Pistenanpassung?

In der Schweiz sind auf Flugplätzen seit 2008 höhere EU-Sicherheitsbestimmungen anzuwenden. Diese haben auf dem Flugplatz Grenchen dazu geführt, dass die bestehende Piste nicht mehr in der gesamten Länge genutzt werden kann. Die bestehende Piste wurde durch die strengerer Regeln somit faktisch verkürzt. **Mit der Anpassung der Piste um 450 Meter in Richtung Westen oder Osten will der Flugplatz den Besitzstand von vor 2008 wieder herstellen.** Damit soll es möglich sein, dass die gängigen Business-Flugzeuge ohne heute anzuwendende Einschränkungen bezüglich Beladung oder Betankung operieren können. Eine Verbreiterung der Piste, was gegenüber heute grössere Flugzeugtypen zulassen würde, strebt der Flugplatz nicht an.



Der Flugplatz aus ökologischer Sicht:

Der Flugplatz Grenchen stösst südlich an die Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone und das Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung «Witi Grenchen». Im Flugplatzumfeld bestehen diverse Rote Liste Arten, wie Feldhase, Weissstorch, Kreuzkröte, diverse Watvogelarten (Limikolen), u.A. Die Witi gilt als Hasenkammer der Schweiz, ausserdem dient sie als Wildtierkorridor von regionaler als auch von nationaler Bedeutung.

Der Flugplatz ist sich seiner Lage in einem sensiblen Umfeld bewusst und will sich moderat weiterentwickeln. Die durch Erweiterungen beeinträchtigten Naturwerte sollen mit umfangreichen Ersatzmassnahmen kompensiert werden.

Der Flugplatz aus ökonomischer Sicht:

Der Flugplatz Grenchen dient als wichtiger Standortfaktor und als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Der Flugplatz generiert selber eine jährliche Wertschöpfung von 26 Mio. CHF und schafft direkt und indirekt 212 Arbeitsplätze.

Die Strategie des Flugplatzes sieht vor, insbesondere im stark nachgefragten und wertschöpfungsstarken Bereich der Geschäftsfliegerei zu wachsen. Dies innerhalb des bestehenden SIL Kontingents, mit Kompensation bei der Freizeitfliegerei.

Der Flugplatz aus gesellschaftlicher Sicht:

Der Flugplatz Grenchen ist heute ein wichtiges Ausflugsziel und ein wichtiger Ausbildungsstandort für Nachwuchspiloten.

Die Lärmbelastung liegt heute unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Der Flugplatz ist bestrebt ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen. Mit der Nähe des westlichen Pistenkopfs zur Kantonsstrasse besteht jedoch ein gewisses Sicherheitsrisiko.

Übersicht über die untersuchten Varianten



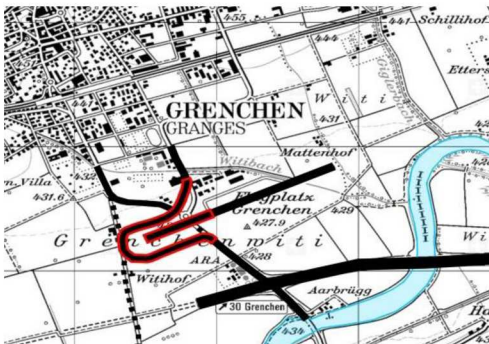
Pistenanpassung Ost

Die Pistenanpassung um 450 Meter erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Osten. An der Kantonsstrasse sind keine Anpassungen notwendig.



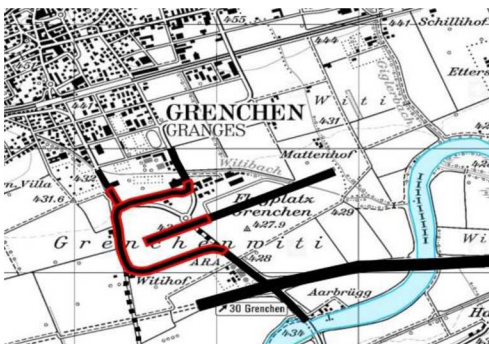
Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse

Die Pistenanpassung um 450 Meter erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird unter der Piste hindurch geführt.



Pistenanpassung West mit Umfahrung Kantonsstrasse Variante 1

Die Pistenanpassung um 450 Meter erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird möglichst nahe um die Piste herum geführt.



Pistenanpassung West mit Umfahrung Kantonsstrasse Variante 2

Die Pistenanpassung um 450 Meter erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird grossräumig um die Piste herum geführt.



Pistenanpassung West-Ost mit Umfahrung Kantonsstrasse

Die Pistenanpassung um 450 Meter erfolgt in dieser Variante zu gleichen Teilen nach Westen und Osten. Die Kantonsstrasse wird um den westlichen Pistenkopf herum geführt.

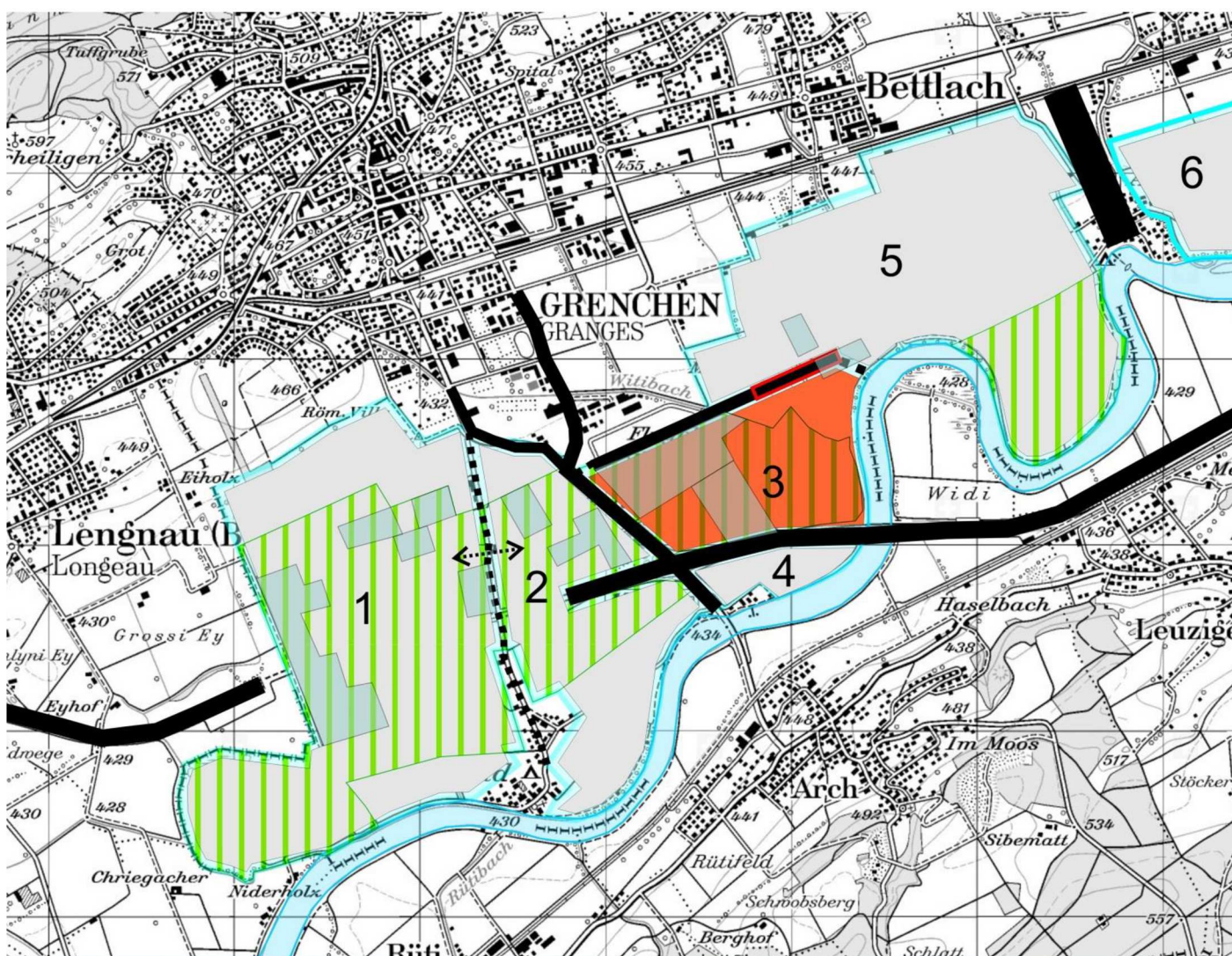
Variante Pistenanpassung Ost

Die Variante ist mit den wenigen neuen Elementen und dem geringsten Landverbrauch am kostengünstigsten. Durch die Pistenanpassung nach Osten entsteht aber eine starke Zerschneidung des Witi-Lebensraums, da die Verbindung zwischen den Flächen Nr. 3 und 5 zerschnitten wird. Zusätzlich gehen wertvolle periodisch vernässte Flächen verloren (Wadvögel).

Die geschützte Ufervegetation des in der Anflugschneise verlaufenden Giglerbachs muss in dieser Variante gerodet werden.

Durch die tiefere Überflughöhe im Osten sind zusätzliche Störungen der Siedlung und der Storchenpopulation in Altreu zu erwarten. Dafür nimmt die Belastung im Westen über dem Vogelreservat ab.

Mit der Nähe des neuen Pistenkopfes Ost zur Aare wird die Sicherheit verschlechtert.

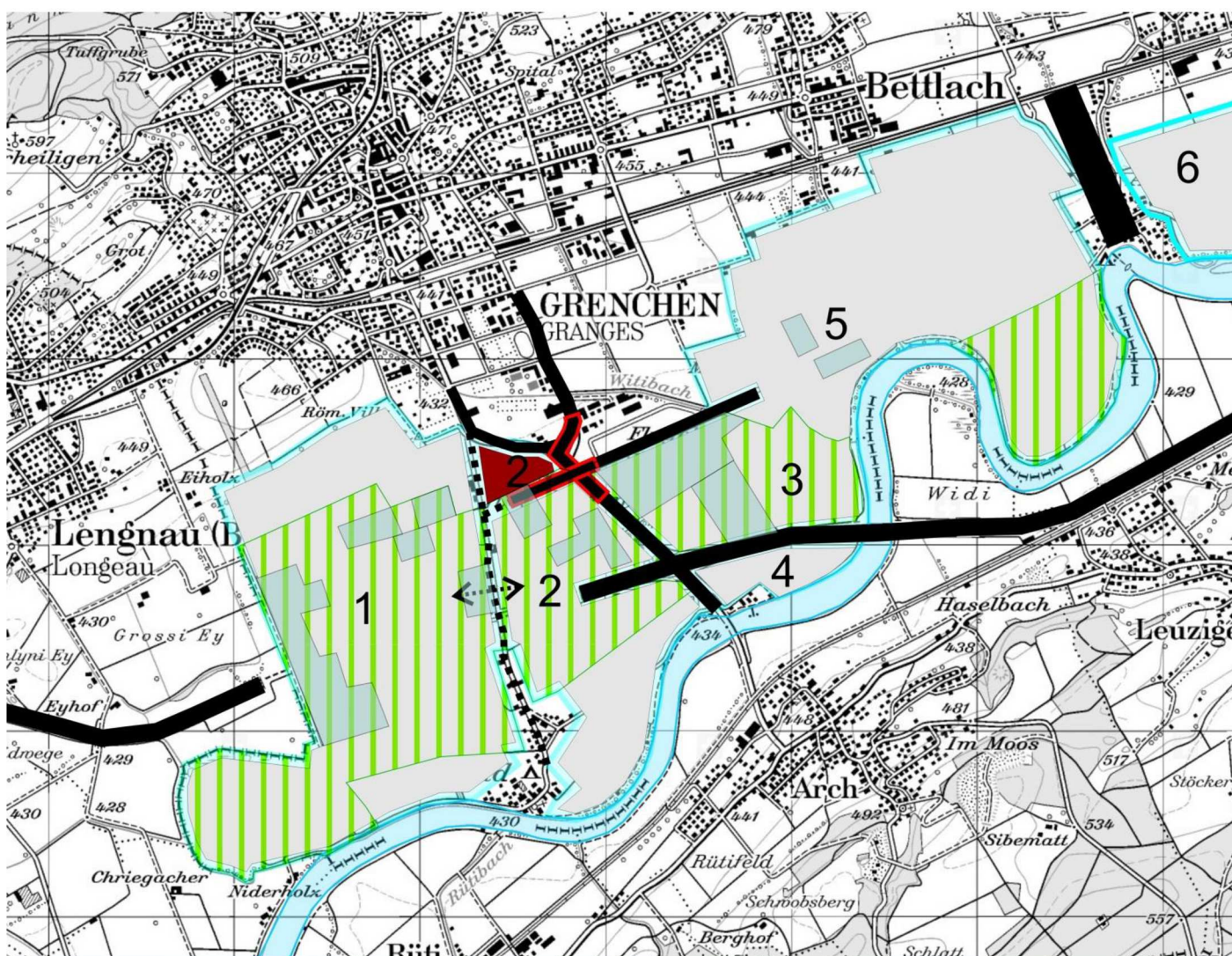


Variante Pistenanpassung West

Mit Unterführung der Kantonsstrasse

Die Variante wird durch die Unterführung, welche in schwierigem Baugrund liegt, sehr teuer. Im Vergleich ist diese Variante die mit Abstand kostspieligste. Die Variante verursacht aber mit dem geringen Flächenverbrauch und der Ausrichtung gegen Westen die geringsten, jedoch auch nicht unerheblichen, Umweltauswirkungen. So gehen auch hier periodisch vernässte Flächen verloren, eine hohe Zerschneidungswirkung ist aber auf die kleine Fläche Nr. 2 Nord beschränkt. Durch die tieferen Überflüge im Westen ist eine erhöhte Störung im Vogelreservat zu erwarten. Dafür nimmt die Lärmbelastung im Osten ab.

Ein Vorteil der Variante ist, dass das heutige Sicherheitsrisiko mit der Nähe der Kantonsstrasse zum Pistenkopf aufgehoben wird. Für den Strassenverkehr entsteht zudem kein Umweg.



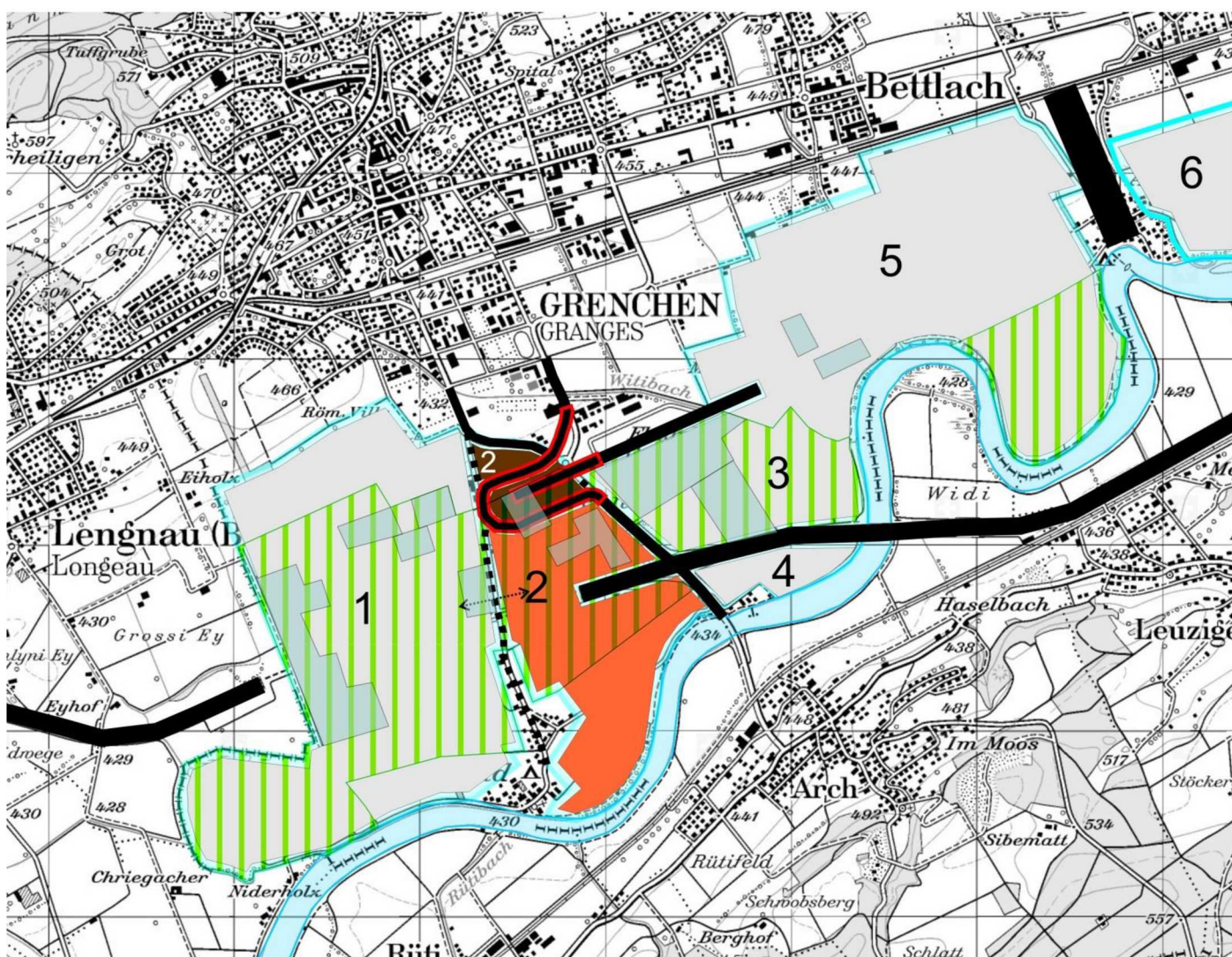
Variante Pistenanpassung West

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse Variante 1

Die Variante liegt bezüglich Umsetzungskosten im unteren Mittelfeld. Neben der Piste kommen hier die Kosten für die angepasste Strassenführung hinzu. Der mittlere Flächenverbrauch wirkt sich negativ auf die Zerschneidungswirkung auf. So wird ein Austausch innerhalb der zerschnittenen Fläche Nr. 2 vollständig unterbunden. Der nördliche Teil der Fläche Nr. 2 wird zu einer Insel. Durch die tieferen Überflüge im Westen und die Strassenführung ist eine erhöhte Störung im Vogelreservat zu erwarten, Dafür nimmt die Lärmbelastung im Osten ab.

Das Sicherheitsrisiko ist mit der Strassenführung in geringem Abstand und parallel zur Piste sowie um den Pistenkopf herum erhöht.

Für den Langsamverkehr wird die Fahrstecke grösser. Möglicherweise kann mit der Variante eine Entschärfung der Stausituation erzielt werden.



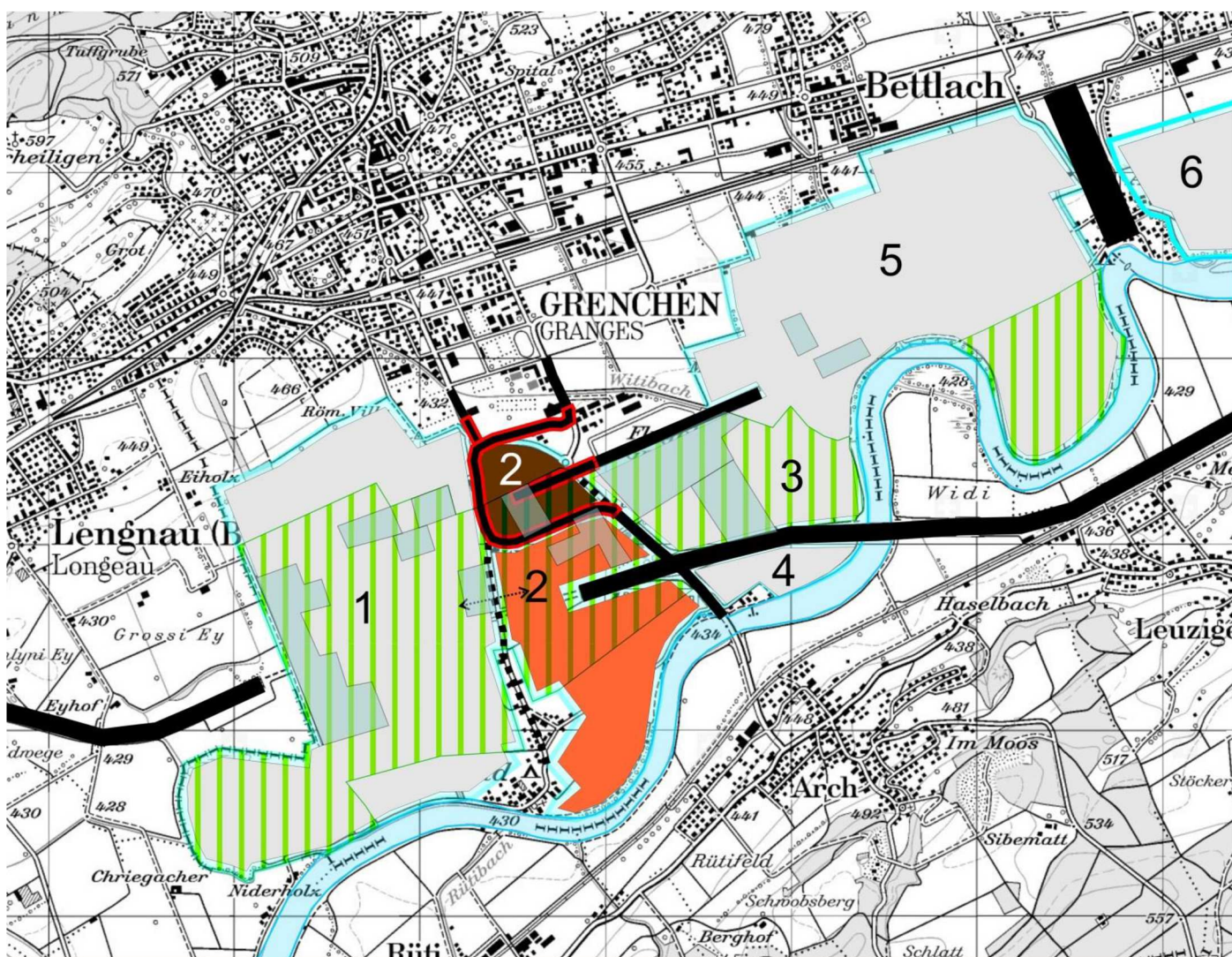
Variante Pistenanpassung West

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse Variante 2

Die Variante liegt bezüglich Umsetzungskosten im Mittelfeld. Neben der Piste kommen hier die Kosten für die angepasste Strassenführung hinzu. Der mittlere Flächenverbrauch wirkt sich negativ auf die Zerschneidungswirkung auf. So wird ein Austausch innerhalb der zerschnittenen Fläche Nr. 2 vollständig unterbunden. Der nördliche Teil der Fläche Nr. 2 wird zu einer Insel. Durch die tieferen Überflüge im Westen und die Strassenführung ist eine erhöhte Störung im Vogelreservat zu erwarten. Dafür nimmt die Lärmbelastung im Osten ab.

Die Sicherheit ist mit der Strassenführung in grösserem Abstand zur Piste besser als in der Variante 1.

Für den Langsamverkehr ist die Fahrstecke grösser. Möglicherweise kann mit der Variante eine Entschärfung der Stausituation erzielt werden.

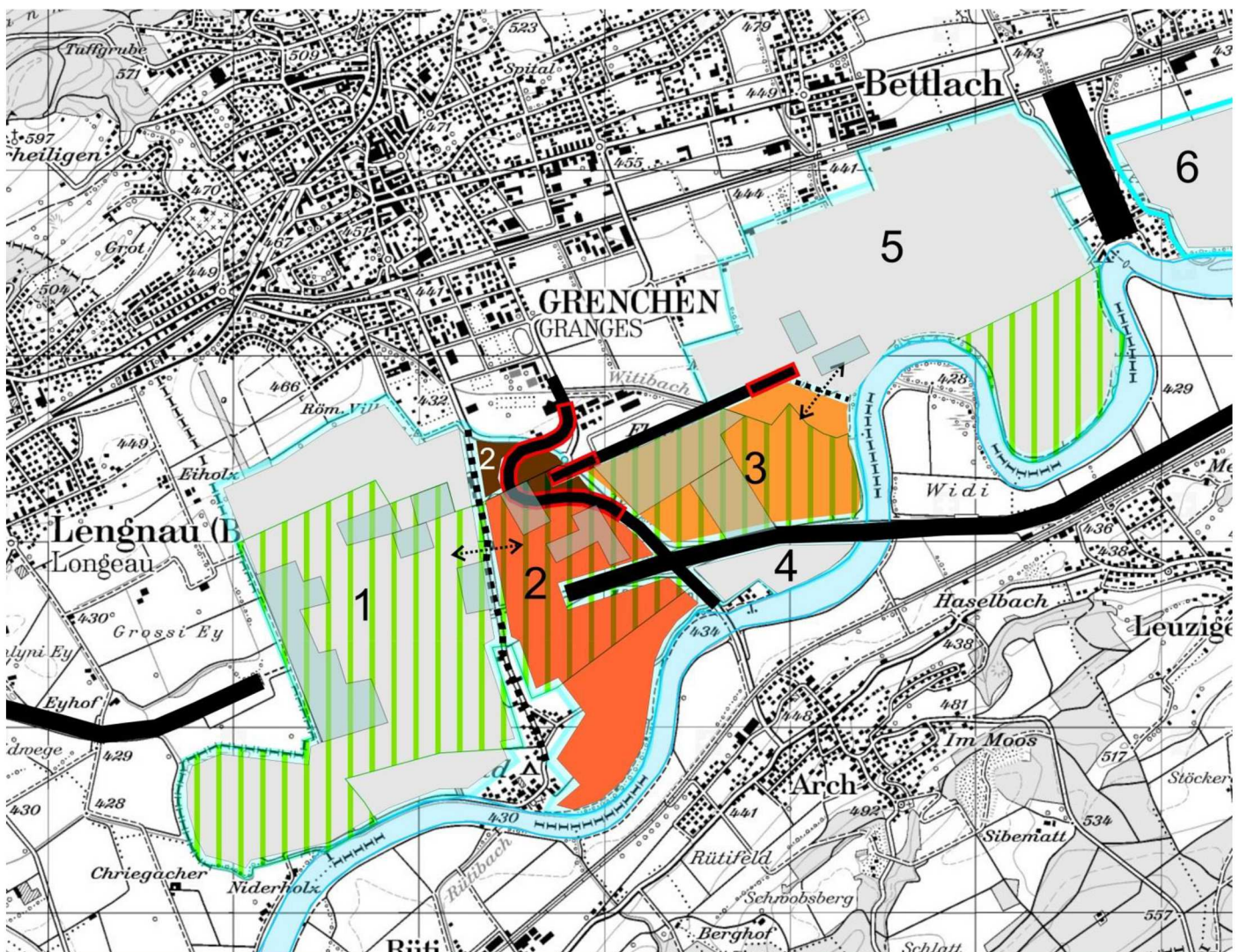


Variante Pistenanpassung West/Ost

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse

Mit dieser Variante wurde geprüft, ob eine Anpassung der Piste in beiden Richtungen zu geringeren Umweltauswirkungen führen würde. Dies ist nicht der Fall. Die Variante vereinigt die meisten negativen Aspekte der Varianten Pistenanpassung Ost und Pistenanpassung West mit Umfahrung. Durch die tieferen Überflüge aus beiden Richtungen sind im Westen wie auch im Osten grössere Störungen zu erwarten.

Die Kosten bewegen sich im Mittelfeld, die Variante bringt also auch ökonomisch keinen grossen Vorteil. Bezüglich Sicherheit ist die Variante besser als die Umfahrungsvariante 1, bringt aber gegenüber dem heutigen Zustand keine Verbesserung.



Schlusswürdigung

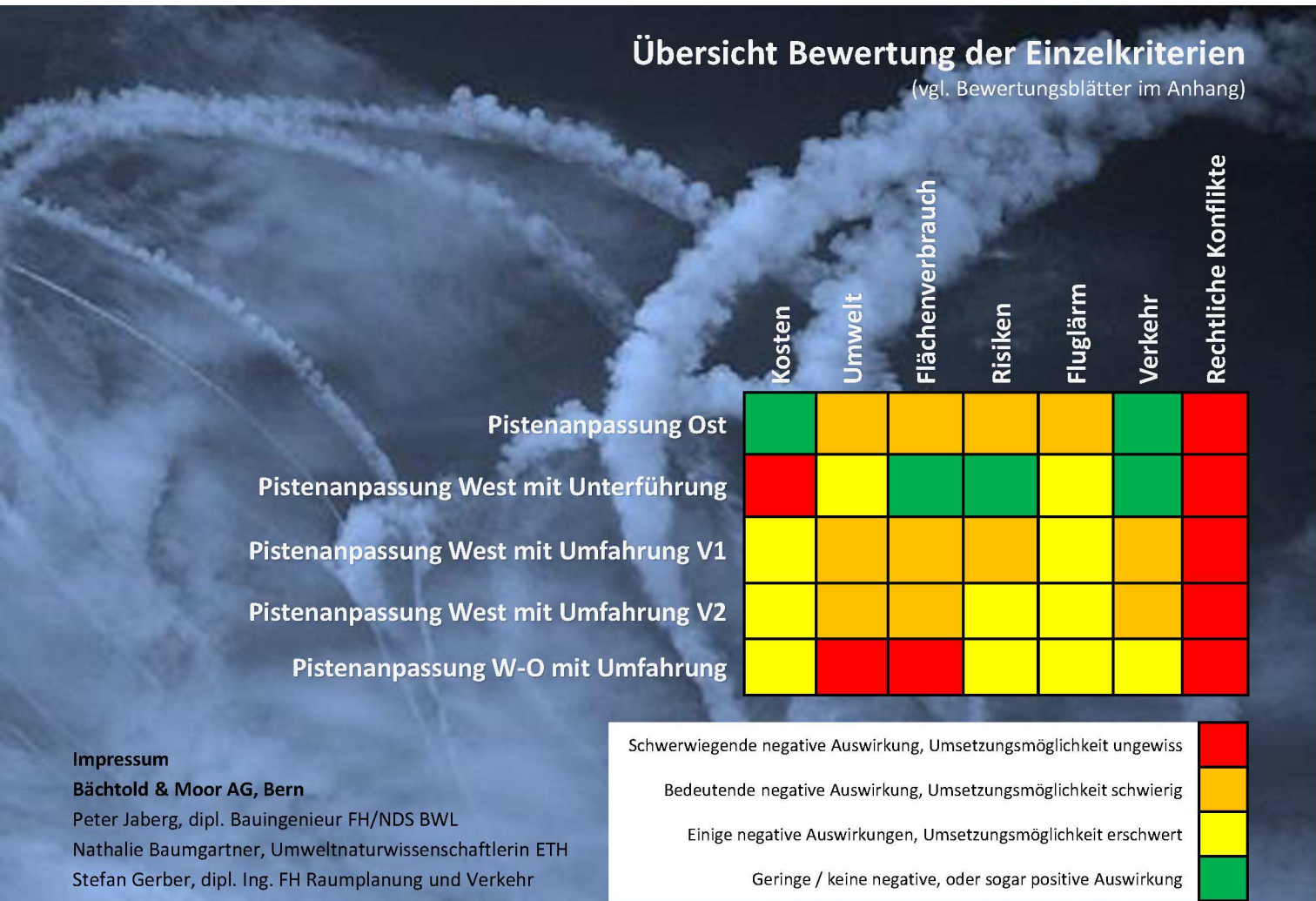
Sämtliche Varianten bedeuten einen mehr oder weniger erheblichen Eingriff in die bestehenden Natur- und Landschaftswerte. Am Besten schneidet die sehr teure Variante mit Strassenunterführung ab. Als Alternativen wären die Varianten Pistenanpassung West mit Umfahrung V2 und Pistenanpassung Ost geeignet.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass keine Variante frei von rechtlichen Konflikten ist. Bei allen Varianten sind mehr oder weniger erhebliche Eingriffe in geschützte und schützenswerte Lebens- und Landschaftsräume notwendig. Bezüglich Umweltauswirkungen und Sicherheit schneidet die Variante Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse deutlich am Besten ab. Die Unterführung in schwierigem Baugrund löst aber auch mit Abstand die höchsten Kosten aus.

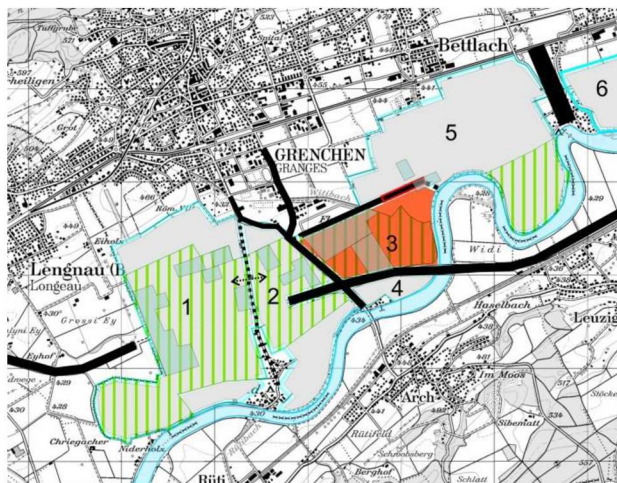
Es muss jedoch auch bei dieser, wie in verstärktem Ausmass bei allen übrigen Varianten, von erheblichem Widerstand von Umwelt- und je nach Variante auch von weiteren Interessensverbänden ausgegangen werden, egal wie grosszügig Ersatzmassnahmen getroffen werden. Eine gute Variante aus Sicht des Umweltschutzes gibt es grundsätzlich nicht.

Technisch sind alle Varianten umsetzbar. Bei der Strassenführung ist zu erwarten, dass die Varianten West V1 und V2 beim Langsamverkehr auf wenig Akzeptanz stossen werden, möglicherweise jedoch zu einer Entschärfung der Stausituation beitragen könnten.

Die Variante West-Ost, sollte aufgrund der Vielzahl an negativen Auswirkungen nicht weiterverfolgt werden.



Pistenanpassung Ost



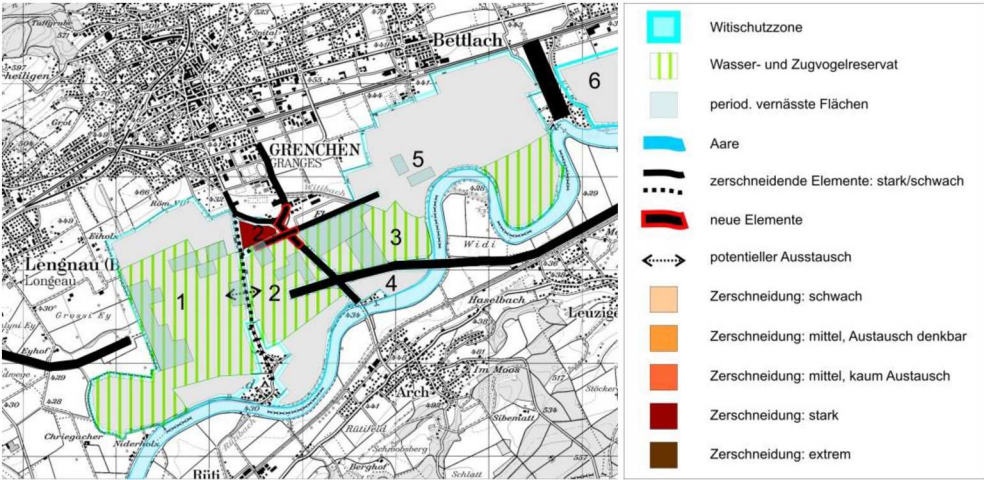
Die Pistenanpassung erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Osten. An der Kantonsstrasse sind keine Anpassungen notwendig.

Diese Variante hat einen relativ geringen Flächenverlust zur Folge, dafür aber eine sehr stark zerschneidende Wirkung auf die Landschaftswerte, da die ökologische Verbindung zwischen den Flächen 3 und 5 verloren geht. Zusätzlich gehen wertvolle periodisch vernässte Flächen verloren (Watvögel).

Kriterien	Auswirkungen	Veränderung (zum Ist-Zustand)
Kosten	Pistenanpassung: ca. 4.3 Mio. Ersatzmassnahmen: ca. 1.3 Mio. (grobe Schätzung)	
Umwelt (Flora und Fauna)	- Starke Zerschneidung der Witi - Verlust an periodisch vernässten Flächen ausserhalb des Vogelreservats (Kreuzkröten, Watvögel) - Weniger Störungen im Westen (Vogelreservat) durch grössere Flughöhe - Mehr Störungen im Osten (Siedlung, Storchpopulation Altreu) durch tiefere Flughöhe - Zerstörung der Ufervegetation am Gigerbach	
Flächenverbrauch	Versiegelte Flächen: ca. 1.1 ha. Beanspruchte Flächen: ca. 6.1 ha. Zerschneidung (> Stufe 3): ca. 96.5 ha.	
Risiken	- Erhöhtes Vogelschlagrisiko, da grössere Nähe zu Storchpopulation in Altreu - Nähe der Kantonsstrasse zum Pistenkopf West - Nähe der Aare zum Pistenkopf Ost	
Fluglärm	- Verbesserte Lärmsituation westlich des Flugplatzes - Verschlechterung östlich der Piste	
Verkehr	Heutige Situation bleibt erhalten	
Rechtliche Konflikte	- Zonenvorschriften Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen - GSchG Art. 38 (Gewässerschutzgesetz) - NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz) - Wildtierkorridore nationaler und regionaler Bedeutung - FFF (Fruchtfolgeflächen)	

Pistenanpassung West

Mit Unterführung der Kantonsstrasse

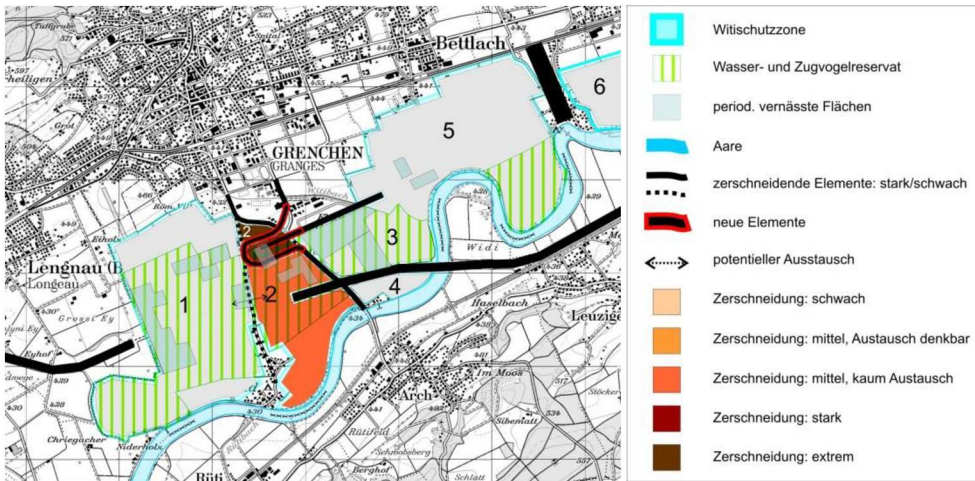


Die Pistenanpassung erfolgt in dieser Variante vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird im Bereich der Piste unterführt.

Diese Variante hat einen relativ geringen Flächenverlust zur Folge und eine sehr schwach zerschneidender Wirkung auf die Landschaftswerte, die grossräumige Vernetzung bleibt weitestgehend erhalten. Zusätzlich gehen wertvolle periodisch vernässte Flächen verloren (Watvögel).

Kriterien	Auswirkungen	Veränderung (zum Ist-Zustand)
Kosten	Strassenbau, Piste: ca. 75.3 Mio. Ersatzmassnahmen: ca. 1.2 Mio. (grobe Schätzung)	
Umwelt (Flora und Fauna)	- Vernetzung Witi bleibt +/- wie heute - Verlust an periodisch vernässten Flächen innerhalb des Vogelreservats (Kreuzkröten, Watvögel) - Mehr Störungen im Westen (Vogelreservat) durch geringere Flughöhe	
Flächenverbrauch	Versiegelte Flächen: ca. 2 ha. Beanspruchte Flächen: ca. 7.0 ha. Zerschneidung (> Stufe 3): ca. 10.4 ha.	
Risiken	- Verringerung des heutigen Konflikts der Nähe der Kantonsstrasse zur Piste.	
Fluglärm	- Verbesserte Lärmsituation östlich des Flugplatzes - Verschlechterung im Westen	
Verkehr	Streckenführung bleibt erhalten	
Rechtliche Konflikte	- Zonenvorschriften Witi Grenchen - WZVV (Verordnung über Wasser- und Zugvogelreservate) - NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz) - FFF (Fruchtfolgeflächen)	

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse Variante 1

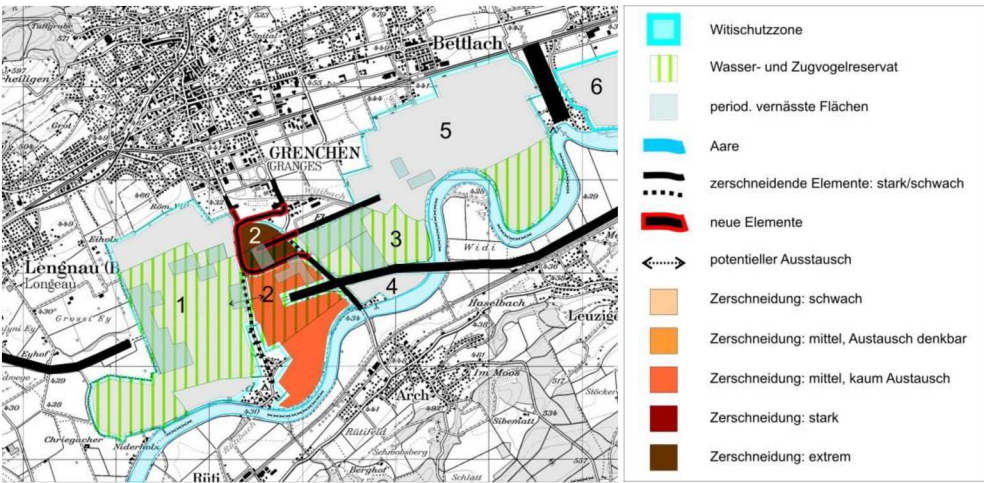


Die Pistenanpassung erfolgt vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird um die Piste herum geführt, der alte Verlauf der Strasse wird rückgebaut und rekultiviert.

Diese Variante hat einen hohen Flächenverlust zur Folge, dafür aber eine relativ schwach zerschneidende Wirkung auf die Landschaftswerte, die grossräumige Vernetzung bleibt weitestgehend erhalten. Zusätzlich gehen periodisch vernässte Flächen verloren (Watvögel).

Kriterien	Auswirkungen	Veränderung (zum Ist-Zustand)
Kosten	Strassenbau, Piste: ca. 13 Mio. (grobe Schätzung) Ersatzmassnahmen: ca. 1.7 Mio. (grobe Schätzung)	
Umwelt (Flora und Fauna)	- Vernetzung Witi bleibt +/- erhalten - Grosser Verlust an periodisch vernässten Flächen innerhalb des Vogelreservats (Kreuzkröten, Watvögel) - Mehr Störungen im Westen (Vogelreservat) durch geringere Flughöhe	
Flächenverbrauch	Versiegelte Flächen: ca. 3.1 ha. Beanspruchte Flächen: ca. 8.1 ha. Zerschneidung (> Stufe 3): ca. 124.2 ha.	
Risiken	Kantonsstrasse wird in geringem Abstand neben der Piste und vor dem Pistenkopf geführt. Die Strassenführung verläuft zudem zum Teil in der Anflug- und Abflugachse der Graspiste Süd.	
Fluglärm	- Verbesserte Lärmsituation östlich des Flugplatzes - Verschlechterung westlich der Piste	
Verkehr	Für den Strassenverkehr entsteht ein Umweg mit entsprechenden Zeiteinbussen und höheren Luftschadstoffemissionen	
Rechtliche Konflikte	- Zonenvorschriften Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen - NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz) - WZVV (Verordnung über Wasser- und Zugvogelreservate) - FFF (Fruchtfolgeflächen)	

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse Variante 2



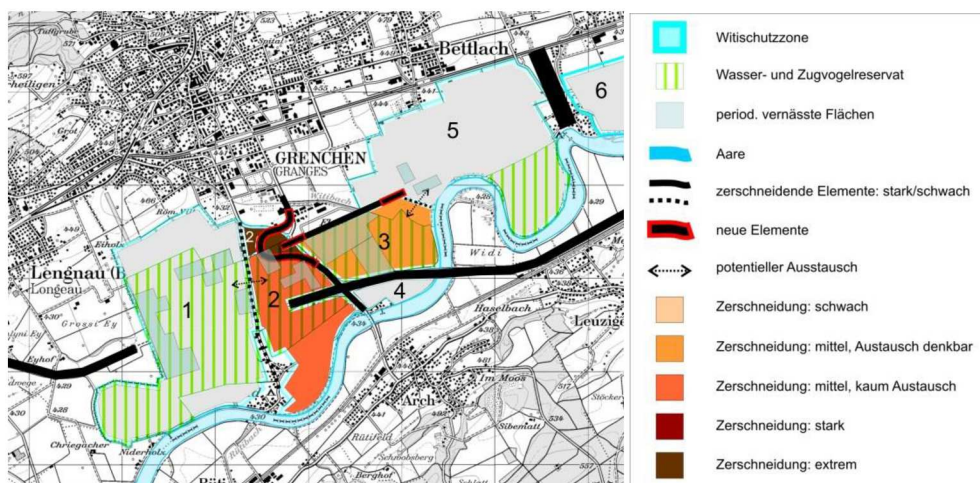
Die Pistenanpassung erfolgt vollumfänglich gegen Westen. Die Kantonsstrasse wird grosszügig um die Piste herum geführt, der alte Verlauf der Strasse wird rückgebaut und rekultiviert.

Diese Variante hat einen hohen Flächenverlust zur Folge und eine zerschneidende Wirkung auf die Landschaftswerte, die grossräumige Vernetzung wird im Westen beeinträchtigt. Zusätzlich gehen periodisch vernässte Flächen verloren (Watvögel).

Kriterien	Auswirkungen	Veränderung (zum Ist-Zustand)
Kosten	Strassenbau, Piste: ca. 20.3 Mio. (grobe Schätzung) Ersatzmassnahmen: 2 Mio. (grobe Schätzung)	
Umwelt (Flora und Fauna)	- Vernetzung Witi wird im Westen beeinträchtigt - Grosser Verlust an periodisch vernässten Flächen innerhalb des Vogelreservats (Kreuzkröten, Watvögel) - Mehr Störungen im Westen (Vogelreservat) durch geringere Flughöhe	
Flächenverbrauch	Versiegelte Flächen: ca. 4.65 ha. Beanspruchte Flächen: ca. 9.65 ha. Zerschneidung (> Stufe 3): ca. 124.2 ha.	
Risiken	- Kantonsstrasse wird nahe neben der Piste und vor dem Pistenkopf geführt.	
Fluglärm	- Verbesserte Lärmsituation östlich des Flugplatzes - Verschlechterung westlich der Piste	
Verkehr	Für den Strassenverkehr entsteht ein Umweg mit entsprechenden Zeiteinbussen und höheren Luftschadstoffemissionen	
Rechtliche Konflikte	- Zonenvorschriften Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen - NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz) - WZVV (Verordnung über Wasser- und Zugvogelreservate) - FFF (Fruchtfolgefächern)	

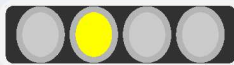
Pistenanpassung West/Ost

Mit Umfahrung der Kantonsstrasse



In dieser Variante erfolgt die Pistenanpassung zu gleichen Teilen gegen Osten und gegen Westen. Im Westen wird die Kantonsstrasse um die Piste herum geführt, die alte Strasse wird rückgebaut und rekultiviert.

Diese Variante hat sowohl einen hohen Flächenverlust zur Folge als auch eine stark zerschneidende Wirkung auf die Landschaftswerte, da die ökologische Verbindung zwischen den Flächen 3 und 5 weitestgehend verloren geht. Zusätzlich gehen wertvolle periodisch vernässte Flächen verloren (Watvögel).

Kriterien	Auswirkungen	Veränderung (zum Ist-Zustand)
Kosten	Strassenbau, Piste: ca. 11.2 Mio. (grobe Schätzung) Ersatzmassnahmen: 1.5 Mio. (grobe Schätzung)	
Umwelt (Flora und Fauna)	- Starke Zerschneidung der Witi - Verlust an periodisch vernässten Flächen innerhalb des Vogelreservats (Kreuzkröten, Watvögel) - Beeinträchtigung der Ufervegetation am Gigerbach	
Flächenverbrauch (Fruchtfolgeflächen FFF)	Versiegelte Flächen: ca. 2.85 ha. Beanspruchte Flächen: ca. 7.85 ha. Zerschneidung (> Stufe 3): ca. 124.2 ha.	
Risiken	- Erhöhtes Vogelschlagrisiko da grössere Nähe zu Storchenpopulation in Altreu - Kantonsstrasse wird in geringem Abstand um den neuen Pistenkopf geführt.	
Fluglärm	Ungefähr gleichbleibende Lärmbelastung	
Verkehr	Für den Strassenverkehr entsteht ein Umweg mit entsprechenden Zeiteinbussen und höheren Luftschadstoffemissionen	
Rechtliche Konflikte	- Zonenvorschriften Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen - WZVV (Verordnung über Wasser- und Zugvogelreservate) - GSchG Art. 38 (Gewässerschutzgesetz) - NHG (Natur- und Heimatschutzgesetz) - Wildtierkorridore nationaler und regionaler Bedeutung - FFF (Fruchtfolgeflächen)	