

Regierungsratsbeschluss

vom 24. Juni 2013

Nr. 2013/1208

Regionalflugplatz Grenchen (RFP): Projekt Pistenanpassung – Weiteres Vorgehen

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat im Dezember 2011 von der strategischen Ausrichtung des Regionalflugplatzes Grenchen (Masterplan 2020), der Machbarkeitsstudie 2007 sowie dem konkreten Pistenanpassungsprojekt Ost Kenntnis genommen. Der Regierungsrat unterstützte in seinem Beschluss Nr. 2011/2700 vom 20. Dezember 2011 die Bestrebungen des RFP, den Regionalflughafen an die erhöhten internationalen Sicherheitsvorschriften für den Geschäftsverkehr anzupassen. Allerdings sah er im vorgestellten Projekt „Pistenverlängerung Ost“ zu viele negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt, so dass er empfahl, dieses Projekt nicht mehr weiter zu verfolgen. Hingegen sah der Regierungsrat mehr Erfolgchancen in einem neuen Pistenanpassungsprojekt in Richtung Westen.

Die Verantwortlichen des RFP haben in der Folge verschiedene Varianten von Pistenanpassungen geprüft und verglichen. Sie haben die zu erwartenden Auswirkungen aus ökonomischer, ökologischer und gesellschaftlicher Sicht beschrieben. Mit Datum 28. Mai 2013 haben sie ein Diskussionspapier erstellt und die getroffenen Annahmen und Aussagen basierend auf groben Abschätzungen festgehalten. Da die neu geprüften Projektvarianten Raumplanungs- und Verkehrsfragen betrafen, wurden während der Erarbeitung die Ämter für Raumplanung sowie Verkehr und Tiefbau konsultiert.

Der Verwaltungsrat der RFP ersucht den Regierungsrat des Kantons Solothurn, zu den Varianten Pistenanpassung Regionalflugplatz Grenchen Stellung zu nehmen. Insbesondere möchte er eine Aussage, ob und mit welcher Variante - allenfalls Varianten - weitere Planungsschritte einzuleiten sind.

2. Erwägungen

Das Diskussionspapier des RFP beschreibt die Ausgangslage und begründet die Notwendigkeit einer Pistenanpassung. Die höheren EU-Sicherheitsbestimmungen gelten auch für die Flugplätze in der Schweiz. Sie führen dazu, dass die bestehende Piste in Grenchen nicht mehr in der gesamten Länge genutzt werden kann. Sie wird durch die strengeren Regeln faktisch verkürzt. Mit der Anpassung der Piste um 450 Meter will die RFP den Besitzstand von vor 2008 wieder herstellen.

Das Diskussionspapier gibt eine Übersicht über die fünf untersuchten Varianten: Pistenanpassung Ost, Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse, Pistenanpassung West mit Umfahrung Kantonsstrasse Variante 1 (eng) / Variante 2 (weit) und Pistenanpassung West-Ost mit Umfahrung Kantonsstrasse.

Jede einzelne Variante wird kurz beschrieben und deren Auswirkungen grob bewertet. In der Schlusswürdigung zeigt eine Übersicht nachvollziehbar auf, wie die Auswirkungen und die Umsetzungsmöglichkeiten eingeschätzt werden. Folgende Aspekte wurden berücksichtigt: Kosten, Umwelt, Flächenverbrauch, Risiken, Fluglärm, Verkehr und rechtliche Konflikte.

Es ist offensichtlich, dass keine Variante frei von rechtlichen Konflikten ist. Allen Varianten gemeinsam ist, dass mehr oder weniger erhebliche Eingriffe in geschützte und schützenswerte Landschaften notwendig sind. Alle fünf Varianten tangieren unmittelbar das Kantonsstrassennetz bzw. die Zufahrt zum Autobahnanschluss der A5. Die Kosten variieren sehr stark. Bezüglich Umweltauswirkungen und Sicherheit schneidet die Variante Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse deutlich am Besten ab. Die Unterführung in schwierigem Baugrund löst aber mit Abstand die höchsten Baukosten aus. Die Diskussion zeigt, dass nicht nur bei dieser Variante, sondern in vermutlich verstärktem Ausmass bei allen übrigen Varianten mit erheblichem Widerstand von Umwelt- und je nach Variante auch von weiteren Interessensverbänden (z.B. Landwirtschaft) gerechnet werden muss. Dies gilt unabhängig davon, wie grosszügig und umfassend Ersatzmassnahmen vorgeschlagen werden. Eine gute Variante aus Umweltsicht gibt es grundsätzlich nicht. Hingegen sind alle Varianten technisch machbar.

Die Einschätzung der Varianten nach einem vierstufigen Beurteilungsraster (insbesondere die Veränderung zum Ist-Zustand) zeigt, dass grundsätzlich nur zwei Varianten ernsthaft für eine weitere Evaluation in Frage kommen können. Pistenanpassung West: die Kantonsstrasse wird im Bereich der Piste unterführt, die Sicherheit wird stark erhöht, der Landverbrauch ist relativ gering, die Zerschneidung der Landschaft hält sich in Grenzen, aber die Kosten sind extrem hoch. Pistenanpassung West mit Umfahrung der Kantonsstrasse Variante 2 (weit): Die Kantonsstrasse wird grosszügig um die Piste herum geführt, der Landverbrauch hält sich wegen des Rückbaus des alten Strassenabschnitts in Grenzen, die Zerschneidung der Landschaft ist gross, gewisse periodisch vernässte Flächen gehen verloren und die Kosten bewegen sich in einem vertretbaren Rahmen.

Damit stellt sich die Frage, wie aufgrund dieser schwierigen Ausgangslage überhaupt ein erfolversprechendes Projekt weiter verfolgt werden kann und soll. Folgende Überlegungen im Sinne der Nachhaltigkeitsdimensionen führen zum Schluss, dass trotz dieser komplexen Ausgangslage, sich ein weiterer Planungsschritt rechtfertigt, um auf einer breiteren Basis einen definitiven Entscheid zum Projekt Pistenanpassung ja oder nein zu fällen. Gesellschaft: Mit dem Projekt Pistenanpassung lässt sich die Anzahl der Flugbewegungen auf einem tieferen Niveau neu definieren. Die Geschäftsfliegerei kann auf Kosten der Ausbildungsfliegerei bzw. Freizeitfliegerei gestärkt werden. Anpassungen im Betriebsreglement können für die Bevölkerung positiv genutzt werden. Wirtschaft: Der Regionalflugplatz hat eine hohe volkswirtschaftliche Bedeutung für den Kanton Solothurn und den Jurasüdfuss. Mit der Geschäftsfliegerei kann die betriebswirtschaftliche Basis des RFP gestärkt werden. Die Kosten- und Finanzierungsfrage für die Pistenanpassung ist vertiefter zu klären. Umwelt: Die Pistenanpassung stellt einen starken Eingriff in eine bedeutende Landschaft von kantonaler bzw. nationaler Bedeutung dar. Die Ersatzmassnahmen für den Eingriff in diese Landschaft sind konkreter aufzuzeigen. Sie müssen Rücksicht auf die landwirtschaftlichen Strukturen nehmen und den ökologischen Wert der Landschaft gezielt und punktuell erhöhen.

3. **Beschluss**

- 3.1 Der Regierungsrat nimmt vom Variantenvergleich Pistenanpassung Grenchen vom 28. Mai 2013 Kenntnis. Er teilt die Einschätzung der Autoren des Variantenvergleichs, wonach die Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse die Variante mit den geringsten negativen Auswirkungen - abgesehen von den Kosten - darstellt. Die Variante Pistenanpassung West mit Umfahrung Kantonsstrasse West Variante 2 (weit) stellt hinsichtlich der Auswirkungen, der Kosten und der möglichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen die zweitbeste Möglichkeit dar.
- 3.2 Der Regierungsrat erachtet einen definitiven Entscheid zur Pistenanpassung als verfrüht. Er ist der Meinung, dass aufgrund der Fakten zwei Varianten vertiefter zu prüfen sind. Bei der Variante Pistenanpassung West mit Unterführung Kantonsstrasse

sind insbesondere die Finanzierungsfragen vertieft zu prüfen und dazu spezifische Vorschläge zu entwickeln. Bei der Variante Pistenanpassung West mit Umfahrung Kantonsstrasse West Variante 2 (weit) ist insbesondere aufzuzeigen, wie die negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt minimiert werden können.

- 3.3 Der Regierungsrat ist bereit, die Ergebnisse der beiden Vertiefungen nochmals zu prüfen und zu bewerten.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Pistenanpassungen Grenchen: Variantenvergleich – Factsheet, Entwurf vom 28.05.2013

Verteiler

Regierungsrat (6)
 Bau- und Justizdepartement
 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
 Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern
 Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern
 Bundesamt für Umwelt, 3003 Bern
 Bundesamt für Strassen, 3003 Bern
 Stadtpräsidium Grenchen, Bahnhofstrasse 23, 2540 Grenchen (A-Post)
 Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen (A-Post)
 Medien (jae)