IIIIII KANTON solothurn

# Regierungsratsbeschluss

vom 15. September 2015

Nr. 2015/1450

**Planungsgrundsatz Richtplan**
**Regionalflugplatz Grenchen (RFP)**

---

## 1. Ausgangslage

Mit Regierungsratsbeschluss vom 20. Mai 2014 (RRB Nr. 2014/884) wurde das Bau- und Justizdepartement beauftragt, mit ergebnisoffenen Koordinationsgesprächen, welche dem eigentlichen Revisionsverfahren des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vorangehen, einen Grundsatzentscheid der Regierung bezüglich einer Pistenverlängerung des RFP in Richtung Osten vorzubereiten.

### 1.1 Das Projekt Pistenverlängerung Ost

Das Projekt einer Pistenverlängerung Ost sieht vor, die bestehende Hartbelagspiste mit derselben Breite um 450 Meter auf eine totale Pistenlänge von 1‘450 Meter zu verlängern. Der Rollweg auf der nördlichen Pistenseite soll gegenüber dem Vorgängerprojekt verkürzt und nur noch bis zum Riederengraben geplant werden. Die beiden Graspisten für den Segelflugbetrieb sollen um 25 m weiter nach Süden versetzt werden.

Das Projekt sieht keine Umzäunung des Areals vor. Die baulichen Erweiterungen liegen vollständig in der Kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi, Grenchen-Solothurn (WSZ).

### 1.2 Die Koordinationsgespräche

Die Koordinationsgespräche dienen raumplanerischen Vorabklärungen und haben keine Rechtswirkung. Sie werden in einem Koordinationsprotokoll durch das in der Sache zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) festgehalten.

An den Koordinationsgesprächen waren in einer Kommission „Behörden“ die in der Sache involvierten Ämter auf Bundes- und Kantonsebene, die betroffenen Gemeinden sowie Vertreter des RFP beteiligt. Die Kommission „Behörden“ tagte zweimal.

Eine Kommission „Organisationen“, bestehend aus Vertretern von Umwelt- und Wirtschaftsverbänden, landwirtschaftlichen Organisationen sowie Benutzern des RFP, wurde anlässlich von drei Informationsveranstaltungen über den Fortschritt der fachlichen Abklärungen informiert. Dabei konnten Anliegen in die Diskussion eingebracht werden, welche auch in das Koordinationsprotokoll einflossen.

Der vom BAZL erstellte Entwurf des Koordinationsprotokolls wurde den an den Koordinationsgesprächen beteiligten Behörden zur Stellungnahme unterbreitet. Das bereinigte Koordinationsprotokoll ist seit dem 3. August 2015 elektronisch auf der Homepage des RFP publiziert[1]).

---

[1]) http://www.airport-grenchen.ch/content/files/koordinationsprotokoll_2015_08.pdf?ts=422495905555556

## 2. Erwägungen

Das Koordinationsprotokoll des BAZL dient als Grundlage für die Erwägungen in der Struktur der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

### 2.1 Wirtschaft

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Regionalflugplatzes Grenchen (RFP) für die Attraktivität des Standortes Solothurn/Jurasüdfuss ist im Grundsatz bei allen Beteiligten – Befürwortern und Gegnern – unbestritten. Hingegen ist das Mass des Zusatznutzens, welches mit der Pistenverlängerung verbunden ist, sehr umstritten. Wirtschaftsnahe Kreise haben in einer gemeinsamen Stellungnahme mit Nachdruck auf diesen aktuell bestehenden und für die Zukunft noch wichtigeren Standortfaktor hingewiesen.

Die Verantwortlichen des RFP haben eine Studie der Firma INFRAS aus dem Jahr 2010 aktualisieren lassen. Diese Studie basiert auf Befragung von ansässigen Unternehmen und weist aus, dass mit dem Ausbau der Geschäftsfliegerei, welcher die Pistenverlängerung voraussetzt, bis 2025 ca. 16 Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Die Wertschöpfung der befragten Unternehmen könne mit der Pistenverlängerung im selben Zeitraum um knapp 3 Mio. CHF (von 25.3 auf 28 Mio. CHF; plus 11%) gesteigert werden. Die induzierten Effekte (Multiplikatoreffekte) und die sogenannten katalytischen Effekte (z.B. Zusatznutzen des Flugplatzes für die generelle Standortattraktivität) werden kontrovers beurteilt.

Der Masterplan des RFP aus dem Jahre 2009 dokumentiert die betriebswirtschaftlichen Aspekte der Pistenverlängerung. Die Verantwortlichen des RFP sind damals von Investitionskosten von 4.5 Mio. CHF (exkl. Kosten für ökologische Massnahmen) ausgegangen. Nach den verschiedenen Projektanpassungen und im Wissen um die Bedeutung der landwirtschaftlichen Planung und der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen rechnen die Vertreter des RFP mit Investitionskosten von gegen 12 Mio. CHF. Darin sind die Kosten für die Umweltplanungen und die notwendigen Ersatzmassnahmen nicht enthalten.

Ein aktualisierter und auf den revidierten Kosten basierender Businessplan wurde im Rahmen der Koordinationsgespräche nicht vorgelegt.

Im Wissen um diese hohen Mehrkosten hat - auf Wunsch der kantonalen Vertretung - der Verwaltungsrat des RFP am 16. März 2015 folgende Erklärung abgegeben: „Der Verwaltungsrat ist aufgrund des gegenwärtigen Wissens- und Planungsstandes überzeugt, die Finanzierung für die Projektrealisierung beschaffen zu können."

Negative wirtschaftliche Effekte einer allfälligen Pistenverlängerung wirken sich auf die Landwirtschaft aus. In den Projektunterlagen wird ein Bedarf an Fruchtfolgeflächen (FFF) von 11 ha ausgewiesen: 6.7 ha würden durch die geplante Erweiterung des Flugplatzperimeters beansprucht. 3.7 ha würden für landwirtschaftliche Zwecke definitiv verloren gehen.

Die Landwirtschaft ist nicht nur durch Kulturlandverluste betroffen: funktionierende Bewirtschaftungsstrukturen werden verändert, das Weg- und Drainagesystem muss angepasst werden und mit neuen Bewirtschaftungsauflagen ist zu rechnen. Die landwirtschaftlichen Vertreter wehren sich vehement gegen diesen Eingriff. In den Koordinationsgesprächen konnte kein Lösungsansatz für dieses Problem aufgezeigt werden.

Eine verbindliche Aussage bezüglich Landwirtschaftsverträglichkeit der Pistenverlängerung könnte erst eine landwirtschaftliche Planung mit anschliessender Güterregulierung machen. Aus Sicht des RFP ist der Zeitpunkt für eine derart aufwendige und weitgehende Planung angesichts des noch unklaren Ausgangs hinsichtlich des weiteren Vorgehens nicht angezeigt. Aus heutiger

Sicht wird eine freiwillige Güterregulierung nicht möglich sein. Der Regierungsrat müsste von seinem Recht Gebrauch machen, eine Güterregulierung anzuordnen.

## 2.2 Gesellschaft

Im Zentrum der gesellschaftsorientierten Betrachtung des Projektes steht die Lärmbelastung durch den Flugbetrieb. Zur Verminderung der Lärmemissionen wäre mit der Pistenverlängerung vorgesehen, das Anflugverfahren von Osten etwas zu „kanalisieren". Bereits heute gilt ein gekröpfter Anflug, der im Luftfahrthandbuch publiziert ist. Allerdings gibt es regelmässig Anflüge, die direkt über das bewohnte Gebiet von Altreu erfolgen. Eine optische Anflughilfe (Einflugleitbefeuerung) könnte mit der Pistenverlängerung für die Piloten mehr Transparenz und Sicherheit im Anflugverfahren schaffen. Dadurch könnte die Zahl der Direktanflüge über Altreu weiter reduziert werden.

Das bestehende SIL-Objektblatt beruht auf einer Verkehrsprognose von jährlich 90'000 Flugbewegungen. 2013 fanden knapp 72'000 Flugbewegungen statt. Mit der Pistenverlängerung und der Stärkung des Geschäftsreiseverkehrs rechnet der RFP neu mit einem Verkehrspotenzial von 83'000 Flugbewegungen pro Jahr. Die Verkehrsprognose bildet die Grundlage für die Berechnung der Fluglärmbelastung. Die Lärmberechnungen zeigen, dass die Lärmbelastung insgesamt nicht zunimmt. Während die Befürworter des Projektes von einer Reduktion der Flugbewegungen sprechen, sehen die Gegner das neue Verkehrspotenzial als eine Zunahme der Flugbewegungen (gegenüber den aktuellen Flugbewegungen). Relevant für die objektive Beurteilung ist jedoch das SIL-Objektblatt mit der Ausgangslage von 90'000 Flugbewegungen.

Im Betriebsreglement eines Flugplatzes sind u.a. Organisation, generelle Betriebszeiten, An- und Abflugverfahren und Lärmminderungsmassnahmen enthalten. In den nun abgeschlossenen Koordinationsgesprächen ist der RFP eingeladen worden, Vorschläge zu unterbreiten, wie die Bevölkerung im Einflussbereich des Flugplatzes trotz Projekt Pistenverlängerung von lärmmindernden Massnahmen profitieren könnte. Die Verantwortlichen des RFP haben Anpassungen am Betriebsreglement vorgestellt. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen geringfügige Anpassungen der Betriebszeiten, gewisse kleinere Einschränkungen für den Kunstflugbetrieb, die Fallschirmspringer und die Ausbildung (Platzrunden). Insgesamt resultieren durch die Vorschläge nur bescheidene Verbesserungen der allgemeinen (Lärm)Situation für die Bevölkerung.

Ausserhalb der Lärmthematik wurde seitens RFP in den Koordinationsgesprächen der Mehrwert für die aktuelle und künftige Pilotenausbildung ins Feld geführt, welcher von gesellschaftlicher Bedeutung ist.

Der heutige Status von Altreu als europäisches Storchendorf ist aus touristischer Sicht zu werten. Dieses Label zieht viele Besucherinnen und Besucher an. Die diesjährige Konferenz der europäischen Storchendörfer vom 26. Juni 2015 hat in einer Resolution auf einen allfälligen Entzug dieses Labels im Fall einer Pistenverlängerung hingewiesen.

Schliesslich ist auch die sehr starke positive Identifikation der Bevölkerung mit diesem Landschaftsraum und dessen Schutzstatus zu erwähnen.

## 2.3 Umwelt

Das Pistenprojekt kommt in die Kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen - Solothurn zu liegen. Die Besonderheit dieser Landschaft zwischen Grenchen und Solothurn - die Weiträumigkeit, die Unverbautheit sowie die Vorkommen seltener und bedrohter Tierarten - führten im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau zur Schutzzone.

Der Regierungsrat beschloss den kantonalen Nutzungsplan mit den Zonenvorschriften am 20. September 1994. Der Bau einer verlängerten Piste würde zwingend eine Anpassung des Pe-

rimeters der WSZ und ein entsprechendes Planungsverfahren erfordern (u.a. Anpassung des kantonalen Richtplans). Verschiedene Vorschläge (Perimeteranpassungen), welche den Eingriff in die WSZ kompensieren würden, wurden ohne genauere Prüfung von der Standortgemeinde Grenchen und der Bürgergemeinde abgelehnt.

Die geplante Pistenverlängerung erfordert zwingend eine Reihe von ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM). Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz müssen schutzwürdige Lebensräume bei baulichen Eingriffen wiederhergestellt oder ersetzt werden. Der ökologische Ausgleich dient als Kompensation in intensiv genutzten Gebieten. Die Koordinationsgespräche haben gezeigt, dass die für den ökologischen Ersatz und Ausgleich notwendigen Flächen derzeit nicht verfügbar sind. Lösungsansätze müssten Teile der landwirtschaftlichen Planung sein und von den Bewirtschaftern akzeptiert werden.

Das Projekt tangiert zudem einen regionalen Wildtierkorridor. Konflikte mit querenden Tieren sind nicht ausgeschlossen. Inwieweit sich die Situation des heute schon beeinträchtigten Wildtierkorridors verschlechtert, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Eine Umzäunung wäre aus heutiger Sicht nicht notwendig.

### 2.4 Interessenabwägung

Die Interessenabwägung erfolgt auf der Grundlage der in den Koordinationsgesprächen gewonnenen Erkenntnisse. Die Gespräche wurden ergebnisoffen durchgeführt.

Eine positive Beurteilung des Projekts setzt gewichtige Argumente voraus, weil die geplante Pistenerweiterung einen erheblichen Eingriff in die WSZ darstellt:

In der Genehmigung des Ausführungsprojektes der Nationalstrasse N5, Teilstrecke Aare-Grenchen, durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vom 3. Juli 1996 wurden die im Rahmen des kantonalen Entscheides zum Nationalstrassenprojekt ausdrücklich genehmigten Umweltschutzmassnahmen zu integrierenden Bestandteilen des Nationalstrassenprojektes erklärt.

Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen können die Auswirkungen des Eingriffes nur mildern, aber kaum ausgleichen. Langwierige Rechtsstreitigkeiten mit Anwohnern (Altreu), beschwerdeberechtigten Organisationen und mit einzelnen Gemeinden sind deshalb zu erwarten.

Eine Pistenverlängerung hätte in erster Linie Auswirkungen auf die Landwirtschaft, die Landschaft und die Natur. Die entsprechenden Interessenvertreter haben sich in den Koordinationsgesprächen klar gegen das Projekt gestellt.

Für die Landwirtschaft und die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen konnten in den Koordinationsgesprächen keine Lösungen gefunden werden. Um konkreter zu werden, müsste eine landwirtschaftliche Planung und eine Güterregulierung durchgeführt werden, die – aus heutiger Einschätzung – gegen den Willen der Grundeigentümer vom Regierungsrat anzuordnen wären.

Das Wasser- und Zugvogelreservat ist von nationaler Bedeutung. Dieses Schutzgebiet führte in entscheidendem Mass dazu, dass die Nationalstrasse in einen Tunnel verlegt und die kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen – Solothurn geschaffen wurden.

Demgegenüber konnte die Notwendigkeit des Alleinstellungsmerkmals Regionalflughafen Grenchen als Business Airport für den Wirtschaftsstandort nicht klar belegt und der mit der Pistenverlängerung verbundene volkswirtschaftliche Mehrwert nicht hoch genug ausgewiesen werden, um den Eingriff zulasten Landwirtschaft, Landschaft und Natur aufzuwiegen.

Für den anstehenden Grundsatzentscheid gilt es auch, die Realisierungschancen bzw. das Prozessrisiko in späteren Gerichtsverfahren abzuwägen. Die Erfahrung aus anderen Projekten zeigt, dass den nationalen Interessen mindestens gleichwertige Anliegen gegenüber stehen müssen.

Im vorliegenden Fall stehen dem regionalen bzw. kantonalen Interesse an einer Verlängerung der Piste des RFP die kantonalen wie auch nationalen Interessen am Schutz der Naturwerte und der landwirtschaftlichen Flächen gegenüber. So konnte in den Koordinationsgesprächen erhärtet werden, dass der Verlängerung der Piste des RFP, unabhängig von den politischen Hürden, auch hohe rechtliche Hindernisse entgegenstehen, die kaum einfach zu überwinden wären.

Falls die Pistenverlängerung nicht realisiert wird, ist in Grenchen weiterhin ein eingeschränkter, kommerzieller Geschäftsverkehr möglich. Die Zuladungs- und Nutzlastbeschränkungen wegen der Pistenlänge bleiben bestehen.

## 2.5 Zusammenfassung

Eine stufengerechte, fachliche Beurteilung des Projektstandes nach den drei Kriterien der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) ist erfolgt.

Der Eingriff in die kantonale Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen-Solothurn ist unter Berücksichtigung der speziellen Vorgeschichte erheblich (Wititunnel für die A5 mit Mehrkosten von 150 Mio. CHF). Zentrale Fragen zur Flächenkompensation für den Kulturlandverlust sowie zu den zwingend notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen konnten nicht befriedigend beantwortet werden. Flankierende Massnahmen zur Entlastung der Bevölkerung gehen zu wenig weit. Wirtschaftliche Argumente zum Pistenprojekt liegen zwar durchaus vor. Der ausgewiesene Zusatznutzen für den Wirtschaftsstandort Solothurn/Jurasüdfuss rechtfertigt den schweren Eingriff in die WSZ nicht.

Mit Ausnahme der Stadt Grenchen stehen auch die Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Einwohnergemeinden dem Projekt mehrheitlich ablehnend gegenüber und für die Umweltorganisationen ist der Eingriff nicht tolerierbar.

Schliesslich hält das BAZL fest, dass eine Pistenverlängerung in erster Linie durch den regionalwirtschaftlichen Bedarf bestimmt wird. Ein nationales Interesse lasse sich nicht identifizieren.

Fazit:

a. Bezüglich einer Pistenverlängerung des RFP besteht praktisch kein Spielraum für Kompromisse. Es bleiben weiterhin zentrale Fragen unbeantwortet (u.a. Bereich Umwelt: Kompensation Landverluste, Lage der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen).

b. Der ausgewiesene wirtschaftliche Nutzen einer Pistenverlängerung kann den bedeutenden Eingriff in Landwirtschaft, Landschaft und Natur kaum aufwiegen. Ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Pistenverlängerung Ost kann nicht genügend ausgewiesen werden.

## 3. Beschluss

Den Verantwortlichen des Regionalflugplatzes Grenchen wird empfohlen, vom Einleiten eines Sachplanverfahrens und später eines Plangenehmigungsverfahren nach Luftfahrtrecht abzusehen, das Projekt Pistenverlängerung Ost zurückzuziehen und die Planungsarbeiten einzustellen.

Pascale von Roll
Staatsschreiber – Stellvertreterin

**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
KABUW (Ämter Bau, Umwelt, Wirtschaft) (8; Versand durch Amt für Raumplanung)
Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern
Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern
Bundesamt für Umwelt, 3003 Bern
Bundesamt für Strassen, 3003 Bern
Gemeinden im Perimeter RFP Grenchen (9, Versand durch ARP: Grenchen, Bettlach, Selzach, Arch, Lengnau, Büren a. Aare, Leuzigen, Meinisberg, Rüti b. Büren)
Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
Medien (jae)