

Komitee gegen unverhältnismässigen Fluglärm, KguF

Das Komitee ist konfessionell und politisch neutral!

Grenchen, 11. Dezember 2014

**Amt für Raumplanung Kanton Solothurn
Herr Bernard Staub**

Stellungnahme des KguF zum „Koordinationsprotokoll SIL RFP Grenchen Version 1. November 2014“

Zitate aus dem SIL Protokoll Version 1 oder kantonalen Dokumenten jeweils in rosa und kursiver Schrift

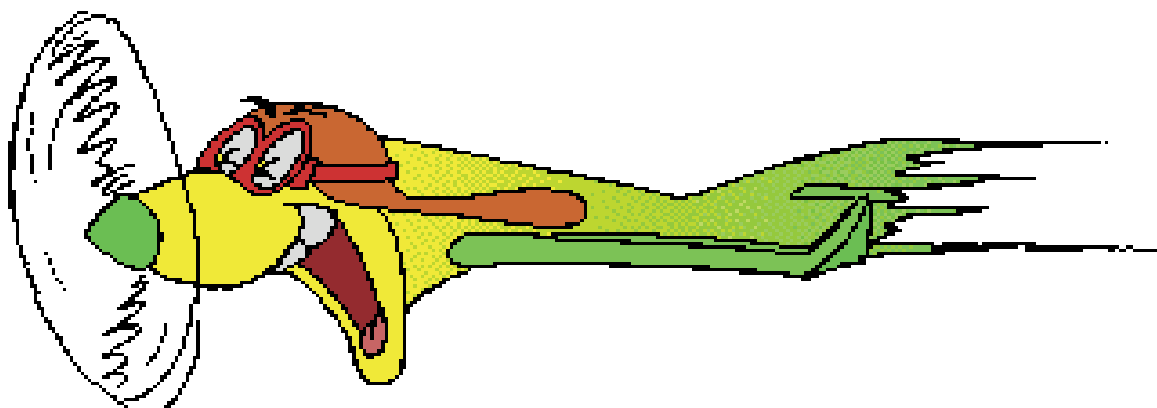
Vorbemerkung struktureller Art

Auch für die Kapitel 1-3 sollen die Ergebnisse der Koordination, die Haltung der Beteiligten und ein Fazit erstellt werden:

Die Seiten oder die einzelnen Abschnitte sollen nummeriert werden (bessere Übersicht)

Vorbemerkung begrifflicher Art

Leider werden die verschiedenen Flugbegriffe im SIL Protokoll zu wenig deutlich definiert. In Bezug auf die benötigte Pistenlänge ergeben sich innerhalb der Sparte „Gewerbsmässiger Flug“ relevante Unterschiede in der benötigten Pistenlänge. So benötigen z. Bsp. Jetflugzeuge längere Pisten als Propellerflugzeuge. Deshalb sind die Angaben unter Geschäftsfliegerei, Business Aviation usw. besser zu definieren und zu unterscheiden. Auch bitten wir darum, uns die im Bericht gestellten Fragen zu beantworten.



Autoren

Rolf Bucher
Dählenstrasse 5
2540 Grenchen
032 652 99 46
kguf@bluewin.ch

Felix Glatz-Böni
Lommiswilerstrasse 42b
4512 Bellach
078 679 06 68
f.glatzboeni@gmx.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	4
1.1	Einzelne Schwergewichte im Überblick	4
1.2	Betriebsreglement – Als Grundlage umstritten.....	4
1.3	Der gültige Richtplan 2000 gilt als Grundlage.....	4
1.4	Ansässige Betriebe brauchen keine PV	5
1.5	Zurückhaltung des Kantons.....	6
1.6	Das Energiekonzept des Kantons 2014 im Widerspruch	6
1.6.1	Die Energiestrategie des Kantons strebt eine massive CO2 Reduktion an.	6
1.6.2	Nicht förderungswürdig.....	6
1.6.3	Nicht nachhaltig – Verstoss gegen die Bundesverfassung.....	6
1.7	Die Aussagen der Regierung vom November 2011	7
1.8	Aussagen der Regierung zur Osterweiterung.....	7
1.9	Der Gesuchszweck ist bereits erfüllt!	7
2	Entwicklungsabsichten der Flugplatzhalterin	9
2.1	Genaue Definition der verschiedenen Begriffe	9
2.2	Zahlenmässige Auflistung	9
2.3	Exklusives Bedürfnis eines Nischenproduktes	9
2.4	Beschränkung des Flugbetriebes statt Ausdehnung!	9
2.5	Die Forderung: „Anschlusspunkt“ ist bereits heute erfüllt	10
2.6	Die Bedürfnisse für Businessverkehr sind erfüllt.....	10
2.7	Der prognostizierte Anstieg	10
2.8	„À prendre ou à laisser“ à laisser!	10
2.8.1	Technologische Entwicklung berücksichtigen!.....	11
2.8.2	Formulierung im SIL Protokoll ändern	11
2.8.3	Der Passus V-8.3 des Richtplanentwurfes 2012 ist zu ändern!	11
2.8.4	Im Widerspruch zu den Grundsätzen des neuen Raumplanungsgesetzes.....	11
3	Verkehrsleistung und Verkehrsprognose	13
3.1	Veraltete SIL-Prognose.....	13
3.2	Fehlendes Zahlenmaterial.....	14
4	Zweck der Anlage, Funktion im Netz	15
4.1	Die bisherige ansässige Regionalwirtschaft.....	15
4.2	Anspruch auf flächenmässige Betriebserweiterungen	16
4.3	Gesamtabwägung	16
4.4	Umweltschutz und Nachhaltigkeit.....	16
5	Betrieb	18
5.1	Angestrebtes Ziel wird nicht erreicht.....	18
5.2	Anflug von Osten.....	18

5.2.1	Zweifel an Einhaltung der Anflugrouten.....	18
5.2.2	Schutz der Bevölkerung	18
5.2.3	Fehlbare werden nie sanktioniert.....	19
5.2.4	“Blacklist“ ist nicht realisierbar!	19
5.2.5	Falsche Angaben im SIL Protokoll.....	19
5.2.6	Trotz Verlängerung zu kurze Piste!	20
5.3	Flugrouten	20
5.4	Einschränkungen über das Betriebsreglement	21
5.4.1	Ungenügende Sicherheiten gegen Landung grösserer Flugzeuge!.....	21
6	Lärmbelastung.....	22
6.1	Unzweckmässige Berechnungsmethoden	22
6.2	Aktuell berechnete Lärmwerte bereits heute überschritten.....	22
6.3	Ungenügendes Grundlagenmaterial.....	23
7	Flugplatzperimeter, Bauten und Anlagen	24
7.1	Auf eine Pistenverlängerung ist zu verzichten	24
7.2	Verschiebung der Graspisten nach Süden	24
7.3	Bewilligung von Nebenbauten	24
8	Hindernisbegrenzung, Sicherheitszonenplan	26
9	Natur und Heimatschutz.....	27
9.1	Ökologische Aufwertung.....	27
9.2	Massive Störung der Wasser- und Zugvogelreservate!	27
9.3	Ausgleichsmassnahmen	27
9.4	Ausnahmebewilligung	28
10	Landwirtschaft.....	29
10.1	Ackerland schützen	29
11	Fazit aus Sicht des Komitees	30
12	Anhang 1.	31
13	Schlussbemerkungen	36

1 Ausgangslage

1.1 Einzelne Schwergewichte im Überblick

- Der gültige Richtplan 2000 ist massgebend – der Richtplanentwurf 2012 ist noch nicht in Kraft und bietet deshalb keine rechtliche Grundlage für das SIL Verfahren
- Die Energiestrategie 2014 steht im krassen Gegensatz zum Ansinnen einer Pistenverlängerung zugunsten des Segmentes Business Jet Aviation
- Frühere Aussagen und RRB der Regierung sprechen gegen die Pistenverlängerung Ost aber für eine Reduktion der Flugbewegungen und eine Einschränkung des bisherigen Betriebes
- Eine Pistenverlängerung widerspricht den bisherigen Schutzbemühungen von Bund und Kanton zugunsten der einmaligen Witalandschaft, mit dem Schutztunnel. Den flankierenden Massnahmen, den Ausgleichsmassnahmen usw.
- Das neue Raumplanungsgesetz verbietet eine Zersiedelung, wie sie mit der PV vorgesehen ist und steht damit in krassem Widerspruch des Volkswillens.
- Der Gegenstand des Gesuches: „Pistenverlängerung zugunsten der Geschäftsfliegerei“ wurde bereits 2001 mit der damaligen Verlängerung erfüllt. Heute und auch in Zukunft kann ab Grenchen Geschäftsfliegerei betrieben werden.

1.2 Betriebsreglement – Als Grundlage umstritten

Inwiefern das immer wieder anpassbare Betriebsreglement des RFP als Ausgangslage für eine raumplanerische Entscheidung betreffend Pistenverlängerung hinzugezogen werden darf, wird bezweifelt. Wenn dieses Reglement beigezogen wird, müsste ein entsprechendes Reglement vorgelegt werden, wie es aussehen könnte nach der Realisierung einer Pistenverlängerung.

1.3 Der gültige Richtplan 2000 gilt als Grundlage

Der gültige Richtplan 2000 gilt als Grundlage – der Richtplanentwurf ist nicht gültig! Da der neue Richtplan vom Bund noch nicht genehmigt ist, nicht mal gänzlich die Vorprüfung bestanden hat und deshalb auch noch keine öffentliche Mitwirkung erfolgt ist, bildet der gültige Richtplan die Grundlage des SIL Protokolls zur Pistenverlängerung.

Aussagen des bisherigen Richtplanes zum RFP:

Im geltenden Richtplan 2000 sind folgende Planungsaufträge festgelegt:

Der Kanton nimmt in der ständigen Arbeitsgruppe «Regionalflugplatz Grenchen» Einsitz. Er vertritt seine Interessen und koordiniert bei allfälligen Nutzungskonflikten mit den übergeordneten Bundesstellen.

TV-9.1.1

Die Stadt Grenchen bringt bei sämtlichen Planungsfragen zur künftigen Nutzung des Flugplatzes Grenchen ihre Vorstellungen in der ständigen Arbeitsgruppe «Regionalflugplatz Grenchen» ein. TV-9.1.2

Der Flugplatzhalter des Regionalflugplatzes Grenchen arbeitet mit den kommunalen und kantonalen sowie Bundesstellen zusammen. Er orientiert frühzeitig die weiteren Betroffenen über seine Planungsabsichten. TV-9.1.3

- **Der geltende Richtplan sieht also keine Pistenverlängerung vor und macht auch keine Aussage betreffend der Wichtigkeit von Business JET Flügen**

Zitate aus dem „Entwurf Richtplan Nov 2012“ bilden keine Rechtsgrundlage für eine PV.

„Der Kanton anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung des Regionalflugplatzes Grenchen für den Standort Grenchen / Jurasüdfuss und den Kanton Solothurn.Er unterstützt die Bestrebungen, den Regionalflugplatz an die erhöhten internationalen Sicherheitsanforderungen für den Geschäftsverkehr anzupassen.“ (Zitat aus Richtplanentwurf V-8.3)

Dieser Passus ist wie der ganze Richtplanentwurf noch nicht in Kraft und deshalb besteht keine Grundlage zur Pistenverlängerung im geltenden Richtplan.

- **Der Passus V-8.3 des Entwurfes des noch nicht geltenden Richtplanes steht zudem im Gegensatz zum Sinn des Raumplanungsgesetzes und zu anderen Kapiteln des Richtplanes und der im Entwurf vorliegenden Siedlungsstrategie des Kantons**

Aus der Stellungnahme einer betroffenen Gemeinde nahe Solothurn:

„Wie die Resultate der Arealstatistik zeigen (Die Bodennutzung in der Schweiz, BFS 2013), wächst die durch Flugplätze und Flughäfen beanspruchte Fläche stetig (um rund 10.2 % in der Periode von 1985 bis 2009), meist zu Ungunsten von wertvollen Landwirtschaftsflächen; der Kulturlandschutz ist somit nicht nur ein Thema der Siedlungsentwicklung, sondern auch der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen. Diesem Umstand ist zwingend Rechnung zu tragen. Der Regionalflugplatz Grenchen liegt in der kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen – Solothurn. Diese dient dem Erhalt der Ackerlandschaft, einer naturnahen Bewirtschaftung, der Förderung des Lebensraums für Tiere und Pflanzen und einer naturverträglichen Naherholung. Der Flugplatz Grenchen hat darin seine historisch gewachsene Berechtigung. Diese Berechtigung gilt allerdings im Sinne eines Besitzstandes bezüglich flächiger Ausdehnung. Es gibt keinen raumplanerischen Heimatschutz für Betriebe und Flugplätze! Bereits auf der heute beanspruchten Fläche kann den Ansprüchen des Geschäftsverkehrs entsprochen werden. **Die Planungsgrundsätze von kantonaler / regionaler Bedeutung haben nicht nur für Siedlungserweiterungen eine Bedeutung. Auch bei Vorhaben von kantonaler / regionaler Bedeutung ausserhalb der Bauzone sind diese Grundsätze zu berücksichtigen.** Insbesondere sind dabei die Anliegen von Ortsbildschutz, Denkmalpflege, Natur- und Landschaftsschutz sachgerecht zu berücksichtigen. **Der im Richtplanentwurf zur ersten Anhörung (Richtplan 11/2012) aufgeführte Planungsgrundsatz zum Luftverkehr (V-8.3) widerspricht diesen Grundsätzen und sollte wegen der deutlichen Zustimmung zum Raumplanungsgesetz vom 3.März 2013 (Kanton Solothurn 69.5 % Ja-Anteil) in Frage gestellt werden.“**

1.4 Ansässige Betriebe brauchen keine PV

Selbst wenn man dem Richtplanentwurf eine Bedeutung beimessen will:

„Der Kanton anerkennt die wirtschaftliche Bedeutung des RFP Grenchen.....“ (Zitat aus Richtplanentwurf V-8.3)

- **Die bisher ansässigen Betriebe sind für ihre Geschäfte nicht zwingend auf eine PV angewiesen.**

Wer geschäftlich mit dem Flugzeug Grenchen an- und abfliegen will kann dies

schon bisher und auch weiterhin tun. Es ist eher der RFP, welcher sich mit der „Business Jet Aviation“ Wachstum und einen rentablen Geschäftszweig zu erschliessen hofft. (Bisher Anteil Flugbewegungen ca. 2%)

- **Um in Grenchen geschäftsmässig landen und starten zu können braucht es keine längere Piste, aber eine intelligente Wahl des Flugzeuges.**

Turboprop-Flugzeuge – auch im Business Verkehr, benötigen kürzere Pistenlängen als Jetflugzeuge. Zudem können Jets im Privatflugbereich auch mit der bisherigen Pistenlänge starten und landen. Auf diese Weise werden Menschen im Auftrage von ansässigen Firmen auch bereits heute befördert.

1.5 Zurückhaltung des Kantons

- **Der Kanton sollte sich wegen Interessensbindung in der Unterstützung des RFP zurückhalten!**

Zitat Richtplanentwurf Nov. 2012 Der Kanton unterstützt die Bestrebungen, den Regionalflugplatz an die erhöhten internationalen Sicherheitsanforderungen für den Geschäftsverkehr anzupassen. (V-8.3)

Abgesehen davon, dass genau diese Anpassung mit der letzten PV 2001 bereits geschehen ist, sollte bedacht werden, dass der Kanton als Aktionär (40%) und Miteigentümer des RFP sich in der Unterstützung via Pistenverlängerung zurückhalten soll: Es ergeben sich hier nämlich mannigfaltige Interessenskonflikte:

- **Als Planungsbehörde in eigener Sache**
- **Als Wahrer der öffentlichen Interessen und auch des Umweltschutzes**
- **der Nachhaltigkeit im Energiebereich (Energiekonzept)**
- **des Tourismus**

Wer will schon Ruhe suchend auf dem Grenchenberg oder dem Weissenstein gerne vom Flugzeuglärm aufgeschreckt und in seiner Ruhe gestört werden? Vergleiche dazu auch die Initiative im Kanton Bern zur Reduktion des Helikopterlärms in den Alpen. <http://www.petition-alpenruhe.ch/archiv.html>

1.6 Das Energiekonzept des Kantons 2014 im Widerspruch

- **Das Energiekonzept des Kantons 2014 widerspricht in seinen Zielen fundamental der Förderung der Business Jet Aviation**

(siehe Zitate und Kommentare im Anhang 1)

1.6.1 Die Energiestrategie des Kantons strebt eine massive CO2 Reduktion an.

- **Ein Ausbau der Businessfliegerei mittels PV widerspricht diesem Ziel.**

Die angestrebte Zunahme der Business Jet Aviation stellt eine sehr ineffiziente Fortbewegungsart dar, mit einer unglaublich schlechten Energiebilanz. Sie steht damit im Widerspruch zum CO2 Ziel des Kantons und ist deshalb nicht zu fördern.

1.6.2 Nicht förderungswürdig

Businessfliegerei ist in diesem Sinne kantonal nicht förderungswürdig.

1.6.3 Nicht nachhaltig – Verstoss gegen die Bundesverfassung

Eine Pistenverlängerung zu diesem Zwecke verstösst zudem gegen die Nachhaltigkeitsbestimmung der Bundesverfassung und der davon abgeleiteten Nachhaltigkeitsbestimmungen von Bund und Kantonen.

1.7 Die Aussagen der Regierung vom November 2011

Im Bestreben, die Anzahl Flugbewegungen zu reduzieren, sind zu berücksichtigen (Antwort auf den Volksauftrag für ein Sonntagsflugverbot von Freizeitflügen per Helikopter)

„Wir werden beim Verwaltungsrat des RFP über seine Vertretung vorstellig werden und diesen einladen, Einschränkungen von Helikopterflügen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen analog zu den anderen, in Anhang 3 des Betriebsreglements des RFP aufgeführten Aktivitäten, zu prüfen und allenfalls einzuführen. Es stellt sich zudem die Frage, ob allenfalls an Sonn- und Feiertagen eine Erhöhung der Flughafentaxen (Landegebühren) für Helikopterflüge die Nachfrage zu reduzieren vermag, ohne gleichzeitig den Markt gänzlich zu verhindern.“ (RR 159-2010)

1.8 Aussagen der Regierung zur Osterweiterung

- Aussagen der Regierung von 2011, dass eine Pistenverlängerung nach Osten nicht zielführend sei

Zu berücksichtigen ist dabei der RRB 2011/2700 vom 20. Dezember 2011

3.2 Der Regierungsrat sieht im Projekt „Pistenverlängerung Ost“ zu viele negative Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Er vertritt die Auffassung, dass auf die Pistenverlängerung Ost zu verzichten sei.

Weiter zu beachten ist:

- Die Tatsache, dass im Zusammenhang mit der A5 ein Schutztunnel gebaut wurde für ca. 160 Mio. Fr.
- Der irritierende Umstand, dass das eingezäunte Pistenareal mit PV fast gleichlang wie der Schutztunnel werden würde.
- Dass der Schutztunnel im Gegenzug zur Einrichtung der Witischutzzone erstellt wurde.
- Dass eine PV in dieser Grösse eindeutig gegen den Sinn der damaligen Vereinbarungen mit der Eidgenossenschaft und gegen die Absichten zur Errichtung der Witischutzzone verstösst
- Dass die Bestimmungen der Witischutzzone sich mit dem Bau einer Flugpiste nicht vereinbaren lassen. (Zitat aus Kapitel 9 des vorliegenden SIL Protokolls)
- Dass das Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung und deren Lärmempfindlichkeit in den letzten Jahren gestiegen sind (s. <http://www.petition-alpenruhe.ch/archiv.html>)
- Dass Jetflüge gemäss SIL Protokoll Seite 2, für deren businessmässigen Betrieb alleine eine PV notwendig sei, lediglich 2 % der bisherigen Flugbewegungen auszumachen scheinen.

1.9 Der Gesuchs Zweck ist bereits erfüllt!

Zitat SIL Protokoll Seite 1:

*„2001 wurde die Piste um 200 m auf 1000 m verlängert. Damit wurde die Verkürzung der nutzbaren Pistenlänge, die mit der Einführung von neuen internationalen Normen zur Erhöhung der Sicherheit bei **gewerbsmässigen** Flügen verbunden war, kompensiert.*

Die „Not“-wendige Pistenverlängerung zur Beibehaltung des bisherigen Betriebes ist also bereits 2001 erfolgt, der Gesuchs Zweck ist damit bereits erfüllt! Heute kann bereits **gewerbsmässig** geflogen werden! Den **Betroffenen** wurde

bei der letzten PV denn auch versprochen, dies sei das allerletzte Mal.

2 Entwicklungsabsichten der Flugplatzhalterin

(Zitat SIL Protokoll Seite 1)

„Die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG RFP will ihre drei bisherigen Standbeine erhalten

Die Beibehaltung des bisherigen Betriebes ist weiterhin möglich. Dazu benötigt es keine Pistenverlängerung.

2.1 Genaue Definition der verschiedenen Begriffe

- **Wir verlangen die genaue Definition der verschiedenen Begriffe:**

Was ist ein Taxi Flug, privater Flug, Business Flug, Business Jet Aviation, Geschäftsreiseverkehr mit Propeller Flugzeugen, mit Jetflugzeugen, Linienverkehr, Charterverkehr und was sind ihre Unterschiede? Wie gross ist die minimale / maximale Zusatzlänge, für welches Flugzeug, im Businessmodus und im Privatmodus?

2.2 Zahlenmässige Auflistung

- **Wir verlangen eine zahlenmässige Auflistung der Geschäftsflüge nach Flugzeugtypen**

sortiert: Düsenjets, Propellerantrieb, Helikopter...

Wie viele Schulungsflüge gab es mit Jets, Propellerflugzeugen, anderen Flugobjekten?

2.3 Exklusives Bedürfnis eines Nischenproduktes

- **Es handelt sich beim Ausbau um das exklusive Bedürfnis eines Nischenproduktes**

(keinen Linien- und keinen Charterverkehr „angestrebt“) Dafür lohnt sich der massive Eingriff in die sensible Landschaft nicht.

„Für den Linien- und Charterflugverkehr soll weiterhin kein Angebot zur Verfügung gestellt werden. (Zitat SIL Protokoll Seite 1)

2.4 Beschränkung des Flugbetriebes statt Ausdehnung!

Der Schwerpunkt des künftigen Wachstums und die Erhöhung der Wertschöpfung sollen auf den Geschäftsreiseverkehr (Business Aviation) gelegt werden.

Der Flugplatz – ein Relikt aus vergangener Zeit! Bei der Gründung des Flugplatzes vor ca. 80 Jahren waren die Verhältnisse ganz anders: Wenige Flugzeuge, weite Agrarlandschaften, weniger Einwohnende, weniger Verkehr allgemein, keine Ballungsräume heutigen Ausmasses. Angesichts der sich wechselnden Bedingungen- auch betreffend Wirtschaftswachstum, der beängstigend zunehmenden Knappheit der nicht erneuerbaren Ressource Ackerland, der Energiestrategie des Kantons, der Siedlungsstrategie, der zunehmenden Lärmempfindlichkeit der Bevölkerung und deren Bedürfnis nach Erholung und Ruhe in der Freizeit und der gleichzeitig abnehmenden Zahl der Flugbewegungen **fordern wir:**

- **Eine Reduktion der Flugbewegungen durch Einschränkungen des Flugbetriebes am Sonntag und während den Sommerferien via Betriebsreglement soll realisiert werden.**

Der RFP kann in diesem Sinne froh sein, in einem schrumpfenden Markt mit Ver-

drängungswettbewerb zwischen verschiedenen Standorten den bisherigen Betrieb weiterhin aufrechterhalten zu können. Die Fokussierung auf „Business Jet Aviation“ erscheint uns angesichts der engen Pistenverhältnisse auch nach einer PV und angesichts des komplizierten Anfluges unrealistisch.

2.5 Die Forderung: „Anschlusspunkt“ ist bereits heute erfüllt

„Der Flugplatz soll seine Funktion als Anschlusspunkt des Kantons an den nationalen und internationalen Luftverkehr und als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft auch in Zukunft erfüllen können.“

Wir haben im „espace Mittelland“ gute Verbindungen zu Flugplätzen und Flughäfen der Schweiz, insbesondere auch im Vergleich zum Ausland! Payerne ist in einer Stunde per Auto erreichbar, Bern Belp in 45 Minuten.

2.6 Die Bedürfnisse für Businessverkehr sind erfüllt.

„Um den heutigen Anforderungen dieses Verkehrs zu genügen und von den gängigen Flugzeugtypen ohne Einschränkungen genutzt werden zu können, sollte die Piste eine minimale Länge von 1400 bis 1500 m aufweisen (Zitat SIL Protokoll Seite 1)“

Aus unserer Sicht ist dies eher eine Anforderung des Marktsegmentes „Business-Jetflüge“ (unique selling point) und weniger eine luftfahrttechnische Voraussetzung für Geschäftsfliegerei an sich. Propellerflugzeuge benötigen oft weniger Pistenlänge als Jetflugzeuge – auch wenn diese gewerbsmässig betrieben werden. Zudem wird ein beträchtlicher Teil der heutigen Geschäftsfliegerei in Grenchen mittels „Privatflügen“ durch Jets im Besitze einzelner Firmen bewältigt.

2.7 Der prognostizierte Anstieg

- **Der prognostizierte, ungebremste Anstieg der Businessfliegerei in Grenchen ist fraglich!**

Angesichts des bisherigen Negativtrends bei Kurzstrecken, des Verdrängungswettbewerbes mit anderen Mitbewerbern (Bern, Dübendorf, Payerne), welche bessere Voraussetzungen haben (längere Pisten, einfacheres Anflugregime) und der ungewissen Wirtschaftsentwicklung, der CO2 Problematik, des Peak oils, der technologischen Entwicklung „Cyberspace? Ist eine ungebremste Zunahme der Business Jet Aviation auf längere Sicht sehr fraglich“ - Das fruchtbare Ackerland aber ist für immer verloren.

2.8 „À prendre ou à laisser“, à laisser!

Verschiedentlich haben VR Mitglieder öffentlich darauf hingewiesen, dass die PV eine Option sei, die ergriffen werden könne oder auch nicht. In diesem Sinne ist die sichere Variante zu bevorzugen: **à laisser!**

Innerhalb eines solch sensiblen Gebietes kann keine Nutzergruppe für sich beanspruchen „ohne Einschränkungen“ dieses Gebiet zu nutzen.

„Die gängigen Flugzeugtypen ohne Einschränkungen genutzt werden zu können“

In einem Umfeld mit so vielen bereits bestehenden Kompromissen inkl. der damaligen, bereits erfolgten PV zulasten der Witschutzzone, ist es anmassend, einem einzelnen Flugzweig einen Start ohne Einschränkungen zu ermöglichen: Der RFP kann froh sein, wenn er seinen bisherigen Betrieb halten kann. Die Bevölkerung trägt schon heute **weit mehr als genug an der Last der durch den RFP verursachten Emissionen**. Die Witschutzzone und das Naherholungsbedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner wurden bereits mit der letzten PV eingeschränkt –

nun ist der Flugplatz dran! Dieser RFP in seinem bisherigen Betrieb und insbesondere die vielen stattfindenden schweizweit bedeutenden Schulungsflüge mit einem Anteil an den Flugbewegungen von gegen 60 % benötigen eine PV nicht.

2.8.1 Technologische Entwicklung berücksichtigen!

Wie wird die technologische Entwicklung berücksichtigt? Der neue PC24 hat eine ausgewiesene Pistenlänge vollbetankt und vollbeladen von 850m! Welche Sicherheitslängen würde dieser Jet benötigen? Werden Kommunikationsmittel digitaler Art die notwendige Anzahl von Businessflügen reduzieren?

Auf eine Richtplananpassung zugunsten einer Pistenverlängerung soll aus übergeordnetem Interesse der Bevölkerung, des Naturschutzes und der Nachhaltigkeit – auch im Sinne des neuen Energiekonzeptes des Kantons- verzichtet werden.

2.8.2 Formulierung im SIL Protokoll ändern

„Auf planungsrechtlicher Ebene erfordert die Umsetzunggleichzeitig ist der kantonale Richtplan anzupassen. (SIL Protokoll Seite 2).....Richtigerweise müsste es heissen:

.. kann die Umsetzung des Vorhabens nur gelingen, wenn der bestehende kantonale Richtplan verändert und die geltenden Schutzgebiete verkleinert und eingeschränkt würden.

2.8.3 Der Passus V-8.3 des Richtplanentwurfes 2012 ist zu ändern!

Wir sind der Meinung, **dass der Verzicht auf die Pistenverlängerung auch im Richtplan seinen Ausdruck finden soll.** Erst so herrscht Gewissheit, dass nicht doch wieder und immer wieder ein Gesuch um Pistenverlängerung erfolgt. Der geltende Richtplan ermöglicht keine Pistenverlängerung. Der neue, erst im Entwurf vorliegende Richtplan hat weder die öffentliche Mitwirkung hinter sich, noch wurde er durch den Bund genehmigt.

2.8.4 Im Widerspruch zu den Grundsätzen des neuen Raumplanungsgesetzes

- **Eine PV stünde im Gegensatz zu Grundsätzen des neuen Raumplanungsgesetzes und der Siedlungsstrategie des Kantons:**

Wie die Resultate der Arealstatistik zeigen (Die Bodennutzung in der Schweiz, BFS 2013), wächst die durch Flugplätze und Flughäfen beanspruchte Fläche stetig (um rund 10.2 % in der Periode von 1985 bis 2009), meist zu Ungunsten von wertvollen Landwirtschaftsflächen; der Kulturlandschutz ist somit nicht nur ein Thema der Siedlungsentwicklung, sondern auch der Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen. Diesem Umstand ist zwingend Rechnung zu tragen. Der Regionalflugplatz Grenchen liegt in der kantonalen Landwirtschafts- und Schutzzone Witi Grenchen – Solothurn. Diese dient dem Erhalt der Ackerlandschaft, einer naturnahen Bewirtschaftung, der Förderung des Lebensraums für Tiere und Pflanzen und einer naturverträglichen Naherholung. Der Flugplatz Grenchen hat darin seine historisch gewachsene Berechtigung. Diese Berechtigung gilt allerdings im Sinne eines Besitzstandes bezüglich flächiger Ausdehnung. Es gibt keinen raumplanerischen Heimatschutz für Betriebe und Flugplätze! Bereits auf der heute beanspruchten Fläche kann den Ansprüchen des Geschäftsverkehrs entsprochen werden. Die Planungsgrundsätze von kantonaler / regionaler Bedeutung haben nicht nur für Siedlungserweiterungen eine Bedeutung. Auch bei Vorhaben von kantonaler / regionaler Bedeutung ausserhalb der Bauzone sind diese Grundsätze zu berücksichtigen. Insbesondere sind dabei die Anliegen von Ortsbildschutz, Denk-

malpflege, Natur- und Landschaftsschutz sachgerecht zu berücksichtigen. Der im Richtplanentwurf zur ersten Anhörung (Richtplan 11/2012) aufgeführte Planungsgrundsatz zum Luftverkehr (V-8.3) widerspricht - diesen Grundsätzen und sollte wegen der deutlichen Zustimmung zum Raumplanungsgesetz vom 3.März 2013 (Kanton Solothurn 69.5 % Ja-Anteil) in Frage gestellt werden.

- **Deshalb ist auf die Förderung einer PV durch den Kanton zu verzichten. Der Kanton als gewichtiger Aktionär soll sich im Verwaltungsrat RFP-Grenchen gegen eine PV einsetzen!**

3 Verkehrsleistung und Verkehrsprognose

Es ist zu unterscheiden zwischen Prognosen gemäss SIL Blatt und effektiv stattfindenden Flugbewegungen.

3.1 Veraltete SIL-Prognose

- **Die letzte SIL Prognose ist veraltet und hat sich als falsch erwiesen**

Das bestehende SIL-Objektblatt beruht auf einer Verkehrsprognose von jährlich 90'000 Flugbewegungen. Zitat SIL Prot Seite 2.

2013 fanden 71'260 Flugbewegungen statt

Wie begründen sich die Wachstumsprognosen gemäss SIL Protokoll angesichts der Abnahme der effektiven Flugbewegungen? Das aktuelle SIL Objektblatt stammt aus einer vergangenen Zeit, mit anderem Hintergrund als heute. Die effektiven Flugbewegungen in Grenchen gingen in den letzten 25 Jahren fortlaufend zurück.

Die Prognosen betreffend Flugbewegungen mit PV finden wir überrissen und unrealistisch.

„Mit der geplanten Pistenverlängerung und der Stärkung des Geschäftsreiseverkehrs ist bis 2020 mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von 83'000 Flugbewegungen zu rechnen (Geschäftsreiseverkehr mit 11'000 Bewegungen) (SIL Protokoll Seite 3).“

Die neuen Prognosen mit Pistenverlängerung sehen im Vergleich zu den bisher wirklich stattgefunden und sinkenden Anzahl der Flugbewegungen eine Zunahme von 11'805 Flugbewegungen zu den real durchgeführten Flugbewegungen vor, das ist ein Plus von insgesamt 16%. Diese Prognosen sehen wir als überrissen und unrealistisch an. Im Verdrängungswettbewerb um Business Jet Aviation haben andere Anbieter zudem bessere Karten, sprich längere Pisten und weniger Einschränkungen z. Bsp.:

- **Keine Witischutzzone**
- **kein nicht zu überfliegendes Dorf in der Anflugschneise Ost**
- **kein Storchenreservat**
- **keinen Autobahnzubringer mit Stau in der Tiefflugzone der Anflugschneise West und damit ein massives Sicherheitsrisiko**
- **kein nationales Vogelschutzgebiet in der Anflugschneise West.**

Die Zunahme der Flugbewegungen widerspricht zudem der Aussage des Regierungsrates vom Nov. 11, sich beim RFP für eine Reduktion der Flugbewegungen einzusetzen.

„Wir werden beim Verwaltungsrat des RFP über seine Vertretung vorstellig werden und diesen einladen, Einschränkungen von Helikopterflügen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen analog zu den anderen, in Anhang 3 des Betriebsreglements des RFP aufgeführten Aktivitäten, zu prüfen und allenfalls einzuführen. Es stellt sich zudem die Frage, ob allenfalls an Sonn- und Feiertagen eine Erhöhung der Flughafentaxen (Landegebühren) für Helikopterflüge die Nachfrage zu reduzieren vermag, ohne gleichzeitig den Markt gänzlich zu verhindern.“ (RR 159-2010)

Die bisherige Prognose von 90'000 Flugbewegungen ohne PV ist von der effektiven Entwicklung der Flugbewegungen widerlegt und deshalb falsch

Ohne Pistenverlängerung bleibt die Verkehrsprognose von 90'000 Flugbewegungen bestehen (Geschäftsreiseverkehr mit 7'000 Bewegungen).

Diese Prognose von 90'000 Flugbewegungen stammt aus vergangener Zeit. Diese Prognose aufrechtzuerhalten ist von der effektiven Entwicklung der Flugbewegungen widerlegt (Darstellung Seite 2 SIL Protokoll) und deshalb falsch.

3.2 Fehlendes Zahlenmaterial

- **Fehlendes Zahlenmaterial - ungenügende Grundlagen für Verkehrsprognosen**

*in der Statistik sind die VFR-Flüge nicht nach deren Zweck unterschieden, ausgewiesen ist die Summe von Reise-, Volten-, Fallschirmabsetz- und Akrobatikflügen
“ Fussnote 4 SIL Protokoll Seite 2.*

Da gemäss Fussnote 4, Seite 2, allfällige Business Jet Flüge nach Sichtflugregeln VFR nicht auszuweisen sind, fragen wir uns, ob die Grundlagen überhaupt ausreichend sind, um eine Verkehrsprognose zu erstellen.

- **Bevor ein Grundsatzentscheid der Regierung betreffend Weiterführens des Verfahrens überhaupt zu fällen ist, muss zuverlässigeres Zahlenmaterial mit Aussagen über mehrere Jahre hinweg beschafft werden.**
- **Bevor der RFP Prognosen macht, soll er doch bitte zuerst entsprechendes Zahlenmaterial des Ist-Zustandes beschaffen, welches aussagekräftig ist. Insbesondere die Zahl der Schulungsflüge, der Rundflüge, der Fallschirmflüge, der Akrobatikflüge, der Schauflüge, der Helikopterbusiness- der Helikopter-Privatflüge usw. soll differenziert und nach Flugzeugtyp und Flugart (Businessflug IFR oder VFR, Privatflug IFR oder VFR) separat ausgewiesen werden. Bevor eine Weiterführung des Verfahrens überhaupt erwogen werden kann, muss zuverlässigeres Zahlenmaterial über mehrere Jahre beschafft werden. Erst danach soll das Gesuch um Pistenverlängerung geprüft werden.**
- **Das bisherige, mittels PV zu fördernde Segment der Business Jet Aviation ist zahlenmässig marginal und rechtfertigt keinen Ausbau: s Darstellung aus SIL Protokoll:**

4 Zweck der Anlage, Funktion im Netz

Der Zweck der Anlage kann mit dem bisherigen Ausbaustand auch ohne PV erfüllt werden. Der massive Eingriff in das bestehende labile Gleichgewicht der verschiedenen Nutzungsbedürfnisse rechtfertigt sich nicht.

«Der Flugplatz Grenchen ist eine Anlage von regionaler Bedeutung. Er ist Anschlusspunkt des Kantons Solothurn an den nationalen und internationalen Luftverkehr und dient dem Geschäftsreiseverkehr, dem Tourismus, den Arbeitsflügen, dem Flugsport und insbesondere der fliegerischen Aus- und Weiterbildung. Er bietet eine Infrastruktur an, die dieser Funktion und dem internationalen Standard entspricht. SIL Protokoll Seite 3.

Wie bereits aufgezeigt, kann mittels professionell betriebener Propellerflugzeuge oder Privatflügen mit Jets bereits heute und ohne PV Geschäftsverkehr abgewickelt werden. In einer Güterabwägung ist das öffentliche Interesse nach intakter Landschaft, nach Versorgungssicherheit durch genügende Agrarflächen, nach ruhigem Erholungsraum, Artenvielfalt, Schutz von Natur und Umwelt, den Anforderungen der Nachhaltigkeit schwerer zu gewichten als die Gewinnsteigerung des RFP und die Vorteile einer schnellen Abfertigung von wenigen Personen zwecks Fliegen in Kleinflugzeugen, welche ja eigentlich der Funktion von fliegenden Autos entsprechen und eine entsprechend schlechte Energiebilanz haben.

Zum Zitat SIL Prot Seite 3 :

„die Entwicklung des Flughafens richtet sich nach dem regionalwirtschaftlichem Bedarf und dem öffentlichen Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen, unter Beachtung des Zulassungszwanges“:

4.1 Die bisherige ansässige Regionalwirtschaft

Auch die ansässige Regionalwirtschaft mit „volkswirtschaftlicher Bedeutung“ hat keinen wirklich grossen, bezifferbaren wirtschaftlichen Bedarf, da alle bisherigen Geschäfte weiterhin getätigt werden können.

Zitat Herrn Oggier, Flugplatzdirektor SZ 6.12.2014:

„Firmen, die hier sind, haben gelernt, mit dem Status Quo zu leben“

Zitat Nick Hayek:

„ich fliege gerne ab Grenchen, aber für den Standortentscheid meiner Firma ist eine Pistenverlängerung nicht relevant“

Flugverkehrsdienstleistungen im Modus „Business Jet Aviation“ können durch Regionalflugplätze mit deutlich besseren Ausgangslagen (Payerne, Belp) mit längeren Pisten, einfacheren Anflugregimes) bereits heute erfüllt werden.

- **Das Öffentliche Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen ist mit der guten Erreichbarkeit dieser alternativen Flugplätze bereits heute erfüllt.**
- **Für die Ansiedlung neuer Betriebe ist eine PV nicht zwingend notwendig! Gemäss Aussage der Gesuchsteller geht es „um die zusätzliche Ansiedlung von mindestens ein bis zwei Betrieben, dann sei der volkswirtschaftliche Nutzen der Pistenverlängerung erfüllt (Zitat eines VR Mitgliedes an einer öffentlichen Veranstaltung). Solche Firmen aber können ihre Bedürfnisse ebenso wie die bisher ansässigen Firmen entweder über das bisherige Flugregime von Grenchen aus oder über den schnell erreichbaren Flugplatz Bern Belp oder andere befriedigen.**

Der RFP Grenchen möchte jedoch mehr Wachstum für sich selber generieren durch den „unique selling point“: Pistenlänge 1450, ohne Linienverkehr, da so der Flugverkehr für die Klientel der Business Jet Aviation schneller abgefertigt werden kann.

4.2 Anspruch auf flächenmässige Betriebserweiterungen

- **Es gibt kein Recht auf Betriebserweiterungen**
- **Stösst ein Betrieb wegen der Ausdehnung seines Grundstücks an Entwicklungsgrenzen, so muss er diese akzeptieren – dies gilt auch für eine Flugplatz AG.**
- **Die Klientel der businessjetfliegenden Menschen ist zahlenmässig eng begrenzt und scheint bisher lediglich 2% des Geschäftsbetriebes auszumachen.**
- **Das Ruhebedürfnis vieler in der Region einwohnender Menschen ist grösser zu werten als der zusätzliche Gewinn des RFP und der Vorteil des „schnellen Eincheckens“ für Wenige....**
- **Die Region Jurasüdfuss ist mit dem bestehendem Flughafen Belp Bern bereits gut erschlossen und die bestehenden Dienstleistungen des RFPG genügen den Bedürfnissen der ansässigen Wirtschaft durchaus.**
- **Der Wunsch nach Pistenverlängerung stellt ein privates Interesse des RFP dar, seinen Gewinn zu steigern und Wachstum zu generieren.**
- **Das Interesse der Öffentlichkeit liegt eher an der Beibehaltung des bestehenden Erholungsraumes, in der Lärmreduktion, einer allfälligen Einschränkung des Flugbetriebes an Sonntagen und in den Sommerferien via Betriebsreglement als an einer PV mit Ausbau der Geschäftsfliegerei**
- **Das Interesse des Kantons und der Bevölkerung nach einer intakten Umwelt und Nachhaltigkeit manifestiert sich auch im Siedlungskonzept und in der Energiestrategie des Kantons.**

4.3 Gesamtabwägung

- **Eine Gesamtabwägung der Güter im Interesse der Öffentlichkeit kommt zum Schluss, auf eine PV sei zu verzichten.**

In diesem Sinne muss ein Gesamtabwägung der Güter im Interesse der Öffentlichkeit zum Schluss kommen, eine PV sei nicht angezeigt: Den Gewinn hätte die AG RFP - den Lärm, die Umweltbelastung, das zusätzliche Verkehrsaufkommen, der Verlust von Fruchtfolgeflächen FFF und der Verlust des bisherigen Schutzes der Witschutzzone hätten alle Einwohnerinnen und Einwohner der Region zu tragen .

4.4 Umweltschutz und Nachhaltigkeit

- **Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind nicht mit Businessfliegerei vereinbar**

Eine Zunahme der Flugbewegungen und des damit verbundene Lärmaufkommens steht schräg in der aktuellen politischen Landschaft, wo es um Siedlungsbegrenzung, Reduzierung des CO2 Ausstosses, Nachhaltigkeit und Schutz der zunehmend bedrohten Tiere, Artenvielfalt und der von vielen so dringend benötigten Zeiten der Ruhe und Entspannung geht. **Fliegen im Modus „Business Jet Aviation“ mit Kleinflugzeugen ist weder nachhaltig noch umweltfreundlich.**

- **Im Interesse der Öffentlichkeit sollen im Betriebsreglement zusätzliche Ruhezeiten definiert werden, zum Beispiel an Sonntagen und in den Sommerferien.**

Die Lärmbelastung der Bevölkerung hat zugenommen und das Bedürfnis nach Ruhezeiten ebenso. Dies betrifft nicht nur die Einwohnenden von Grenchen, sondern die Bevölkerung entlang des ganzen Jurasüdfusses, welche oft unvermittelt und unerwartet in ihren Gärten, in der Witi oder auf den Jurahöhen von Flugbewegungen und ihren Lärmemissionen empfindlich gestört werden.

5 Betrieb

5.1 Angestrebtes Ziel wird nicht erreicht

- Eine PV ist unnötig und erreicht das angestrebte Ziel nicht.

Trotz PV können die „Anforderungen der Business Jet Aviation“ (geforderte Mindestpistenlänge 1450m) in der Umsetzung wegen Einschränkungen im Osten und Einschränkungen **im Westen nicht erfüllt werden können.**

5.2 Anflug von Osten

- **Trotz Pistenverlängerung wird die für „Business Jet Aviation“ geforderte Pistenlänge beim Anflug von Osten massiv unterschritten:**

„Mit der PV wird das Anflugverfahren nicht verändert, die verlängerte Piste steht für Landungen von Osten nicht zur Verfügung“ Zitat SIL Protokoll Seite 3.

Für den Anflug von Osten (Piste 25) steht ein Instrumentenanflug zur Verfügung, geleitet durch das bestehende Drehfunkfeuer (DVOR) am Boden oder per Satellit (GPS). SIL Protokoll Seite 3.

5.2.1 Zweifel an Einhaltung der Anflugrouten

- **Trotz des heute bestehenden Instrumentenanflugs von Osten, wird die bestehende Anflugroute oft nicht befolgt.**

„Das Eindrehen auf die Pistenachse und die Landung erfolgen auf Sicht, wobei die Pistenschwelle (entspricht dem Pistenanfang) auf einer Höhe von 50 Fuss (3,84 cm x 50 = 174 m) überflogen werden muss.“

Dieses Sichtflugverfahren enthält viele Einschätzungskomponenten des Piloten. Dadurch verringert sich die Genauigkeit der geforderten Anflugroute. Entsprechend oft wird bereits heute, aber auch zukünftig, das Dorf Altreu zu tief und unzulässig überflogen werden.

5.2.2 Schutz der Bevölkerung

- **Eine PV ist mit einem angemessenen Schutz der Bevölkerung von Altreu nicht vereinbar**

*Das Eindrehen auf die Pistenachse und die Landung erfolgen auf Sicht, wobei die Pistenschwelle (entspricht dem Pistenanfang) auf einer Höhe von 50 Fuss überflogen werden muss. Der Anflug erfolgt südlich versetzt zur Pistenachse (Offset-Anflug in einem Winkel von 12°). Direktanflüge über das Dorf Altreu sollen **soweit wie möglich** vermieden werden.*

Siedlungsgebiete dürfen üblicherweise minimal auf Höhe 300 m überflogen werden. Der Passus

„Damit sollen Direktanflüge über das Dorf Altreu soweit wie möglich vermieden werden“

gibt zu wenig Schutz: „soweit wie möglich“ ist **zu wenig griffig und bietet keine Grundlage für Sanktionen gegen fehlbare Piloten.**

- **Der Schwierigkeitsgrad für Piloten für Landeanflüge von Osten nimmt zu!**

Die grossen Zweifel sind berechtigt, dass bei verlängerter Piste beim Eindrehen und Landen auf Sicht diese Piste auch so benutzt wird, wie sie gebaut ist, die Verlängerung der Piste also benützt wird. – notabene, weil ja üblicherweise ein Anflug

einer Piste in deren Mittelachse während der letzten 5 km Anfluges bis zur Landung üblich ist. Zum bereits bestehenden Offset Anflug kommt zudem mit dem Versetzen des Aufsetzpunktes 250 m weiter östlich eine weitere Schwierigkeit und Besonderheit für den RFPG dazu, welche sicher nicht besser befolgt werden wird als die bestehende bisherige Einschränkung (Offsetanflug 12° Winkel auf Sicht). „Soweit wie möglich“ bietet auch hier zu wenig Gewähr für den Schutz der Einwohnenden von Altreu gegen falsches Überfliegen des Dorfes.

5.2.3 Fehlbare werden nie sanktioniert

- **Der Flugplatz soll das Anflugregime garantieren und fehlbare Piloten sanktionieren können. Verletzung der Anflugregime sind zumeist ohne Konsequenzen für die fehlbaren Piloten - Anzeigen verlaufen im Sande**
- **Eine Anzeige wegen falscher Flugroute ist bisher immer im Sande verlaufen. Uns ist kein Pilot bekannt, der in Grenchen wegen falscher Routenwahl verurteilt und gebüsst wurde.**
- **Für eine Anzeige beim BAZL, (der Flugplatzbetreiber scheint dafür nicht zuständig zu sein) benötigt man sowohl die Immatrikulationsnummer des Flugzeuges als auch den Namen des Piloten. Anschliessend lässt das BAZL den Piloten eine Stellungnahme verfassen, in welcher dieser notwendige Gründe angeben kann für seine Routenwahl – damit hat es sich dann auch schon, denn:**

Zitat SIL Prot:

„Der Entscheid über das gewählte Anflugverfahren liegt letztlich immer beim Piloten“ Seite 3 SIL Protokoll

- **Die geplanten Anflugrouten aus Osten sind unrealistisch**

Piloten sind Menschen: „menschlich“ ist es doch, die flugmässig „sicherere und einfachere direkte Anflugroute über Altreu“ zu nehmen als das seltsame gekröpfte Offsetverfahren, bei welchem ich kompliziert auf eine ausgebaute, verlängerte Piste einfliegen muss, diese aber nicht vollständig benutzen darf.... und zudem allen klar ist, dass es zu keinen schmerzhaften Sanktionen kommt. Bisherige Anzeigen gegen fehlbare Piloten verliefen denn auch immer im Sande. Der Flugplatz sieht sich ausserstande einzugreifen, „schliesslich sei der RFP ja nicht die Polizei“ (Zitat Herr Oggier anlässlich einer Koordinationssitzung)

5.2.4 “Blacklist“ ist nicht realisierbar!

Die in den Koordinationsgesprächen geäusserte Aussicht auf eine zu erstellende Blacklist ist unhaltbar. Als konzessionierter Flugplatz mit Zulassungszwang kann der RFPG gar nicht generell Flugzeugtypen abweisen. Ein Rayonverbot gegen einzelne Piloten auszusprechen dürfte ebenfalls schwer fallen. Uns ist jedenfalls keine entsprechende Rechtsgrundlage bekannt. Gibt es diese? Wenn ja, welche?

5.2.5 Falsche Angaben im SIL Protokoll

- **Es wird mehr Flüge über Altreu geben:**

„ Mit der PV wird das Anflugverfahren nicht verändert, die verlängerte Piste steht für Landungen von Osten nicht zur Verfügung“ Zitat SIL Protokoll Seite 3.

trotzdem steht ebenfalls auf Seite 3:

„Die Pistenschwelle wird nicht versetzt, bei der Landung kann aber neu direkt auf der Pistenschwelle aufgesetzt werden, was die mögliche Landedistanz um rund 260 m verlängert“ SIL Protokoll Seite 3.

Wenn die Pistenschwelle zwar nicht versetzt wird, aber die Flugzeuge neu direkt auf der bisherigen Pistenschwelle aufsetzen können, was eine mögliche Landedis- tanz um 250 m nach Osten verlängert, so wird nun also dennoch etwas verändert – nämlich der Anflug Ost! Um im Ostanflug 250 m früher aufsetzen zu können, muss nämlich die Anflugroute (slalommässig ?!) angepasst und verändert werden, was eine zusätzliche Schwierigkeit und dadurch vermehrt zusätzliche, unvorher- gesehene Anflüge über Altreu bedeuten wird. Schliesslich bewegen sich die Flug- zeuge im Landeanflug ja an der Grenze der minimalen Geschwindigkeit und Auf- triebskräfte, deshalb befürchten wir, dass dann oft die direktere, weil sicherere An- flugs Route gewählt und Altreu zumindest teilweise überflogen wird.

- **Der vorgesehene neue Anflug Ost soll aufgezeigt, simuliert und im Felde, im Fluge demonstriert und filmtechnisch festgehalten werden! Dieser Film soll dann im Internet veröffentlicht werden, damit fehlbare Piloten durch die Bevölkerung besser kontrolliert werden können.**

5.2.6 Trotz Verlängerung zu kurze Piste!

- **Da nach Angaben der Gesuchsteller eine PV um 450 m auf insgesamt 1450 m ein Mindestmass für 2 Business Jet Aviation“ sei, muss deshalb erwähnt werden, dass diese Länge trotz PV nicht erreicht wird**

Ob nun von der allfällig verlängerten Piste mit 1450 m die ersten 450 m nicht oder lediglich 250 m davon benutzt werden kann: **Für Landungen von Osten erfüllt der RFP trotz PV die angestrebte Mindestlänge von 1450 m nicht.** $1450\text{m} - (450\text{m oder } 280\text{m}) = 1000\text{m oder } 1'170\text{m}!$

- **Die verlängerte Piste wäre auch bei Landeanflug von Westen zu kurz!**
„Zitat: Die Landeschwelle ist um 125 m nach Osten versetzt, um eine ausreichende Überflughöhe über der Kantonsstrasse zu gewährleisten.“

$1450\text{ m} - 125\text{m} = 1325\text{ m}$ Diese Länge liegt ebenfalls unter der „erforderlichen Minimallänge „ von 1450 m.

- **Der Überflug über die stark befahrene Kantonsstrasse ist ein unfallträchtiges Manöver mit grossem Schadenspotential, welches die Piloten leicht zu noch mehr Sicherheitsabstand verleitet, die benutzbare Landelänge der Piste dadurch jedoch zusätzlich verkürzt**

5.3 Flugrouten

- **Die voraussichtlichen Flugrouten sollen vor Beginn des eigentlichen SIL Verfahrens publiziert werden!**

„Die Festlegung der Flugrouten, der An- und Abflugverfahren sowie der Betriebszeiten ist Gegenstand des Betriebsreglementes . Sie werden im Luftfahrtbuch publiziert. Das SIL Objektblatt enthält nur generelle Vorgaben zum Flugbetrieb“

- **Diese Vorgaben sind unzureichend! Für die Einschätzungen der Folgen einer PV sind insbesondere die Flugrouten und das Betriebsreglement eine wichtige Grundlage.**

Wir fordern:

- **Der RFP soll ein voraussichtliches Betriebsreglement ausarbeiten und publizieren, bevor der RR eine Fortsetzung des Verfahrens PV beschliesst.**

5.4 Einschränkungen über das Betriebsreglement

- Angesichts des wachsenden Ruhe- und Erholungsbedürfnisses der Bevölkerung fordern wir eine Einschränkung des Flugbetriebes auf Werkzeuge, eine veränderte Gebührenstruktur mit spürbaren Sonntagsaufschlägen.

„Mit der geplanten Pistenverlängerung um 450 m nach Osten soll dieser Umstand korrigiert werden, der Start soll für alle Flugzeugtypen der Business Aviation ohne Einschränkungen ermöglicht werden. SIL Protokoll Seite 3“

- Diese einschränkungslose Förderung eines einzelnen, marginalen Betriebszweiges „Business Jet Aviation“ des RFPG ist unverhältnismässig angesichts der vielen bereits bestehenden Nutzungskonflikte in diesem sensiblen Gebiet.

5.4.1 Ungenügende Sicherheiten gegen Landung grösserer Flugzeuge!

„Grössere Flugzeuge werden in Grenchen auch mit verlängerter Piste nicht operieren können, limitierender Faktor ist die Pistenbreite. Zitat Seite 4“

Diese Aussage ist falsch! Wie bereits im 3.11. erwähnt, gibt es Ausnahmeregelungen, welche die Landung grösserer Flugzeuge erlauben:

Zitat Protokoll Koordinations Sitzung Juni 2014:

„Es wurde gesagt, dass aufgrund der Pistenbreite nur Flugzeuge mit einer maximalen Spannweite von 26 Metern in Grenchen landen dürfen. Weshalb landet dann trotzdem ab und zu eine Douglas DC9 mit einer Spannweite von 29 Metern?“

Antwort P. Jaberger: Hierbei handelt es sich um eine Ausnahme. Die Flugplatzinfrastruktur wird auf ein sogenanntes Bemessungsflugzeug abgestützt. Die Pistenlänge und –breite, die Rollwegbreite, die Sicherheitsabstände, die Abstellflächen etc. sind auf den Betrieb des Bemessungsflugzeuges ausgelegt. Als Ausnahme können auch grössere Flugzeuge als das Bemessungsflugzeug landen und starten. Um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten, sind je nachdem Massnahmen nötig wie z.B. Begleitung des Flugzeuges durch Personal um sicherzustellen, dass das Flugzeug nicht ausserhalb der markierten Flächen rollt oder andere Flugzeuge touchiert.“

- Wir befürchten eine grosse Anzahl von Ausnahmeregelungen und damit eine Aushebelung der eigentlichen Begrenzung durch die Pistenbreite. Die Folge sind grössere Flugzeuge mit mehr und grösseren Motoren, was wiederum mehr Lärm bedeutet.
- Sämtliche möglichen Ausnahmeregelungen betreffend Starts und Landungen sind vor dem Grundsatzentscheid des RR aufzulisten!

6 Lärmbelastung

- **unrealistische Beurteilungsmethode!**
- **Irreführende Bezeichnungen**
- **Aktuell berechnete Lärmwerte werden bereits heute überschritten**
- **Ungenügendes Datenmaterial**

6.1 Unzweckmässige Berechnungsmethoden

- **Messen statt berechnen!**

Dass Lärm lediglich nach angenommenen Zahlen, Lärmwerten des Herstellers und einem theoretischen Flottenmix - und das alles zusätzlich mit einem Durchschnittswert **berechnet** wird und **nicht gemessen**, ist an sich störend. Dass zudem der bereits bestehende Lärm anderer Lärmverursacher rechnerisch ausgeblendet wird, ist weltfremd und unreal. **Als Menschen erleben wir den real existierenden Lärm und keinen berechneten Durchschnittswert.** Die Einhaltung der errechneten Lärmwerte wird bloss rechnerisch überprüft. Der eigentlich vorkommende Lärm wird jedoch nicht gemessen!

„Sind die «zulässigen Lärmimmissionen» bestimmt, soll deren Einhaltung anhand der Flugbewegungsstatistik, bei Bedarf anhand einer Lärmberechnung periodisch überprüft werden. Der Grundsatz und die Modalitäten dieser Überprüfung sollen im SIL-Objektblatt festgelegt werden. SIL Protokoll Seite 5.

- **Wir fordern deshalb zwingend: Messen statt Berechnen!**

Analog zu bereits bestehenden Regelungen im Baugesetz sollen im Zweifelsfalle Lärmmessungen vorgenommen und durchgeführt werden. Mögliche Modalitäten der Überprüfung der errechneten Lärmwerte für den RFPG sollen vor Weiterführung des SIL Verfahrens und vor dem Grundsatzentscheid des RR publiziert werden.

Irreführende Bezeichnungen. Die Bezeichnung: „Gebiet mit Lärmbelastung“ ist irreführend und unzutreffend, da es ja nur den errechneten Lärmwert des RFP beschreibt und bestehende andere Lärmquellen ausblendet

6.2 Aktuell berechnete Lärmwerte bereits heute überschritten

Zudem werden die Lärmwerte aktuell bereits überschritten: So wurde in Grenchen bei einem errechneten Lärmwert von 55 Dezibel beim Flugverkehr ausserhalb des äussersten Kreises, statt der errechneten maximalen 55 Dezibel auch schon mehrmals über 80 Dezibel gemessen.

- **Ungenügendes Datenmaterial**

Grenchen gilt als Ausbildungszentrum, das bedeutet, dass die meisten Flugbewegungen Rundflugcharakter haben. **Flugzeuge lärmen dadurch konstant über demselben Gebiet, auch am Sonntag und während den ganzen Sommerferien.** Ebenfalls stellt sich die Frage, welcher Flottenmix den Berechnungen hinterlegt worden sind und welche Zahlen von maximalen und minimalen Werten hinzugezogen wurden? Inwiefern können Vorgaben betreffend Flottenmix gemacht werden resp. inwiefern ist der Flottenmix überhaupt berechenbar? Angesichts des auf Seite 2 SIL Protokoll publizierten, offenbar sehr mangelhaft vorhandenen Zahlenmaterials betreffend dieser Komponenten, ist die Aussagekraft der **Lärmberechnung gering wenn nicht wertlos.**

- **Wir fordern:**
Vor einer Weiterführung des SIL Verfahrens ist besseres Zahlenmaterial zu beschaffen.
- **Es sind Lärmmessungen betreffend des heutigen Betriebes vorzunehmen**
- **Die Lärmberechnungsmethoden sind der erlebten Wirklichkeit anzupassen**

6.3 Ungenügendes Grundlagenmaterial.

- **Wir bezweifeln die in Aussicht gestellte Lärmreduktion im Westen!**

Eine Lärmreduktion kann vor allem im Westen des Flugplatzes erwartet werden, primär als Folge der tieferen Flugbewegungszahl und der veränderten Flottenzusammensetzung (Einsatz leiserer Flugzeuge) S.5. SIL Protokoll

Wie kommt es zur angenommenen „tieferen Flugbewegungszahl / Lärmreduktion im Westen wenn gleichzeitig vermehrt Westanflüge angestrebt werden 50% West 50% Ost?

Auf die Kontur der Lärmbelastungskurven wirkt sich auch die neue Aufteilung der ILS-Anflüge aus (Anteil West und Ost je 50 %).

Sind die „zulässigen Lärmimmissionen“ bestimmt, soll deren Einhaltung anhand der Flugbewegungsstatistik, bei Bedarf anhand einer Lärmberechnung periodisch überprüft werden:

Wenn in der bisherigen Statistik (S. 2 SIL Protokoll) die 66'360 Flugbewegungen mit VFR nicht unterschieden wurde nach deren Zweck, - wie will da jemand den Lärm nachträglich oder zukünftig berechnen können? Zwar stellt man immer wieder die veränderte Flottenzusammensetzung in den Kontext mit dem Fluglärm (Einsatz leiserer Flugzeuge). Dabei wird **völlig ausser Acht gelassen, dass der Lärm neu mit grösseren, lärmigeren Flugzeugen, zunehmend mehrmotorig oder mit Jet- und Turboproptriebwerken, mehr als kompensiert wird.**

- **Vor Weiterführung des Verfahrens muss deshalb besseres Grundlagenmaterial zur Lärmbelastung beschafft werden.**
- **Die Kontrolle der Lärmberechnungen ist dem Baugesetz anzupassen**

Im Strassenlärm z. Bsp. wird die Überprüfung der errechneten Lärmgrenzwerte anhand von Messungen vor Ort gemacht. Diese gängige Praxis ist auch beim RFP zu übernehmen. Entsprechend sollen die „Modalitäten im SIL Objektblatt festgelegt werden“ (Zitat Kapitel 6)

7 Flugplatzperimeter, Bauten und Anlagen

- **Auf eine PV ist zu verzichten, weil sie nicht zonenkonform ist**
„Die Bestimmungen dieser Zone lassen sich mit dem Bau einer Flugpiste nicht vereinbaren.“ Zitat SIL Protokoll Seite 7.

7.1 Auf eine Pistenverlängerung ist zu verzichten

Weil Bauen, Asphaltieren, Eindohlen von Bächen usw. gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz in diesem Gebiet verboten ist muss auf eine PV verzichtet werden. Der Perimeter darf nicht ausgedehnt werden.

Selbst mit einer geplanten PV erreicht der RFP die für den Markt der „Business Jet Aviation“ geforderten Pistenlängen nicht (s. Kap. 5 dieser Vernehmlassung). Selbst der mit PV vorgesehene Perimeter ist also immer noch zu klein, um seinen Zweck wirklich zu erfüllen. Wir befürchten deshalb weitere, anschliessende Ausbaugesuche (Salamitaktik). Dies insbesondere, nachdem bereits bei der letzten PV vom „**allerletzten Pistenausbau**“ gesprochen wurde.

- **Der Perimeter im Westen und Osten ist für eine zweckerfüllende PV zu klein bemessen!**

Am westlichen Pistenende ist ebenfalls ein Wendepunkt für die Flugzeuge und eine Pistenend-Sicherheitsfläche vorgesehen. Der Flugplatzperimeter muss hier nicht erweitert werden. (SIL Protokoll Seite 6)

Wegen der Nähe zur Kantonsstrasse und der gefährlich tiefen Anflughöhe trotz nach Osten verschobenen Landepunktes und entsprechender Verkürzung der zur Verfügung stehenden Pistenlänge haben wir von Pilotenseite bereits gehört, eine Verlegung der Kantonsstrasse sei in einem nächsten Schritt unausweichlich und der Giglerenbach im Osten der Piste müsse als Sicherheitsrisiko beim Überrollen der Pistenendes bei Startschwierigkeiten Richtung Osten dann auch noch eingedohlt werden.

- **Absurder Eingriff in die Witschutzzone nach Bau des Schutztunnels**

Die insgesamt geplante eingezonte Länge des Flugareals beträgt nach einer PV eine Länge von insgesamt über 1630 m. Die Länge des Autobahntunnels, den man vor 10 Jahren zum Schutze der Witi und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Landschaft, Flora, Fauna und der Menschen erstellt hat beträgt 1760 m. Schutztunnel und Piste kommen so also fast gleichlang zu stehen. Dies widerspricht sämtlichen Intentionen beim Errichten der Autobahn und der Witschutzzone!

- **Der ursprüngliche Schutzzweck und Sinn des Tunnelbaus wird mit einer PV also ausgehebelt. Die PV ist deshalb abzulehnen.**

7.2 Verschiebung der Graspisten nach Süden

Zusätzlich sollen die beiden Graspisten um 25 m nach Süden verschoben werden, um einen vom Betrieb der Hauptpiste unabhängigen (simultanen) Segelflugbetrieb zu ermöglichen. S. 6 SIL Protokoll.

Dies erleichtert das Starten und Landen von übergrossen Flugzeugen mittels Ausnahmebewilligungen, für welche aufgrund ihrer Grösse die bestehende Piste eigentlich zu schmal ist (S. Kap 5 dieser Vernehmlassung)

7.3 Bewilligung von Nebenbauten

Wer bewilligt allenfalls die geplanten Running rabbits?

Die Bewilligung und Installation der optischen Anflughilfe für den Offset-Anflug von Osten («running rabbit», vgl. Kapitel 5) setzt keinen Flugplatzperimvoraus. SIL Protokoll S.6.

- **Kann die Baubewilligung für running rabbits (Bauen ausserhalb der Bauzone, bauen innerhalb der Witschutzzone) erzwungen werden, auch wenn der Eigentümer dagegen ist?**
- **Weshalb sollen Running rabbits gebaut werden dürfen, wenn das Hinstellen von Folientunnels den Bauern verboten wird? (Schutzbestimmung aus der Witschutzverordnung.)**

8 Hindernisbegrenzung, Sicherheitszonenplan

- **Wo bleiben die Ausgleichsmassnahmen?**
- **Wer bezahlt diese Ausgleichsmassnahmen?**

9 Natur und Heimatschutz

9.1 Ökologische Aufwertung

- **Zynische Wortwahl: Eine Pistenverlängerung bedeutet immer eine ökologische Abwertung**

Eine Aufwertung durch eine PV ist nicht möglich! **Deshalb ist auf eine PV zu verzichten!**

Durch eine PV inkl. Mehrverkehr im Vergleich zum Ist- Zustand wird eine ganze Region und damit auch das Wasser- und Zugvogelreservat sowie die kantonale Landwirtschafts – und Schutzzone Witi Grenchen gravierend **abgewertet** – eine Aufwertung durch eine PV ist nicht möglich!

Begründung:

Zitat Kap 9:

„Die Bestimmungen dieser Zone lassen sich mit dem Bau einer Flugpiste nicht vereinbaren „

- **Die Hinweise auf die „Aufwertungsmassnahmen innerhalb des Flugplatzperimeters“ wirken zynisch**

Diese „Aufwertungsmassnahmen“ werden den schädlichen Auswirkungen der PV auf die gesamte Landschaft in keiner Weise gerecht.

9.2 Massive Störung der Wasser- und Zugvogelreservate!

Auch wenn die Dimensionen des Wasser- und Zugvogelreservates bestehen bleiben, haben die Tiere eine massive Einschränkung ihres Lebensraumes zu gewährleisten. Überflüge stören die Rast suchenden und brütenden Vögel und verkehren den Schutzzweck ins Gegenteil. Lebensräume wurden und werden bereits andernorts immer wieder verkleinert, der Lebensraum von Menschen und Tieren wird hier zusätzlich bedroht und beschnitten.

- **Wo und wie werden die schutzwürdigen Lebensräume wiederhergestellt und ersetzt?**

Gemäss NHG müssen schutzwürdige Lebensräume die durch den Bau der Pistenverlängerung beeinträchtigt werden, „wiederhergestellt oder ersetzt werden“.

9.3 Ausgleichsmassnahmen

- **Ausgleichsmassnahmen für die Folgen und Schäden einer PV sind nicht realisierbar!**

Nach dem KR Entscheid, dass ökologische Ausgleichsmassnahmen nicht zulasten der Fruchtfolgefleichen (FFF) gehen dürfen und abgesehen davon, dass bereits die PV FFF vernichtet, ist es ein Ding der Unmöglichkeit, Realersatz zu schaffen für den Verlust an schutzwürdigem Lebensraum.

- **Deshalb ist auf eine PV zu verzichten.**

Die vorgesehene „rein rechnerische“ Herleitung von FFF durch Auszonung bestehender Reservezonen, in welcher das bisher bewirtschaftete Ackerbauland nicht mehr als FFF-Ackerbauland bezeichnet und berechnet wurde, greift zu kurz. Es wird effektiv FFF verschwinden, zu betoniert. Es resultiert in der Wirklichkeit, „im Felde“ ein effektiver Verlust von Ackerbauland. Zudem gilt: gemäss neuem RPG

gibt es keine Reservezonen mehr. Bestehende Reservezonen gelten zudem nicht als Bauland und deshalb muss FFF ausserhalb der Bauzone als FFF aufgeführt werden und kann nicht mehr rechnerisch wegradiert werden.

9.4 Ausnahmebewilligung

- **Auf Ausnahmebewilligung zur Eindohlung der Bäche ist zu verzichten!**

Angesichts des überwiegenden öffentlichen Interesses auf den Verzicht einer PV soll die Ausnahmebewilligung für Verkehrswege gemäss Art. 38 des Natur und Heimatschutzgesetzes nicht erteilt werden. Insbesondere, da die PV für Landungen von Osten ja nicht gebraucht werden kann und der bisherige Betrieb des RFP weiterhin möglich ist.

10 Landwirtschaft

10.1 Ackerland schützen

- **Rechnerische Umdeklaration ist kein Realersatz!**

wie unter Kapitel 9 erwähnt, ist die vorgeschlagene Kompensation der effektiv verloren gehenden FFF unzulässig und eine Augenwischerei. Ackerland, welches innerhalb einer Reservezone liegt, und bisher als FFF bewirtschaftet wurde, wegen der Lage innerhalb der Reservezone aber statistisch nicht als FFF angerechnet wurde, kann nicht hinzugezogen werden als Ersatz für real verloren gehendes Ackerbauland „FFF“. Diese Rechnung ist virtuell und deshalb eben **kein Realersatz**.

- **Die zusätzlichen weiteren Auswirkungen auf die Landwirtschaft sprechen ebenfalls gegen eine PV:**
- **Insbesondere der Bau der running rabbits, die Zerschneidung von Flurwegen und Feldern ist nicht kompensierbar.**
- **Ausgleichsmassnahmen müssen, wenn schon, vor Weiterführung des Verfahrens konkret vorliegen.**
- **Die „Umsetzung all dieser Ausgleichsmassnahmen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens“ ist viel zu spät. So kann der wahre Schaden der bleibt, gar nicht wirklich abgeschätzt werden.**
- **Sollte dereinst die Piste mangels Nachfrage nicht mehr benützt werden können, so bliebe das Ackerland verloren.**
- **Wer haftet für die Kostenübernahme bei einem allfälligen Rückbau?**
- **Wer bezahlt die ökologischen Ausgleichsmassnahmen? Wo und wie ist dies festgelegt?**

11 Fazit aus Sicht des Komitees

- Das überwiegende öffentliche Interesse spricht gegen eine Pistenverlängerung, dies zeigen insbesondere die Befragungen der Bevölkerung an Gemeindeversammlungen in Selzach und Grenchen sowie der einstimmige Beschluss des Gemeinderates von Bellach, auf eine PV sei zu verzichten, da diese mit den Schutzbestimmungen der Witschutzzone nicht vereinbar sei. Eine grosse Mehrheit an der Gemeindeversammlung in Grenchen hatte zudem den Betrag dem Verein „Für üsi Witi“ wieder zugesprochen obschon die GRK diesen gestrichen hatte. Dies beweist, dass die Bevölkerung sich für die Witi und damit gegen eine PV entschieden hat.
- Die sicheren Nachteile überwiegen die ungewissen Vorteile.
- Der bisherige Betrieb inklusive Geschäftsfliegerei kann auch ohne PV weitergeführt werden.
- Die angebliche volkswirtschaftliche Notwendigkeit einer PV ist eine mit imaginären, zukünftigen Firmenansiedlungen verknüpfte Hoffungsstrategie. Primär geht es dem Flugplatz um mehr Gewinn. Kommt hinzu, dass das Industrielle Reserveland in Grenchen als Ausgleich verwendet werden soll. So würde künftig ohnehin Land für Firmenansiedlungen fehlen. Die ansässigen volkswirtschaftlich relevanten Betriebe haben sich mit den herrschenden Verhältnissen gut arrangiert. Das können neu sich ansiedelnde Firmen ebenfalls tun.
- Das Bedürfnis eines kleinen Marktsegments für den Transport weniger Menschen rechtfertigt einen solch massiven Eingriff in die Landschaft mit Folgen für die ganze Bevölkerung nicht.
- Das Anflugregime beim RFP Grenchen ist selbst mit einer PV kompliziert, äusserst riskant, aussergewöhnlich und oft mit grossen Einschränkungen auch in der verfügbaren Landedistanz verbunden. Ebenfalls ist das eminent grosse Sicherheitsrisiko im Westen nicht zu unterschätzen.
- Der RFP kann froh sein, seinen Betrieb im Sinne einer flächenmässigen „Ausdehnungsbesitzstandgarantie“ innerhalb einer solch sensiblen Umgebung zwischen Siedlungs-, Landwirtschafts- und Erholungsgebiet weiterhin aufrechterhalten zu können.
- Schweizweit gibt es genügend Start- und Ländplätze für Business aviation mit besseren Voraussetzungen als Grenchen. Die Region ist auch im Vergleich zum Ausland gut erschlossen.
- Es dürfen keine Gelder der öffentlichen Hand zugunsten der PV und ihrer Folgen aufgewendet werden - Die Finanzierung des Vorhabens muss vor Fortsetzung des Verfahrens im Grundsatz geklärt sein.
- Die vorliegenden Unterlagen sind zudem ungenügend, lückenhaft und widersprüchlich.
- Eine Pistenverlängerung steht im Widerspruch zu den Nachhaltigkeitsbestimmungen der Eidgenossenschaft, dem Wortlaut des schweizerischen Raumplanungsgesetzes, und den Inhalten des Energiekonzeptes des Kantons.

12 Anhang 1.

Energiestrategie des Kantons Solothurn und Pistenverlängerung Flugplatz Grenchen.

„Business Jet Aviation“ ist ein Mobilitätskonzept von gestern für eine Welt von morgen!

Definition: „*Business jet*“ (Wikipedia) : Ein **Geschäftsdüsenflugzeug**, **Privatjet** ^[1] ist ein **Düsenflugzeug** für den Transport von kleinen Gruppen von Personen ausgelegt. Businessjets können für andere Rollen, wie die Evakuierung von Verletzten oder Express-Paketlieferungen angepasst werden, und einige werden von öffentlichen Einrichtungen, verwendet **Regierungsbeamten** oder der **Streitkräfte**.

Die kantonale Energiestrategie ist unvereinbar mit einem Pistenausbau zum Zwecke einer Zunahme der „Business Jet Aviation“ (gewerblich betriebene Kleinflugzeuge = „fliegende Autos“) oft nur für ca. 4 Personen als Verkehrsmittel zur Umgehung des Linienflugverkehrs (Verkürzung der Zeit des Ein- und Auscheckens):

*Zitate aus dem „Energiekonzept Kanton Solothurn“ 2014
jeweils in kursiver Schrift*

S.4: Ausgangslage

Neue Herausforderungen:

Dabei geht es im Wesentlichen darum, den Verbrauch der fossilen Energieträger erheblich zu reduzieren und die Nutzung erneuerbarer Energien zu erhöhen.

S. 5: Konzept zum langfristigen Wohl des Kantons Solothurn

Die Schadstoffemissionen werden stark zurückgehen, was sich positiv auf die Umwelt auswirkt und zu einer Erhöhung der Lebensqualität der Menschen beitragen wird.

Bemerkung:

Die Verstärkung der Business Jet Aviation zulasten der Witschutzzone, der Lebensqualität vieler Einwohnenden zugunsten der schnellen Mobilität Einzelner „über die Köpfe vieler anderer hinweg ist nicht im Sinne des Energiekonzeptes und seinen Zielen“. Business Jets haben sehr schlechte Energiebilanzen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Wenn schon fliegen, dann wenigstens mit Linienjets. Bern Belp ist dazu schnell erreichbar.

S. 11: Vision 2050: Nur 500 Watt fossile Energie pro Person

*Energievision Kanton
Solothurn*

Der Kanton Solothurn strebt eine Senkung des Verbrauchs fossiler Energie auf 500 Watt pro Einwohner bis 2050 an.

Der restliche Energiebedarf wird vollständig durch

erneuerbare

Quellen gedeckt.

Bei der Umsetzung dieser

Zielsetzung wird grosser Wert

auf eine sichere und wirtschaftliche

Energieversorgung

sowie die Förderung der lokalen

Wertschöpfung gelegt.

Der Kanton Solothurn hat die Vision, nur noch 1 Tonne CO₂ pro Person auszustossen und nur 2000 Watt Dauerleistung pro Person zu benötigen. Das bedeutet, dass maximal 500 Watt Leistung aus fossilen Energieträgern verbraucht werden dürfen – rund neunmal weniger als heute (vgl. Figur 6).

Diese Vision hat weitreichende Konsequenzen für die Energiepolitik im Kanton Solothurn.

Seite 16:

Reduktion Energieverbrauch im Verkehr um 30 %: Entsprechend dem Szenario

«Neue Energiepolitik» des Bundes soll im Verkehr eine Reduktion des Energieverbrauchs von rund 30 % angestrebt werden. Dazu muss insbesondere die Elektromobilität gefördert werden. Es ist jedoch anzumerken, dass der Kanton im Verkehrsbereich keine grossen Handlungsmöglichkeiten hat und entsprechend zur Erreichung seiner

Zielsetzungen auf die Massnahmen des Bundes angewiesen ist. Einzig Massnahmen im Schwerpunktbereich Raumplanung und Baugesetzgebung beeinflussen indirekt auch den Energieverbrauch im Verkehr günstig.

Bemerkung: Bei der Pistenverlängerung RFPG handelt es sich um Einflussnahme im Schwerpunktbereich Raumplanung.

Der Richtplan müsste nämlich angepasst werden, die Witschutzzone verkleinert werden, Bäche zugunsten „von Verkehrswegen“ eingedohlt werden. Wie soll das Ziel Senkung des CO2 Ausstosses im Bereich Mobilität“ erreicht werden, wenn man raumplanerisch die Zunahme des in Bezug auf Anzahl transportierte Personen exzessiv CO2 verursachenden Flugverkehrs fördert?

Seite 17.

Handlungsschwerpunkte der kantonalen Energiepolitik

Die drei Schwerpunkte:

1. Gebäude
2. Elektrizitätsproduktion und Steigerung der Effizienz
3. **Raumplanung und Baugesetzgebung**

Zusätzlich zu diesen Handlungsschwerpunkten sollen weitere Massnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt werden:

- Vorbildfunktion bei eigenen Bauten, Anlagen und Unternehmen des Kantons
- Aus- und Weiterbildung von Fachleuten
- Kooperationen mit Gemeinden und anderen Partnern

Bemerkung: Die Vertreter des Kantons im Verwaltungsrat des RFPG und an den SIL Koordinationsgesprächen müssen die Interessen des Energiekonzeptes einbringen, schliesslich besitzt der Kanton 40% der Aktien des RFP.....

Seite 18

Instrumente zur Umsetzung des Energiekonzeptes

- **Vorschriften:** Mittels Vorschriften werden die ineffizientesten Technologien verboten

Bemerkung; wenn man schon die Business Jet Aviation nicht verbieten kann, so sollte man diese nicht noch zusätzlich durch raumplanerische Massnahmen fördern!
Der Intercity - Zug in der Schweiz als Alternative zum Business- Jet Verkehr fährt mit Oekostrom.

Seite 19:

- **Raumplanung und Baugesetzgebung**

Zudem werden eine Verdichtung in der Siedlungsstruktur sowie eine vermehrte Ausnutzung der erneuerbaren Energiepotenziale angestrebt.

Bemerkung: Die Ausdehnung des Perimeters RFPG in Landwirtschaftsgebiet hinaus ist eine Ausdehnung des Siedlungsgebietes.

Seite 25:

Raumplanung und Baugesetzgebung

Erläuterungen

Die Raumplanung beeinflusst die Siedlungsstruktur sowie das Mobilitätsverhalten massgeblich und kann auch einen Beitrag zur Realisierung der Potenziale erneuerbarer Energien leisten. Sie erfordert ein Zusammenspiel verschiedener

politischer Ebenen vom Bund bis zu den Gemeinden. Bei der Auswahl der Massnahmen ist zu beachten, dass viele Raumplanungsaspekte (z. B. verdichtetes Bauen, Reduktion der Mobilität, Verlagerung auf Langsamverkehr) hauptsächlich

in den Agglomerationsprogrammen sowie in den kantonalen und kommunalen Richtplänen geregelt werden.

Bemerkung: Selbst der neue, noch nicht genehmigte Richtplan fordert keine Pistenverlängerung. Er anerkennt lediglich die (geringe) Bedeutung des Geschäftsverkehrs beim

RFP Grenchen: Die Business Jet Aviation liegt momentan offenbar bei 1.2 % aller Starts- und Landungen, ist also sehr gering.

Wenn der Kanton diese geringe Bedeutung anerkennt, so ergibt sich daraus, dass der Richtplan und die Witschutzzone nicht wegen dieses Betriebszweiges von geringer Bedeutung angepasst werden muss. Das öffentliche Interesse nach Nachhaltigkeit im Verkehr, nach Erholungsruhe in der Natur - auch im eigenen Garten – im weiträumigen, überflogenen Gebiet ist höher zu gewichten als das Interesse von einzelnen wenigen Flugpassagieren in Kleinflugzeugen.

Seite 27:

Weitere Massnahmen

Erläuterungen

Zum anderen helfen eine klare Position und ein glaubhaftes Verhalten des Kantons, die Ziele und Wege des Energiekonzepts wirkungsvoll zu kommunizieren. Es wäre schwer zu erklären, weshalb die öffentliche Hand von den Bürgern ein anderes Verhalten verlangt, als sie selber an den Tag legt. Dieser Grundsatz wird auch in den privat- und öffentlichrechtlichen Unternehmen mit kantonaler Beteiligung verstärkt umgesetzt.

Bemerkung: Wo bleibt die Glaubwürdigkeit des Kantons, wenn er eine PV unterstützen würde?

Massnahmen

Das Verhalten der kantonalen Verwaltung soll im Einklang mit dem kantonalen Energiekonzept stehen. Die Vorbildwirkung

des Kantons erstreckt sich auf kantonseigene Bauten und Anlagen, auf kantonale Beteiligungen an Unternehmen sowie nach Möglichkeit auch auf Staatsbeiträge an Gemeinden.

Bemerkung: Aus diesem Passus ergibt sich ebenfalls, dass der Vertreter des Kantons im VR des RFPG die Anliegen des Energiekonzeptes des Kantons einbringen muss.

Seite 28

Mit den erwähnten Massnahmen verstärkt der Kanton den bewussten und sparsamen Umgang mit Energie, anreizt zur Nutzung erneuerbarer Energien und verbessert den Wissensstand der relevanten Akteure sowie der Bevölkerung.

Massnahme W3

Zusammenarbeit mit Gemeinden (Energiestädten) und anderen Partnern

Zusammenarbeit mit Gemeinden und Kantonen: Der Kanton arbeitet aktiv mit Gemeinden, anderen Kantonen und anderen öffentlichen Körperschaften zusammen, um Kooperationen und Harmonisierungen zu fördern. Insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Label Energiestadt soll ausgebaut werden. Bis 2020 soll es im Kanton Solothurn 10 Energiestädte (heute 5) geben.

Eigentümerstrategie: Der Kanton prüft in Zusammenarbeit mit dem Label Energiestadt, ob für Energiestädte eine Mustervorlage für die Entwicklung von Eigentümerstrategien auf Gemeindeebene erarbeitet werden soll. Dadurch sollen die Energiestädte die Ziele Energieeffizienz und Erneuerbare Energien auch in den eigenen Firmen und Werken stärker verfolgen können.

Bemerkung: Grenchen selber ist Energiestadt: Ein Ausbau des RFP mit der geplanten Zunahme der Flüge im Vergleich zum Istzustand um über 10'000 Starts und Landungen kann nicht in Übereinstimmung gebracht werden mit den Zielen der Energiestadt.

Seite 29:

Kosten, Finanzierung und Wirkungen

....Die wirtschaftlichen Risiken aus der Abhängigkeit von fossilen Energien und den nicht vorhersehbaren preislichen Schwankungen auf den Energiemärkten werden reduziert und die Versorgungssicherheit erhöht. Zudem fallen durch die heutige Energienutzung Kosten für die Allgemeinheit an, welche nicht in den Preisen der Energien enthalten sind. Dazu gehören beispielsweise die Kosten des Klimawandels, die Kosten von durch Luftschadstoffe verursachten Schäden oder nicht gedeckte Risiken der Kernenergienutzung....

Bemerkung: Business Jet Aviation ist 100% erdölabhängig, Co2 Schleuder und trägt einen grossen Anteil der externen Kosten nicht.

Raumplanung und Baugesetzgebung**Schutz- und Nutzungsplanung erneuerbare Energien im Rahmen des Richtplans**

- Richtplan revidiert und angepasst. 2016 BJD Verbesserung der raumplanerischen Steuerungs- und Koordinationsmöglichkeiten
- Gesetzliche Grundlagen Anschlussverpflichtung Wärmenetz geschaffen. 2017
- **Regionale oder kommunale Energieplanungen in relevanten Gebieten erstellt. 2020**

Bemerkung,

im Zusammenhang mit dem im neuen Richtplan ausgewiesenen Einzonungen des Industriegebietes Bettlach Grenchen mit möglichen 14'000 – 30'000 zusätzlichen Autofahrten pro Tag wäre eher ein Ziel, den Intercity wieder halbstündlich in Grenchen halten zu lassen. Wie sagte doch eine Frau an einem Anlass in Bettlach, „Aber nicht mal das kriegen sie hin“

Zusammenfassend kann man sagen:

„Business Jet Aviation“ ist ein Mobilitätskonzept von gestern für eine Welt von morgen.

Die kantonale Energiestrategie ist unvereinbar mit einem Pistenausbau zum Zwecke einer Zunahme der „Business Jet Aviation“, welche momentan anscheinend lediglich 1.2 % aller Starts- und Landungen verursacht.

Man beachte die Zahlen unter IFR... Dies seien die Flugbewegungen der Businessjets, wurde von Vertretern des Flugplatzes gesagt an der Koordinations-sitzung. Untenstehend dazu die Definition des Flughafens Zürich: „die Business Jet Aviation wird meistens nach den IFR Regeln durchgeführt“

Die erste Spalte: Istzustand

Zweite Spalte Prognose mit Pistenverlängerung

Dritte Spalte, so wie man sich das früher mal gedacht hat, zeigt zudem auch die sinkende Bedeutung des RFP Grenchens Abnahme um 30 % in den letzten 25 Jahren

Kategorie	Anzahl Flugbewegungen 2013	Anzahl Flugbewegungen Prognose mit Pistenanpassung	Anzahl Flugbewegungen SIL-Prognose
VFR	66'359	64'102	74'508
IFR	874	11'000	7'000
Segelschlepp	2'100	4'898	5'692
Helikopter	1'932	3'000	2'800
Total	71'238	83'000	90'000

Angabe RFP Grenchen

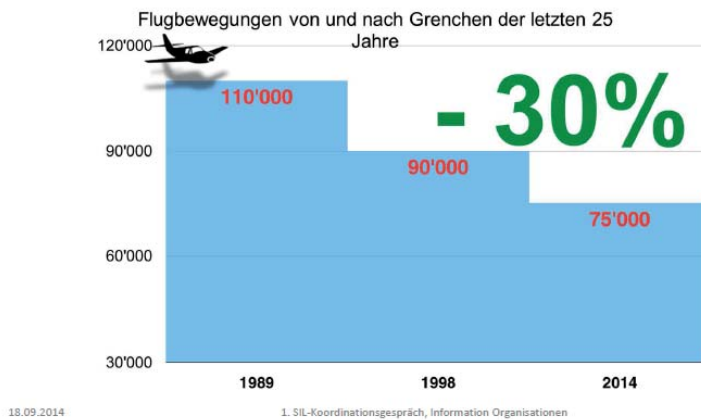
Business & Partner » Flugbetrieb » Business Aviation

Business Aviation

Der Begriff Business Aviation deutet auf den kommerziellen Bereich der General Aviation hin. Die Flüge werden meistens nach IFR-Regeln durchgeführt.

Angabe Flughafen Zürich

Flugbewegungen



Angaben RFP Grenchen

Fazit: Das Energiekonzept des Kantons Solothurn widerspricht massiv einer Förderung der Business Jet Aviation. Deshalb ist auf die Förderung einer PV für eben dieses Marktsegment durch den Kanton zu verzichten. Der Kanton als gewichtiger Aktionär soll sich im Verwaltungsrat RFP Grenchen gegen eine PV einsetzen!

13 Schlussbemerkungen

Die Minder-, Zweitwohnungs-, Masseneinwanderungsinitiative und das neue Raumplanungsgesetz, sowie die neue Energiestrategie und das CO2 Konzept des Kantons machen deutlich, dass in einem überwiegenden Teil der Bevölkerung ein Umdenken stattgefunden hat. Der Wunsch nach weniger Zersiedelung, Dichtestress, Lärm, Umweltverschmutzung, Zubetonieren der noch intakten Landschaft hin zu mehr Erholungsraum, höherer Wohn- und Lebensqualität manifestiert sich in der Annahme solcher Initiativen und Gesetze. Selbst bei immer mehr gestandenen Politikern und auch in Aviatik Kreisen stellt man dieses Umdenken fest. Die RFP AG steht deshalb mit ihren Ausbauplänen **verkehrt in der politischen Landschaft**. Wie die Ausführungen in unserem Bericht zusätzlich beweisen, ist ein **öffentliches Interesse oder eine wirtschaftliche „Not“-wendigkeit in keiner Weise gegeben**.

Mit dem Auftreten der RFP AG, nicht nur gegenüber **der gesetzlich geschützten Natur**, den Tieren, dem Ackerland, nein, auch gegenüber der heute schon übermässig lärmgeplagten Menschen, hat ihre Akzeptanz in grossen Teilen der Bevölkerung erheblich gelitten. Durch unser Netzwerken mit den einzelnen Gruppen ist uns aufgefallen, dass noch viel mehr Personen sich vom bereits bestehen Fluglärm gestört oder gar terrorisiert fühlen, als uns bisher bewusst war. Und es werden täglich mehr. Die Rückmeldungen unserer Nachbarn im Kanton Bern zeigen ein identisches Bild. Es wird mit vielen Anstrengungen seitens der RFP AG verbunden sein, den Reputationschaden wieder zu beheben.

Etliche Politiker scheinen den Umschwung noch nicht mitbekommen zu haben. Sie glauben immer noch an ein uneingeschränktes Wachstum und unterstützen die Zerstörung unseres, nicht grösser werdenden Lebens- und Erholungsraums. Wie erwähnt, werden solche Meinungen an Gemeindeversammlungen jeweils durch die Bevölkerung wieder korrigiert.

Das Beispiel Grenchen zeigt, dass es alleine mit Labels wie Energiestadt, Stadt im Grünen, Wohnstadt etc. nicht getan ist. Absichtserklärungen müssen Taten folgen. Mit viel Aufwand wird versucht, neue Bewohnerinnen und Bewohner anzulocken. Trotz den neu geschaffenen Arbeitsplätzen, des gut ausgebauten öV. der vielen neuen Wohnungen, harzt es mit dem Zuzug. Die Wohnqualität wird, nicht zuletzt auch wegen der ständigen Zunahme des Lärms, als doch nicht so gut empfunden, wie gerne dargestellt wird. Mit dem Steuerfuss an der Spitze und im Städteranking am Schwanz, sind nicht die besten Voraussetzungen gegeben, um neue Bewohnerinnen und Bewohner anzulocken. Der resultierende Pendlerverkehr verursacht dadurch zusätzlichen Verkehrslärm und verstopfte Strassen. Ein Teufelskreis?

Wie von Herrn Oggier zu vernehmen war, soll schon ein weiterer Ausbau bevorstehen. Nach dem Ausbau des Tarmag und der Pistenverlängerung sollen nun noch **weitere Hangars erstellt werden**. Setzen wir dieser Salamtaktik doch endlich ein Ende, bevor noch mehr Steuergelder aufgewendet werden müssen. Wir hoffen doch sehr, dass zumindest unsere Regierung den Ball ihrer Wählerinnen und Wählern entgegen nimmt und ins richtige Tor schießen wird. **Es gibt einfach immer wieder Situationen, bei welchen „weniger“ eben „mehr“ bedeutet.**