



3003 Bern, 10. März 2010

Flughafen Grenchen

Plangenehmigung

Rollwegverbreiterung und Erweiterung Tarmac

A. Sachverhalt

1. Gesuch

1.1 *Gesuchseinreichung*

Am 6. Februar 2009 reichte die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG (nachfolgend RFP) dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuhanden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch um Plangenehmigung für die Rollwegverbreiterung und die Erweiterung des Vorfeldes am Flughafen Grenchen ein. Mit Schreiben vom 21. Oktober 2009, 8. Januar 2010 sowie 8. Februar 2010 ergänzte die RFP ihr Gesuch mit weiteren Unterlagen.

1.2 *Beschrieb*

Das Gesamtprojekt lässt sich in vier Hauptbereiche unterteilen, nämlich Hauptrollweg W – E, Vorfeld, Grassbypässe und Graspisten.

Der Hauptrollweg W – E soll um rund drei Meter auf 10.50 m verbreitert werden und eine neue Markierung und Beschilderung (z. T. beleuchtet) erhalten. Zudem wird die Randbefeuering teilweise versetzt und auf die gesamte Länge des Rollwegs ausgebaut.

Das Vorfeld wird erweitert und mit einer neuen Abstelloorganisation versehen. Die neuen Sektoren «grün», «orange» und «blau» lassen es zu, je nach Spannweite zwischen 17 bis 23 Flugzeuge abzustellen. Westlich des Sektors «blau» werden zwei neue Helipads erstellt. Die beiden südlichsten Flugzeugabstellplätze im Sektor «orange» werden als Kombiplätze markiert und können alternativ mit zwei Helikoptern besetzt werden. Der fünfte Helipad findet sich südöstlich des Hangars Ost, neben dem bestehenden Kompensationsplatz und mit Verbindung an den Hauptrollweg W – E. Im Rahmen der neuen Abstelloorganisation werden Rasenflächen asphaltiert (rund 6300 m²) bzw. mit Bodenbefestigungsplatten (rund 2000 m²) belegt werden müssen.

Die beiden Grasbypässe W und E als zusätzliche Verbindungen zwischen dem Hauptrollfeld W – E und der Hartbelagspiste 07 – 25 werden neu mit W1 und E1 bezeichnet und mit Bodenbefestigungsplatten belegt. Die Streckenführung des Bypasses W1 soll zudem leicht in nordwestliche Richtung verlängert werden.

Im Süden der Hartbelagspiste 07 – 25 liegen die Graspiste 07R – 25L (Graspiste Süd) sowie die Segelfluggpiste. Diese werden leicht verschoben und neu markiert. Die Graspiste 07L – 25R (Graspiste Nord) nördlich der Hartbelagspiste 07 – 25 wird gegenüber dem heutigen Standort nach Süden verschoben und ebenfalls neu mar-

kiert.

Die für das Vorhaben benötigten Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gesuchstellerin. In marginalem Bereich tangiert der Pistenstreifen¹ der Segelfluggpiste die Grundstücke Nr. 357 und 361 sowie die Wegparzellen 90524 bis 90526, welche nicht im Eigentum der Gesuchstellerin stehen. Der Nachweis, wonach mit den entsprechenden Eigentümern der Grundstücke und Wegparzellen Vereinbarungen getroffen wurden, welche den Zweck sowie die Eigenschaften des Pistenstreifens gewährleisten, ist von der Gesuchstellerin noch nachzureichen. Auf diesen Punkt wird im materiellen Teil der Erwägungen noch näher einzugehen sein.

1.3 *Begründung*

Mit Plangenehmigung des UVEK vom 18. April 2008 wurde der Neubau eines Hangars Ost bewilligt. In diesem sollen vorab Flugzeuge der ICAO²-Kategorie B (Spannweite bis 24 m) abgestellt werden. Zwar operieren bereits heute Flugzeuge der genannten Kategorie auf dem Flughafen Grenchen, doch verfügte das UVEK anlässlich obiger Plangenehmigung Auflagen, welche die hier zu beurteilende Umgestaltung der Infrastruktur notwendig machte, um den regelmässigen, ICAO-konformen Betrieb mit Kategorie B-Flugzeugen zu gewährleisten. Die Neuorganisation und Markierung der bestehenden Graspisten sind geboten, um die Sicherheitsabstände einzuhalten.

1.4 *Gesuchsunterlagen*

- Schreiben der RFP vom 6. Februar 2009
- Technischer Bericht vom 30. Januar 2009
- Umweltmatrix Rollwegverbreiterung
- Baugesuchsformulare der Stadt Grenchen, Baudirektion, vom 6. Februar 2009
- Versickerungsgesuch der RFP an die Stadt Grenchen vom 7. Februar 2009
- Plan-Nr. 21c, Auftrags-Nr. 2020.05, «Markierung und Signalisation», 1:1000 vom 13. Februar 2008 (in der Fassung vom 26. Januar 2009)
- Plan-Nr. 22, Auftrags-Nr. 2020.05, «Befestigung Grasbypasses zu Piste 07/25», 1:1000 vom 21. Februar 2008 (in der Fassung vom 28. Januar 2009)
- Plan-Nr. 24, Auftrags-Nr. 2020.05, «Rollwegverbreiterung, Erweiterung Abstellflächen Flugzeuge und Helikopter, Neue Graspiste Nord», 1:500 vom 26. Juni 2008 (in der Fassung vom 19. November 2008)
- Plan-Nr. 35, Auftrags-Nr. 2020.05, «Rollwegverbreiterung», 1:50 vom 26. Juni 2008

¹ Runway strip (vgl. Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I, nachfolgend ICAO-14, pages 3-10 ff.).

² International Civil Aviation Organisation.

- Plan-Nr. 1A, Auftrags-Nr. 2020.03, «Aufnahme der ökologischen Ausgleichsflächen», 1:2000 vom 11. Dezember 2007 (in der Fassung vom 28. Januar 2009)
- Replik der RFP vom 20. Oktober 2009 zur Stellungnahme BAFU (Bundesamt für Umwelt) vom 25. August 2009
- Replik der RFP vom 18. Dezember 2009 zur Stellungnahme BAFU vom 18. November 2009 und zur luftfahrttechnischen Prüfung des BAZL vom 9. Dezember 2009
- Eigentumsbescheinigung der Amtsschreiberei Region Solothurn vom 26. Januar 2010
- Schreiben der RFP vom 8. Februar 2010 mit Plan-Nr. 24, Auftrags-Nr. 2020.05, «Eigentumsverhältnisse», 1:500 (recte 1:2000) vom 26. Juni 2008
- Unbedenklichkeitserklärung von Skyguide vom 1. März 2010.

Eine Erklärung der für die Flugsicherung zuständigen Skyguide, wonach das Vorhaben ihre Tätigkeit und die bestehenden Flugsicherungseinrichtungen nicht beeinträchtigt, liegt vor.

1.5 *Koordination von Bau und Betrieb*

Das Bauvorhaben hat gewisse Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Diese bedingen, dass das Betriebsreglement geringfügig angepasst werden muss. Ein entsprechender Entwurf liegt den Gesuchsunterlagen bei. Die Zuständigkeit zur Genehmigung der Betriebsreglementsänderung liegt beim BAZL, weshalb eine separate Verfügung zu erlassen ist.

2. **Instruktion**

2.1 *Anhörung, Publikation und öffentliche Auflage*

Die Leitung des Plangenehmigungsverfahrens obliegt dem BAZL, weshalb es für das UVEK die Instruktion durchführte.

Am 11. März 2009 stellte das BAZL die Gesuchsunterlagen dem Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn zur Stellungnahme zu. Das Gesuch wurde im kantonalen Amtsblatt vom 27. März 2009 und im Grenchner Stadtanzeiger vom 26. März 2009 publiziert. Es wurde vom 27. März bis 11. Mai 2009 bei der Stadt Grenchen sowie beim Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn öffentlich aufgelegt.

Im Übrigen lud das BAZL das BAFU am 11. März 2009 sowie ein weiteres Mal am 5. November 2009 ein, sich zum Vorhaben der Gesuchstellerin zu äussern. Weiter liess das BAZL intern durch die zuständige Sektion «Flugplätze und Luftfahrthindernisse» eine luftfahrtspezifische Prüfung durchführen.

2.2 *Einsprachen*

Während der öffentlichen Auflage gingen beim BAZL folgende Einsprachen ein:

- A und B, Einsprache vom 27. März 2009, eingegangen am 30. März 2009 (nachfolgend Einsprecher 1)
- C und D, Einsprache vom 21. April 2009, eingegangen am 23. April 2009 (nachfolgend Einsprecher 2)

2.3 *Stellungnahmen*

Es liegen die folgenden Stellungnahmen vor:

- Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Stellungnahme vom 5. Mai 2009
- Amt für Umwelt des Kantons Solothurn, Stellungnahme vom 3. September 2009
- Interne Stellungnahmen der Sektion Flugplätze und Luftfahrthindernisse (SI-AP/BAZL) vom 1. Juli 2009 sowie vom 9. Dezember 2009
- BAFU, Stellungnahme vom 25. August 2009 sowie vom 18. November 2009
- Stellungnahmen der RFP vom 20. Oktober 2009, 18. Dezember 2009 sowie vom 1. März 2010 (Skyguide).

Mit Erhalt der letzten Stellungnahme der RFP am 2. März 2010 konnte die Instruktion abgeschlossen werden.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeit*

Das eingereichte Bauprojekt dient dem Betrieb des Flughafens und ist daher eine Flugplatzanlage gemäss Art. 2 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1). Gemäss Art. 37 Abs. 1 und 2 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) ist bei Flughäfen das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.2 *Zu berücksichtigendes Recht*

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach den Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.3 *Verfahren*

Nach Art. 37b LFG ist das ordentliche Verfahren durchzuführen, sofern nicht die Voraussetzungen für das vereinfachte nach Art. 37i LFG erfüllt sind. Letzteres gelangt zur Anwendung, wenn das Vorhaben örtlich begrenzt ist und nur wenige, eindeutig bestimmbare Betroffene auszumachen sind. Zudem darf die Änderung das äussere Erscheinungsbild der Flugplatzanlage nicht wesentlich verändern, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berühren und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirken.

Das vorliegende Vorhaben sieht verschiedene Anpassungen der Infrastruktur vor. Durch die Versiegelung von Wiesenfläche und das Verlegen von Bodenbefestigungsplatten (zusammen rund 8300 m²), die Verschiebung der Graspisten und die komplette Neuorganisation der Flugzeug- und Helikopterabstellplätze können die Auswirkungen auf das Erscheinungsbild und die Umwelt nicht als derart gering bezeichnet werden, als dass die Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren erfüllt wären. Darüber hinaus lassen sich potentiell Betroffene nicht eindeutig bestimmen. Demzufolge kommt das ordentliche Verfahren nach Art. 37b LFG zur Anwendung.

Die für das Vorhaben benötigten Grundstücke befinden sich im Eigentum der Gesuchstellerin.

In marginalem Bereich tangiert der Pistenstreifen (vgl. Fussnote 1) der Segelfluggpiste die Grundstücke Nr. 357 und 361 sowie die Wegparzellen 90524 bis 90526. Der Nachweis, wonach mit den Eigentümern der Grundstücke und Wegparzellen Vereinbarungen getroffen wurden, welche den Zweck und die Eigenschaften des Pistenstreifens gewährleisten, ist von der Gesuchstellerin noch nachzureichen.

Die Änderungen auf dem Flughafen Grenchen betreffen keine wesentlichen Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen im Sinne von Art. 2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) dar. Sie unterliegen demnach nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

1.4 *Koordination mit der Genehmigung des Betriebsreglements*

Art. 27c Abs. 2 VIL schreibt eine Koordination des Plangenehmigungsverfahrens mit dem Betriebsreglementsverfahren vor, sofern die künftige Nutzung einer Flugplatzanlage, für welche ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht wurde, nur sinnvoll erfolgen kann, wenn auch das Betriebsreglement geändert wird.

Durch die Verschiebung der Graspiste Nord (07L – 25R) beträgt der Abstand zwischen der Mittellinie³ dieser Piste und derjenigen der Hartbelagspiste (07 – 25) 67 m. Gestützt auf Ziff. 3.1.11 ICAO-14 sind damit keine Simultanoperationen zulässig. Die Pistenstreifen der Graspiste Nord und der Hartbelagspiste überlagern sich leicht, weshalb die erstere zwingend frei sein muss, wenn ein Flugzeug die Hartbelagspiste 07 – 25 via Rollweg Nord (TWY⁴ N) verlässt.

Die Gesuchsunterlagen der RFP sehen deshalb eine vorgängige Einweisung der Piloten vor, bevor diese auf der Graspiste Nord operieren dürfen. Dies soll im AIP publiziert und in das Betriebsreglement aufgenommen werden.

Die Begründung der RFP bezüglich der eingereichten Änderung des Betriebsreglements ist stringent und nachvollziehbar, weshalb einer Genehmigung nichts entgegensteht. Sie wird, aufgrund der nach Art. 36 Abs. 3 LFG ausgewiesenen Zuständigkeit des BAZL, von diesem mit separater Verfügung erfolgen. Die beiden Verfahren sind somit materiell und formell koordiniert.

1.5 *Zulässigkeit der Einsprachen*

Nach Art. 37f LFG ist zur Einsprache berechtigt, wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) Partei ist.

³ Centre line (vgl. ICAO-14, a. a. O., page 5-6).

⁴ Taxiway (vgl. ICAO-14, a. a. O., page 3-16 ff.).

Erforderlich ist somit gestützt auf Art. 6 in Verbindung mit Art. 48 VwVG, dass Einsprecher über eine spezifische Beziehungsnähe zur Streitsache verfügen und einen praktischen Nutzen aus der Aufhebung, Änderung oder einer negativen Verfügung (i. c. Bauabschlag) ziehen. Die tatsächliche oder rechtliche Situation des Einsprechers muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können⁵. Der Kreis der zur Beschwerde legitimierten Betroffenen im Einwirkungsbereich von Flughäfen kann gemäss gefestigter Rechtsprechung des Bundesgerichts sehr weit sein, ohne dass bereits von einer Popularbeschwerde zu sprechen wäre. *«Bezogen auf den Lärm kommt allen Personen Beschwerdelegitimation zu, die den Lärm deutlich hören können und dadurch in ihrer Ruhe gestört werden. Die Überschreitung von Lärmgrenzwerten stellt kein ausschlaggebendes Abgrenzungskriterium dar.»*⁶

Weiter muss die Einsprache fristgerecht, d. h. während der Auflagefrist, erhoben worden sein und es sind die Formvorschriften nach Art. 52 VwVG zu beachten.

Die Einsprecher 1 erhoben mit Schreiben vom 27. März 2009, welches am 30. März 2009 beim BAZL einging, Einsprache. Sie wohnen ca. 1.9 km vom Flughafen entfernt in unmittelbarer Nähe der Flugvolte 2 (für Luftfahrzeuge mit festem Fahrwerk). Die besondere Beziehungsnähe ist folglich gegeben. Sie begründen ihre Einsprache damit, dass sie eine Lärmzunahme befürchten. Sollte der Lärm mit der Genehmigung effektiv intensiviert werden, lässt sich ein praktischer Nutzen der Einsprecher bei einem allfälligen Bauabschlag entnehmen. Die Einsprache 1 wurde form- und fristgerecht erhoben, weshalb darauf einzutreten ist.

Die Einsprache der Einsprecher 2 wurde am 22. April 2009 der schweizerischen Post übergeben. Sie wohnen ca. 2.3 km vom Flughafen entfernt in unmittelbarer Nähe der Flugvolte 1 (für Luftfahrzeuge mit Einziehfahrwerk sowie mehrmotorige Luftfahrzeuge). Die besondere Beziehungsnähe ist somit zu bejahen. Sie begründen ihre Einsprache ebenfalls mit einer mutmasslichen Erhöhung der Lärmbelastung und hätten, analog der obigen Ausführungen, bei einem Bauabschlag einen praktischen Nutzen. Die Einsprache 2 wurde form- und fristgerecht eingereicht, weshalb darauf einzutreten ist.

2. Materielles

2.1 Umfang der Prüfung

Aus Art. 27d Abs. 1 VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Inf-

⁵ BGE 133 II 249, E. 1.3.1.

⁶ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E. 3.1.

rastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und technischen Anforderungen sowie diejenigen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

2.2 *Begründung*

Wie bereits oben (A. 1.3) erläutert, formulierte das UVEK anlässlich der Plangenehmigung vom 18. April 2008 Auflagen im Hinblick auf regelmässige Operationen mit Flugzeugen der ICAO-Kategorie B. Aufgrund der Spannweiten bedarf es einer Erweiterung des Tarmac und einer neuen Abstellorganisation. Die breiteren Schleppkurven verlangen nach einer Anpassung des Rollwegs und die Änderungen der Graspisten sind notwendig, um die Sicherheitsabstände zu gewährleisten. Die Infrastrukturanpassung ist erforderlich, um die Standards der internationalen Bestimmungen der ICAO zu erfüllen. Das Vorhaben ist somit ausreichend begründet.

2.3 *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)*

Mit den Änderungen an der Infrastruktur ist weder eine Erhöhung der Flugbewegungen noch eine Änderung in der Zusammensetzung der Flotte verbunden. Der SIL (Konzeptteil sowie das entsprechende Objektblatt) geht nicht von einer Plafonierung der derzeit auf dem Flughafen stattfindenden Anzahl Flugbewegungen aus. Er hält vielmehr fest, der Betrieb des Flughafens Grenchen sei im bisherigen Rahmen weiter zu führen und er gewährt ein Potential von bis zu 90000 Flugbewegungen pro Jahr. Gemäss Statistik⁷ fanden 2008 auf dem Regionalflughafen Grenchen 74959 Flugbewegungen (71599 motorisierte und 3360 von Segelflugzeugen) statt, womit die Vorgabe im SIL eingehalten wurde. Die Piste des Regionalflughafens Grenchen lässt Starts bzw. Landungen mit Flugzeugen der ICAO-Kategorie B zu, weshalb solche auch schon seit längerem stattfinden. Das vorliegende Projekt ist lediglich als Folge der bereits operierenden Flugzeuge zu betrachten, um den Betrieb ICAO-konform auf hohem Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Es geht gerade nicht um einen Ausbau des Flughafens im Hinblick auf die Zulassung neuer Flugzeug-Kategorien oder um eine Erweiterung der Kapazität, die über den im SIL festgelegten Rahmen hinausginge.

Soweit die Einsprecher 1 und 2 eine unzulässige Anzahl Flugbewegungen rügen, sind ihre Begehren folglich abzuweisen.

Das Vorhaben liegt überwiegend im Flugplatzperimeter. Nur der Pistenstreifen (vgl.

⁷ Swiss Civil Aviation 2008, Federal Statistical Office/Federal Office of civil Aviation, Neuchâtel 2009.

Fussnote 1) der Segelfluggpiste tangiert am südöstlichen Ende die Grenze des Perimeters marginal, was indessen raumplanerisch nicht relevant ist. Es kommen weder Bauten noch Anlagen ausserhalb des Flugplatzperimeters zu liegen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass er anlässlich der nächsten Überarbeitung des SIL-Objektblatts entsprechend anzupassen ist.

Das Vorhaben steht somit mit den Zielen und Vorgaben des SIL-Konzeptteils vom 18. Oktober 2000 sowie dem Objektblatt für den Regionalflugplatz Grenchen vom 30. Januar 2002 im Einklang.

2.4 *Verantwortung des Flugplatzhalters*

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebskonzession hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Konzessionsinhaber (Art. 10 Abs. 1 VIL).

2.5 *Luftfahrtspezifische Anforderungen*

Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} VIL sind die Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) in den Anhängen 3, 4, 10, 11, 14 und 15 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944 (SR 0.748.0) über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Anhänge) für Flugplätze unmittelbar anwendbar. Art. 9 VIL bestimmt, dass das BAZL eine luftfahrtspezifische Projektprüfung vornimmt. Diese Prüfung ergab, dass dem Vorhaben nur zugestimmt werden kann, sofern die von der zuständigen Fachstelle formulierten Auflagen eingehalten und die geforderten Klärungen innerhalb von vier Wochen nach Erhalt der Verfügung durch den Flugplatzhalter bereinigt sind. Die Gesuchstellerin zeigt sich in ihrer Replik vom 18. Dezember 2009 mit den Auflagen und Nachforderungen des BAZL einverstanden, weshalb sie als integrierender Bestandteil in diese Verfügung aufgenommen werden (Beilage 1).

Wie oben bereits ausgeführt, berührt ein Teil des Pistenstreifens (vgl. Fussnote 1) der Segelfluggpiste die Grundstücke Nr. 357 und 361 sowie die Wegparzellen 90524 bis 90526, welche nicht im Grundeigentum der Gesuchstellerin stehen. Der Pistenstreifen umgibt die Segelfluggpiste seitlich im Abstand von 30 m zur Pistenachse und an den Pistenenden beträgt der Abstand ebenfalls 30 m, wie dies im ICAO-14 vorgesehen ist⁸. Die durch den Pistenstreifen tangierte Fläche des Grundstücks Nr. 357 sowie der Wegparzellen 90524 und 90525 beträgt total 238 m in der Länge und 4 m in der Breite. Grundstück Nr. 361 sowie die Wegparzelle 90526 liegen am östlichen Ende der Piste und werden auf einer Fläche von insgesamt 58 m Länge und 10 m

⁸ Vgl. ICAO-14, a. a. O., Ziff. 3.4.2 und 3.4.5.

Breite vom Pistenstreifen erfasst.

Das BAZL forderte die Gesuchstellerin mit Schreiben vom 18. Januar 2010 deshalb auf, einen konkreten Lösungsvorschlag zu unterbreiten, wie der Zweck sowie die Eigenschaften des Pistenstreifens gewährleistet werden können. Ansonsten sei eine Verkürzung der Segelfluggpiste angezeigt.

Die Gesuchstellerin liess sich mit Brief vom 8. Februar 2010 dahingehend vernehmen, dass sie mit den betreffenden Grundeigentümern daran sei, Vereinbarungen zu treffen, was sie jedoch bereits anlässlich des technischen Berichts vom 30. Januar 2009 ausführte. Näheres liess sich dem Schreiben nicht entnehmen. Bis zum Erlass der Verfügung sah sich die Gesuchstellerin nicht im Stande, dem BAZL einen konkreten Vorschlag einzureichen, wie der Zweck und die Funktion des Pistenstreifens gewährleistet und die Abmessungen eingehalten werden sollen.

Die Tangierung des Grundstücks Nr. 357 und der Wegparzellen 90524 und 90525 im Bereich der Pistenmitte ist aufgrund der geringen Breite von 4 m aus sicherheitstechnischer Sicht ohne Vorliegen der entsprechenden Vereinbarungen vorübergehend tolerierbar. Eine Verschiebung der gesamten Piste um 4 m gegen Norden wäre demgegenüber unverhältnismässig. Dieser Zustand wird indessen nicht auf unbestimmte Dauer toleriert, weshalb dem BAZL innert drei Monaten nach Rechtskraft der Verfügung die erwähnten Vereinbarungen mit den Eigentümern des Grundstücks Nr. 357 und der Wegparzellen 90524 und 90525 zur Prüfung vorzulegen sind. Die Gesuchstellerin wird zudem erneut explizit auf Art. 10 Abs. 1 VIL hingewiesen, wonach die Verantwortung für einen sicheren Betrieb in jedem Fall beim Konzessionsinhaber liegt.

Im östlichen Endbereich der Segelfluggpiste präsentiert sich die Situation etwas anders. Beim Streifen am Ende der Pisten handelt es sich um einen besonders sensiblen Bereich, der startenden und landenden Flugzeugen eine hindernisfreie Pufferzone im Notfall gewährleisten soll. Im konkreten Fall beträgt die Distanz vom Grundstück Nr. 361 und der Wegparzelle 90526 zur Pistenachse lediglich noch 20 m (statt der erforderlichen 30 m). Aus sicherheitstechnischem Blickwinkel darf es in diesem Fall zu keiner Verletzung des Pistenstreifens kommen und es kann kein Aufschub toleriert werden. In Anbetracht der Tatsache, dass eine Verkürzung der Segelfluggpiste nicht mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden ist, wird eine solche verfügt, bis dem BAZL die Vereinbarungen mit den Eigentümern des Grundstücks Nr. 361 und der Wegparzelle 90526 vorgelegt werden können. Die Segelfluggpiste kann auf der gesamten Länge in Betrieb genommen werden, sobald das BAZL festgestellt hat, dass mit den Vereinbarungen der Zweck und die Eigenschaften des Pistenstreifens gewährleistet sind. Es wird folglich eine entsprechende Auflage formuliert, wonach die Segelfluggpiste am östlichen Ende um soviel zu verkürzen ist, dass die beiden Parzellen keine Verletzung des Pistenstreifens verursachen. Eine erste Einschät-

zung des BAZL legt eine Verkürzung im Bereich von 32 m nahe. Die Gesuchstellerin wird verpflichtet, dem BAZL einen entsprechenden Vorschlag innert vier Wochen nach Erhalt der Verfügung einzureichen.

2.6 *Raumplanung*

Das Bauvorhaben liegt – mit der oben unter 2.3 erwähnten Ausnahme – innerhalb des Flugplatzareals. Das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Abteilung Nutzungsplanung und Natur und Landschaft, führt aus, das Vorhaben betreffe Vereinbarungsflächen im kantonalen Mehrjahresprogramm Natur und Landschaft (extensiv genutzte Wiesen) im Bereich, welcher unmittelbar an die Rollwege grenze. Die Verkleinerung aufgrund der erhöhten Sicherheitsanforderungen könne jedoch hingenommen werden. Das Vorhaben bewirkt folglich keine Beeinträchtigung der in übergeordneten Planungen vorgesehenen Schutz- und Nutzungsbestimmungen und steht mit den Anforderungen der Raumplanung im Einklang.

2.7 *Umwelt-, Natur- und Heimatschutz*

2.7.1 Natur- und Landschaft

Wie oben unter 2.6 ausgeführt, zeigt sich das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Abteilung Nutzungsplanung und Natur und Landschaft, mit der Verkleinerung der Flächen mit ökologischer Ausgleichsfunktion (extensiv genutzte Wiesen) einverstanden.

Gleiches gilt für die Stadt Grenchen. Durch die Verringerung des Anteils der ökologischen Ausgleichsfläche von derzeit 28.5 % auf 27.9 % werde der Richtwert von 12 %⁹ immer noch deutlich übertroffen, weshalb die Stadt Grenchen die Anpassung der Infrastruktur im Sinne einer Anpassung an die aktuelle Gesetzgebung unterstützt.

Das BAFU hält in einer ersten Stellungnahme vom 25. August 2009 ebenfalls fest, durch das Projekt werde die freiwillige, ökologische Ausgleichsfläche auf dem Flughafen von 28.5 % auf immer noch sehr gute 27.9 % reduziert. Aufgrund der eingereichten Unterlagen sei indessen nicht ersichtlich, ob durch die Veränderungen an den Graspisten eine gesetzliche Ausgleichspflicht nach Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG (Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz; SR 451) begründet werde. Das BAFU forderte in der Folge, durch eine biologische Fachperson sei abzuklären, ob und in welchem Umfang die durch das Projekt beeinträchtigten Wiesen schutzwürdige Lebensräume nach dem NHG darstellten. Eine entsprechende Dokumentation sei dem BAFU vor der Plangenehmigung zur Stellungnahme zu unter-

⁹ Empfehlungen zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen, BAZL/BUWAL, Bern 2004.

breiten.

In ihrer Replik vom 20. Oktober 2009 äusserte sich die Gesuchstellerin zur Forderung des BAFU. Sie reichte eine planerische Übersicht ein, in welcher die Lebensraumtypen bezeichnet sind. Darüber hinaus sind diejenigen Flächen ersichtlich, bei deren Beeinträchtigung eine Ersatzpflicht gestützt auf das NHG besteht.

In einer weiteren Stellungnahme vom 18. November 2009 führte das BAFU aus, der eingereichte Plan sei zu wenig substantiiert, als dass sich daraus genaue Angaben entnehmen liessen. Zudem sei nicht ersichtlich, welche Gebiete durch das Vorhaben beeinträchtigt würden. Das BAFU attestierte indessen bereits anlässlich ihrer ersten Stellungnahme, dass sich der Anteil an ökologischer Ausgleichsfläche gesamthaft betrachtet lediglich um 0.6 % reduziert. Aus diesem Grund verzichtet es auf weitere Untersuchungen wie auch auf das Ausarbeiten von flächenmässig eher kleinen Ersatzmassnahmen. Es hält die Gesuchstellerin aber dazu an, eine Kompensation der durch das Bauvorhaben beeinträchtigten extensiven Wiesenfläche an anderer Stelle zu prüfen.

Die Gesuchstellerin führt in ihrer Replik vom 18. Dezember 2009 an, sie werde Kompensationsmassnahmen prüfen und wenn möglich an geeigneter Stelle umsetzen. Folglich wird eine entsprechende Auflage formuliert und in die Verfügung einbezogen.

2.7.2 Gewässerschutz

a) Entwässerung

Das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn, Fachstelle Siedlungswasserwirtschaft der Abteilung Wasser, führt aus, das Projekt befinde sich entgegen den Ausführungen der Gesuchstellerin in der Umweltmatrix nicht innerhalb einer Grundwasserschutzzone. In der Versickerungskarte des Generellen Entwässerungsplans (GEP) sei das ganze Flughafenareal und die weiträumige Umgebung mit «Versickerungsmöglichkeiten schlecht» ausgewiesen. Das Amt hält weiter fest, die Entwässerung der Rollwege und mindestens ein Teil der Abstellflächen erfolge offensichtlich seit jeher über die Schulter ins angrenzende Wiesland. Dies habe anscheinend bisher zu keinerlei Problemen geführt, weshalb der vorgesehenen Versickerung zugestimmt werde. Das Amt für Umwelt verlangt aber die Aufnahme folgender Auflagen und Bedingungen in die Plangenehmigung:

- Das eingereichte Versickerungsgesuch vom 7. Februar 2009 mit dem daran angehängten Merkblatt «Einzureichende Unterlagen zum Versickerungsgesuch von Regen- und Reinabwasser» seien für die Gesuchstellerin als verbindlich zu bezeichnen und die entsprechenden Angaben und Darstellungen in den Planunter-

lagen umzusetzen.

- Für die Detailplanung seien die VSA¹⁰-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» (2002) und die BUWAL-Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» (2002) zu beachten.
- Das Amt für Umwelt und die Stadt Grenchen bzw. die örtliche Baubehörde seien mit einem Satz der für die Versickerung relevanten Projektunterlagen zu bedienen.
- Nach Ausführung und Abnahme des Projekts seien das Amt für Umwelt und die Stadt Grenchen bzw. die örtliche Baubehörde mit einem Plansatz über die ausgeführten Anlagen und dem Abnahmeprotokoll Versickerungsanlage (abrufbar unter: http://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bumaa/pdf/wasser/345_fo_02.pdf) zu bedienen.

Die Auflagen des Amtes für Umwelt hinsichtlich Entwässerung werden von der Gesuchstellerin nicht bestritten und folglich in die Verfügung aufgenommen.

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 25. August 2009 an, es sei aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob ein GEP für den Flughafen existiere. Falls keiner vorliege, sei ein solcher innerhalb von zwei Jahren zu erstellen.

Die Gesuchstellerin erwiderte mit Schreiben vom 20. Oktober 2009, dass ein GEP für den Regionalflugplatz Grenchen vom November 1998 bestehe, womit das BAFU seinen Antrag vorerst als erfüllt erachtet.

b) Grundwasser

Die Stadt Grenchen hält fest, dass Grundwasserabsenkungen im Zusammenhang mit dem Bau des Wititunnels (A5) zu diversen Problemen geführt hätten. Obschon im Rahmen dieses Vorhabens nicht mit Grundwasserabsenkungen zu rechnen sei, weist die Baudirektion Grenchen trotzdem darauf hin, dass solche Absenkungen in der Witi aufgrund der negativen Erfahrungen zu vermeiden seien. Die Gesuchstellerin wird deshalb explizit auf diese präventiven Ausführungen der Stadt Grenchen hingewiesen. Die Aufnahme einer Auflage wird indessen nicht verlangt.

Das BAFU sieht die Gefährdung des Grundwassers laut ihrer Stellungnahme vom 25. August 2009 während der Bauphase als latent an. Es fordert deshalb, dass alle erforderlichen Massnahmen getroffen werden, um eine Verschmutzung des Grund-

¹⁰ Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute.

wassers zu vermeiden. Es verweist u. a. auf die SIA-Norm 431 sowie die BUWAL-Wegleitung «Grundwasserschutz» (2004) und fordert konkret die Auflage, dass in Absprache mit der kantonalen Fachstelle die erforderlichen Überwachungs-, Alarm- und Bereitschaftsdispositive zu erstellen seien. Jeder Zwischenfall, welcher Auswirkungen auf das Grundwasser haben könnte, sei der kantonalen Fachstelle zu melden, damit der Fall gemäss deren Anweisungen erledigt werden könne.

Die Gesuchstellerin sieht sich mit dieser Forderung einverstanden, weshalb eine entsprechende Auflage in die Verfügung einbezogen wird.

2.7.3 Lärm

a) Flugbetrieb

Das BAFU führt in seiner Stellungnahme vom 25. August 2009 an, es sei aufgrund der eingereichten Unterlagen nicht klar ersichtlich, ob die Umsetzung des vorliegenden Vorhabens nicht lärmrelevante Auswirkungen zur Folge haben könnte. Mit der Infrastrukturanpassung, welche ICAO-konforme, regelmässige Operationen von Flugzeugen der Kategorie B ermöglichen soll, seien Änderungen hinsichtlich des Flottenmixes denkbar. Die Dokumentation der Gesuchstellerin lasse indessen keine entsprechende Beurteilung zu, weshalb das BAFU den Nachweis fordert, dass sich der Flugbetrieb weiterhin im bewilligten Rahmen bewegen wird. Darüber hinaus dürfe die Genehmigung des Projektes nicht ein allfällig späteres Gesuch zur Änderung des Flugbetriebs präjudizieren.

Die Einsprecher 1 und 2 nehmen dieses Thema ebenfalls auf und rügen, es sei aufgrund des Vorhabens mit einem Anstieg der Flugbewegungen von Flugzeugen der Kategorie B zu rechnen, was mit einer Lärmzunahme verbunden sei.

Die Gesuchstellerin nahm zu diesen Anliegen in ihrer Replik vom 20. Oktober 2009 Stellung. Sie hält zunächst fest, dass auf dem Flughafen Grenchen seit Jahren Flugzeuge der Kategorie B operieren würden. Sie stellt die entsprechende Anzahl Flugbewegungen tabellarisch dar und äussert sich zur Zunahme um 464 auf 1042 zwischen den Jahren 2005 und 2008. Diese sei auf die drei neuen, seit 2008 auf dem Flughafen operierenden Flugzeuge (der Kategorie B) zurückzuführen. Eine weitere Zunahme der Flugbewegungen sei aufgrund der vorhandenen Pistenlänge und der eingeschränkten Platzverhältnisse auf dem Vorfeld sowie in den Hangars nur noch bedingt möglich. Bei der Verbreiterung des Rollwegs gehe es nicht darum, die Tendenz zu schwereren Flugzeugen zu verfestigen, wie es das BAFU formulierte, sondern um die Umsetzung der ICAO-Standards für den Verkehr mit Flugzeugen der Kategorie B. Dasselbe gelte für die neue Vorfeldorganisation, weil die derzeitige Organisation zu kleine Sicherheitsabstände aufweise. Daraus könne folglich nicht geschlossen werden, dies würde den Einsatz weiterer Flugzeuge der Kategorie B prä-

judizieren.

Schliesslich legte die Gesuchstellerin ihrer Replik eine Karte bei, in welcher die Lärmbelastung für das Betriebsjahr mit 71'599 Flugbewegungen (die 3360 der Segelflugzeuge sind nicht relevant) berechnet und der SIL-Lärmkurve gegenübergestellt wurde. Daraus wird ersichtlich, dass die Lärmbelastung 2008 klar innerhalb der SIL-Lärmkurve liegt.

Das BAFU hält in seiner Stellungnahme vom 18. November 2009 fest, dass die Gesuchstellerin damit ihren Forderungen nachgekommen sei, weshalb sich die Anträge vom 25. August 2009 hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Flugbetrieb erübrigen.

Die Darstellungen der Gesuchstellerin zeigen, dass mit der Umsetzung des vorliegenden Projekts keine unzulässige Zunahme der Flugbewegungen und damit auch keine Erhöhung der Lärmbelastung aus dem Flugbetrieb einhergehen. Die Einsprachen der Einsprecher 1 und 2 sind somit unbegründet und folglich abzuweisen.

b) Baulärm

In seiner Stellungnahme vom 25. August 2009 bemängelt das BAFU das Fehlen eines konkreten Massnahmeplans zur Begrenzung des Baulärms. Da solche Massnahmen in der Regel kostenrelevant seien, müssten die Massnahmen im Hinblick auf die Submission klar definiert werden. Folglich sei der Genehmigungsbehörde vor der Genehmigung oder spätestens vor der Submission ein Massnahmekonzept einzureichen.

Die Gesuchstellerin reichte daraufhin mit ihrer Replik vom 20. Oktober 2009 ein entsprechendes Massnahmekonzept zur Begrenzung des Baulärms ein.

Nach Prüfung der Unterlagen hält das BAFU mit Schreiben vom 18. November 2009 fest, im Konzept müsse darauf hingewiesen werden, dass die Arbeiten länger als acht Wochen dauern könnten. Diesfalls komme die Massnahmestufe B (und nicht A) zum Tragen. Weiter werde den in der Baulärm-Richtlinie¹¹ vorgesehenen Ruhezeiten keine Rechnung getragen. Im Konzept seien Arbeiten bis 19.00 Uhr zulässig, wohingegen lärmige Arbeiten gemäss der Richtlinie grundsätzlich auf die Zeiten von 07.00 bis 12.00 Uhr sowie von 13.00 bis 17.00 Uhr zu beschränken seien. Das BAFU erachtet seinen ursprünglichen Antrag zwar als erfüllt, formuliert indessen zwei neue Auflagen:

- In den Submissionsunterlagen sei darauf hinzuweisen, dass die Massnahmestufe

¹¹ Richtlinie über bauliche und betriebliche Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms gemäss Artikel 6 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986, BAFU, Stand 2008.

B zum Tragen komme, sofern die Bauarbeiten länger als acht Wochen dauern. Für die Submission sei das Baulärmkonzept entsprechend den obigen Erwägungen der Baulärm-Richtlinie anzupassen.

- Falls lärmintensive Bauarbeiten notwendig werden sollten, seien das Baulärmkonzept zu überarbeiten und die notwendigen Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms vorzusehen.

Die Gesuchstellerin akzeptiert die Anträge gemäss Replik vom 18. Dezember 2009, weshalb sie in die Verfügung aufgenommen werden.

c) Betriebsreglement

Das BAFU stellt anlässlich seiner Stellungnahme vom 25. August 2009 fest, es gehe aus den Unterlagen der Gesuchstellerin nicht klar hervor, was am Betriebsreglement vom 1. Januar 2001 genau geändert werden solle. Sofern einzig die rot markierten Stellen Änderungen darstellten, sei das BAFU damit einverstanden. Falls weitere Teile des Betriebsreglements betroffen seien, könne eine Beurteilung, ob sich die Änderung auf den Flugbetrieb bzw. die Fluglärmbelastungen auswirke, nicht durchgeführt werden. Aus diesem Grund fordert das BAFU eine entsprechende Präzisierung.

Diese erfolgte mit Replik der Gesuchstellerin vom 20. Oktober 2009, indem bestätigt wurde, dass einzig die rot angelegten Stellen des Betriebsreglements geändert werden sollen. Das BAFU erklärt mit Schreiben vom 18. November ihren ursprünglichen Antrag als erfüllt, weshalb sich eine entsprechende Auflage erübrigt.

2.7.4 Abfall und Materialien

Das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn, Fachstelle Steine, Erden, Geologie, hält fest, es sei gemäss Plänen mit Aushubmaterial zu rechnen. Gemäss «Aushubrichtlinie»¹² sei unverschmutztes Aushubmaterial wieder zu verwerten. Deshalb fordert das Amt für Umwelt, dass das anfallende, unverschmutzte, mineralische Aushubmaterial in erster Linie für die direkte Umgebungsgestaltung innerhalb des Bauperimeters wieder zu verwenden sei. Das überschüssige Material gleicher Art sei wegzuführen und an geeignetem Ort wieder zu verwenden (z. B. Auffüllung und Rekultivierung von Abbaustellen). Angaben zur Verwendung könnten im vom Bodenschutz verlangten Entsorgungskonzept gemacht werden.

Die Gesuchstellerin reichte dem BAZL anlässlich ihrer Replik vom 20. Oktober 2009

¹² Richtlinie für die Verwertung, Behandlung und Ablagerung von Aushub-, Abraum- und Ausbruchmaterial (Aushubrichtlinie), hrsg. vom BAFU, 1999.

das Entsorgungskonzept ein, welches auch Ausführungen zur Entsorgung von unverschmutztem Boden enthält. Das Amt für Umwelt, Fachstelle Bodenschutz der Abteilung Boden, hat das Konzept mit Schreiben vom 3. September 2009 als gesetzeskonform befunden und führt zudem aus, es entspreche der Vollzugspraxis im Kanton Solothurn.

Das Entsorgungskonzept vom 27. August 2009 wird als eine der massgeblichen Unterlagen in die Verfügung aufgenommen und somit verbindlich. Eine separate Auflage im Zusammenhang mit der Verwendung von unverschmutztem Aushubmaterial erübrigt sich.

2.7.5 Bodenschutz

Das Amt für Umwelt des Kantons Solothurn, Fachstelle Bodenschutz der Abteilung Boden, hält fest, dass das Flughafenareal im Verzeichnis der schadstoffbelasteten Böden des Amtes für Umwelt geführt werde. Anlässlich des Umweltverträglichkeitsberichts im Zusammenhang mit der Erneuerung der Betriebskonzession seien 1999 mehrere Bodenproben gemäss VBBo entnommen worden (Verordnung vom 1. Juli 1998 über Belastungen des Bodens; SR 814.12). Dabei seien Richtwertüberschreitungen im Stirnbereich der Piste und der Tankanlage festgestellt worden (Pb¹³, PAK¹⁴). Weiter wird ausgeführt, in der von der Gesuchstellerin eingereichten Umweltmatrix sei die Frage der Schadstoffbelastung des Bodens falsch abgehandelt worden. Die Fachstelle verlangt deshalb die Durchführung von Bodenuntersuchungen nach VBBo und führt konkret Proben an, welche vorgenommen werden müssten. Dem Amt sei zudem vor Beginn der Bauarbeiten ein Entsorgungskonzept einzureichen.

Das BAFU unterstützt die Anträge der kantonalen Fachstelle und fordert, sie seien im Entscheid zu berücksichtigen. Darüber hinaus formuliert es keine eigenständigen Auflagen.

Die Gesuchstellerin ist den Forderungen des Amtes für Umwelt nachgekommen und hat – wie bereits oben unter 2.7.4 erläutert – in ihrer Replik vom 20. Oktober 2009 ein Entsorgungskonzept eingereicht, welches durch die Fachstelle Bodenschutz mit Schreiben vom 3. September 2009 als gesetzeskonform befunden wurde. Damit erübrigt sich die Aufnahme der formulierten Auflagen des Amtes für Umwelt vom 5. Mai 2009 zum Bodenschutz. Gleichfalls bezeichnet das BAFU mit Schreiben vom 18. November 2009 seinen Antrag, in welchem es die kantonale Fachstelle unterstützt, als erfüllt.

¹³ Blei.

¹⁴ Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe.

Das Entsorgungskonzept vom 27. August 2009 wird als eine der massgeblichen Unterlagen in die Verfügung aufgenommen und somit verbindlich.

2.8 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügten Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Zu diesem Zweck sind das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, die kantonale Fachstelle sowie die Stadt Grenchen zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich zu informieren.

2.9 *Fazit*

Das Gesuch erfüllt die gesetzlichen Anforderungen, weshalb die Plangenehmigung mit den beantragten Auflagen erteilt werden kann.

Die Einsprachen der Einsprecher 1 und 2 sind demgegenüber unbegründet und abzuweisen.

3. **Gebühren**

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 lit. d. Die Gebühren für die vorliegende Verfügung werden gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

4. **Unterschriftsberechtigung**

Nach Art. 49 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010) kann der Departementsvorsteher seine Unterschriftsberechtigung auf den Generalsekretär oder dessen Stellvertreter übertragen. Die ermächtigten Personen unterschreiben im Namen des Departementsvorstehers. Herr Bundesrat Leuenberger hat entsprechende Anordnungen getroffen.

5. Eröffnung und Mitteilung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin und den Einsprechenden eröffnet. Den interessierten Stellen von Bund, Kanton und der Stadt Grenchen wird sie zur Kenntnis zugestellt.

C. Verfügung

Das Vorhaben der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG betreffend Rollwegverbreiterung und Erweiterung Tarmac wird wie folgt genehmigt:

1. Vorhaben

1.1 *Gegenstand*

Verbreiterung des Hauptrollwegs W – E auf 10.50 m und neue Markierung und Beschilderung desselben; teilweises Versetzen und Ausbauen der Randbefeuerung auf die gesamte Länge des Rollwegs.

Erweiterung des Vorfelds und Neuorganisation der Abstellflächen in die Sektoren «grün», «orange» und «blau»; Erstellung zweier neuer Helipads westlich des Sektors «blau» sowie eines weiteren östlich des bestehenden Kompensationsplatzes.

Neubezeichnung der beiden Grasbypässe W und E mit W1 und E1 und Belegung derselben mit Bodenbefestigungsplatten; geringe Verlängerung der Streckenführung des Bypasses W1 in nordwestliche Richtung.

Verschieben und Neumarkierung der Graspiste 07L – 25R (Graspiste Nord), der Graspiste 07R – 25L (Graspiste Süd) sowie der Segelfluggpiste.

1.2 *Standort*

Flugplatzareal, Grundstück Nr. 336.

1.3 *Massgebende Unterlagen*

- Technischer Bericht vom 30. Januar 2009
- Umweltmatrix Rollwegverbreiterung
- Plan-Nr. 21c, Auftrags-Nr. 2020.05, «Markierung und Signalisation», 1:1000 vom 13. Februar 2008 (in der Fassung vom 26. Januar 2009)
- Plan-Nr. 22, Auftrags-Nr. 2020.05, «Befestigung Grasbypasses zu Piste 07/25», 1:1000 vom 21. Februar 2008 (in der Fassung vom 28. Januar 2009)
- Plan-Nr. 24, Auftrags-Nr. 2020.05, «Rollwegverbreiterung, Erweiterung Abstellflächen Flugzeuge und Helikopter, Neue Graspiste Nord», 1:500 vom 26. Juni 2008 (in der Fassung vom 19. November 2008)
- Plan-Nr. 35, Auftrags-Nr. 2020.05, «Rollwegverbreiterung», 1:50 vom 26. Juni 2008
- Plan-Nr. 24, Auftrags-Nr. 2020.05, «Eigentumsverhältnisse», 1:500 (recte 1:2000)

vom 26. Juni 2008

- Entsorgungskonzept vom 27. August 2009 (inkl. Genehmigungsschreiben des Amts für Umwelt vom 3. September 2009)
- Massnahmekonzept zur Begrenzung des Baulärms vom 6. Oktober 2009

2. Auflagen

2.1 Allgemeine Bauauflagen

- 2.1.1 Für die Bauausführung und den Betrieb dieser Anlage sind die für Flugplätze bestehenden Normen und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu beachten.
- 2.1.2 Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen sind den Bundesbehörden zu melden und dürfen nur mit deren Zustimmung vorgenommen werden.
- 2.1.3 Zehn Tage vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Arbeiten ist das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen schriftlich zu informieren.
- 2.1.4 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.2 Luftfahrtspezifische Anforderungen

- 2.2.1 Die Auflagen der luftfahrtspezifischen Prüfung durch die Abteilung Sicherheit Infrastruktur des BAZL vom 9. Dezember 2009 bilden einen Bestandteil dieser Verfügung (Beilage 1).
- 2.2.2 Die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG hat innert drei Monaten nach Rechtskraft dieser Verfügung dem BAZL die Vereinbarungen mit den Eigentümern des Grundstücks Nr. 357 sowie der Wegparzellen 90524 und 90525 zur Prüfung einzureichen.
- 2.2.3 Die Länge der Segelfluggpiste ist am östlichen Ende um soviel zu verkürzen, dass das Grundstück Nr. 361 sowie die Wegparzelle 90526 keine Verletzung des Pistenstreifens verursachen. Die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG hat dem BAZL innert vier Wochen nach Erhalt dieser Verfügung einen entsprechenden Vorschlag einzureichen.
- 2.2.4 Die gesamte Länge der Segelfluggpiste darf erst in Betrieb genommen werden, wenn dem BAZL die Vereinbarungen mit den Eigentümern des Grundstücks Nr. 361 sowie der Wegparzelle 90526 zur Prüfung vorgelegt worden sind und das BAZL seine Zu-

stimmung erteilt.

2.3 *Natur und Landschaft*

Die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG hat innert drei Monaten nach Rechtskraft dieser Verfügung Kompensationsmöglichkeiten für die durch das Bauvorhaben beeinträchtigten extensiven Wiesenflächen zu prüfen und das Resultat dem BAFU, Sektion UVP und Raumordnung, anzuzeigen.

2.4 *Gewässerschutz*

2.4.1 Das eingereichte Versickerungsgesuch vom 7. Februar 2009 mit dem daran angehängten Merkblatt «Einzureichende Unterlagen zum Versickerungsgesuch von Regen- und Reinabwasser» (Beilage 2) sind für die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG verbindlich und die entsprechenden Angaben und Darstellungen zur Versickerung in den Planunterlagen umzusetzen.

2.4.2 Für die Detailplanung der Versickerung sind die VSA-Richtlinie «Regenwasserentsorgung» (2002) sowie die BUWAL-Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» (2002) zu beachten.

2.4.3 Das Amt für Umwelt und die Stadt Grenchen bzw. die örtliche Baubehörde sind mit einem Satz der für die Versickerung relevanten Projektunterlagen zu bedienen.

2.4.4 Nach Ausführung und Abnahme des Projekts sind das Amt für Umwelt und die Stadt Grenchen bzw. die örtliche Baubehörde mit einem Plansatz über die ausgeführten Anlagen und dem Abnahmeprotokoll Versickerungsanlage (abrufbar unter: http://www.so.ch/fileadmin/internet/bjd/bumaa/pdf/wasser/345_fo_02.pdf) zu bedienen.

2.4.5 In Absprache mit der kantonalen Fachstelle sind die erforderlichen Überwachungs-, Alarm- und Bereitschaftsdispositive zu erstellen. Jeder Zwischenfall, der Auswirkungen auf das Grundwasser haben könnte, ist der Fachstelle zu melden und gemäss deren Anweisungen zu beheben.

2.5 *Lärm*

2.5.1 In den Submissionsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass die Massnahmestufe B zum Tragen kommt, sofern die Bauarbeiten länger als acht Wochen dauern. Für die Submission ist das Baulärmkonzept vom 6. Oktober 2009 der Baulärm-Richtlinie vom 15. Dezember 1986 (Stand 2008) anzupassen.

2.5.2 Werden lärmintensive Bauarbeiten notwendig, ist das Baulärmkonzept vom

6. Oktober 2009 zu überarbeiten und es sind die erforderlichen Massnahmen zur Begrenzung des Baulärms vorzusehen.

3. Einsprachen

Die Einsprachen von A und B sowie von C und D werden abgewiesen.

4. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

5. Eröffnung

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben):

- Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrass 117, 2540 Grenchen (inkl. Beilagen)

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- A und B
- C und D

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit einfacher Post):

- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern
- Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn, Rötihof, Werkhofstrasse 59, 4509 Solothurn
- Amt für Umwelt, Greibenhof, Werkhofstrasse 5, 4509 Solothurn
- Baudirektion der Stadt Grenchen, Dammstrasse 14, Postfach 947, 2540 Grenchen

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Der Stellv. Generalsekretär

sign. André Schrade

Beilagen

Beilage 1: Luftfahrtspezifische Prüfung SIAP vom 9. Dezember 2009

Beilage 2: Versickerungsgesuch vom 7. Februar 2009 mit dem daran angehängten Merkblatt «Einzureichende Unterlagen zum Versickerungsgesuch von Regen- und Reinabwasser»

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 3000 Bern 14, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerdefrist steht still vom 7. Tag vor Ostern bis und mit dem 7. Tag nach Ostern.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.