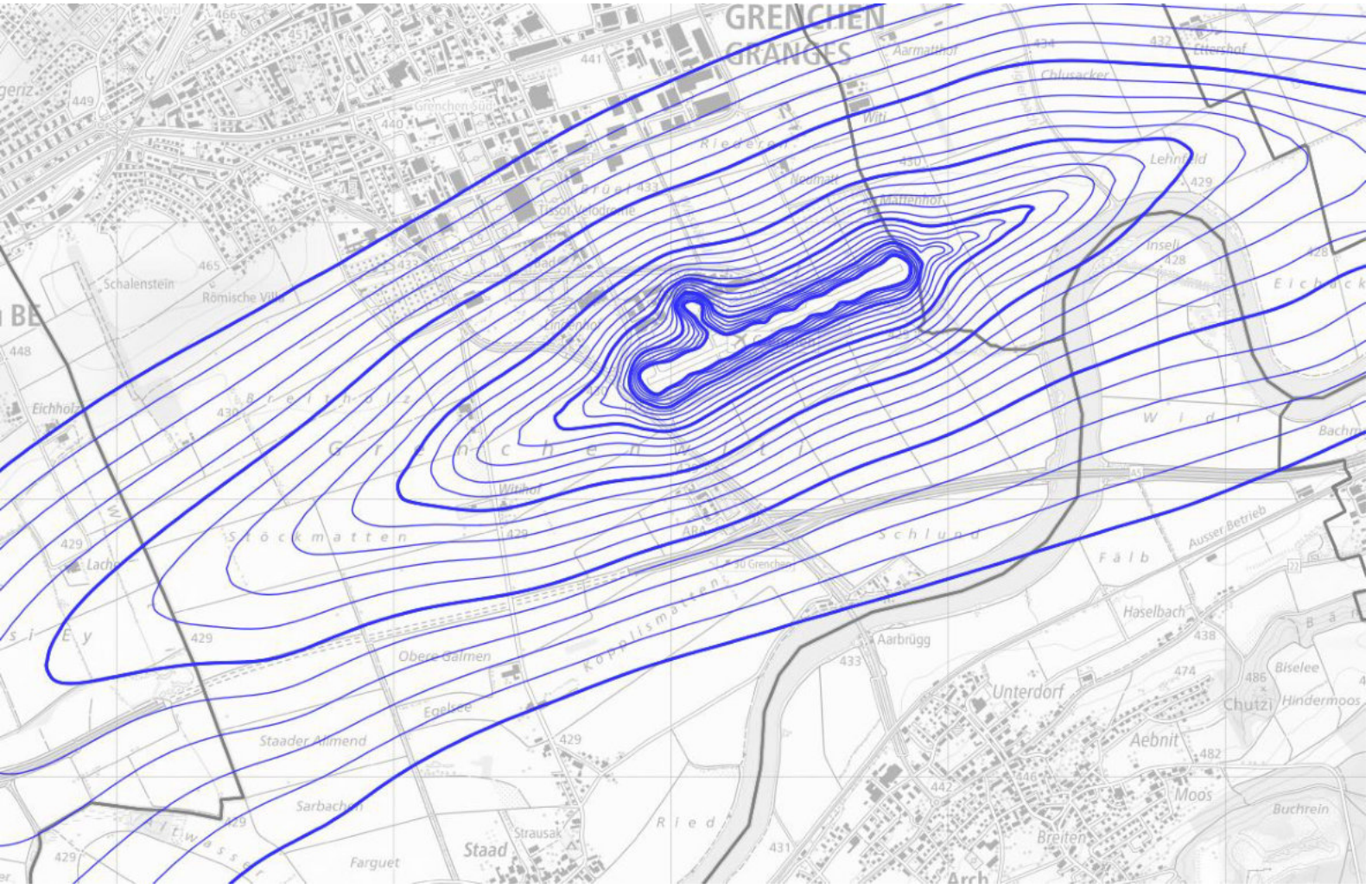
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Abteilung Luftfahrtentwicklung

Regionalflughafen Grenchen

Lärmbelastungskataster

Dezember 2024



Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
CH-3003 Bern

Redaktion und Produktion
BAZL, Abteilung Luftfahrtentwicklung, Sektion Umwelt

Karten reproduziert mit Bewilligung von
Bundesamt für Landestopografie swisstopo, © 2024

Zitierweise
Lärmbelastungskataster Regionalflughafen Grenchen, Dezember 2024

Bezugsquelle
In elektronischer Form: www.bazl.admin.ch

12.2024

Inhaltsverzeichnis

1 Rechtliche Grundlagen 5

1.1 Lärmschutz-Verordnung (LSV) 5

1.2 Art. 36 LSV: Ermittlungspflicht 5

1.3 Art. 37 LSV: Lärmbelastungskataster (LBK) 6

1.4 Wirkung des Lärmbelastungskatasters 6

2 Kapitel 5 LSV: Anforderungen an Bauzonen und Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten 7

3 Beurteilung 8

3.1 Belastungsgrenzwerte für den Lärm und geltende Empfindlichkeitsstufen (Art. 43 LSV) 8

3.2 Ermittelte Lärmbelastung 9

3.3 Berechnungsverfahren 17

3.4 Eingabedaten für die Fluglärmberechnung 19

3.5 In der Nutzungsplanung festgelegte Nutzung der lärmbelasteten Gebiete 22

3.6 Anlage und ihre Eigentümer 27

3.7 Anzahl Personen, die von über den massgebenden Belastungsgrenzwerten liegenden Lärmimmissionen betroffen sind 27

4 Datengrundlage 28

Verzeichnis der Karten

Karte 1 Lärmbelastung: Verkehr von Kleinluftfahrzeugen Lrk 11

Karte 2 Planungswertkurven für geltende Empfindlichkeitsstufen 13

Karte 3 Immissionsgrenzwertkurven für geltende Empfindlichkeitsstufen 15

Karte 4 Planungswertkurven mit Nutzungszonen und Empfindlichkeitsstufen 23

Karte 5 Immissionsgrenzwertkurven mit Nutzungszonen und Empfindlichkeitsstufen 25

1 Rechtliche Grundlagen

Für die Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmbelastung bilden folgende Gesetze und Verordnungen den rechtlichen Rahmen:

- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01);
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41).

1.1 Lärmschutz-Verordnung (LSV)

Gemäss Art. 1 LSV soll die Verordnung vor schädlichem und lästigem Lärm schützen. Sie regelt u.a.:

- die Begrenzung von Aussenlärmemissionen, die beim Betrieb neuer und bestehender Anlagen nach Artikel 7 des Gesetzes erzeugt werden;
- die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen in lärmbelasteten Gebieten;
- die Erteilung von Baubewilligungen für Gebäude, die lärmempfindliche Räume enthalten und in lärmbelasteten Gebieten liegen;
- den Schallschutz gegen Aussen- und Innenlärm an neuen Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen;
- den Schallschutz gegen Aussenlärm an bestehenden Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen;
- sowie die Ermittlung von Aussenlärmimmissionen und ihre Beurteilung anhand von Belastungsgrenzwerten.

1.2 Art. 36 LSV: Ermittlungspflicht

[1] Die Vollzugsbehörde ermittelt die Aussenlärmimmissionen ortsfester Anlagen oder ordnet deren Ermittlung an, wenn sie Grund zur Annahme hat, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten sind oder ihre Überschreitung zu erwarten ist.

[2] Sie berücksichtigt dabei die Zu- oder Abnahme der Lärmimmissionen, die zu erwarten ist wegen:

a. der Errichtung, Änderung oder Sanierung ortsfester Anlagen, insbesondere wenn entsprechende Projekte im Zeitpunkt der Ermittlung bereits bewilligt oder öffentlich aufgelegt worden sind; und

b. der Errichtung, der Änderung oder dem Abbruch anderer Bauten, wenn die Projekte im Zeitpunkt der Ermittlung bereits öffentlich aufgelegt sind.

1.3 Art. 37 LSV: Lärmbelastungskataster (LBK)

Die gesetzliche Grundlage für die Erstellung eines Lärmbelastungskatasters findet sich in Art. 37 der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; Fassung gemäss Ziff. I der Verordnung vom 30. Juni 2010, in Kraft seit 1. August 2010 (AS 2010 3223)).

[1] Bei Strassen, Eisenbahnanlagen und Flugplätzen hält die Vollzugsbehörde die nach Art. 36 ermittelten Lärmimmissionen in je einem Kataster fest (Lärmbelastungskataster).

[2] Die Lärmbelastungskataster geben an:

a. die ermittelte Lärmbelastung;
b. die angewendeten Berechnungsverfahren;
c. die Eingabedaten für die Lärmberechnung;
d. die in der Nutzungsplanung festgelegte Nutzung der lärmbelasteten Gebiete;
e. die geltenden Empfindlichkeitsstufen;
f. die Anlagen und ihre Eigentümer;
g. die Anzahl Personen, die von über den massgebenden Belastungsgrenzwerten liegenden Lärmimmissionen betroffen sind.

[3] Die Vollzugsbehörde sorgt für die Überprüfung und Berichtigung der Kataster.

[4] Sie reicht die Lärmbelastungskataster auf Aufforderung hin dem Bundesamt für Umwelt ein. Dieses kann Empfehlungen für eine vergleichbare Erfassung und Darstellung der Daten erlassen.

[5] Für die Ermittlung der Lärmimmissionen, die der Flughafen Basel-Mülhausen auf dem Gebiet der Schweiz erzeugt, sorgt das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

[6] Jede Person kann die Lärmbelastungskataster soweit einsehen, als nicht das Fabrikations- und Geschäftsgeheimnis und keine anderen überwiegenden Interessen entgegenstehen.

1.4 Wirkung des Lärmbelastungskatasters

Beim LBK handelt es sich um eine Momentaufnahme des Zustandes zum Zeitpunkt der Ermittlung. Aufgrund seines Inventarcharakters und angesichts des fehlenden Auflage- und Rechtsschutzverfahrens kann der LBK keine grundeigentümerverbindliche Wirkung entfalten. Bei Bauvorhaben oder Zonenplanänderungen im Bereich von lärmbelasteten Gebieten ist die Aktualität der im LBK gemachten Aussagen einzelfallweise zu überprüfen.

2 Kapitel 5 LSV: Anforderungen an Bauzonen und Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten

Neue Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen und neue nicht überbaubare Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis dürfen nur in Gebieten ausgeschieden werden, in denen die Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten oder in denen diese Werte durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Die bei Inkrafttreten dieser Verordnung noch nicht erschlossenen Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen dürfen nur soweit erschlossen werden, als die Planungswerte eingehalten sind oder durch eine Änderung der Nutzungsart oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Die Vollzugsbehörde kann für kleine Teile von Bauzonen Ausnahmen gestatten.

Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, so dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können:

- durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder
- durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen.

Können die Immissionsgrenzwerte durch solche Massnahmen nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt.

3 Beurteilung

3.1 Belastungsgrenzwerte für den Lärm und geltende Empfindlichkeitsstufen (Art. 43 LSV)

Die Beurteilung beruht auf den Grenzwerten von Anhang 5 der LSV und erfolgt gesondert für den Verkehr von Kleinluftfahrzeugen (Lr_k) und für den Gesamtverkehr (Lr_t) am Tag. Die nachstehenden Grenzwertschemata kommen dabei zur Anwendung:

Belastungsgrenzwerte in Lr_k für den Lärm des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43 LSV)	Planungswert	Immissionsgrenzwert	Alarmwert
	Lr_k in dB(A)	Lr_k in dB(A)	Lr_k in dB(A)
I	50	55	65
II	55	60	70
III	60	65	70
IV	65	70	75

Belastungsgrenzwerte in Lr_t für den Lärm des Gesamtverkehrs Tag (06-22 Uhr)

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43 LSV)	Planungswert	Immissionsgrenzwert	Alarmwert
	Lr_t in dB(A)	Lr_t in dB(A)	Lr_t in dB(A)
I	53	55	60
II	57	60	65
III	60	65	70
IV	65	70	75

In Nutzungszonen nach Artikel 14 ff. des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 gelten folgende Empfindlichkeitsstufen (ES) (Art 43 LSV):

I Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis, namentlich in Erholungszonen.

II Zonen ohne störende Betriebe, namentlich in Wohnzonen- und Zonen öffentlicher Bauten und Anlagen.

III Zonen mit mässig störenden Betrieben, namentlich in Wohn und Gewerbezonen (Mischzonen) sowie Landwirtschaftszonen.

IV Zonen mit stark störenden Betrieben, namentlich in Industriezonen.

3.2 Ermittelte Lärmbelastung

Die auf den folgenden Seiten dargestellten Karten zeigen die ermittelte Lärmbelastung:

Karte 1: Lärmbelastung: Verkehr von Kleinluftfahrzeugen Lr_k, Seite 11

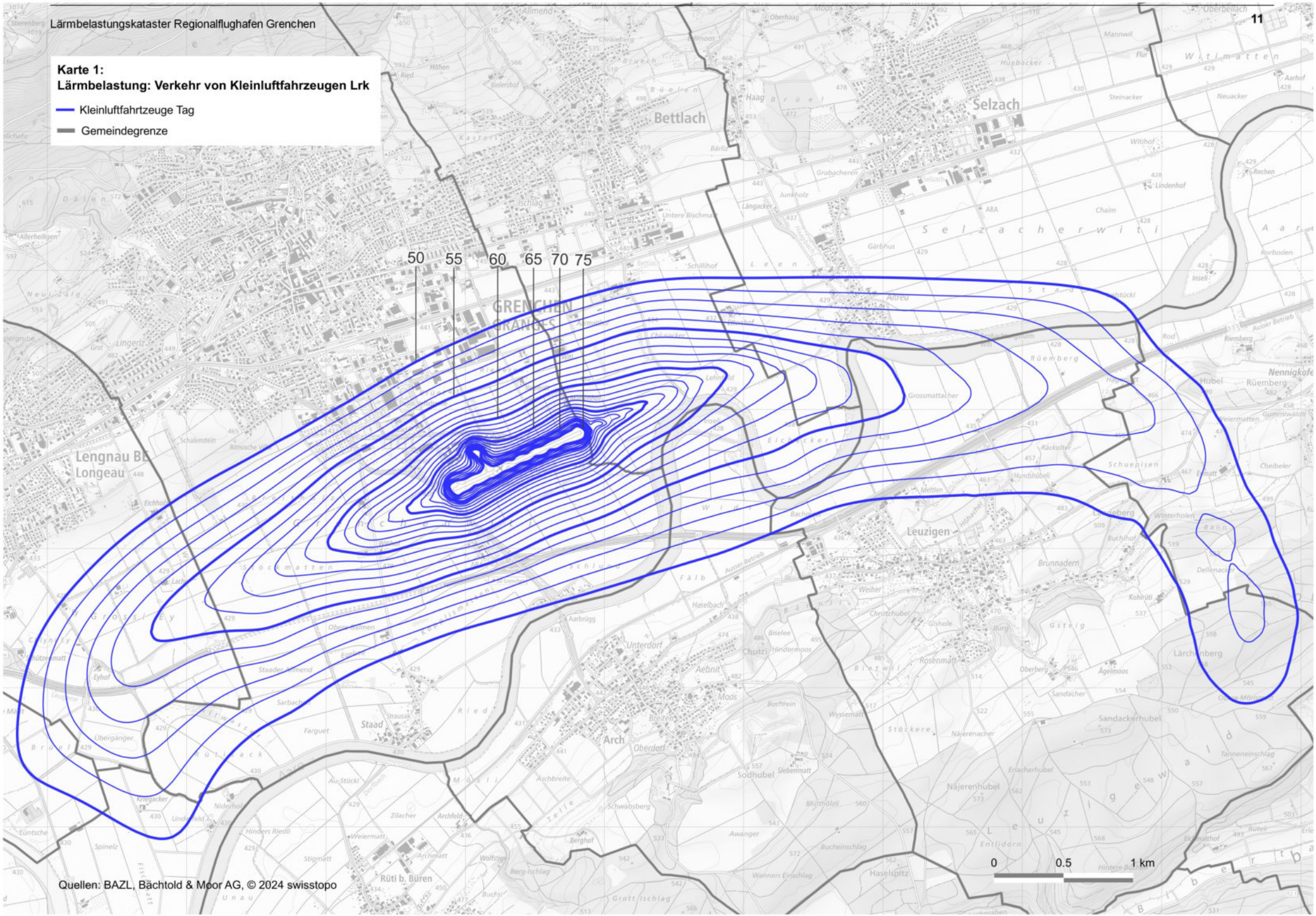
Karte 2: Planungswertkurven für geltende Empfindlichkeitsstufen, Seite 13

Karte 3: Immissionsgrenzwertkurven für geltende Empfindlichkeitsstufen, Seite 15

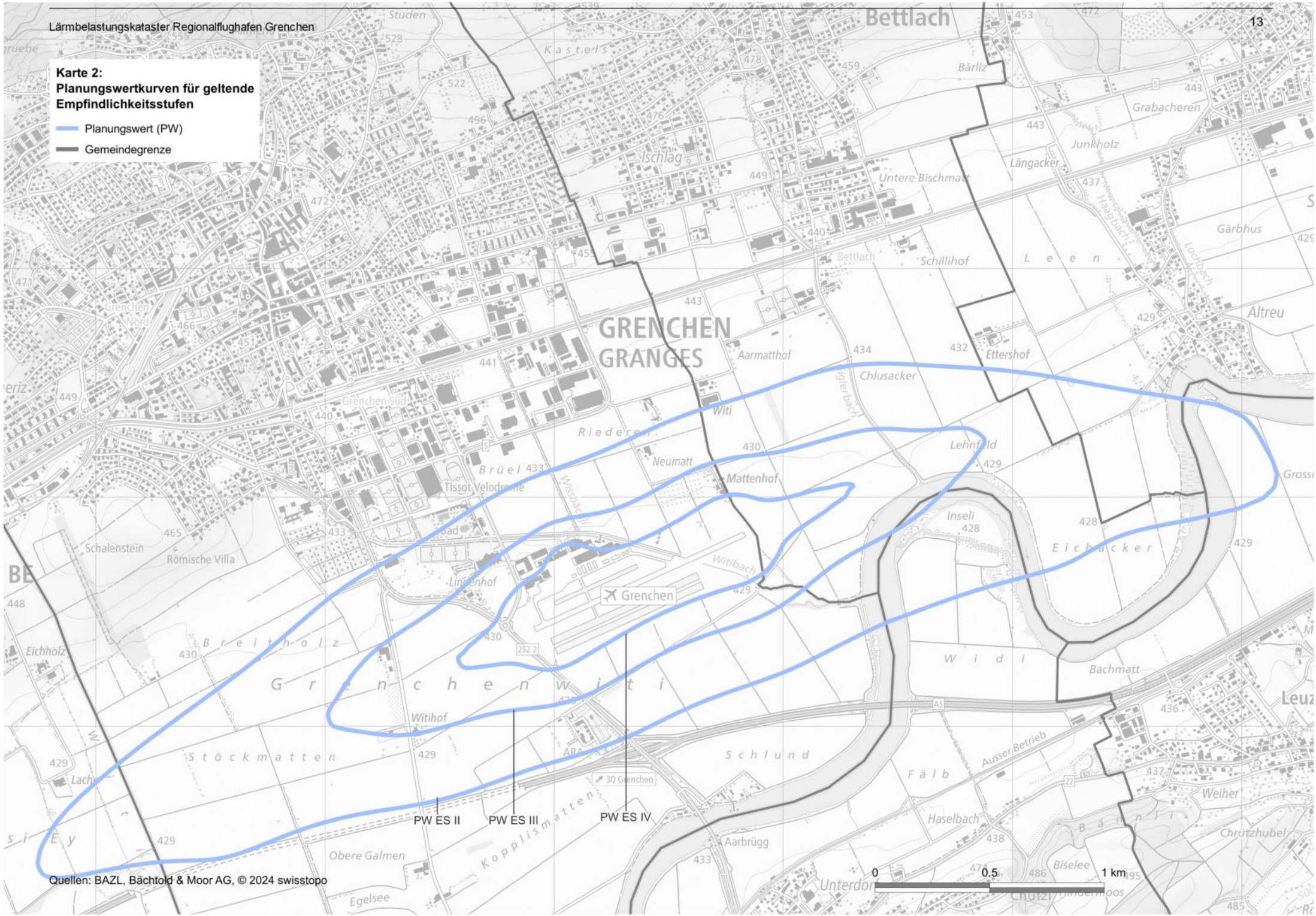
Karte 1:
Lärmbelastung: Verkehr von Kleinluftfahrzeugen Lrk

Kleinluftfahrtzeuge Tag

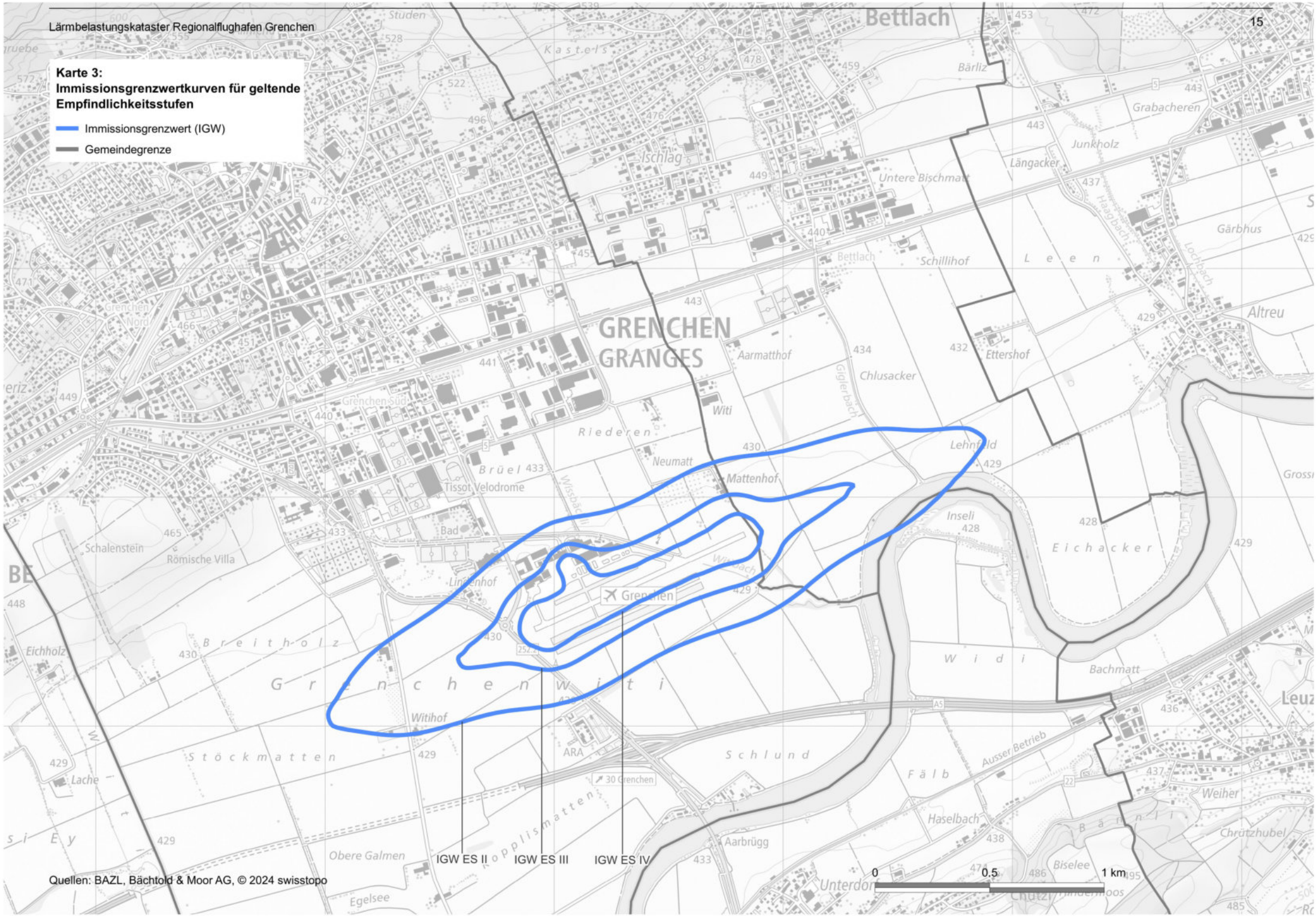
Gemeindegrenze



Quellen: BAZL, Bächtold & Moor AG, © 2024 swisstopo



Quellen: BAZL, Bächtold & Moor AG, © 2024 swisstopo


Karte 3:
Immissionsgrenzwertkurven für geltende Empfindlichkeitsstufen
Immissionsgrenzwert (IGW)
Gemeindegrenze
IGW ES II
IGW ES III
IGW ES IV
0
0.5
1 km
Quellen: BAZL, Bächtold & Moor AG, © 2024 swisstopo

3.3 Berechnungsverfahren

Laut der Schriftenreihe «Umweltschutz Nr. 77, Dezember 1988: Anleitung zur Erstellung von Lärmbelastungskatastern und zur Planung von Massnahmen» erfolgt die Ermittlung von Lärmemissionen anhand von Berechnungen oder Messungen. Fluglärmemissionen werden grundsätzlich durch Berechnung ermittelt (LSV Art. 38). Grundlage zur Berechnung liefern die vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) empfohlenen Berechnungsmodelle bzw. Berechnungsverfahren. Die Anwendung anderer Grundlagen ist ebenfalls zulässig, sofern diese zuverlässige Rechenwerte liefern und die Anforderungen nach Anhang 2 LSV erfüllen. Die ermittelten Lärmimmissionen können in Plänen oder in Tabellen dargestellt werden (aus: Schriftenreihe «Umweltschutz Nr. 77: Anleitung zur Erstellung von Lärmbelastungskatastern und zur Planung von Massnahmen». Herausgegeben vom Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Dezember 1988).

Folgende theoretische Grundlagen dienen der Berechnung der Lärmkurven:

A Beurteilungspegel *Lr*

Die Berechnung des Beurteilungspegels *Lr* erfolgte nach dem Anhang 5 der LSV (www.admin.ch/ch/d/sr/814_41/app5.html).

Der Beurteilungspegel für den Tag Lr_t für den Lärm des Gesamtverkehrs auf zivilen Flugplätzen wird aus den Beurteilungspegeln für Kleinflugzeuge Lr_k und Grossflugzeuge Lr_g wie folgt berechnet.

$$Lr_t = 10 \cdot \log (10^{\,0.1 \cdot Lrk} + 10^{\,0.1 \cdot Lrg})$$

Der Beurteilungspegel Lr_g für den Lärm des Verkehrs von Grossflugzeugen (> 8‘618 kg) ist die Summe des A-bewerteten Dauerschallpegels (Mittelungspegels) Leq_g, der durch den Betrieb von Grossflugzeugen in der Zeit von 06-22 Uhr im Jahresmittel verursacht wird.

$$Lr_g = Leq_g$$

Der Beurteilungspegel Lr_K für den Lärm des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen (< 8‘619 kg) ist die Summe des A-bewerteten äquivalenten Mittelungspegel Leq_K und des Pegelkorrekturwertes *K*.

$$Lr_K = Leq_K + K$$

Der Leq_K ist der Mittelungspegel für die Stunde mit dem mittleren Spitzenbetrieb und repräsentativer Verteilung der Flugbewegungen der eingesetzten Flugzeugtypen auf die verschiedenen Flugwege. Als Flugbewegung zählen jede Landung und jeder Abflug von Motorflugzeugen. Durchstartmanöver zählen als zwei Flugbewegungen.

Die Pegelkorrektur *K* basiert auf sozio-psychologischen Untersuchungen zur Berücksichtigung der spezifischen Intensität des Fluglärms und wird in Abhängigkeit der jährlichen Flugbewegungszahl *N* der Kleinluftfahrzeuge berechnet.

$K = 0$	für N < 15 000
$K = 10 \times \log (N / 15\,000)$	für N ≥ 15 000

B Mittlere stündliche Bewegungszahl *n*

Der mittlere stündliche Spitzenbetrieb von Kleinluftfahrzeugen wird wie folgt bestimmt: Für die gesamte Dauer der sechs verkehrsreichsten Monate sind getrennt für alle sieben Wochentage die durchschnittlichen täglichen Bewegungszahlen zu ermitteln. Massgebend sind die durchschnittlichen täglichen Bewegungszahlen N_1 und N_2 der beiden im Mittel verkehrsreichsten Wochentage.

Zur Bestimmung der mittleren stündlichen Bewegungszahl *n* werden die beiden Tagesmittelwerte N_1 und N_2 über die 12 Tagesstunden gemittelt:

$n = (N_1 + N_2) / 24\ h$

Bei Prognosen sind die durchschnittlichen täglichen Bewegungszahlen des Spitzenbetriebes (N_1 und N_2) nicht bekannt und die Flugbewegungszahl *n* muss alternativ mittels der prognostizierten jährlichen Flugbewegungszahl *N* wie folgt berechnet werden:

$n = (N * 2.4) / (365 * 12h)$

Berechnungsverfahren für den Regionalflughafen Grenchen

Die Berechnungen aus dem Jahr 2020 wurden von der Firma Bächtold & Moor AG, Ingenieure ETH SIA, für die Umweltverträglichkeitsprüfung des Plangenehmigungsgesuches «Kompetenzzentrum Helikopter» vom 22. August 2022 mit dem Berechnungsmodell IMMPAC 3.3 erstellt.

3.4 Eingabedaten für die Fluglärmberechnung

Die Prognose 2030 basiert auf den Daten des Betriebsjahres 2018 sowie auf einer Hochrechnung der Flugbewegungen der ersten acht Monate des Betriebsjahres 2020 unter Einbezug der projektbedingten Anpassungen im Segment der Helikopter. Die Herleitung der Eingabedaten für die Fluglärmberechnung wird in den folgenden Dokumenten ausführlich beschrieben: «Projekt Hangar 3 mit Prognose 2030», Fachbericht Fluglärm und Technische Dokumentation Fluglärmberechnung (Bächtold und Moor, 20. Oktober 2020).

Kennzahlen

Die Prognose 2030 berücksichtigt ein Total von 50'875 Flugbewegungen (FB). Darin enthalten sind 292 FB von Grossflugzeugen. Aufgrund der geringen Anzahl Grossflugzeuge erfolgt die Berechnung und Beurteilung der Fluglärmbelastung gemäss den Vorgaben zur Berechnung für den Lärm des Verkehrs von Kleinluftfahrzeugen Lrk:

	2018	**Prognose 2030**
Jährliche Bewegungszahl Gesamtverkehr *N*	60'705	50'875
Stündliche Bewegungszahl Kleinluftfahrzeuge n_k **[Bewegungen/h]**	21.64	18.13
Stündliche Bewegungszahl Gesamtverkehr *n* [Bewegungen/h]	21.64	18.13
Korrekturfaktor ***K*** **[dB(A)]**	6.1	5.3

Flottenzusammenstellung Gesamtverkehr Projektprognose

	Flugzeugtypen	**Anzahl Flugbewegungen**	**Prozent [%]**
Volten	1-motorig fix	7000	13.8
	1-motorig variabel	9500	18.7
	2-motorig variabel	1600	3.1
	Turbopropeller	25	0.0
Reiseflüge	Einmotorig fix P.	6000	11.8
	Einmotorig var. P.	9000	17.7
	Zweimotorig var. P.	3300	6.5
	Turboprop VFR	2000	3.9
	Motorsegler	1200	2.4
	DC-3 Dakota	50	0.1
	Jet VFR	200	0.4
	Turboprop IFR	2658	5.2
	Jet SID ARVAN	200	0.4
	Jet IFR	2142	4.2
Segelschlepper	1-motorig fix	2600	5.1
	1-motorig variabel	1400	2.8
Helikopter	Heli-Mix bestehend	100	0.2
	Heli Hangar 3 „light“	150	0.3
	Heli Hangar 3 „medium“	1150	2.3
	Heli Hangar 3 „heavy“	200	0.4
	Rega-Mix	400	0.8
Total		50’875	100.0

Pegelreihe des verwendeten Flottenmixes (basierend auf dem Betriebsjahr 2018)

	Flugzeugtypen	Take-off [dB(A)]	Climb [dB(A)]	Cruise [dB(A)]	Approach [dB(A)]
Volten	Einmotorig fix P.	67.2	63.2	59.2	52.2
	Einmotorig var. P.	67.7	63.7	59.7	52.7
	Zweimotorig var.P.	73.5	66.5	61.5	58.5
	Turboprop VFR	74.7	70.7	66.7	59.7
Reiseflüge	Einmotorig fix P.	67.7	63.7	59.7	52.7
	Einmotorig var. P.	74.8	70.4	66.3	59.8
	Zweimotorig var.P.	76.4	69.4	64.4	61.4
	Turboprop VFR	75.7	71.1	67	60.7
	Motorsegler	65.1	61.1	57.1	50.1
	DC-3 Dakota	82.3	82.3	76.7	76.7
	Jet VFR	80.5	80.5	73.7	66.9
	Turboprop IFR	75.2	69.9	65.5	60.2
	Jet SID ARVAN	78.5	77.3	71	65.1
	Jet IFR	80.7	80.7	74	67.4
Schleppflüge	Einmotorig fix P.	65.6	61.6	57.6	50.6
	Einmotorig var. P.	66.6	62.6	58.6	51.6
Helikopter	Heli-Mix bestehend1	69.7	69.7	71.5	70.7
	Heli Hangar 3 „light“	65.3	65.3	66.7	66
	Heli Hangar 3 „medium“	71.1	71.1	71	72.7
	Heli Hangar 3 „heavy“	73.5	73.5	73.9	75.3
	Rega-Mix	72.3	72.3	71	74.1

Steig- und Sinkwinkel des verwendeten Flottenmixes

Die Steig- und Sinkwinkel für die Flugzeugkategorien der Projektprognose 2030 wurden für jede Flugzeugkategorie aufgrund einer durchschnittlichen Performance bzw. aufgrund der lokalen Gegebenheiten ermittelt.

Der Sinkwinkel für die Kategorien Turboprop IFR, Jet SID ARVAN und Jet IFR entspricht dem Anflugwinkel der Instrument Approach Chart (IAC) (Skyguide, 13 SEP 2018).

Bei den Flugzeugkategorien mit der Angabe von zwei Steigwinkeln erfolgt ab einer Flughöhe von 150 Meter bzw. bei Jets 300 m über Grund eine Leistungsreduktion, was in der Folge zu einer Reduktion des Steigwinkels führt.

	Flugzeugtypen	Steigwinkel [°]	Sinkwinkel [°]
Volten	Einmotorig fix P.	4.9	-4.9
	Einmotorig var. P.	6	-5
	Zweimotorig var.P.	7.9 / 6.0	-5
	Turboprop VFR	9	-6
Reiseflüge	Einmotorig fix P.	4.9	-4.9
	Einmotorig var. P.	6	-5
	Zweimotorig var.P.	8.0 / 6.0	-5
	Turboprop VFR	9	-6
	Motorsegler	6	-6
	DC-3 Dakota	7.1 / 6.5	-5

	Flugzeugtypen	Steigwinkel [°]	Sinkwinkel [°]
	Jet VFR	12	-4.5
	Turboprop IFR	9	-3.3
	Jet SID ARVAN	12	-3.3
	Jet IFR	12	-3.3
Schleppflüge	Einmotorig fix P.	5	-7
	Einmotorig var. P.	4.9	-10.5
Helikopter	Heli-Mix bestehend	9.9	-10.1
	Heli Hangar 3 „light“	9.9	-10.1
	Heli Hangar 3 „medium“	9.9	-10.1
	Heli Hangar 3 „heavy“	9.9	-10.1
	Rega-Mix	9.9	-10.1

Prozentuale Pistenbenutzung

	Piste 06	Piste 24	Total
Volte	50	50	100
Reiseflug (VFR)	50	50	100
Reiseflug (IFR, Start)	50	50	100
Reiseflug (IFR, Landung)	-	100	100
Segelschlepp	100	0	100
Helikopter	50	50	100

Prozentuale Flugroutenverteilung

Volten

	Volte 06 Innere	Volte 06 Äussere	Volte 24 Innere	Volte 24 Äussere	Total
1-motorig fix	50	-	50	-	100
1-motorig variabel	35	15	35	15	100
2-motorig variabel	-	50	-	50	100
Turbopropeller VFR	-	50	-	50	100

Reiseflug VFR (1-motorig fix, 1-motorig variabel, 2-motorig variable, Tubopropeller, Motorsegler, DC-3 Dakota)

	06 E	06 S	06 W	24 E	24 S	24 W	Total
Start	25	-	25	-	25	25	100
Landung	15	10	25	15	10	25	100

Reiseflug Jet VFR

	06 E	06 S	06 W	24 E	24 S	24W	Total
Start	11.5	-	38.5	-	25	25	100
Landung	15	10	25	15	10	25	100

Reiseflug IFR

Start	06 E	06 W	SID 06 ARVAN	24 S	24 W	SID 24 ARVAN	Total
Turbopropeller IFR	11.5	38.5	-	25	25	-	100
Jet SID ARVAN	-	-	50	-	-	50	100
Jet IFR	25	25		25	25		100

Landung	IAC 24 ARVAN	Total
Turbopropeller IFR	100	100
Jet IFR	100	100

Segelschlepp

	06 N	06 E	06 E (2)	Total
Start	33.3	33.3	33.3	100
Landung	33.3	33.3	33.3	100

Helikopter

	Piste 06			Piste 24			
	Heli E	Heli W	S	Heli E	Heli W	S	Total
Start	15	10	25	15	10	25	100
Landung	15	10	25	15	10	25	100

3.5 In der Nutzungsplanung festgelegte Nutzung der lärmbelasteten Gebiete

Die auf den folgenden Seiten dargestellten Karten zeigen die in der Nutzungsplanung festgelegte Nutzung der lärmbelasteten Gebiete.

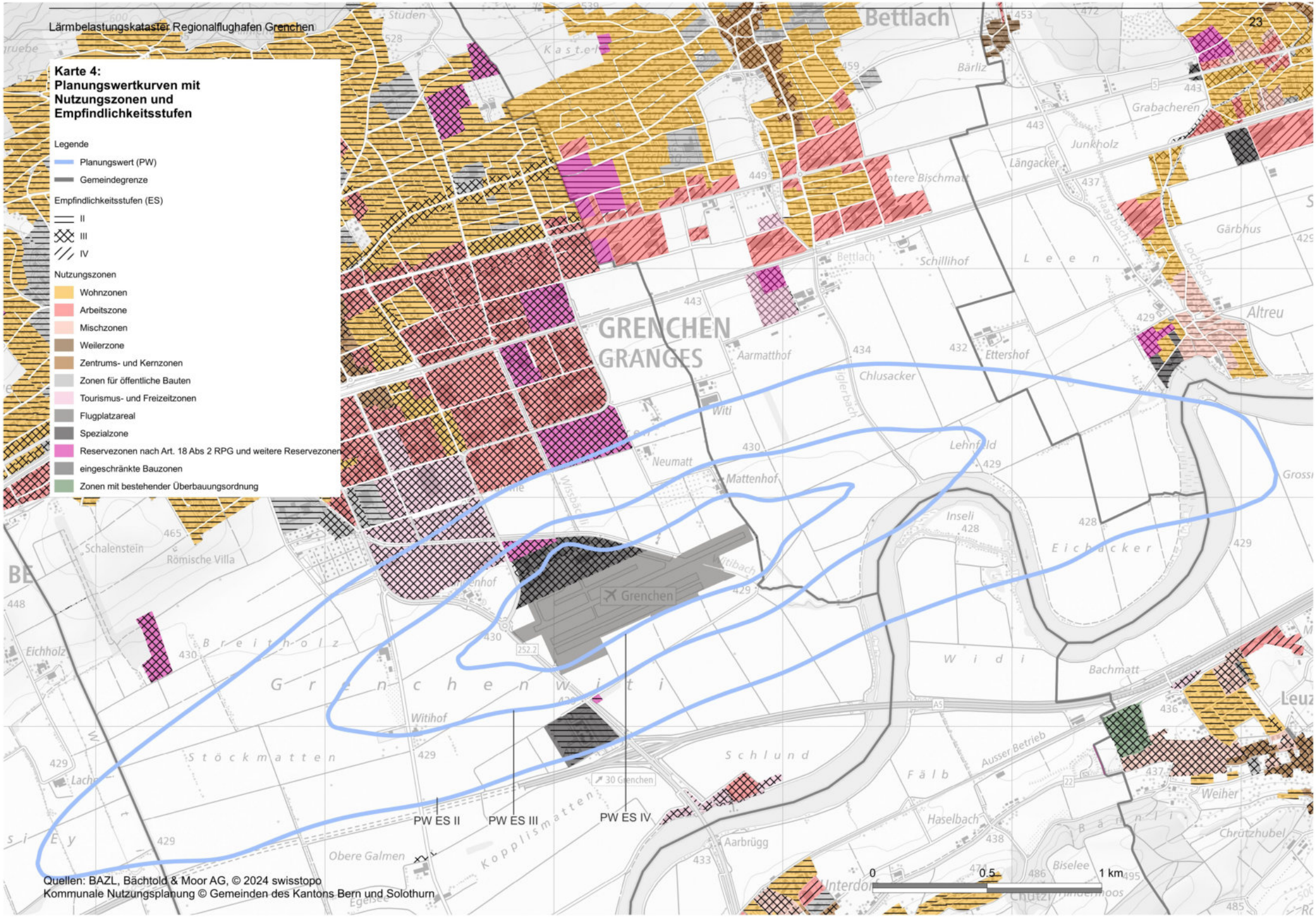
Zur Verbesserung der Lesbarkeit sind für den Kanton Solothurn Abbauzonen, Verkehrszonen und -flächen (Strasse und Bahn), Landwirtschaftszonen, Ufer- und Naturschutzzonen, Wald, Gewässer, sowie weitere Zonen für Gewässer und ihre Ufer nicht dargestellt. Ebenfalls nicht dargestellt sind Grün- und Freihaltezonen innerhalb Bauzonen.

Für den Kanton Bern sind Landwirtschaftszonen (inkl. Bauernhofzone), Bereiche mit Sondernutzungsplanungspflicht und Bereiche rechtsgültiger Sondernutzungspläne (ausser Überbauungsordnung Steinacker) nicht dargestellt.

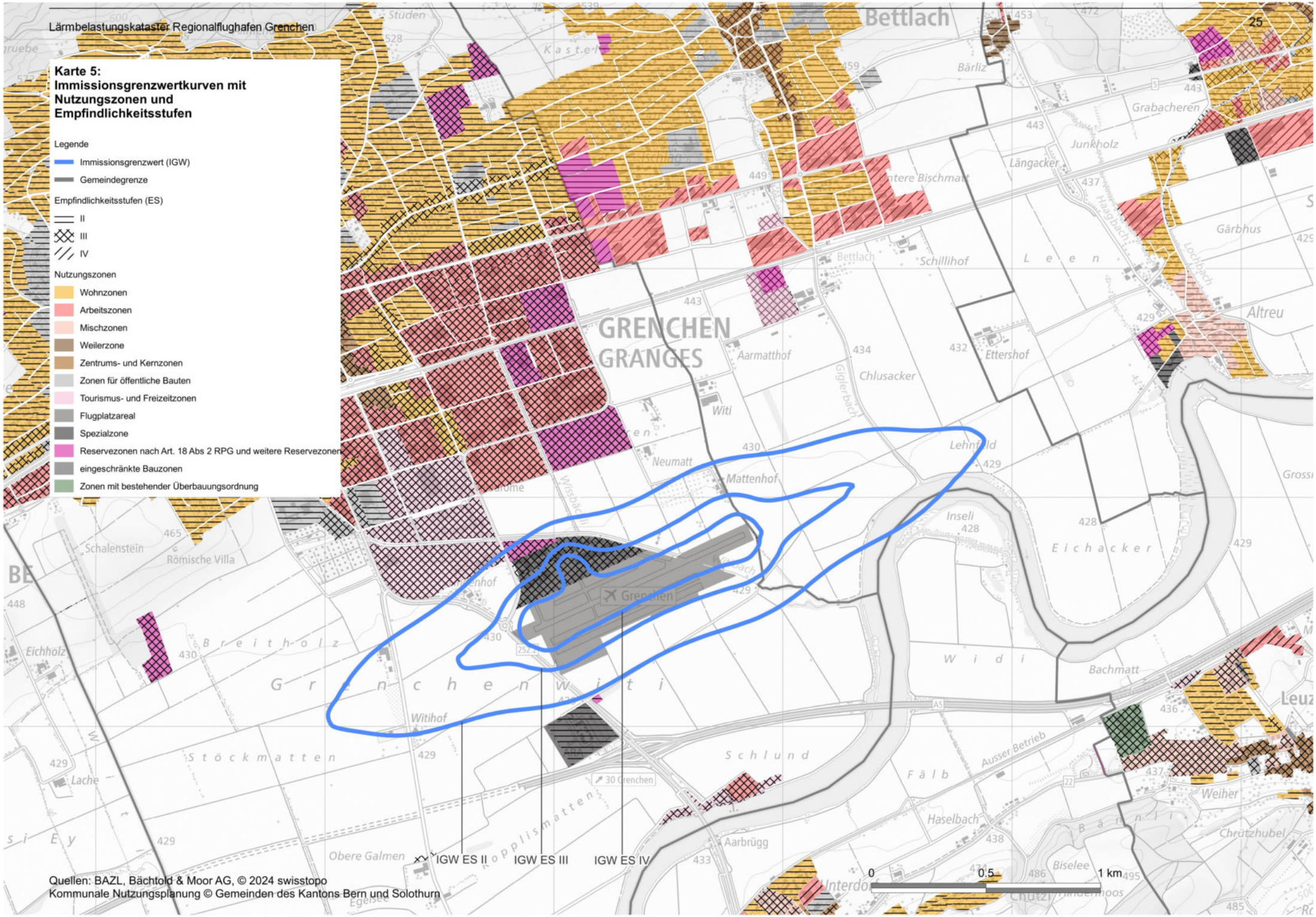
Für die Berechnung der Anzahl belasteter Personen werden alle entsprechenden Nutzungszonen mit den gültigen Empfindlichkeitsstufen berücksichtigt.

Karte 4: Planungswertkurven mit Nutzungszonen und Empfindlichkeitsstufen, Seite 23

Karte 5: Immissionsgrenzwertkurven mit Nutzungszonen und Empfindlichkeitsstufen, Seite 25



Quellen: BAZL, Bächtold & Moor AG, © 2024 swisstopo
Kommunale Nutzungsplanung © Gemeinden des Kantons Bern und Solothurn



Quellen: BAZL, Bächtold & Moor AG, © 2024 swisstopo
Kommunale Nutzungsplanung © Gemeinden des Kantons Bern und Solothurn

3.6 Anlage und ihre Eigentümer

Betreiber: Regionalflugplatz Jura – Grenchen AG
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen

3.7 Anzahl Personen, die von über den massgebenden Belastungsgrenzwerten liegenden Lärmimmissionen betroffen sind

Durch die vom Regionalflughafen Grenchen ausgehende Lärmbelastung (≥ 55dB(A)) sind die Gemeinden Lengnau BE, Grenchen, Bettlach, Selzach, Leuzigen und Arch betroffen. Es sind neun Personen von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Nicht berücksichtigt werden, gemäss Art. 1, Ziffer 3 der LSV, Personen innerhalb des Flugplatzperimeters.

	PW	IGW	AW
ES II	0	0	0
ES III	9	0	0
ES IV	0	0	0

4 Datengrundlage

Die Grundlagedaten für die Bestimmung der betroffenen Bevölkerung stammen aus der vom Bundesamt für Statistik (BFS) ab 2010 veröffentlichten Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP). STATPOP beruht auf den Personenregistern des Bundes sowie den Einwohnerregistern der Gemeinden und Kantone. Die für den LBK relevanten Angaben zur Wohnbevölkerung setzen sich aus der ständigen und der nichtständigen Wohnbevölkerung sowie der Anzahl Personen mit Nebenwohnsitz zusammen. Das BFS stellt dem BAZL die Daten der Anzahl Bewohner pro Gebäudekoordinate zur Verfügung. Das Erhebungsjahr ist 2022.

Die Kartendaten des Kantons Bern und Solothurn sind generalisiert, um grössere Gebiete als Übersicht darstellen zu können. Die Informationen der Richt- oder Nutzungsplanung erfolgen ohne Gewähr und haben keinerlei Rechtswirkung. Verbindlich sind einzig die vom Planungsträger und der Genehmigungsbehörde unterzeichneten Dokumente in Papierform. Die Geodaten wurden am 20.07.2023 im Geoportal des Kantons Bern und am 24.07.2023 im Geoportal des Kantons Solothurn bezogen.

Die Fluglärmbelastungskurven wurden anlässlich des Plangenehmigungsgesuches «Kompetenzzentrum Helikopter» erstellt. Die Eingabedaten für die Fluglärmberechnung basieren auf dem dazugehörigen «Fachbericht Fluglärm» der Firma Bächtold & Moor AG, Ingenieure ETH SIA vom 20. Oktober 2020. Diese Fluglärmbelastungskurven wurde durch die Verfügung «Kompetenzzentrum Helikopter» vom 22.08.2022 als zulässiger Lärm gemäss Art. 37a LSV festgelegt.

Bern, 06. Dezember 2024

Francine Zimmermann
Co-Leiterin Abteilung Luftfahrtentwicklung

Urs Ziegler
Leiter Sektion Umwelt