



Referat Dreikönigsgespräche 2013

(es gilt das gesprochene Wort)

1. Ziele des SFE

Der SFE ist ein gemeinnütziger Zusammenschluss mit dem Zweck, die Bevölkerung vor Immissionen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugplatzes Emmen zu schützen. Der Verein ist im November 2000 gegründet worden und hat sich zur Konkretisierung seines Vereinszwecks verschiedene Leitsätze gegeben. Diese sind aktuell vom Vorstand überarbeitet worden und müssen noch von der MV abgesehen werden. Die Stossrichtung der Leitsätze bleibt dabei die gleiche:

- Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen
- Senkung der Immissionen der einzelnen Flüge
- Beibehaltung der Flugpausen über Mittag, am Abend und am Wochenende, Beibehaltung einer Sommerflugpause.

Im Rahmen dieser Zielsetzungen akzeptiert der SFE die Existenz des Militärflugplatzes und akzeptiert auch eine zivile Nutzung im Rahmen von 1000 Flugbewegungen vor allem im Zusammenhang mit der RUAG (über lange Jahre ca. 300 Flugbewegungen, nach Öffnung Autobahn Knonauer Amt in sich zusammen gefallen, im 2011 wieder auf ca. 200 gestiegen). Der SFE wehrt sich entschieden gegen einen Regionalflugplatz Zentralschweiz – ob in Emmen oder Buochs – gegen die touristische Nutzung des Flugplatzes, und gegen die Sportfliegerei auf dem Flugplatz.

2. Organisation des SFE

Der Verein ist von den Grünen initiiert, aber von Anfang an erfolgreich auf eine möglichst breite parteipolitische Ausrichtung angelegt worden. Die parteipolitisch breite Abstützung schlägt sich in der Besetzung des Vorstands nieder. Wir schauen bei der Besetzung des Vorstands gezielt darauf, dass möglichst alle relevanten politischen Parteien und alle politischen Ebenen vertreten sind. So haben wir aktuell im Vorstand zwei aktive Einwohnerräte von Emmen, einen Kantonsrat und drei Mitglieder des Nationalrats. Das ermöglicht es uns, auf der politisch-parlamentarischen Ebene sehr rasch Einfluss nehmen zu können. Wir pflegen darüber hinaus eine aktive Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und mit dem Kanton Luzern. Nicht zuletzt aber auch mit dem Flugplatz direkt. So nimmt jeweils der Kommandant des Flugplatzes oder sein Stellvertreter an der Mitgliederversammlung unseres Vereins teil und steht unseren Mitgliedern Red und Antwort.

3. Entwicklung der Fluglärmbelastung

Die Fluglärmproblematik hat sich seit der Gründung des Schutzverbandes gewandelt. Damals versuchten einflussreiche Kreise in insgesamt drei Anläufen, eine zivile Nutzung des Flugplatzes auszubauen bis hin zur Errichtung eines Regionalflugplatzes Zentralschweiz. Wäre ja auch praktisch gewesen: Die

Militärfliegerei findet zu Bürozeiten statt, die zivile am Morgen früh, am Abend bis in die Nacht und am Wochenende. Auch die Wirtschaft hat damals ein „dringendes“ Interesse an einer zivilen Nutzung angemeldet, zumindest bis klar war, dass eine zivile Nutzung nicht umsonst zu haben ist. Es ist uns damals jeweils relativ rasch und mit einer überwältigenden Unterstützung aus der Bevölkerung gelungen, die Pläne im Keim zu ersticken. Heute sind die entsprechenden Projekte vom Tisch, auch wenn die Bubenräume von einem eigenen Flugplatz vereinzelt wieder auftauchen. Zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord. Fakt ist: Die Kosten für die Sicherheit (Safety und Security) haben in den letzten Jahren markant zugenommen. In eine zivile Nutzung müssten jährlich Millionen von Subventionen gepumpt werden. Wir empfehlen dazu die flugfreundliche Studie der Universität St. Gallen zum Thema Regionalflugplätze und deren Wirkung auf das Luftfahrtsystem der Schweiz. (Interessant übrigens, dass die im Rahmen der Studie befragten Unternehmen die Flugplatznutzung für die anderen Unternehmen als sehr wichtig und interessant ansehen, für das eigene aber nicht...) http://www.biderhangar.ch/download/Regionalflugplaetze_CFAC_HSG.pdf

Die Immissionen des militärischen Flugbetriebs haben sich ebenfalls gewandelt. Sie sind allgemein bis Mitte des letzten Jahrzehnts deutlich zurückgegangen und seither wieder am Ansteigen. Es werden heute andere Flugzeugtypen eingesetzt. Das Problem an den Kampfbjets der neuen Generation (F/A-18, Gripen aber auch die anderen evaluierten Maschinen) ist, dass sie mindestens fünf Mal lauter sind als die Tiger und damit selbst im Landeanflug an der Schmerzgrenze für das Gehör. Zudem hat die Bevölkerungsdichte allgemein zugenommen und nimmt weiter zu: Stichwort Schindlerdörfli, das neue Betagtenzentrum direkt an der Flugpiste oder auch Seetalplatz und Viscosetadt, die sich direkt in der Einflugschneise befinden, aber auch Bauentwicklungen in Luzern, Eschenbach und Inwil.

Heute ist der Flugplatz noch akzeptiert und zwar vor allem wegen der Flugpausen über Mittag, am Abend und übers Wochenende. Dass es sich um ein labiles Gleichgewicht handelt, zeigt sich jeweils im Juli oder August, wenn die anderen Militärflugplätze geschlossen sind und die F/A-18 Staffeln ab Emmen fliegen. Oder auch bei Trainings für Flugschauen, wo wir jeweils sehr viele Reaktionen von empörten und auch verängstigten Mitbürgerinnen und Mitbürgern erhalten.

4. Wertschöpfung des Militärflugplatzes

Schwierig abzuschätzen. Der direkte monetäre Nutzen ist nicht sehr hoch: Die Steuerkraft von Emmen ist rund 20% unter dem kantonalen Schnitt, alle juristischen Personen zusammen (RUAG, Monosuisse, Tersuisse, Emmen Center, VonRoll Casting, Schmolz und Bickenbach und wie sie alle heissen) kommen jetzt nach der Steuergesetzrevision aber gerade einmal für 10% des Steueraufkommens der Gemeinde auf. Wie viele Mitarbeitende der RUAG oder des Flugplatzkommandos in Emmen Steuern zahlen und wie der Steuerertrag für den Kanton aussieht, wissen wir nicht. In der Regel ist es so, dass ab dem mittleren und höheren Kader die Wenigsten in der vom Fluglärm betroffenen Region wohnen, geschweige denn direkt in der Einflugschneise.

Es ist müssig zu überlegen, wie gross die Wertschöpfung auf dem Gelände des Flugplatzes sein könnte und mit welchen Steuerzahlern die exzellenten Wohnlagen von Emmen besiedelt werden könnten,

würde der Flugplatz geschlossen. Wichtig sind die hochqualifizierten Arbeits- und Ausbildungsplätze auf dem Flugplatz.

5. Wertschätzung RUAG

Die Wertschätzung der RUAG ist in der Region immer noch gross. Ich behaupte, dass sich ohne die RUAG-Arbeitsplätze schon längst eine Fundamentalopposition gegen den Flugplatz gebildet hätte. Die Wertschätzung ist umso grösser, je mehr Arbeitsplätze an je weniger Flüge gebunden sind. Der Schutzverband begrüsst die strategische Ausrichtung der RUAG auf eine hochspezialisierte zivile Nischenproduktion, die mit wenig Flügen verbunden ist, wie zum Beispiel die Komponenten für die Airbus-Familie, die Baugruppen für die Galileo-Satelliten, die Nutzlastverkleidung für die europäische Trägerrakete oder auch die Windturbinen-Propeller. Begrüssert würde auch ein Industriepark wie er in der strategischen Entwicklung der RUAG vorgesehen ist und soweit er mit den Leitsätzen des SFE korrespondiert. Ein entsprechender Vorstoss ist im Emmer Einwohnerrat übrigens bereits 1996 überwiesen worden.

6. Wirkung der Petition für eine Verlängerung der Sommerflugpause und die Begrenzung des Fluglärms

Innerhalb von fünf Wochen konnten fast 6'000 Unterschriften gesammelt werden. Als Wirkung haben wir feststellen können, dass die Fluglärmbelastung im Juli 2012 tiefer war als im schlimmen August 2011, als zum Flugbetrieb unter der Woche noch der intensive Einsatz der Patrouille Suisse praktisch an jedem Wochenende gekommen ist. Zudem hat der Kanton für 2013 in der Woche vor und nach Pistensperre reduziertes Flugprogramm aushandeln können. Das geht in die richtige Richtung. Unser Ziel sind nach wie vor 6 Wochen Sommerpause und wenn das nicht machbar ist, vor und nach der vierwöchigen Pause eine Übergangszeit mit einer Reduktion der Belastung auf das absolute Minimum. Ein weiterer Effekt der Petition ist, dass der Schutzverband mit seinen Anliegen sowohl in der Bevölkerung als auch in der kantonalen Politik und beim VBS „angekommen“ ist und auf allen Ebenen ein Bewusstsein für die Problematik geschaffen werden konnte. Das ist wichtig für die Entwicklung, die uns bevorsteht.

7. Stationierungskonzept der Luftwaffe – Herausforderung für die Zukunft

Medial ist die zweite Forderung der Petition etwas untergegangen: die Begrenzung des Fluglärms. Diese Forderung zielt auf das Stationierungskonzept der Luftwaffe, das wiederum Teil des Sachplans Militär ist. Das Stationierungskonzept der Luftwaffe ist seit mindestens drei Jahren überfällig. Wir rechnen aktuell damit, dass das Stationierungskonzept frühestens Ende 2013, eher 2014 vorgestellt wird. Dabei gehen wir davon aus, dass das Konzept jetzt schon mehr oder weniger fertig in der Schublade liegt und zwar mit brisantem Inhalt: Zumindest indirekt im Zusammenhang mit der Finanzierung des neuen Kampffjets wird einer der heute vier Militärflugplätze Payerne, Sion, Meiringen oder Em-

men geschlossen werden. Emmen wird es sicher nicht sein, denn hier sind die Pisteninfrastruktur und die Synergien mit der RUAG zu gut, als dass eine Schliessung zur Diskussion stehen könnte. Meiringen hat seit längerem zunehmend Druck aufgebaut, den Flugplatz massiv zu reduzieren oder ganz zu schliessen, Sion scheint dafür aber aktuell die besseren Karten zu haben. Klar scheint, dass Emmen einen grossen Teil der Mehrbelastung, wenn nicht die ganze wird übernehmen müssen. Denn wir haben insofern schlechte Karten, als Emmen im Moment „nur“ Ausweichflugplatz der Luftwaffe ist mit weniger Flugbewegungen als die anderen Flugplätze. Und von den anderen Flugplätzen aber auch vom VBS werden sämtliche Arbeitsplätze der RUAG, als Argument ins Feld geführt, mehr Flugbewegungen nach Emmen zu verlagern auch wenn sie mit der militärischen Fliegerei gar nichts zu tun haben,.

Übersehen wird dabei, dass die Siedlungsdichte und damit die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen hier deutlich am grössten ist. Die Region Luzern/Zentralschweiz ist darüber hinaus auch touristisch mindestens so sensibel wie Meiringen und Sion. Wir hätten also gute Argumente, müssen aber dennoch mit einer massiven Zunahme der Lärmbelastung rechnen. Bundesrat Maurer macht das in seinem Antwortschreiben auf die Petition ziemlich unverblümt klar.

Es gibt für das Stationierungskonzept der Luftwaffe zwar ein Anhörungsverfahren, aber wenig bis gar keine rechtlichen Möglichkeiten, dagegen vorzugehen. Insbesondere bietet der aktuell gültige Lärmkataster des Flugplatzes „locker“ Platz für eine Verdoppelung der akuten Kampfjetbewegungen. Das würde eine Belastung bedeuten, wie sie aktuell nur im Juli oder August herrschen – unseres Erachtens eindeutig zu viel.

Da die Einflussmöglichkeiten klein sind, wenn das Konzept einmal beschlossen ist, gilt es im Vorfeld politisch Einfluss zu nehmen. Je einiger die betroffene Region dabei auftritt, desto grösser wird ihr Einfluss sein. Unser Ansatz ist dabei nicht St. Florian, sondern eine generelle Reduktion der Fluglärmbelastung. Im Rahmen der Verhandlungen zur Beschaffung des neuen Kampfjets können zum Beispiel Trainingsmöglichkeiten in unbesiedelten Gebieten im Ausland ausgehandelt werden. Zusammen mit der Reduktion der Anzahl Maschinen und vermehrtem Einsatz von Simulatoren könnte so im besten Fall der Status als Ausweichflugplatz erhalten bleiben.

Schalldämmung ist bei Kampfjets keine gefragte Qualität. Ganz im Gegensatz zur Zivilluftfahrt, bei der leistungsfähigere Jets leiser werden. Die Schweizer Kampfjets werden mit grösster Wahrscheinlichkeit nur in Friedenszeiten eingesetzt, die Akzeptanz in unserem dicht besiedelten Land sinkt. Warum also nicht einige Millionen investieren in eine Schalldämpfungsmodifikation der neuen Kampfjets? Das müsste möglich sein und wäre zum Beispiel für die Ruag ein weiteres attraktives Nischenprodukt.

5.1.2013, Luzius Hafen