



Emmenbrücke, 19. Dezember 2013

## Vernehmlassung Stationierungskonzept Weiterentwicklung der Armee

### I. Vorbemerkungen

1. Die Stellungnahme des SFE beschränkt sich auf die Aspekte des Stationierungskonzepts der Armee, welche einen Einfluss auf die Region um den Flugplatz Emmen haben.
2. Der SFE begrüsst, dass im Stationierungskonzept wie erwartet am Flugplatz Emmen als Militärflugplatz mit den geregelten Betriebszeiten festgehalten wird.
3. Der SFE ist nicht zufrieden mit der Art und Weise, wie die Vernehmlassung durchgeführt wird. Die Vernehmlassungsfrist bis zum 31. Januar 2014 ist so kurz und die Vernehmlassungsunterlagen sind so dürftig, dass man meinen könnte, die Vernehmlassung interessiere nicht wirklich oder dann spiele sie keine Rolle mehr, weil alle Entscheide schon gefallen sind.  
Dabei ist der Stationierungsbericht für die Flugplatzregion Emmen und die ganze Zentralschweiz von grosser Tragweite. Inakzeptabel ist, dass auch auf Nachfrage die wesentlichen Informationen vorenthalten werden. Es bestehen doch mit Sicherheit sowohl Pläne, wie bei einer Anschaffung des Kampffjets Gripen als auch bei einer evtl. Ablehnung die Kampffjetbewegungen auf die drei verbleibenden Flugplätze verteilt werden und welche mutmasslichen Auswirkungen diese Verteilung auf die Lärmbelastung der Bevölkerung und die Arbeitsplätze haben wird. Eine Stellungnahme zum Stationierungskonzept ist nicht möglich, wenn die Auswirkungen der Massnahmen nicht bekannt sind. Bis die entsprechenden Antworten auf dem Tisch sind, gibt es keinerlei Anlass, einer Schliessung des Militärflugplatzes Sion zuzustimmen.

### II. Auswirkungen der Schliessung des Flugplatzes Sion auf die Region um den Flugplatz Emmen

4. Bevölkerungsdichte/Siedlungsdruck  
In der Flugplatzregion sind aktuell rund 100'000 Menschen direkt vom Lärm des Militärflugplatzes Emmen betroffen (79'000 Luzern, mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner ist betroffen, Emmen 28'000, Rothenburg 7'200, Eschenbach 3'500, Inwil 2'300, Ebikon 12'600, Buchrain 6'000). Hinzu kommen Tagespendlerinnen und -pendler, Spitalpatientinnen und -patienten, Schülerinnen und Schüler, Touristinnen und Touristen. Damit sind weit mehr Personen direkt durch den Fluglärm beeinträchtigt als auf den anderen verbleibenden Militärflugplätzen Meiringen und Payerne. In der Flugplatzregion herrscht zudem ein grosser Siedlungsdruck. So plant die Gemeinde Emmen auf 36'000 Personen

zu wachsen (Siedlungsleitbild 2014;

[http://www.emmen.ch/de/aktuelles/meldungen/2013\\_12\\_04\\_01\\_Siedlungsleitbild.php](http://www.emmen.ch/de/aktuelles/meldungen/2013_12_04_01_Siedlungsleitbild.php) ; aber auch in allen anderen Gemeinden ist ein Siedlungswachstum zu verzeichnen. Viele der Schwerpunktgebiete für die Wohn- und Lebensraumentwicklung (Schindlerdörfli, Seetalplatz, Monosuisse, Sonnenhof, neues Alterszentrum Emmen) liegen direkt an oder in der Einflugschneise. Die Standortattraktivität Wohnen und Dienstleistungen und damit auch die ganze wirtschaftliche Entwicklung der Region wird durch die zukünftige Fluglärmbelastung ganz wesentlich geprägt. Entsprechend ist es für die Vernehmlassung von entscheidender Bedeutung zu wissen, wie diese Entwicklung durch die Schliessung des Flugplatzes Sion beeinflusst wird.

#### 5. Fluglärm

Die Gripen-Kampffjets fallen lärmässig mindestens in die Kategorie F/A-18, was unumstritten ist. Sie sind damit wesentlich lauter als die Tiger F5, die sie ersetzen sollen. Um wie viel lauter lässt sich trefflich streiten. Der Schutzverband stützt sich auf die Aussagen eines Akustikers SGA, der zum Schluss kommt, der energie-äquivalente Dauerschallpegel (Leq) eines F/A-18 Starts entspreche etwa 6 Starts eines Tigers F5. Wichtiger für den Alltag als theoretische physikalische Berechnungen ist aber, dass die Tiger zwar laut und störend, die F/A-18 aber schallmässig an oder über der Schmerzgrenze sind. Dazu kommt, dass der Gripen-Kampffjet, der beschafft werden soll, gegenüber dem Gripen-Kampffjet, der 2008 in Emmen getestet worden ist, über ein neues, leistungsfähigeres und damit lauterer Triebwerk verfügt. Wesentlich für die Lärmbelastung im Alltag ist auch, dass aktuell (2012) lediglich knapp ein Drittel der Flüge F/A-18 Flüge sind. Die Belastungsgrenze für die Bevölkerung ist eindeutig erreicht. Der Fluglärm darf auf gar keinen Fall zunehmen. Werden die Tiger-Flüge durch Gripen-Flüge ersetzt, muss die Anzahl Flugbewegungen markant reduziert werden. Entsprechend ist es für die Vernehmlassung zum Stationierungskonzept von entscheidender Bedeutung, dass der zukünftige Mix der Kampffjetbewegungen bekannt gemacht wird. Zukünftig wird die Luftwaffe - auch bei Beschaffung der Gripen - insgesamt 20 Kampffjets weniger haben als heute. Das ist die Gelegenheit, die Anzahl Flugbewegungen insgesamt merklich zu reduzieren.

#### 6. Arbeitsplätze

Die von den Verantwortlichen gebetsmühenhaft wiederholte Behauptung, die Gripen müssten zum Erhalt der über 1'000 Arbeitsplätze auf dem Flugplatz Emmen stationiert werden, muss dringend hinterfragt werden. So hat zum Beispiel die RUAG ein sehr gutes Verhältnis zwischen Anzahl Flügen und Anzahl Arbeitsplätzen. Von den 1244 Mitarbeitenden der RUAG (davon 198 in Emmen wohnhaft) arbeiten 354 direkt im Bereich Flugzeugunterhalt & Upgrades, weitere rund 400 teilweise (inkl. Helikopter). Die Ruag beansprucht dafür ca. 400-500 Flüge pro Jahr (Referat RUAG Dreikönigsgespräche Emmen vom 7.1.2013). Die 462 Arbeitsplätze, die mit dem militärischen Flugzeugunterhalt nichts zu tun haben (Produktion (Aviation, Technology, Space)) beanspruchen übrigens nur rund 300 Flugbewegungen jährlich. Es ist also klar, in welche Richtung die Entwicklung gehen muss: Möglichst viele Arbeitsplätze auf möglichst wenig Flugbewegungen.

Die Luftwaffe bietet demgegenüber in Emmen 180 Arbeitsplätze und 2 Lehrlingsplätze an (Überprüfung Stationierungskonzept Luftwaffe, Referat Divisionär Markus Gygax, Kdt LW a.i. undatiert, vermutlich 2008). Meiringen und Payerne beklagen sich, dass sie bei ähnlichen Beschäftigungszahlen (Meiringen 190 +24, Payerne 180 + 32) wesentlich mehr Flugbewegungen (Meiringen 4'434, Payerne 11'545) in Kauf nehmen müssten. **Es besteht also weder militärisch noch zivil ein direkter Zusammenhang zwischen Anzahl Flugbewegungen und Anzahl Arbeitsplätzen.** Und entsprechend wäre es die komplett

falsche Strategie, mehr Kampffjetbewegungen von vorneherein zu akzeptieren und dafür die Aufstockung der Arbeitsplätze zu fordern. Denn es ist nicht gesagt – auch diese Auskunft wird vom VBS verweigert – dass die Verschiebung von Kampffjetbewegungen tatsächlich neue Arbeitsplätze schafft. Und wenn solche geschaffen werden, stellt sich die Frage nach der Verhältnismässigkeit zur Beeinträchtigung der über 100'000 direkt vom Fluglärm Betroffenen. Der Flugplatz Emmen hat jedenfalls schon bei deutlich weniger Kampffjetbewegungen praktisch gleich viele Arbeitsplätze angeboten. Es ist also weder gesagt, dass auf dem Flugplatz Emmen massiv Arbeitsplätze abgebaut würden, wenn die Gripen nicht hier stationiert werden, noch dass deutlich mehr Arbeitsplätze dazu kommen, wenn sie hierher kommen.

#### 7. Sicherheit

So tragisch es ist, stellt sich nach dem F/A-18 Flugunfall am Lopper auch die Frage der Sicherheit wieder ganz neu. Plötzlich wird darauf hingewiesen, dass ein Restrisiko immer mitfliege. Die Rechnung, dass weniger Flüge mit weniger Risiko verbunden sind, ist schnell gemacht. Und auch bezüglich der Sicherheit und des Risikos besteht ein Zusammenhang zur Besiedlungsdichte, welche in der Region um den Flugplatz Emmen sehr hoch ist. Die Bahnlinie am Lopper konnte 3 ½ Tage gesperrt werden. Könnte auch die Autobahn A2, die in der Einflugschneise liegt, so lange gesperrt werden?

#### III. Offene Fragen, die vor einem Entscheid über das Stationierungskonzept beantwortet werden müssen

Bevor die nachfolgenden Fragen vom VBS nicht schlüssig beantwortet sind, macht eine Vernehmlassung zum Stationierungskonzept der Armee keinen Sinn, resp. muss eine solche zwingend zum Schluss führen, dass am Standort Sion im bisherigen Umfang festzuhalten ist.

1. Wie hoch ist die zu erwartende Anzahl der Kampffjetbewegungen auf dem Flugplatz Emmen bei Schliessung des Flugplatzes Sion?
2. Wie setzt sich der Mix an Kampffjetbewegungen zusammen? Anzahl F/A-18, Anzahl Gripen, Anzahl andere Kampffjets (welche?)
3. Bis wann werden die Tiger stillgelegt? Werden alle auf einmal stillgelegt und wenn nicht, wie erfolgt die Ausrangierung?
4. Wird der Betrieb der Patrouille Suisse eingestellt oder wird die Patrouille Suisse neu mit F/A-18 oder Gripen fliegen? Wenn ja, bleibt die Homepage Emmen?
5. Wie viele Arbeitsplätze würden auf dem Flugplatz Emmen *netto* neu geschaffen bei Stationierung einer Gripen-Staffel? Wie viele Arbeitsplätze auf dem Flugplatz würden wegfallen, wenn der Tiger-Flugbetrieb eingestellt wird und die Gripen *nicht* nach Emmen kommen?

Ohne Klärung der offenen Fragen muss, wie ausgeführt, am Flugplatz Sion festgehalten werden. Gleich welches Szenario sich in der Zukunft verwirklichen wird, darf die Fluglärmbelastung der Bevölkerung rund um den Flugplatz Emmen auf keinen Fall zunehmen. Wenn irgendwie möglich ist am Status von Emmen als Ausweichflugplatz für die Luftwaffe festzuhalten.

Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen, der Vorstand:



Luzius Hafen, Präsident, Emmen



Thomas Barbana, Einwohnerrat FDP, Emmen



Prisca Birrer-Heimo, Nationalrätin, SP, Rothenburg

Prisca Birrer-Heimo, Nationalrätin, SP, Rothenburg



Hugo Fessler, Präsident VCS



Roland Fischer, Nationalrat GLP



Laura Grüter Bachmann, Grosstadträtin FDP, Luzern



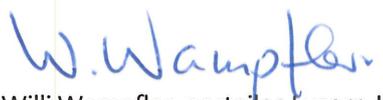
Peter Lerch, Grüne Emmen



Felix Müri, Nationalrat SVP, Emmen



Sigisbert Regli, Einwohnerrat SP, Emmen



Willi Wampfler, parteilos Luzern-Littau



Peter Zosso, Kantonsrat CVP, Luzern