



Einschreiben

Gemeinderat Emmen
Gemeindekanzlei
6021 Emmenbrücke

14. Juni 2001

Stellungnahme zu Handen der Bundesbehörden zum Schallschutzkonzept Militärflugplatz Emmen

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Wir bitten Sie höflich, nachfolgende Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen und an die zuständigen Behörden weiterzuleiten.

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen SFE zählte per Ende April 2001 210 Einzelmitglieder, 112 Familienmitglieder, 12 Kollektivmitglieder. Das bedeutet, dass der SFE weit über 1'000 Personen vertritt. Mitglied im SFE ist seit kurzem auch die Gemeinde Weggis. Der SFE ist überparteilich zusammengesetzt. Über seine Ziele informieren Sie die Leitsätze in der Beilage.

Im Namen des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen nehmen wir zum Schallschutzkonzept Militärflugplatz Emmen wie folgt Stellung:

Sich selber eine dreifache Privilegierung zusprechen !?

Obwohl man meinen könnte, die in der Umweltschutzgesetzgebung verankerten Belastungsgrenzwerte (Planungswert, Immissionsgrenzwert und Alarmwert) seien für alle Lärmarten gleich festgesetzt und auf die Lärmbetroffenen ausgerichtet, ist dem offenbar nicht so. Lärm ist nicht gleich Lärm! Es kommt darauf an, wer ihn verursacht.

a) die Pegelkorrektur

Im Anhang 8 der Lärmschutzverordnung (LSV) wird bei Militärflugplätzen eine Pegelkorrektur K0 von -8dB festgelegt. Das bedeutet eine erste Privilegierung der militärischen Aktivitäten gegenüber der zivilen. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies nichts anderes, als dass der Lärm von militärischen Jets erst 8dB über dem Lärm ziviler Flugzeuge die betreffenden Belastungsgrenzwerte überschreitet (LSV, Anhang 8, Ziffer 33). Im Wissen darum, dass der Lärm von Militärflugplätzen sich in der Regel auf die Wochentage und den Tageszeitraum 8 bis 12 und 13.30 bis 17 Uhr beschränkt, scheint diese Akzeptanzkorrektur grundsätzlich vertretbar zu sein. Ob dies allerdings mit sozio-psychologischen Untersuchungen in der festgelegten Grössenordnung von -8 dB stichhaltig

begründet werden kann, ist eine andere Frage.

b) Fluglärm auf 12 statt auf 8 Stunden verteilt

Eine zweite Privilegierung für den militärischen Flugbetrieb wird dadurch geschaffen, dass der Militärfluglärm rechnerisch über einen Beurteilungszeitraum von zwölf Stunden verteilt wird (LSV, Anhang 8 Art. 32), obwohl die Flugbetriebszeiten in der Regel nicht mal 8 Stunden betragen. Durch diesen Rechnungstrick werden gleich nochmals fast 2 dB herausgeholt. Insgesamt geniesst der Militärflugbetrieb also von vorneherein einen Bonus von insgesamt 10dB. 10dB mehr bedeuten eine Verzehnfachung der Schallenergie und subjektiv eine Verdoppelung des empfundenen Lärms!

c) Gesuch des BABLW um "Erleichterung" (d.h. Nichteinhaltung der Grenzwerte)

Das Bundesamt für die Betriebe der Luftwaffe (BABLW) stellt beim Eidgenössischen Departement für Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) ein Gesuch um eine zusätzliche, eine dritte Privilegierung. Um selbst die rund 10dB höher festgelegten Grenzwerte nicht einhalten zu müssen, wird eine Gesuch um Erleichterung gestellt. Das BABLW ist Teil des VBS und damit eingebunden im ganzen VBS-Budget. Die Vollzugsbehörde entscheidet somit in einer Frage von grosser Tragweite in eigener Sache und ist somit eindeutig befangen. Wird dem Gesuch um Erleichterungen stattgegeben, wird das BABLW faktisch von der gesetzlichen Pflicht der Lärmsanierung befreit. Es werden zwar Schallschutzmassnahmen an den bestehenden Gebäuden getroffen, allerdings nur dort, wo der Alarmwert überschritten wird. Diejenigen, die zwar übermässigem Lärm, d.h. einem über dem Immissionsgrenzwert liegenden Lärm ausgesetzt sind, bei denen jedoch der Alarmwert unterschritten wird, gehen im Verfahren leer aus. Kommt hinzu, dass dem so Betroffenen "Erleichterungen" eröffnet werden, die ihm gegenüber alles andere als Erleichterungen sind, werden ihm doch im Baubewilligungsverfahren unter Umständen erhebliche Lärm- und Schallschutzmassnahmen und dadurch resultierende, höhere Baukosten aufgebürdet. Auch die Wert- und Mietzinsverluste durch die gesetzlich festgestellten, übermässigen Immissionen werden nicht weiter entschädigt. Hinzu kommt weiter, dass im Gebiet, wo der Immissionsgrenzwert überschritten wird, ohne dass von Seiten des Militärs weitergehende Massnahmen getroffen werden müssten, neben Wohnhäusern unter anderem auch das Schulhaus Rüeggisingen und die Heilpädagogische Schule (HPS) liegen. Im problematischen Bereich, das heisst zwischen den Isophonen 55dB und 60dB liegt auch das Alters- und Pflegeheim Herdschwand und das Schwimmbad Moos-hüsli, eine wichtige regionale Freizeitanlage. Viele Besucherinnen und Besucher können aus finanziellen Gründen z.B. im Sommer nicht in den Süden fliehen. Gegenüber den Betroffenen, die mit Lärmbelastungen zwischen dem Planungswert und dem Immissionsgrenzwert zu rechnen haben, werden schliesslich die daraus resultierenden Konsequenzen, nämlich das faktische Verbot für weitere Einzonungen, nicht klar deklariert.

d) Grundlagen für Lärmkataster

Eine weitere Problematik liegt im dem Verfahren zu Grunde gelegten Lärmkataster. Gemäss den Unterlagen könnte man davon ausgehen, der Lärmkataster beruhe auf den betrieblichen und lärmtechnischen Verhältnissen des Jahres 2000. In Tat und Wahrheit finden heute auf dem Flugplatz Emmen nur knapp die Hälfte der Flüge statt, die im Kataster berücksichtigt sind. Das bedeutet im Positiven, dass die Lärmbelastung für die Bevölkerung effektiv niedriger ist, als im Lärmbelastungskataster ausgewiesen und bei gleichbleibendem Flugverkehr die Erleichterungen wohl gewährt werden können. Andererseits bedeutet es aber auch, dass die Bevölkerung der dritten Privilegierung vor allem deshalb wenig Opposition entgegenbringt, weil sie meint, dass mit dem Lärmkataster und dem Lärmschutzbericht die heutige Situation abgebildet ist und die Einwohnerinnen und Einwohner sich nicht bewusst sind, dass mit den vorliegenden Unterlagen mehr als doppelt so viele Flugbewegungen stattfinden könnten, ohne dass weitere Schutzmassnahmen getroffen werden müssten. Es ist äusserst problematisch, die Erleichterungen in der beantragten Form zu gewähren, ohne dass gegenüber der Bevölkerung klar kommuniziert wird, wie die

betreffende Belastung im Alltag dann tatsächlich aussehen würde.

e) Künftige Anlageänderungen

Eine bestehende, sanierungspflichtige Anlage darf bekanntlich nur umgebaut oder erweitert werden, wenn sie gleichzeitig saniert wird. Erfolgt eine wesentliche Änderung - wovon bei einer Verdoppelung der Flugbewegungen zweifelsfrei auszugehen ist - hat die gesamte Anlage den Immissionsgrenzwert einzuhalten. Ist dies nicht möglich, so sind bei den betroffenen Gebäuden bereits ab überschrittenem Immissionsgrenzwert, nicht erst ab überschrittenem Alarmwert Schallschutzfenster einzubauen.

Mit der Taktik des BABLW und VBS, dem Lärmbelastungskataster nicht die heutigen, effektiven Flugbewegungen, sondern eine fiktive Grösse mit gewaltigen Reserven zu Grunde zu legen und gleichzeitig die Erleichterung zu beantragen, werden das Vorsorgeprinzip sowie die umweltgesetzlichen Grundlagen bei Anlageänderungen klar unterlaufen.

Die Diskussionen um die zivile Nutzung des Militärflugplatzes Emmen haben zwei Punkte sehr deutlich gemacht:

- Die absolut oberste Grenze der Belastung durch Fluglärm ist in der Gemeinde erreicht.
- Die Bevölkerung steht zur militärischen Nutzung in der heutigen Form und im heutigen Umfang.

Vor allem die Unterstützung für die militärische Fliegerei und das Vertrauen in die Betreiber des Militärflugplatzes muss jetzt vom VBS durch eine entsprechende Rücksichtnahme und Fairness im Vorgehen honoriert werden. Insbesondere würde von der Bevölkerung überhaupt nicht goutiert, wenn kurz nach dem Inkrafttreten des Lärmschutzkonzepts der Flugbetrieb massiv ausgebaut würde, zum Beispiel durch eine Verlagerung des militärischen Flugbetriebs von Dübendorf nach Emmen.

Aufgrund dieser Erläuterungen stellen wir folgende

Anträge:

1. Wir beantragen, die angebehrten Erleichterungen nur auf der Grundlage der heutigen betrieblichen und lärmtechnischen Verhältnisse zu gewähren. Gleichzeitig soll das BABLW dazu verpflichtet werden, Schallschutzmassnahmen am Gebäude nicht erst ab überschrittenem Alarmwert, sondern bereits ab überschrittenem Immissionsgrenzwert vorzunehmen.
2. Als Grundlage für das laufende Sanierungsverfahren dürfen nur die heutigen betrieblichen Anlageverhältnisse (heutige Lärmbelastung ohne Reserven) verwendet werden. Wird diesem Antrag nicht entsprochen, so sind bei den lärmtechnischen und lärmrechtlichen Beurteilungen nicht die Bestimmungen der Sanierung, sondern auch jene von Anlageänderungen mit zu berücksichtigen.
3. Die Sommerflugpausen sind im Verfahren mit zu berücksichtigen und beizubehalten.
4. Die Flüge ausserhalb der offiziellen Flugbetriebszeiten, vor allem nachts, sind weiterhin restriktiv zu handhaben.

Mit Interesse sehen wir Ihrer Stellungnahme entgegen.

Mit freundlichen Grüssen

Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen
Co-Präsidium

Roland Fischer

Luzius Hafen-Köppel

Beilage erwähnt