



Argumentarium des SFE zur ZMB 2006

1. Militärflugplatz

Es ist nicht so, dass der Militärflugplatz aus den Augen und den Ohren verschwinden würde. Flugbewegungs-Prognosen für 2010 des VBS:

- Verdreifachung FA/18 (von 200 auf 600!)
- Verdreifachung Helikopter (von unter 2000 auf über 6000!)
- 600 Drohnen (keine statistischen Angaben bisher)

Insgesamt nimmt der militärische Flugverkehr faktisch in den nächsten Jahren eher zu als ab. Der Lärm nimmt auf keinen Fall ab, die Immissionsgrenzwerte werden allein schon durch den militärischen Flugverkehr überschritten.

Die Zahlen sehen wie folgt aus:

2005 ¹		Prognose 2010 ²	
Helikopter	1'499	Helikopter	6'326
Jets	2'900	Jets ³	1'500
Propeller	<u>7'734</u>	Propeller	7'082
Total Militär	12'133	Sonderflugzeuge	2'000
RUAG Aerospace	321	Drohnen	<u>600</u>
		Total Militär	17'508

¹ Quelle Flugplatzleitung Emmen (effektiv geflogen)

² Quelle VBS

³ Davon 600 F/A18, 600 F5 Tiger, 300 Sonderflugzeuge

Die Luftwaffe hat anscheinend *kein* Interesse an einer zivilen Öffnung des Flugplatzes, was sich daran zeigt, dass sie die Pläne nicht mitfinanziert, im Gegensatz zum Gemeinderat Emmen.



2. Regionalwirtschaftliche Auswirkungen einer zivilen Mitbenutzung des Flughafens Emmen

(Studie des Instituts für Betriebs- und Regionalökonomie IBR der HSW Luzern vom März 2001 zu einem Regionalflugplatz Emmen)

Optik Zentralschweiz:

“Die durch den Flughafenbetrieb generierte Beschäftigung ist in Bezug auf die Beschäftigung in der Zentralschweiz vernachlässigbar klein“ → umso kleiner bei kleinerer ZMB

„Es ist nicht zu erwarten, dass die Zentralschweiz dank der ZMB eine spürbare Attraktivitätssteigerung erfahren wird“ (bestehende attraktive Anbindung an Zürich-Kloten; Angebotsverbesserung ist zu klein, als dass sie in Bezug auf Betriebsansiedlungen in grösserem Ausmass entscheidungsrelevant sein könnte; Branchen, die Flughafennähe suchen, suchen auch Urbanisationsvorteile, wie sie nur grössere Städte bieten können).

Optik Emmen

Negative regionalwirtschaftliche Effekte ergeben sich vor allem durch den zusätzlichen Lärm einer ZMB, auch wenn dieser bescheiden ist (Effekt durch Ausweitung der Flugbetriebszeiten)

Negativer Einfluss auf das Image als Flughafengemeinde

Negative Auswirkungen auf den Liegenschaftsmarkt nur schon auf Grund der Unsicherheit der zukünftigen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen: „Es wird mit einer Verschiebung der Käufersegmente in Richtung tiefere Einkommen gerechnet. In abgeschwächter Form dürfte dies auch auf den Mietwohnungsmarkt zutreffen.“

Die Aussagen beziehen sich auf einen Regionalflugplatz Emmen.

Es liegt aber auf der Hand, dass eine schrittweise Öffnung, die mit der Schaffung einer parallelen zivilen Abfertigungsinfrastruktur ausgelöst wird, auf Grund der Unsicherheit der zukünftigen Entwicklung praktisch die gleichen, auf keinen Fall aber gegenteilige Folgen hat.



3. RUAG

Keine Zunahme der zivilen Nutzung seit dem Regionalflugplatzprojekt 2001

Heute werden nur 321 von 1000 möglichen Flugbewegungen ausgeschöpft

Argument RUAG: Angewiesen auf zivile Abfertigungsinfrastruktur, weil die Flugzeuge nicht leer nach Emmen kommen für die Line Maintenance (kleiner Unterhalt am Flieger, erfolgt meist über Nacht mit weniger qualifiziertem Personal) und ohne Line Maintenance gibt es keine Heavy Maintenance (grosser Unterhalt, 5 Tage, qualifiziertes Personal). Die RUAG hat einen Standort in Kloten.

Warum soll es nicht möglich sein, in Kloten die Line Maintenance zu machen und in Emmen die Heavy Maintenance?

4. Zivile Abfertigungsinfrastruktur

Businessplan fehlt (Businessplan Regionalflugplatz sah Kostendeckung nur bei grösstmöglicher Auslastung vor), wer bezahlt das Defizit?

Eine Umfrage bei der Luzerner Industrievereinigung hat ergeben, dass kein Interesse an der Nutzung des Flugplatzes besteht, wenn der Betrieb nicht durch die öffentliche Hand subventioniert wird.

Da der Betrieb, wie er vorgesehen ist, nicht kostendeckend betrieben werden kann, wird mit der Öffnung ein Zwang zum Wachstum geschaffen. (siehe Buochs, das die zivile Mitbenutzung bereits nach wenigen Jahren massiv ausbauen will).

5. Raumplanung

Eine Ansiedlung von neuen grossen Betrieben ist im Raum Flugplatz verkehrstechnisch nicht möglich. Die Seetalstrasse ist heute schon verstopft, die Rüeggisingerstrasse ist auch keine Alternative.

Der Ausbau des Flugplatzes Emmen war zu keiner Zeit Thema in der Stadtentwicklung (siehe unten „Charta Emmen“) und in der Teilrevision der Ortsplanung. Attraktive Wohngebiete sind mitten in der Flugschneise geplant (Quartierriichtplan Brun/Schindlerdörfli)

Der Unique Zürich Airport verdient mit Fliegen keinen Rappen (vgl. TA vom 19. Mai 2006)



6. Finanzlage Emmen

Emmen hat ein strukturelles Defizit in der laufenden Rechnung und eine schwache Steuerkraft (relative Steuerkraft Emmen 2004: 1279; kantonaler Durchschnitt 1440). Dennoch zahlen die natürlichen Personen 86% der Steuern und alle juristischen Personen (z.B. Einkaufszentren, RUAG, Rhodia Filtec AG, Swiss-Steel, Emmi) zusammen nur 14%. Die ZMB kann das strukturelle Defizit niemals ausgleichen und verstärkt den Abwärtstrend.

Die schwache Steuerkraft hängt zusammen mit der grossen Fluktuation, sowohl der Schweizerischen als auch der Ausländischen Bevölkerung: Statistisch gesehen leben nur 6000 von über 27'000 Einwohnerinnen und Einwohnern länger als 11 Jahre in Emmen (Bericht zur Lage der Gemeindefinanzen Oktober 2002, S. 19). Man wohnt so lange in Emmen, bis man sich etwas besseres leisten kann. Der Trend wird durch die ZMB verstärkt anstatt gebrochen.

7. Charta Emmen

In der Charta Emmen ist die Strategie der Stadtentwicklung auf die nächsten 20 bis 30 Jahre festgelegt. Diese Strategie ist in die Teilrevision der Ortsplanung eingeflossen. Im Zentrum steht die Förderung der Lebens- und Wohnqualität. Damit soll ein ausgeglichener Bevölkerungsmix erreicht werden. **Die ZMB Pläne, die aus einer Gemeinde mit (Militär-) Flugplatz eine Flugplatzgemeinde machen, laufen der Strategie diametral entgegen:** „Im Rahmen der Strategie der kontrollierten Entwicklung der Arbeitsgebiete geht Emmen haushälterisch mit den nur beschränkt vorhandenen Verkehrs- und Umweltkapazitäten um. Entsprechend den jeweiligen Voraussetzungen werden die erwünschten Betriebe nach Gebieten differenziert festgelegt. Nachhaltige Entwicklungen werden gefördert. Nachhaltig sind Massnahmen mit langfristig hoher Verträglichkeit bezüglich Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt“.

Die Plätze, das „Y“ die Schlüsselareale **und der Freiraum Gersag/Mooshüsli sind die wichtigsten imagebildenden öffentlichen Räume** im Siedlungsraum. Der zitierte „Freiraum“ liegt mitten in der Flugschneise.

8. Kosten des Flugverkehrs

(Quelle: „Infrastrukturkosten Luftverkehr“ Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung 2003, resp. SSF)

Fr. 15.- bis Fr.20.- pro Passagier auf den Landesflughäfen an Kosten für die Infrastruktur, welche durch die öffentliche Hand bezahlt werden, gar Fr. 40.- bis Fr.100.- pro Passagier auf Regionalflugplätzen.

Jährlich wird die stolze Summe von Fr. 115 Mio. als „implizite Unterstützung des Verkehrsträgers Luftverkehr“ durch die öffentliche Hand in der Schweiz ausgegeben.

Externe Kosten, die in keiner Buchhaltung erwähnt werden, z.B. für Gesundheitskosten, entstanden durch Lärm und durch Luftverschmutzung. Die Kosten der Klimaschädigung durch den Flugverkehr erscheinen ebenfalls in keiner Buchhaltung.

Die Studie „Infrastrukturkosten Luftverkehr“ schreibt dazu: „Für eine umfassende Verkehrsträgerrechnung Luftverkehr müssten auch die externen Kosten berücksichtigt werden.“



9. Zukunft der Flugzeugproduktion und Maintenance von Geschäftsflugzeugen

Für Flugzeuge gibt es bis heute keine Betriebsstoffalternative zum Erdöl.

Die Spitze der förderbaren Erdölmenge (Peak Oil) wird in den nächsten fünf bis zehn Jahren erreicht sein. Danach gibt es zwar noch lange Erdöl, doch die förderbare Menge wird pro Jahr um 1 bis 2% zurückgehen, was sehr rasch zu einer Verknappung und Verteuerung führen wird.

Weitsichtige Firmen und Firmen, die heute schon direkt mit den Folgen des Klimawandels konfrontiert sind (z.B. SwissRe) organisieren sich heute schon so, dass sie möglichst wenig fliegen müssen. Die entsprechenden Kommunikationstechnologien stehen zur Verfügung.

Macht es Sinn, voll auf eine Branche zu setzen, deren Zukunft im besten Fall ungewiss ist? – NEIN!

10. Sicherheit der Bevölkerung

Wo sich Gefahrenmomente (Starts und Landungen) zusammenballen, geschehen statistisch fundiert die meisten Flugunfälle. Zürich Kloten vermeldet in der Vergangenheit mehrere Abstürze, welche die Bevölkerung nur durch grosses Glück nicht in Mitleidenschaft zogen. In Emmen nahe von Wohnhäusern stürzte kürzlich eine Drohne ab, ohne dass bis heute die Ursache geklärt, resp. offen gelegt worden ist.