

Stellungnahme

zum Postulat 18 Grünenfelder/Hans Stutz namens der Fraktion Grünes Bündnis vom 18. Oktober 2000

Keine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen

Die Öffnung des Militärflugplatzes Emmen für eine zivile Nutzung ist seit längerer Zeit Gegenstand von Diskussionen. Noch im Sommer 2000 standen zivile Wartungs- und allenfalls eine limitierte Zahl von Geschäftsflügen im Vordergrund. Im Herbst dann gelangte die Interessengemeinschaft Aviatik Emmen an die Öffentlichkeit. Sie präsentierte ambitionöse Pläne für einen zivilen Regionalflugplatz ("Airport Luzern-Emmen") mit Linien- und Charterverkehr sowie einer Ausweitung der Flugbetriebszeiten.

Einer der wichtigsten Trümpfe der Region Luzern im nationalen und internationalen Standortwettbewerb ist die hohe Lebensqualität. Sie macht die Region zu einer äusserst beliebten Wohnadresse und Tourismusdestination. Wird diese Lebensqualität mit Fluglärm beeinträchtigt, so bedeutet dies eine Abwertung der Region Luzern als Wohnort und Reisedestination. Die hohe Lebensqualität ist mitentscheidend bei Standortentscheiden im Rahmen von Firmengründungen. So kam eine im Jahre 2000 im Auftrag einer Grossbank und unter Beizug der Zentralschweizerischen Handelskammer verfasste regionale Analyse der Zentralschweiz zum Ergebnis, dass die Zentralschweiz ein "Wohn- und Arbeitsraum mit hoher Lebensqualität" sei, in dem "im Vergleich zum Gesamtbestand der Unternehmen so viele neue Firmen entstanden" seien wie in keiner anderen Region. Und weiter stellt die Studie fest, dass die Nähe des Flughafens Zürich einen wichtigen Standortvorteil der Region Zentralschweiz darstelle.

Tatsächlich bestehen schon heute sehr gute ÖV-Verbindungen zu den Flughäfen Zürich-Kloten und Basel-Mulhouse. Der Stadtrat hat in seiner Antwort auf das Postulat 160 Guerino Riva vom 6. Juni 1998 im Detail dargelegt, dank welcher Massnahmen die heute schon sehr gute Anbindung der Region Luzern an die erwähnten internationalen Flughäfen im Laufe der kommenden Jahre weiter verbessert wird. Es ist unbestritten, dass die Erschliessung der Region Luzern einem internationalen Vergleich standhalten kann.

Schon heute sind viele Menschen in Stadt und Agglomeration Luzern mehr oder weniger dauernd unfreiwillig übermässigen Lärmbelastungen ausgesetzt. Die verschiedenen Lärmquellen weisen eine sehr unterschiedliche Charakteristik auf. Während der Lärm stark befahrener Strassen als dauerndes Rauschen empfunden wird, ist Fluglärm in der Umgebung eines Flugplatzes ein markantes Geräuscheignis, das während einer kurzen Zeit von 10 bis 60 Sekunden die sprachliche Kommunikation erschwert oder gar unterbindet. Vor allem startende Flugzeuge erzeugen eine sehr grosse Schallleistung. Ihr Frequenzspektrum zeichnet sich überdies durch einen hohen Anteil tiefer Frequenzen aus, was eine wirksame Schalldämmung durch die Gebäudehülle

erschwert. Kommt hinzu, dass Fluglärm nicht nur von einer Seite, sondern von oben über das Dach, und damit über den aus Sicht des Schallschutzes schwächsten Teil der Gebäudehülle einwirkt. Landende Flugzeuge sind vergleichsweise leise, führen aber trotzdem, infolge starker tonaler Anteile im Spektrum, zu erheblichen Belästigungen.

Bei einer zivilen Nutzung des Flugplatzes würde die Lärmbelastung in der Umgebung im Vergleich zu heute zwar nicht erhöht, die Flugbetriebszeiten würden jedoch verschoben. Beim militärischen Flugbetrieb beschränken sich die Flugzeiten auf die Arbeitszeiten, abends und an Wochenenden wird nur im Ausnahmefall geflogen. Zivile Linien- und Charterflüge würden dagegen in erster Linie morgens ab 6.15 Uhr und am Abend von 18 Uhr bis etwa 22.30 Uhr sowie am Wochenende erfolgen. Damit wären deutlich sensiblere Zeitabschnitte von Fluglärm betroffen.

Der Bund hat im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) die Grundsätze der schweizerischen Luftverkehrspolitik als Teil der koordinierten Verkehrspolitik festgelegt. Dabei formuliert er unter anderem das Ziel, die Kurzstreckenflüge insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes auf die Bahn zu verlagern. Bei Kurzstreckenflügen ist der spezifische Treibstoffverbrauch (Liter Kerosin pro 100 Reisekilometer) mehr als dreimal so hoch wie bei der Bahn. Selbst die vergleichsweise "sparsamen" Mittelstreckenflüge haben einen mehr als doppelt so hohen spezifischen Treibstoffverbrauch als die energieintensiven Hochgeschwindigkeitszüge.

Die rapide Zunahme des Flugverkehrs der vergangenen Jahre schlägt sich in den Verbrauchsstatistiken nieder. So nahm der gesamte Treibstoffverbrauch in der Schweiz zwischen 1990 und 2000 um 17% zu (Diesel: +12%, Benzin: +9%). Der Verbrauch an Flugtreibstoffen stieg im selben Zeitraum um satte 45%.

Das vor kurzem abgeschlossene Nationale Forschungsprogramm NFP 41 "Verkehr und Umwelt" stellt fest, dass der Flugverkehr beträchtliche Umweltprobleme verursacht, wobei die CO₂-Emissionen der SchweizerInnen bisher deutlich unterschätzt wurden. Heute schon ist der Flugverkehr für rund 15 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. In den kommenden 20 Jahren wird der Anteil möglicherweise auf bis zu einen Drittel steigen.

Schon seit Mitte der 80er Jahre betreibt die Stadt Luzern eine eigenständige und konsequente Energie- und Klimapolitik. Seit 1993 ist Luzern Mitglied der Klimabündnis-Städte Schweiz. Im Jahre 1999 erhielt die Stadt Luzern für ihre Bemühungen im Energiebereich das Label Energiestadt. Die Mitgliedschaft beim Klimabündnis und das Label verpflichten die Stadt, auch in Zukunft eine nachhaltige und klimaschonende Energiepolitik zu betreiben. Das Stadtparlament hat diese Politik wiederholt unterstützt, letztmals mit der Verabschiedung des Energiefonds-Reglements und der Kenntnisnahme des kommunalen Energiekonzepts im Jahre 2000.

Der Stadtrat verschliesst sich einer bescheidenen Öffnung des Flugplatzes Emmen für zivilen Grossunterhalt nicht, sofern damit die Flugzeiten nicht ausgedehnt und die Zahl der Flugbewegungen nicht erhöht wird. In speziellen Fällen sollen wie bisher Sonderbewilligungen für zivile Flüge möglich sein. Die Pläne der IG Aviatik für eine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen lehnt der Stadtrat klar ab. Er hat jedoch nicht vor, dem "Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen" beizutreten.

Es ist für den Stadtrat unbestritten, dass eine zivile Nutzung des Flugplatzes Emmen nicht gegen den Willen der Bevölkerung der betroffenen Region realisiert werden kann. Nachdem aber der Gemeinderat wie auch der Einwohnerrat Emmen eine vermehrte zivile Nutzung des Flughafens Emmen abgelehnt haben und der Gemeinderat Emmen beabsichtigt eine Befragung der Bevölkerung durchzuführen, erübrigt sich nach Auffassung des Stadtrates eine weitere Befragung im Rahmen des Regionalplanungsverbandes.

Gestützt auf diese Ausführungen lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

Der Stadtrat von Luzern

Luzern, 25. April 2001 (StB 471)