



Sitzung vom: 16. März 2021

Beschluss Nr.: 342

Interpellation betreffend Fluglärm in Obwalden: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation „Fluglärm in Obwalden“ (Nr. 54.20.20), welche von Kantonsrat Guido Cotter, Sarnen, und neun Mitunterzeichnenden am 3. Dezember 2020 eingereicht worden ist, wie folgt:

1. Gegenstand der Interpellation

Mit der Interpellation wird der Regierungsrat ersucht, Fragen zum Thema „Fluglärm in Obwalden“ zu beantworten. Sie wird damit begründet, dass der gesamte Fluglärm in Obwalden, verursacht durch Propellerflugzeuge, Kampffjets und militärische Helikopter, zugenommen habe. Mehr als 30 000 Bewohner und Bewohnerinnen seien davon betroffen. Immer mehr Studien würden die schädlichen Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit der Bevölkerung zeigen. Jüngste Studien kämen nicht nur zum Schluss, dass schon eine Lärmbelastung unter den heute geltenden Grenzwerten für die Bevölkerung gesundheitsschädlich sei, sondern wiesen auch noch darauf hin, dass diese Werte rund um die Flughäfen und Flugplätze regelmässig überschritten würden. Unter schädlichen Auswirkungen könne auch der Tourismus leiden, suchten und schätzten doch viele Besucher und Besucherinnen im Kanton Obwalden insbesondere Ruhe und Erholung. Es werde erwartet, dass die Politik etwas gegen den zunehmenden Fluglärm unternehme und aktiv werde, um den Fluglärm zu reduzieren.

2. Vorbemerkungen

Die Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) bezweckt gemäss Art. 1 Abs. 1 den Schutz vor schädlichem oder lästigem Lärm. Für den Lärm ziviler Flugplätze gelten die Belastungsgrenzwerte nach Anhang 5 LSV, für den Lärm militärischer Flugplätze die Belastungsgrenzwerte nach Anhang 8 LSV. Bei Flugplätzen hält die Vollzugsbehörde gemäss Art. 37 LSV die Lärmimmissionen in einem Kataster fest.

Für den Lärm von Luftfahrzeugen werden in der LSV keine Belastungsgrenzwerte festgelegt. Nach Art. 3 Abs. 1 und 2 LSV müssen die Lärmemissionen von Luftfahrzeugen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Für die Emissionsbegrenzungen gilt die Gesetzgebung über die Zivilluftfahrt, wenn ein Luftfahrzeug dieser Gesetzgebung untersteht. Bei den übrigen Luftfahrzeugen gelten die Vorschriften über bewegliche Geräte und Maschinen gemäss Art. 4 LSV, wobei die Vollzugsbehörde für den Einsatz oder den Betrieb militärischer Geräte, Maschinen und Waffen Erleichterungen gewährt, wenn sich erheblich störende Lärmimmissionen nicht vermeiden lassen (Art. 4 Abs. 3 LSV).

Gemäss Art. 45 Abs. 1 LSV vollziehen die Kantone die Lärmschutz-Verordnung, soweit diese den Vollzug nicht dem Bund überträgt. Für den Vollzug der Vorschriften über Emissionsbegrenzungen, Sanierungen sowie über die Ermittlung und Beurteilung von Lärmimmissionen sorgt

gemäss Art. 45 Abs. 3 Bst. b LSV bei zivilen Flugplätzen das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), soweit die Vorschriften Bauten und Anlagen nach Art. 37 des Luftfahrtgesetzes (Luftfahrtgesetz [LFG, SR 748.0]) betreffen, die dem Betrieb eines Flughafens dienen und im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens vollzogen werden. In den anderen Fällen sorgt das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) für den Vollzug. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) ist zuständig für den Vollzug der oben genannten Vorschriften bei Anlagen der Landesverteidigung (Art. 45 Abs. 3 Bst. d LSV).

Da der Kanton bei zivilen und militärischen Flugplätzen nicht mit den Vollzugsaufgaben der LSV beauftragt ist, kann er diesbezüglich auch keine Massnahmen anordnen. Er verfügt auch nicht über alle notwendigen Informationen zur Beantwortung der Interpellation. Diese Informationen mussten deshalb bei der Luftwaffe, bei der Flugplatzgenossenschaft Obwalden und bei der Pilatus Flugzeugwerke AG beschafft werden. Dazu fanden einerseits Gespräche mit diesen Organisationen statt, andererseits wurden auch schriftliche Informationen von ihnen eingeholt, was entsprechend Zeit in Anspruch nahm.

Die Interpellation thematisiert die negativen Auswirkungen, die von den Flügen über Obwalden verursacht werden sollen. Dem gegenüber zu stellen ist der volkswirtschaftliche Nutzen, der durch den Betrieb der Flugplätze geschaffen wird. Auf dem Militärflugplatz Alpnach sind (Stand November 2020) 264 Mitarbeitende tätig, ohne Berücksichtigung der Mitarbeitenden der Skyguide und des Restaurants Alouette sowie der stationierten Durchdiener. Knapp die Hälfte der Mitarbeitenden hat ihren Wohnsitz in Obwalden. Auf dem Militärflugplatz werden durchschnittlich dreissig Lernende ausgebildet. Von wichtiger Bedeutung ist der Militärflugplatz Alpnach auch für das lokale Gewerbe (Instandhaltungen; Neubauten; Verpflegung durch das Restaurant Alouette). Die über die letzten fünf Jahre allein an das Obwaldner Gewerbe vergebenen Arbeiten im Zusammenhang mit Sanierungen und Neubauten beliefen sich auf mehr als 12,5 Millionen Franken. Gemäss Auskunft der Luftwaffe sollen bis 2026 weitere Investitionen von rund 30 Millionen Franken getätigt werden. Die Pilatus Flugzeugwerke AG beschäftigt über 2200 Mitarbeitende, davon haben ungefähr 160 ihren Wohnsitz im Kanton Obwalden. Sie bildet über 130 Lernende in 13 verschiedenen Berufen aus.

3. Fragebeantwortung

- 3.1 Wie beurteilt der Regierungsrat die Lärmimmissionen des gesamten Flugverkehrs über Obwalden? Hat der Regierungsrat auch den Eindruck, dass der Flugverkehr und damit auch der Fluglärm in Obwalden zugenommen haben?

Die Wahrnehmung der Zunahme von Fluglärm gemäss Fragestellung ist eine subjektive Empfindung, zu welcher sich der Regierungsrat objektiv nicht äussern kann. Allerdings wird unter Punkt 3.2 noch ausgeführt, dass es klare Informationen und Belege zu den Flugbewegungen und/oder zu den Flugstunden der Luftwaffe, der Pilatus Flugzeugwerke AG und zu den Flugbewegungen des Flugplatzes Kägiswil gibt. Es existiert aber keine Statistik über sämtliche Luftfahrzeuge, die im Luftraum über dem Kanton Obwalden verkehren. Entgegen dem Eindruck des Urhebers der Interpellation und den Mitunterzeichnenden lässt sich anhand der Statistiken, die dem Regierungsrat von der Luftwaffe, der Pilatus Flugzeugwerke AG und der Flugplatzgenossenschaft Obwalden zur Verfügung gestellt wurden, festhalten, dass der Flugverkehr und damit der Fluglärm im Kanton Obwalden durch diese Verursacher in den letzten Jahren nicht zugenommen haben. Die Flugbewegungen des Militärflugplatzes Alpnach bewegen sich seit Jahren unter der im Sachplan Militär für diesen Flugplatz festgelegten und bewilligten Anzahl. Sie wiesen über die letzten Jahre keine grösseren Schwankungen auf. Die Flugstunden, welche die Luftwaffe auf Kampffjets absolviert, verringerten sich in den letzten Jahren. Seit 2016 reduzierten sie sich um 20 Prozent.

Auch der Flugplatz Kägiswil schöpft sein Potenzial der bewilligten Flugbewegungen gemäss dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) nicht aus.

Die von der Pilatus Flugzeugwerke AG durchgeführten Flüge haben seit 2017 stetig abgenommen. Die Flugbewegungen des Flugplatzes Buochs, zu dem die Flugbewegungen der Pilatus Flugzeugwerke AG dazugezählt werden müssen, erfuhren in den letzten Jahren keine wesentlichen Änderungen, die Reduktion der Flüge der Pilatus Flugzeugwerke AG schlug sich auch in den Flugbewegungen des Flugplatzes ab 2017 nieder. Die im SIL festgelegte Obergrenze wurde immer deutlich unterschritten.

- 3.2 Offensichtlich gibt es keine Gesamtübersicht über sämtliche militärischen und zivilen Flugbewegungen über Obwalden, insbesondere über dem Sarneraatal. 2014 erklärte der Regierungsrat, es sei seine Aufgabe, die gesamten Belastungen für den Kanton aus dem Flugbetrieb im Auge zu behalten. Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine solche Gesamtübersicht zu erstellen. Ebenso sollte die Schadstoffbelastung durch den gesamten Flugverkehr in Obwalden untersucht werden.

Die Anzahl Flugbewegungen, die den Luftraum über dem Kanton Obwalden betreffen, setzt sich zusammen aus Starts und/oder Landungen, die entweder auf dem Militärflugplatz Alpnach oder auf dem Flugplatz Kägiswil erfolgen, und aus Flugbewegungen von Luftfahrzeugen, die weder auf einem der beiden Flugplätze im Kanton Obwalden starten noch landen. Es existiert keine Übersicht über sämtliche Luftfahrzeuge, die im Luftraum über dem Kanton Obwalden verkehren und es gibt diesbezüglich auch keine Vorschriften, welche eine solche Erfassung vorsehen würden.

Für die beiden Flugplätze Alpnach und Kägiswil gibt es Statistiken zu den Flugbewegungen (1 Flugbewegung ist ein Start oder eine Landung). Die Flugbewegungen des Militärflugplatzes Alpnach bewegten sich in den letzten acht Jahren zwischen 15 147 und 17 577. Der Durchschnitt lag bei 16 100 Flugbewegungen (8 050 „Flüge“, wenn Start und Landung am selben Ort erfolgten) und damit rund 2 400 Bewegungen unter dem im Sachplan Militär festgelegten Wert von 18 476 Bewegungen pro Jahr. Rund 90 Prozent dieser Bewegungen gingen auf das Konto von Helikopterflügen der Armee. Den Rest machten militärische Flüge mit Propellerflugzeugen und zivile Flüge (Helikopter) aus. Nur sehr wenige Bewegungen, im Durchschnitt neun pro Jahr, wurden von Strahlflugzeugen verursacht.

Auf dem Flugplatz Kägiswil beträgt die durchschnittliche jährliche Anzahl der Flugbewegungen von Motorflugzeugen rund 12 000. Die Flugbewegungen der Helikopter sind mit einer durchschnittlichen Anzahl von 50 viel geringer. Die Bewegungen liegen somit deutlich unter dem Potenzial von 14 800, das im Objektblatt für das Flugfeld Kägiswil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ausgewiesen ist.

Die Pilatus Flugzeugwerke AG führt pro Jahr durchschnittlich rund 3 500 Flüge durch, was 7 000 Flugbewegungen entspricht. Gemäss ihren Angaben beträgt der Anteil Flüge, der über dem Kanton Obwalden durchgeführt wird, ungefähr 200 oder knapp sechs Prozent.

Eine verlässliche Aussage oder gar Messung zu machen über die Schadstoffbelastung, die durch den gesamten Flugverkehr im Kanton Obwalden verursacht wird, ist nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich. Bei einem spezialisierten Unternehmen wurden ein Messkonzept und eine Offerte für die Bestimmung der Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr über dem Kanton Obwalden eingeholt. Für eine Quantifizierung wären umfangreiche Ermittlungen nötig (Immissionsmessungen bei den Flugplätzen Alpnach und Kägiswil über die Dauer von mindestens einem Jahr, Emissionsberechnungen des Flugverkehrs und aller anderen Emittenten, Datenanalysen und Auswertungen). Solche Abklärungen würden Kosten in der Höhe von rund Fr. 370 000.– verursachen. Frühere Messungen beim Militärflugplatz Meiringen

haben jedoch ergeben, dass die Schadstoffbelastung durch den Flugplatz von untergeordneter Bedeutung ist und keine gesundheitliche Gefährdung darstellt (Einfluss des Militärflugbetriebs auf die Luftqualität in der Region Meiringen, Herausgeber: beco Berner Wirtschaft, April 2012). Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass dies im Kanton Obwalden anders wäre.

3.3 Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine Reduktion des Fluglärms in Obwalden einzusetzen?

Eine Reduktion der Lärmbelastung könnte theoretisch durch Einschränkungen oder Änderungen des Flugbetriebs (Betriebszeiten, Flugbewegungen, Flugrouten) oder durch technische Massnahmen an den Luftfahrzeugen selber erreicht werden.

Wie einleitend festgehalten, ist der Kanton bei zivilen und militärischen Flugplätzen nicht mit den Vollzugsaufgaben der LSV beauftragt und kann diesbezüglich auch keine Massnahmen anordnen. Der Regierungsrat steht jedoch in regelmässigem Kontakt mit den Flugplatzbetreibern. Dabei wird jeweils auch das Thema Fluglärm angesprochen und Möglichkeiten zu dessen Reduktion besprochen. Diesbezüglich fanden die letzten Gespräche im Januar 2021 unter der Leitung des Volkswirtschaftsdirektors mit Beteiligung von Vertretern des Volkswirtschafts- und des Bau- und Raumentwicklungsdepartements statt.

Verschiedene Massnahmen haben bereits zu einer Reduktion der Umwelt- und insbesondere der Lärmbelastung geführt, so z.B.:

- die unter 3.6 beschriebene Ausbildung der zukünftigen Kampffettpiloten wird seit einigen Jahren auf Propellerflugzeugen (PC-21) anstatt auf den Kampffjets F-5 Tiger absolviert;
- der Austausch zwischen dem Kommandanten der Luftwaffe und den von den PC-21-Trainingsräumen betroffenen Behörden und Schutzverbänden hat bewirkt, dass die Sommerpause auf sechs Wochen verlängert und die Belegung der drei zur Verfügung stehenden Trainingsräume ausgeglichen wurde;
- die Ein- und Ausflugrouten des Flugplatzes Alpnach sind so festgelegt, dass sie über möglichst wenig besiedeltes Gebiet führen und durch die Wahl der Flughöhen werden die Lärmemissionen so tief wie möglich gehalten;
- bei der Konzeption des Helikopters EC635 wurden durch den Hersteller (Eurocopter) Massnahmen zur Lärmreduktion getroffen;
- die Betriebszeiten der Flugplätze Alpnach und Kägiswil sind so festgelegt bzw. eingeschränkt, dass das Ruhebedürfnis der Bevölkerung angemessen berücksichtigt wird;
- im Gegenzug zu den Flügen der Pilatus Flugzeugwerke AG in der Kontrollzone Alpnach führt die Pilotenschule auf dem Flugplatz Buochs jährlich im Durchschnitt 300 Ausbildungsvolten mit Helikoptern durch;
- die Flugplatzgenossenschaft Obwalden hat in der Vergangenheit Flugzeuge nach Möglichkeit mit Schalldämpfern und leiseren Propellern ausgerüstet.

Die weitergehende Einschränkung der Betriebszeiten der Flugplätze Alpnach und Kägiswil wird unter 3.5 diskutiert. Sie hätte zur Folge, dass Fluglärm an andere Standorte verlagert würde und dass längere Flugwege für Einsätze in Kauf genommen werden müssten. Dadurch würde die Lärmbelastung insgesamt steigen. Was die Flugbewegungen anbelangt, so befinden sich diese bereits deutlich unter der im Sachplan Militär bzw. SIL festgelegten Anzahl. Eine weitere Reduktion hätte bei der Luftwaffe Leistungseinbussen zur Folge und der verfassungsgemässe Auftrag der Armee könnte nicht mehr erfüllt werden. Die festgelegte Anzahl Flugbewegungen für den Flugplatz Kägiswil berücksichtigt die Bedürfnisse an die Aufrechterhaltung des Flugtrainings. Ein wesentlicher Teil der Flugbewegungen geht auf das Konto der Motor- und Segelflugschule. Eine weitere Reduktion würde sich negativ auf die Flugsicherheit auswirken.

Eine Anpassung der Flugrouten beim Flugplatz Kägiswil wird als nicht zielführend erachtet. Die Flugvolten um den Flugplatz Kägiswil sind standardisiert und könnten nur geringfügig angepasst werden.

Ebenfalls nicht zielführend waren technische Modifikationen am Propeller des PC-21 (siehe 3.6).

Nach Abwägen aller zur Verfügung stehenden Informationen kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass weitere Massnahmen nicht zielführend sind und überdies, gerade was den Militärflugplatz Alpnach betrifft, auch weitreichende wirtschaftliche Konsequenzen hätten.

- 3.4 Werden die festgelegten Flugzeiten eingehalten, z.B. in Alpnach von 07.30 bis 12.00 Uhr und von 13.00 bis 17.00 Uhr sowie Nachtflüge an gewissen Tagen bis 22.00/23.00 Uhr, in Kägiswil (gemäss LSPG 01.20) von 06.00 bis 22.00 Uhr (Montag bis Samstag) und von 10.00 bis 22.00 Uhr (Sonntag, Ferien)? Wie wird dies kontrolliert?

Auf dem Militärflugplatz Alpnach sind die regulären Flugbetriebszeiten von Montag bis Freitag, 07.30 bis 12.00 Uhr und von 13.15 bis 17.00 Uhr. Die Nachtflüge sind folgendermassen geregelt: von Oktober bis März, Mittwoch und Donnerstag bis 22.00 Uhr; April, Mai, August und September jeweils Mittwoch bis 23.00 Uhr (Reserve Donnerstag bis 23.00 Uhr). Generell finden Lufttransporteinsätze innerhalb der festgelegten Flugbetriebszeiten statt. Die Aus- und Weiterbildung auf den verschiedenen Luftfahrzeugtypen macht einen wesentlichen Teil der Flugbewegungen des Flugplatzes Alpnach aus. Sämtliche Aus- und Weiterbildungen finden innerhalb der festgelegten Flugbetriebszeiten statt.

Lufttransporteinsätze gemäss operationellen Anforderungen sind auch ausserhalb der festgelegten Flugbetriebszeiten möglich. Dabei handelt es sich insbesondere um Such- und Rettungsflüge, subsidiäre Hilfeinsätze wie z.B. Waldbrandbekämpfung oder Konferenzschutz usw., Einsätze zugunsten des Grenzwachtkorps, Lufttransportdienst des Bundes, Unterstützungsflüge für das Kommando Spezialkräfte sowie Flüge für öffentliche Veranstaltungen. Bei kurzfristigen Flugplanänderungen kann es in Einzelfällen zu Bewegungen ausserhalb der festgelegten Flugbetriebszeiten kommen. Im Jahr 2020 erfolgten 120 Flugbewegungen (Start oder Landung) ausserhalb der oben aufgeführten Flugbetriebszeiten, und zwar im Zusammenhang mit Einsätzen zugunsten des Grenzwachtkorps, der zivilen Behörden (Such- und Rettungseinsätze), der Landesregierung und der Armee.

Auf den Militärflugplätzen Emmen und Meiringen sind tagsüber die Flugbetriebszeiten gleich geregelt wie in Alpnach. Dasselbe gilt für die Regelung von Flügen ausserhalb der Flugbetriebszeiten. Die Wochentage für die Durchführung von Nachtflügen sind unterschiedlich geregelt.

Flüge ausserhalb der Flugbetriebszeiten müssen von der Operationszentrale Luftwaffe angeordnet werden. Für Flüge im Verantwortungsbereich des Flugplatzkommandos ist der Kommandant des Flugplatzkommandos Alpnach/Dübendorf die Bewilligungsinstanz.

Auf dem Flugplatz Kägiswil sind die Flugbetriebszeiten von 06.00 bis 22.00 Uhr, mit folgenden Einschränkungen: an Sonn- und Feiertagen kein Flugbetrieb vor 10.00 Uhr; keine Platzrunden vor 08.00 Uhr und nach 18.30 Uhr sowie keine Platzrunden zwischen 12.05 und 13.15 Uhr. Die Flugbewegungen, die Start- und Landezeiten werden monatlich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gemeldet.

Die Pilatus Flugzeugwerke AG führen Flüge im kontrollierten Luftraum von Montag bis Freitag in der Regel von 08.00 bis 12.05 und 13.15 bis 17.00 Uhr durch, vereinzelt auch ausserhalb dieser Zeiten, je nach Verfügbarkeit von kontrollierten militärischen Lufträumen. Sonstige Flüge

finden im Rahmen des Betriebsreglements der Airport Buochs AG statt. Samstags und sonntags sind vereinzelte Flüge möglich, Testflüge nur im Ausnahmefall während den für die Werktage angegebenen Betriebszeiten. Ausnahmsweise werden im Rahmen des Werkflugbetriebs mit einer Sondergenehmigung zwei bis viermal jährlich Nachtflüge bis spätestens 22.00 Uhr durchgeführt. Die Flugbewegungen, die Start- und Landezeiten werden monatlich dem BAZL gemeldet.

3.5 Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine grössere Einschränkung der Betriebszeiten einzusetzen?

Die Betriebszeiten des Militärflugplatzes Alpnach sind unter Punkt 3.4 aufgeführt. Der Betrieb ist in der Regel auf normale Arbeitszeiten während den Werktagen (Montag bis Freitag) begrenzt. Der Militärflugplatz Alpnach dient sowohl der Ausbildung und dem Training der Helikopterbesatzungen wie auch dem Einsatz zugunsten des Such- und Rettungswesens, der Behörden (Polizei, Grenzwacht) und der Armee im Rahmen von Einsätzen und Übungen. Die ordentlichen Betriebszeiten sind bereits heute im Vergleich mit zivilen Flugplätzen ähnlicher Grösse eingeschränkt. Noch grössere Einschränkungen der Betriebszeiten würden dazu führen, dass die Ausbildungsziele nicht mehr erreicht werden könnten, dass Fluglärm an andere Standorte verlagert würde oder dass gar gleich viele Bewegungen in der kürzeren zur Verfügung stehenden Zeit erfolgen würden. Allenfalls müssten auch längere Flugwege für Einsätze in Kauf genommen werden, was für den Lufttransport wesentlich ineffizienter wäre und die Lärmbelastung insgesamt steigern würde.

Die Flugbetriebszeiten des Flugplatzes Kägiswil sind unter Punkt 3.4 beschrieben. Sie unterliegen bereits heute gewissen Einschränkungen an Sonn- und Feiertagen und sie berücksichtigen auch die Ruhezeiten der Bevölkerung in den Randstunden und über den Mittag. Karfreitag und der eidgenössische Betttag sind auf dem Flugplatz Kägiswil flugfreie Tage. Im neuen Betriebsreglement ist auch der 25. Dezember als flugfreier Tag vorgesehen. Für Grossveranstaltungen wie z.B. den Switzerland Marathon light wird der Flugplatz als Parkplatz für Teilnehmer zur Verfügung gestellt und es finden keine Flugbewegungen statt. Beim Flugplatz Kägiswil würden kürzere Betriebszeiten zu einer stärkeren Frequenz und somit zu einer ungünstigen Verteilung der Flüge führen. Für die Flugsicherheit wäre das abträglich.

Der Regierungsrat sieht aus den genannten Gründen keinen Handlungsbedarf und im Rahmen der geltenden Rechtsordnung auch keinen Spielraum, um die Betriebszeiten weiter einzuschränken.

3.6 Sehr störend werden die hohen surrenden, auf- und abschwellenden Töne der PC-21 empfunden, die von Stans aus über Obwalden fliegen. 2014 bedauerte der Regierungsrat, dass keine Verbesserungen zur Lärmreduktion erzielt werden konnten. Wie oft fliegen PC-21 über Obwalden? Was unternimmt der Regierungsrat gegen diesen sehr störenden Lärm der PC-21?

Die Luftwaffe bildet ihre zukünftigen Jetpiloten seit 2008 auf PC-21 statt F-5 Tiger aus. Dies reduziert die Umweltbelastung um rund 80 Prozent. Für die Ausbildungsflüge hat das BAZL nach Konsultation der Behörden drei Trainingsräume festgelegt: Chasseral, Hohgant und Speer.

Der Grossteil der Schulungsflüge findet ab dem Flugplatz Emmen statt. Es werden jährlich durchschnittlich 2 000 Flugstunden absolviert. Dieses Pensum ist abhängig von der Anzahl auszubildender Piloten. Die Zahl der Pilotenanwärter wird sich zukünftig von aktuell fünf auf drei bis vier Anwärter reduzieren. Zu den Überflügen des Kantonsgebiets von Obwalden gibt es keine Statistik.

Der Propellerlärm der PC-21 Flugzeuge war immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Die Luftwaffe stellte mit der Eidgenössischen Material- und Prüfungsanstalt (EMPA) und dem Hersteller des Propellers umfangreiche Versuche an, um den Lärm zu reduzieren. Zwei Prototypen wurden entwickelt und den interessierten Kreisen vorgeführt. Es konnte jedoch weder eine merkbare Veränderung der Lärmcharakteristik noch eine wahrnehmbare Reduktion des Lärmpegels festgestellt werden, weshalb die Luftwaffe das Projekt stoppte.

Die durch die drei Trainingsräume Hohgant, Chasseral und Speer betroffenen Behörden und Schutzverbände werden jährlich vom Kommandanten der Luftwaffe über deren Belegung informiert und zu ihren Bedürfnissen angehört. In der Folge wurde die Sommerpause auf sechs Wochen verlängert und die Belegung der Räume ausgeglichen.

Die Pilatus Flugzeugwerke AG führen gelegentlich Experimentaltestflüge und Produktionstestflüge mit PC-21 über Obwalden durch, bei denen der in der Frage beschriebene Lärm entsteht. In der Regel führt die Pilatus Flugzeugwerke AG nicht mehr als 15 bis 20 Flüge mit PC-21 pro Jahr durch, wobei dieser Flugabschnitt ungefähr eine Minute dauert.

Mit den Trainings auf den PC-21 bildet die Luftwaffe die zukünftigen Jetpiloten aus. Damit trägt sie einen Teil dazu bei, die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten. Mit der Umstellung der Schulungsflüge von den F-5 Tigern auf PC-21, der Verlängerung der Sommerpause und der ausgeglichenen Belegung der Trainingsräume wurde die Umweltbelastung merklich reduziert. Technische Modifikationen am PC-21 zeigten leider nicht die gewünschte Wirkung. Weitere Massnahmen zur Lärmreduktion sind aus Sicht des Regierungsrats nicht möglich.

- 3.7 Nach Auskunft des Bundesrats sollen die F/A-18 Flugbewegungen zwischen 2017 und 2019 nicht zugenommen haben. Trotzdem wird der Lärm der Kampffjets in Obwalden als sehr störend empfunden. Wie viele Flugbewegungen von F/A-18 finden in Obwalden pro Jahr statt? Ist der Regierungsrat bereit, sich für eine Reduktion des Fluglärms der F/A-18 in Obwalden einzusetzen?

Gemäss Auskunft der Luftwaffe reduzierte sich die Anzahl Flugstunden mit der F/A-18-Flotte in den letzten Jahren kontinuierlich, von rund 6 600 Flugstunden im Jahr 2016 auf rund 5 650 Stunden im Jahr 2020. Auch die Flugstunden auf F-5 Tiger haben sich in der gleichen Zeitspanne von rund 2 450 auf rund 1 700 verringert. Daraus ergibt sich, dass sich auch die Lärmbelästigung entsprechend reduziert hat.

Die Luftwaffe verfügt über keine Statistik zur Anzahl der Flugbewegungen der Kampffjets über dem Kanton Obwalden. Es ist jedoch festzuhalten, dass rund zwei Drittel der F/A-18 Flüge ab Payerne und ein Drittel ab Meiringen stattfinden. Ab Emmen finden ganzjährig nur einzelne Test- und Werkflüge mit F/A-18 statt, während der vier Wochen Sommerpause in Payerne wird jedoch mit acht F/A-18 ab Emmen geflogen. Die Mehrzahl der Flüge mit F-5 Tiger findet ab Emmen statt, der Rest ab Payerne und vereinzelt ab Meiringen.

Mit den Flügen erfüllt die Luftwaffe einen in der Verfassung des Bundes verankerten Auftrag, nämlich für die Sicherheit der Bevölkerung zu sorgen. Diese Aufgabe erfordert ein gewisses Mass an Training. Unter Berücksichtigung dieser Erfordernisse und in Anbetracht, dass sich die Flugstunden der Kampffjets in den letzten Jahren merklich verringert haben, sieht der Regierungsrat keinen Anlass, sich für eine noch weitergehende Reduktion einzusetzen.

- 3.8 Gewisse Gebiete in Obwalden, vor allem Alpnach und Kerns, sind stark vom Lärm der Helikopter betroffen, die vom und zum Militärflugplatz Alpnach fliegen. Was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu unternehmen?

Laut Auskunft der Luftwaffe erfolgen über fünfzig Prozent der jährlichen Flugbewegungen des Flugplatzes Alpnach auf Volten direkt um den Flugplatz. Von diesem Fluglärm ist hauptsächlich

die Gemeinde Alpnach betroffen, die Belastungsgrenzwerte nach LSV liegen im Bereich des Flugplatzareals. Die Volten werden zu einem wesentlichen Teil zur Ausbildung der Pilotinnen und Piloten geflogen. Die Volten führen auch über den Kernwald und tangieren auf wenigen hundert Metern Gemeindegebiet von Kerns. Die Flugrouten können aus topografischen Gründen nicht weiter nach Norden verlegt werden.

Die Pilotenschule hält die festgelegten Flugbetriebszeiten ein, die Zeiten des normalen Schulungsbetriebs sind noch enger gefasst als die festgelegten Betriebszeiten. Der Schulungsbetrieb beginnt in der Regel am Vormittag eine Stunde später und endet am Nachmittag eine Stunde früher, als es die regulären Betriebszeiten zulassen würden.

Die Verteilung der Ein- und Ausflüge des Flugplatzes Alpnach zeigt im Weiteren, dass das Dorf Kerns nicht überproportional vom Helikopterlärm betroffen ist. In den letzten beiden Jahren betrug der Anteil Ein- und Ausflüge entlang des Dorfs Kerns zehn Prozent. Umgerechnet ergibt dies durchschnittlich sieben Bewegungen pro Tag, verteilt auf 220 Arbeitstage. Es kommt vor, dass an einigen Tagen auftragsbedingt mehr Flüge in diese Richtung stattfinden, umgekehrt aber auch Tage mit weniger oder keinen Flügen. Grundsätzlich wird das Dorf Kerns im Osten oder im Westen umflogen, so dass das Zentrum in der Regel nicht überflogen werden muss. Daneben gibt es noch weitere An- und Abflugrouten in andere Himmelsrichtungen, welche definiert sind und ausser bei Einschränkungen durch schlechtes Wetter oder bei Anweisungen der Flugverkehrskontrolle eingehalten werden.

Aufgrund dieser Faktenlage sieht der Regierungsrat keinen Handlungsbedarf.

3.9 Der Bundesrat hat dieses Jahr den Flugplatz Kägiswil in ein ziviles Flugfeld umgenutzt. Nun müssen noch das alte Betriebsreglement aus dem Jahr 1976 und der Mietvertrag des Kantons Obwalden mit der Flugplatzgenossenschaft Obwalden erneuert werden. Ist der Regierungsrat bereit, sich für folgende Anliegen einzusetzen:

9.1 Reduktion der Lärmimmissionen?

9.2 Reduktion der Betriebszeiten und einige flugfreie Sonntage?

9.3 Änderung der Flugvolten, damit vor allem im Gebiet Schoried, Alpnach, die Lärmimmissionen zurückgehen?

9.4 Deutliche Erhöhung des Mietpreises für den Flugplatz Kägiswil?

Die Fragen 9.1. bis 9.3 wurden bereits unter 3.3 und 3.5 beantwortet. Zu Frage 9.4 ist festzuhalten, dass derzeit ein Mietvertrag vom 22. März/21. April 2016 mit einem Nachtrag bis 31. Dezember 2023 gilt. In dieser Zeit ist keine Anpassung des Mietpreises möglich. Im zweiten Halbjahr 2022 muss der Mietpreis neu ausgehandelt werden. Bei der Festsetzung des Preises werden unter anderem die dannzumal geltende Rechtslage (u.a. Vorliegen einer Betriebsbewilligung und eines genehmigten Betriebsreglements sowie die dabei getroffenen Regelungen) sowie Kosten anstehender baulicher Massnahmen zu berücksichtigen sein.

3.10 Werden bei den Flügen ab und zum Flugplatz Kägiswil die Mindesthöhen eingehalten? Über dicht besiedeltem Gebiet beträgt die Mindesthöhe mindestens 600 m.

Gemäss Art. 28 der Verordnung des UVEK über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge (VRV-L; SR 748.121.11) gelten bei Sichtflügen sowohl am Tag als auch in der Nacht folgende Mindestflughöhen: über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen 300 Meter; in allen übrigen Fällen 150 Meter. Die Mindestflughöhen dürfen für die Bedürfnisse von Abflug und Landung unterschritten werden.

Es gibt keine Hinweise, dass die Mindestflughöhen nicht eingehalten würden. Tiefflüge können ausserdem zu einer Verzeigung beim BAZL führen.

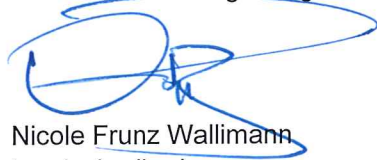
3.11 Auf dem Flugplatz Kägiswil wurde eine Helikopterbasis für Arbeitsflüge geschaffen. Mit wie vielen Flügen und Fluglärm ist zu rechnen?

Zurzeit gibt es keine Helikopterbasis auf dem Flugplatz Kägiswil. Eine private Firma hat eine Landebewilligung in Kägiswil und der Helikopter wird im Freien abgestellt. Die Anzahl Helikopterflüge von und zum Flugplatz Kägiswil sind sehr gering. Auch mit einer Helikopterbasis würde sich die Anzahl Flugbewegungen nicht wesentlich verändern.

Protokollauszug an:

- Mitglieder des Kantonsrats sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Text der Interpellation)
- Volkswirtschaftsdepartement
- Amt für Landwirtschaft und Umwelt
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Hoch- und Tiefbauamt
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 25. März 2021