

**KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 18. September 2023  
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

**A 1059 Anfrage Kummer Thomas und Mit. über die Erhöhung der Flugbewegungen ab dem privaten Heliport Pfaffnau / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Thomas Kummer ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Thomas Kummer: Gemäss Antwort der Regierung sind alle Formalitäten korrekt, und die gesetzlichen Vorgaben werden eingehalten. Weil das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) seine Bewilligungspraxis über die Anzahl Flugbewegungen geändert hat, werden gemäss Bundesgesetz fast viermal höhere Flugfrequenzen möglich. Der Kanton Luzern soll ein Zeichen setzen, indem der aktuelle Stand an Flugbewegungen nicht erhöht wird. So wie Rolf Heuberger, CEO der Swiss Helicopter AG, gegenüber den Medien erklärt hat, hat die Swiss Helicopter AG in Pfaffnau keinen Ausbau ihrer Tätigkeiten geplant. Deshalb wäre ein Status quo für die Swiss Helicopter AG kein Schaden. Gemäss Erkenntnissen aus der Lernwirkungsforschung macht Lärm krank und das bereits unter den geltenden Grenzwerten, wie es die «SiRENE-Studie» darlegt. Deshalb sollte Lärm allgemein möglichst tief gehalten werden. Das ist ein weiterer Grund, um die Flugfrequenz nicht zu erhöhen. Es ist nicht Ziel des Kantons Luzern, touristische Flüge mit Helikoptern zu fördern. Trotzdem wird eine Erhöhung der Flugbewegungen um 385 Prozent toleriert. In der heutigen Zeit ist das für mich trotz allen rechtlich korrekten Argumenten nicht verständlich. Gemäss Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) soll das Vier-V-Prinzip – Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln – umgesetzt werden. Dieses Prinzip wird mit einer derart massiven Erhöhung der erlaubten Flugbewegungen massiv verletzt. Auch wenn im Planungsbericht Zumolu nicht explizit auf die Flüge mit touristischen Zielen eingegangen wird, so müsste doch trotzdem ein Zeichen gesetzt werden. Ein weiteres Ziel des Projektes Zumolu ist die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses. Der Luftverkehr ist aber davon ausgenommen. Fliegen ist eine sehr energieaufwendige Art der Mobilität und sollte deshalb auf ein notwendiges Minimum beschränkt werden. Ich bin mit der Antwort der Regierung nicht zufrieden, weil sie mit den Klimaschutzzielen nicht vereinbar ist und die zeitliche Ausdehnung des tolerierten Lärms trotz Einhaltung der Grenzwerte überschritten wird.

Thomas Grüter: Als Erstes stelle ich fest, dass die zurzeit ansässige Betreiberfirma des Heliportes Pfaffnau in den letzten Jahren keinen oder nur sehr wenig Anlass zu Beanstandungen gegeben hat. Sie nimmt die Fragen der Anwohnenden ernst, ist bemüht alles richtig zu machen und steht in periodischem Kontakt mit der Standortgemeinde. Eines ist sicher: In den letzten Jahren ist die Sensibilität bezüglich Fluglärm und Fliegen gestiegen.

Die Anfrage kann in die Themen Fluglärm, Klima und Mobilität aufgeteilt werden. Bezüglich Fluglärm werden die künftigen Flugbewegungen unter dem Maximalpegel eingehalten. Sämtliche zuständigen Stellen wurden mit einbezogen oder eingeladen. Sogar der im Wiggertal liegende Wildtierkorridor wurde berücksichtigt. Es werden tatsächlich mehr Flugbewegungen von durchschnittlich 2,2 pro Tag sein, alle drei Stunden eine Bewegung. Wenn ich die Passagierzahlen der grossen Flughäfen von diesem Sommer sehe, scheint das Fliegen trotz allen Klimadiskussionen ein breites Bedürfnis zu sein. Ein Heliport deckt aber nicht die gleichen Bedürfnisse seiner Kundschaft wie die Flughäfen Zürich oder Genf. Die Regierung hat in ihrer Antwort ausführlich und umfassend erklärt, mit welchem Ansatz und welchen Prioritäten die CO<sub>2</sub>-Reduktion gesamtheitlich angegangen werden soll. Die Diskussionen zur Klima- und Energiepolitik haben aufgezeigt, dass Anreizsysteme vor Verboten kommen müssen. Jede einzelne Person hat es selbst in der Hand oder im Portemonnaie, wie oft sie oder er einen Helikopter oder ein Flugzeug benutzen und so zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen will.

Sara Muff: Die Erhöhung der Flugbewegungen auf dem Heliport Pfaffnau wirft wichtige Fragen zur Lärmbelastung und vor allem zur Einhaltung unserer Klimaziele auf. Die Regierung sagt, dass sie sich bei den Klimazielen primär auf den landgebundenen Verkehr beschränkt, und verweist einmal mehr auf den Bund. Aber nur weil Beromünster, Pfaffnau und Triengen für den Bund von geringerer Bedeutung sind, sind sie dies für den Kanton Luzern nicht. Die Auswirkungen von Flugverkehr auf die Umwelt und das Klima dürfen nicht vernachlässigt werden, insbesondere in Zeiten, in denen Klimaziele im Vordergrund stehen müssen. In unserer Mobilitätsstrategie lauten die Grundsätze «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln». Das ist ja vorbildlich, verliert aber leider an Glaubwürdigkeit, wenn gleichzeitig das Kontingent der Flugbewegungen um 385 Prozent erhöht wird. Wir bitten die Regierung daher, über den Tellerrand hinauszuschauen und auch hier im Sinn der Nachhaltigkeit und vor allem auch im Sinn unserer Klimaziele zu handeln.

Fabian Stadelmann: Welchen Standpunkt vertritt der Kanton gegenüber dieser sehr hohen Lärmbelastung? Was ist eine hohe Lärmbelastung? Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird ausgeführt, dass sich an den lärmrechtlichen Konsequenzen des Heliportes Pfaffnau nichts ändert. Der Kanton Luzern wurde angehört und hat sich eingebracht. Ich bin übrigens gespannt, wie sich unser Rat mit den Themen Wildvorranggebieten und Wildtierkorridor umgehen wird. Ob die Rechtfertigung des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs mit den Klimazielen des Kantons vereinbar ist, ist langfristig ein Ziel des Bundes. Der Luftverkehr hat nichts damit zu tun, was der Kanton zu entscheiden hat. Die Mobilitätsstrategie zielt nicht auf den Flugverkehr, sondern in erster Linie auf die landgebundene Mobilität. In der Strategie wird nicht explizit auf Flüge mit touristischen Zielen eingegangen. Der Kanton will die Voraussetzungen für den Weiterbestand des bisherigen Betriebs als Ausbildungsstätte erhalten.

André Marti: Wir sind der Regierung dankbar für ihre klare Position zu diesem emotionalen Thema. Auslöser dieser Anfrage war wohl die eher tendenziöse Berichterstattung Anfang dieses Jahres. Die Luftfahrtklimabilanz ist noch weit vom Ziel entfernt. Aber auch dort gilt wie in allen anderen Bereichen, dass der technologische Fortschritt weitergeht. Die Luftfahrt muss soweit möglich klimaneutral werden, trotzdem wird noch ein beträchtlicher Teil kompensiert werden müssen. Das ist klar und hat mit der vorliegenden Anfrage nichts zu tun. Der limitierende Faktor der Flüge in Pfaffnau ist der Lärm. Durch die Begrenzung der Fluganzahl wird die Bevölkerung geschützt und die Lärmbelastung auf ein verträgliches Mass begrenzt. Es ist eine Tatsache, dass die heutigen Maschinen infolge des technologischen Fortschritts deutlich leiser sind als noch vor Jahren. Warum genau soll diese Branche nicht davon profitieren dürfen, wenn sie besser wird? Die Anwohner werden

geschützt, so wie die Anwohner von Autobahnen und Bahnhöfen ebenfalls geschützt werden. In der Bewilligung wird zudem klar aufgezeigt, wie die An- und Abflüge erfolgen sollen. Solange diese Rahmenbedingungen eingehalten werden, sind wir der Meinung, dass nichts gegen eine Ausdehnung der Flugbewegungen spricht. Es geht ja nicht nur darum, Personen zu ihrem Vergnügen abheben zu lassen. Es werden auch viele Transportflüge durchgeführt oder Flüge für Luftaufnahmen, Messungen oder zur Ausbildung von Piloten. Die Nachfrage nach solchen Angeboten ist gross. Gemäss Frage 4 werden mit der Erhöhung des Kontingents um das fast Vierfache vor allem Flüge mit touristischen Zielen gefördert. Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Es gibt eine hohe und gerechtfertigte Nachfrage nach Helikopterflügen. Diese Flüge kommen uns allen zugute. Thomas Kummer spricht von einem «Zeichen setzen». Es handelt sich hier aber um ein legales Gewerbe, das innerhalb seiner Bewilligungen arbeitet. Wir kennen die Handels- und Gewerbefreiheit. Die Gewerbetreibenden haben die Rahmenbedingungen einzuhalten, dazu gehören auch die Rahmenbedingungen bezüglich Klimaschutz und Schutz der Bevölkerung. Wir werden sehen, ob es die Schweizer Zivilluftfahrt schafft, die Klimaschutzvorgaben zu erfüllen, aber das ist nicht Sache des Kantons, sondern des Bundes. Es geht nicht an, dass wir über eine Begrenzung der Anzahl Flüge nochmals eine künstliche und sehr überflüssige Regulierung einbauen, die schlussendlich uns allen schadet und der Sache insgesamt nicht dient. Für die FDP-Fraktion ist die Antwort der Regierung schlüssig und absolut in Ordnung.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Es wurde bereits alles gesagt. In diesem Fall gibt es eine klare Aufteilung. Das Gesuch des privaten Heliportes Pfaffnau wurde vom BAZL bearbeitet und bewilligt. Der Kanton Luzern als Standortkanton wurde über die zuständige Stelle involviert. Dabei ging es vor allem um die Themen wie Lärm, Wildtierkorridore usw. Das Thema Klimaschutz ist beim Flugverkehr auf der Ebene Bund verortet und nicht beim Kanton. Der Flugverkehr ist zudem auch nicht Teil des Projektes Zumolu.