

Öffentliche Übergabe der Unterschriften am 11.Juni 2020 anlässlich der Gemeindepräsidentenkonferenz

Zusammenfassung:

Gegen den Bau eines >3m Sicherheitszaunes rings um den Flugplatz, hat FORUM ENGADIN zusammen mit Terrafina, PN, WWF und SL-FP eine Petition angestossen. Der Erfolg war foudroyant mit 1'297 Einheimischen und 770 Zweitheimischen/Gäste Unterschriften. Dies innert zwei Monaten während der Coronakrise! Kurz danach ist die Absicht des Flugplatzes, ein Plangenehmigungs-Verfahren einzuleiten, zurückgezogen worden zugunsten eines zu entwickelnden „Umzäunungskonzeptes“. Dieses wird vielleicht Kompromisslösungen enthalten, welche zu prüfen wären. Allenfalls muss dann eine Initiative oder eine rechtliche Anfechtung bedacht werden. Es ist festzuhalten, dass Hauptnutzen eines Zaunes weniger die „Sicherheit“ wäre (das Verunmöglichen von Unfällen), als vielmehr die Begünstigung des teuren Jetverkehrs. Leidtragend wären nicht nur die sichtbare Landschaft, sondern auch die Luft, das Klima und der Lärm.

Petition:

Im Spätherbst 2019 wurde von offizieller Seite angekündigt, dass auf Frühling 2020, zusammen mit dem Plangenehmigungsverfahren PGV für die Flughafengebäude, ein PGV zur Erstellung eines Sicherheitszaunes u.a. gegen Hirsche eingereicht werde. FORUM ENGADIN, zusammen mit Terrafina, Pro Natura, WWF und Schw. Stiftung für Landschaftsschutz haben daraufhin im Februar eine Petition „Ja zum Flugplatz, nein zum Zaun“ lanciert. Die Corona-Massnahmen erschwerten eine normale Sammlung, weshalb den gedruckten Unterschriftenbögen noch eine Online-Sammlung hinzugefügt wurde. Dabei kamen 991 Unterschriften von Einheimischen sowie 289 von Zweitheimischen und Gästen zusammen. Elektronisch 787, insgesamt 2067.

Im Gefolge dieser deutlichen Meinungsäusserung wurde durch die Verwaltungskommission des Flughafens (früher INFRA) in der Engadinerpost mitgeteilt, es würde im Herbst 2020 ein durch die Geschäftsleitung der INFRA erarbeitetes „Umzäunungskonzept“ erarbeitet und publiziert. Danach erst käme ein PGF für den Zaun, gleichzeitig mit dem PGF für die Gebäude. Daraus ergibt sich die Möglichkeit für die Planer landschafts- und öffentlichkeitsverträgliche Varianten einer Umzäunung (Perimeterschutz) vorzulegen. Je nach deren Resultat werden sich die Petitionäre das weitere Vorgehen (Akzeptanz, Verhandlung, Gegeninitiative oder rechtliches Vorgehen) überlegen müssen.

Diskussionspunkte:

Primär geht es um die direkte Beeinträchtigung der Landschaftsästhetik der Flugplatzebene durch einen Zaun. Meistdiskutierter Zweck des Zaunes ist das Eindringen von Hirschen, dazu muss der Zaun komplett durchgehend sein, sehr solide, >3m hoch und mit einer Strasse. Dieser Zaun wird angeblich „aus Sicherheitsgründen“ verlangt. Im sehr unwahrscheinlichen Falle eines Unfalles (seit 70j kein Unfall bekannt!) liegt die Verantwortung beim Betreiber selbst. Diese Verantwortung kann nicht auf einen Zaun abgeschoben werden. Unfälle kommen trotzdem vor. Weder das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL noch die Zolldirektion verlangen explizit einen Zaun. Die Sicherheitsforderungen der EU bzw. der ICAO sind präziser, aber nicht bindend. Auch wenn Samedan als Regionalflughafen*** (ohne internationale Anbindung) klassiert ist, und auch wenn er „schengenkonform“ sein möchte, es gibt nirgends Sicherheitsvorschriften, welche zu einem Zaunverpflichten würden. Relevanter sind Forderungen von allfälligen kommerziellen oder ad hoc Chartergesellschaften oder privaten Flugzeughaltern, welche gewisse Sicherheitseinrichtungen aus Prestige-Gründen wünschen könnten. Im Geschäft um deren Flugplatzbenützung hat die Engadin Airport AG (EA) ein grosses Eigeninteresse. Dabei geht es um sehr hohe Einnahmen bzw. Lande-, Start-, und Parkgebühren. Ein Besuch eines solchen Flugzeuges kostet meist um oder auch weit über CHF 10'000.-.

Es ist unübersehbar, dass es beim Zaun in erster und einziger Linie um die Förderung des Primeclass Jetverkehrs geht. Es geht darum, die Jet-Hochsaison zeitlich in die schwächeren Zeiten auszudehnen.

Als Petitionäre beabsichtigen wir nicht einen Frontalangriff gegen die aktuelle Stellung des Flugplatzes, wohl aber bekämpfen wir die Freigabe zu beliebigem zukünftigem Flugverkehr. Inzwischen sind ja sogar Forderungen laut geworden, das WEF von Davos teilweise ins Engadin zu verlagern. Während der Coronakrise ist der Flugplatz für kleine Flugzeuge (<3Tonnen) geschlossen, für die gut zahlenden Jet's aber offen gelassen worden!

Sicherheit:

Die Sicherheit wird von der EA definiert und in ihrer Bedeutung emporstilisiert. Es geht der EA um die Vereinfachung ihrer Aufgabe durch einen pflegeleichten, passiven Schutz, zumal sie diesen nicht bezahlen muss. Hirsche: Es sind vor allem in früheren Jahren immer wieder Hirsche beim frühmorgentlichen Überqueren der Piste beobachtet und in einzelnen spektakulären Fällen auch fotografiert worden. Hauptgrund dafür war das Heu beim nordseitig gelegenen Bauernhof. Dieses Lockangebot ist inzwischen durch geeignete Handhabung und Absperrung verschwunden. Entsprechend sind die Wildbeobachtungen zurückgegangen. Andere Störfälle (Velofahrer, Langläufer, Hundebesitzer, Kühe sind immer anekdotisch und deren Meldungen von fraglicher Glaubwürdigkeit. Auch sind sie in ganz anderer Weise abzusichern als mit einem >3m Zaun. Ein anderes Thema sind die Zolldelikte, für welche ja vor allem der Konzessionseigentümer UES in grossem Umfange angeklagt und verurteilt ist! Für die Reduktion des Wildproblemesehen wir neben wildbiologischen Massnahmen v.a. elektronische Lösungen verschiedener Art. Diese sind zum Teil in den letzten Jahren angefangen worden. Sicherheitsmeldungen hatten aber immer wieder deren Ausfälle gemeldet, was ein schlechtes Licht auf ihre Maintenance warf. Nachdem diese Meldungen von uns scharf in Zweifel gezogen wurden, sind sie plötzlich verschwunden. Wir werden also, wenn es um die Rechtmässigkeit des angekündigten „Umzäunungskonzeptes“ und dessen Begründung geht, eine rechtliche Anfechtung überlegen und die Beweisbarkeit der sicherheitsrelevanten Vorfälle verlangen.

Interessenkonflikt:

Die EA geniesst das vertraglich mit den Regionalgemeinden vereinbarte Privileg, dass die Region für sämtliche Infrastrukturkosten aufkommt und sie selbst nur eine pauschale Fixpacht von CHF 750'000.- zu bezahlen hat. Die überschüssigen Einnahmen gehen privat an die EA. Das waren in den letzten Jahren immer über 2 Mio wie in den Geschäftsberichten eingesehen werden kann. Den Bau eines Zaunes müssten die Gemeinden bezahlen (2.3 Mio), vermehrte Personalkosten bei (z.B. elektronischer) Überwachung gingen zu Lasten des Profites der EA. Der Region käme allenfalls der touristische Nutzen durch dieses Prime-Segment zugute, wobei diese Wertschöpfung des Flugplatzes für die Region nie sauber untersucht wurde. Neben den beabsichtigten Baukosten (22 Mio für die erste Bauetappe) kommt die Last des zweifellos entstehenden landschaftlichen und damit langfristig touristischen Wertverlustes hinzu. Die Flugplatzebene hat für Ein- und Zweitheimische grosse gefühlsmässige Bedeutung. Die vielbesungene Sehnsucht nimmt dabei Schaden. Diese Bedeutung spiegelt sich im enormen und schnellen Erfolg der Petition. Zur Illustration sei auf den Text von HP.Danuser verwiesen: „das Raumwunder Engadin“.

Hansjörg Hosch

NB: ***(Die Begriffe Flughafen oder Flugplatz werden gemischt verwendet und auch in den Texten und Verordnungen des BAZL nicht systematisch getrennt. Sie entsprechen nicht einer Kategorie.)