

027/2001

Flughafen «Findel»:

**Impaktstudie muss
wissenschaftlichem
Anspruch gerecht
werden**

Juli 2001

Mouvement Ecologique

Mouvement Ecologique, Regionale Contern-Sandweiler-Schetter

Mouvement Ecologique, Regional Stad Letzebuerg

Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm-Polvermillen

Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Cents-Fetschenhof

Syndicat d'Initiative et d'Interets Locaux Sandweiler

Syndicat des Intérêts Locaux Schrassig

Flughafen «Findel»:

Impaktstudie muss wissenschaftlichem Anspruch gerecht werden

Aufgrund des EU-Rechts betreffend die Impaktstudien sowie des rezenten Urteils des Verwaltungsgerichtes zum Ausbau der Aérogare wird derzeit an einer Impaktstudie für das Gesamtareal des Flughafengebietes gearbeitet.

Diese Studie soll sowohl als Grundlage für die neue Betriebsgenehmigung gelten als auch im Rahmen des neuen sogenannten «plan d'occupation du sol» (POS), der die Raumnutzung im Flughafengebiet regeln soll, genutzt werden.

Nach Informationen, die dem Mouvement Ecologique und den Interessenvereinen vorliegen, übernimmt das Bautenministerium die Verantwortung für die Erstellung dieser Impaktstudie für das gesamte Flughafenareal. Das Transportministerium seinerseits würde dann in einer weiteren Phase eine Genehmigungsprozedur mit entsprechenden spezifischen Elementen für den Ausbau der «Aérogare» in die Wege leiten.

Grundsätzlich begrüßen Mouvement Ecologique und Interessenvereine selbstverständlich, dass nunmehr endlich seitens der verantwortlichen Stellen eine Betriebs-Genehmigung für das gesamte Flughafenareal erstellt und auch eine entsprechende Impaktstudie durchgeführt wird.

In der vorliegenden Stellungnahme wird jedoch darauf hinweisen, dass eine derartige Impaktstudie nur dann den Anforderungen (auch EU-Recht) gerecht wird, wenn Mindeststandards respektiert werden. Folgende Elemente sind als zentral zu betrachten:

1. Bestimmung des aktuellen und zu erwartenden Gesamtimpaktes

Die grundlegende Frage im Kontext der Erweiterung der Luftverkehrsinfrastruktur lautet: Warum soll der Flughafen ausgebaut werden?

Als Begründung ist eine detaillierte Verkehrsprognose für einen angemessenen Zeitraum (ca. 15 Jahre) vorzulegen, die den Bedarfsnachweis erbringt.

Aus der Verkehrsprognose muss hervorgehen, wie sich die Nachfrage nach Luftverkehr im Passagier- wie auch im Frachtbereich entwickeln wird.

Diese Luftverkehrsprognose ist „zu übersetzen“ in zu erwartende Flugbewegungen; diese stellen einen Prognoseflugplan 20xx dar. Dieser Flugplan enthält Daten zu:

- Anzahl der Flugbewegungen
- Destinationen
- Tageszeit der Flugbewegungen
- An- bzw. Abflugrouten
- Flugzeugtypen
- Triebwerkstypen.

Nur auf Basis dieser Informationen kann eine seriöse Abschätzung der zu erwartenden Auswirkungen der Flugbewegungen (Lärm und Schadstoffemissionen) erfolgen. Diese detaillierten Daten sind die Grundlage für Lärm- und Emissionsberechnungen.

Ohne diese Datenbasis bewegen sich die Aussagen zu den Auswirkungen der Flugbewegungen im spekulativen Bereich.

Die Unterlagen, die bisher öffentlich zugänglich waren, z.B. im Rahmen der Kommodo-Inkommodo-Prozedur zum Ausbau der Aërogare (Teilberichte der Studie des TÜV Rheinland zum Flug- und Bodenlärm sowie zu den flugverkehrsbedingten gasförmigen Immissionen) genügen diesem Anspruch nicht. Und befremdend ist dann auch die Tatsache, dass dem Mouvement Ecologique und den Interessenvereinen trotz mehrfacher Nachfragen keine entsprechenden Unterlagen vom Transportministerium zugestellt wurden. Liegen diese nicht vor oder sind sie als geheim zu betrachten?

Exkurs: Warum stellt der Transportminister nicht alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung?

Mouvement Ecologique und Interessenvereine hatten ausführliche Informationen bei Transportminister H. Grethen betreffend die aktuellen und zu erwartenden Flugbewegungen nachgefragt. Dies da diese Daten wie angeführt, als Basis einer seriösen Impaktstudie zu werten sind. Wir zitieren aus dem Schreiben:

Nous vous prions de nous transmettre les informations suivantes :

- *nombre de mouvements aériens en 1999 et les données disponibles pour 2000 provenant des activités aéroportuaires avec*
 - * *distinction des vols provenant des activités fret resp. transport de personnes*
 - * *informations sur le nombre de vols, si possible avec une répartition par jour de semaine (fret et voyageurs)*
- *destination et provenance des différentes cargaisons*
- *informations sur les catégories et le volume des cargaisons transportées au niveau fret*
- *chiffres concernant les retombées économiques en découlant pour notre pays, separees tant pour l'activité « voyageur » que pour l'activité « cargo »*
- *les éléments de taxation actuellement en vigueur concernant les vols de fret*
- *informations concernant l'établissement du nombre de vols de 63.000 étant prévu dans le dossier officiel commodo-incommodo :*
 - * *pari concernant le transport de personnes*
 - * *part concernant le transport fret*
- *statistiques concernant le nombre de vols / an en relation avec l'aviation sportive*
- *nombre de vols de nuits et catégories de vols de nuit (fret - passagers / départ – atterrissage)*

- *informations sur les accords bilatéraux de notre pays en relation avec l'aéroport : quels accords existent à l'heure actuelle ? »*

Statt einer konkreten Antwort auf diese fundamentalen Fragen wurde dem Mouvement Ecologique und den Interessenvereinen lediglich der Tätigkeitsbericht des Transportministeriums zugestellt. Und dieser enthält diese notwendigen Informationen nicht! Dies steht im Widerspruch zu den Bestimmungen der Gesetzgebung betreffend den Zugang zu Informationen im Umweltbereich.

2. Beschreibung der verschiedenen Entwicklungs-Szenarien

Die aktuelle Vorgehensweise lässt vermuten, dass keine detaillierte Verkehrsprognose für das Flughafenareal besteht, sondern lediglich **orientierende Abschätzungen** zu der Anzahl der zu erwartenden Flugbewegungen gemacht wurden und **die Konsequenzen der Erweiterungen für den Luftverkehr und dessen Auswirkungen bisher zu wenig reflektiert wurden.** **Das kann und darf nicht die Basis für die Bestimmung und Bewertung der Auswirkungen der Flugbewegungen sein.**

. Mouvement Ecologique und Interessenvereine treten dafür ein, dass - aufgrund der Unsicherheiten aller Prognosen - **verschiedene mögliche Entwicklungsszenarien** für das Flughafengebiet dargelegt werden.

Diese Entwicklungspfade sind dann hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu untersuchen, um die Bandbreite potentieller Auswirkungen bestimmen zu können und auf dieser Basis Entscheidungen über mögliche Erweiterungen des Flughafens treffen zu können. Hierzu bietet sich die **Szenariotechnik an.**

Mit der Untersuchung der verschiedenen Entwicklungsszenarien hätte man dann auch endlich eine sachlich fundierte Grundlage für die Diskussion der Frage „Wéi e Flughafen fir Lëtzebuerg?“, die nicht nur von Interessenvereinen und Mouvement Ecologique - sondern auch von einer Reihe von Gemeinden aufgeworfen wird.

Diese Frage sollte weiterhin im Vordergrund stehen - bis dato scheint jedoch kein nach aussen erkennbarer politischer Konsens in diesem Bereich artikuliert worden zu sein. Doch nur wenn ein Konsens über die Frage der generellen Ausrichtung des Flughafens besteht, können auch die Ausbaupläne in korrekter Form stattfinden.

In diesem Zusammenhang sei aus einer früheren Stellungnahmen von Mouvement Ecologique und Interessenvereinen zitiert:

- *„Braucht Luxemburg einen sich stetig vergrößernden Flughafen - vor allem auch im Luftfrachtbereich - oder wäre nicht eher eine Art City-Flughafen, so wie er von Bürgermeister Paul Helminger gesehen wird, weitaus sinnvoller?“*
- *Wer hat - in aller Objektivität - welche Interessen an einem weiteren Ausbau des Flughafens? Decken sich diese Interessen mit denjenigen der Allgemeinheit, d.h. unseres Landes?*
- *Ist es vertretbar, in direkter Stadtnähe und in einem Ballungsgebiet - mit allen damit verbundenen Belastungen für die Anrainer und den entstehenden Sicherheitsproblemen -, einen Frachtflughafen*

auszubauen, von dem 98% der Waren vom und ins Ausland weitertransportiert werden? Will Luxemburg, nach dem Fiasko in der Straßenbau-Politik, nun auch noch zu einem Transitland im Frachtbereich werden?

- Wie kann ein Gleichgewicht zwischen **privatwirtschaftlichen** Interessen und den Interessen der Einwohnerinnen einer gesamten Region gefunden werden?
- Ist es überhaupt sinnvoll, in einem derart konkurrierenden Markt, der zudem äußerst labil ist, weiterhin einen derartigen Ausbau zu forcieren? Oder welche Strategie wäre im Interesse des Luxemburger Landes? Zitiert sei in diesem Zusammenhang Roger Sizen, Präsident des Verwaltungsrates von Luxair und Cargolux: «Même si les perspectives sont extrêmement encourageantes à l'aube du siècle nouveau, on ferait bien de ne jamais perdre de vue que le transport aérien est et restera toujours une industrie extrêmement cyclique où les booms et les crises se succèdent à un rythme et avec une amplitude rarement constatés dans un autre secteur économique.» (...)
- Sind sich die Promotoren eines weiteren Ausbaus des Flughafens bewußt, daß Luxemburg aufgrund der erwähnten Konkurrenzsituation auf diesem umkämpften Markt mittel- bzw. langfristig riskiert, Errungenschaften im Sinne der Lebensqualität der Einwohnerinnen - wie z.B. das Nachtflugverbot - lockern bzw. aufgeben zu müssen? Wird dies bewußt in Kauf genommen?
- Wird Cargolux zu einer Maintenance-Gesellschaft für andere Fluggesellschaften? Ist eine solche Entwicklung zu verhindern/begrenzen, falls die nötigen Infrastrukturen einmal vorhanden sind? Ist die Cargolux bereit die Zahl der Motorentest zu begrenzen?
- Rechtfertigt der vermeintliche wirtschaftliche Nutzen eines Ausbaus tatsächlich die hohen finanziellen Ausgaben sowie die erheblichen Belastungen (Landverbrauch, Beeinträchtigung der Lebensqualität)?

Es wäre ein Schlag ins Gesicht all jener Bürgerinnen, die im Bereich des Flughafenareals wohnen, wenn weiterhin hinter ihrem Rücken geplant werden würde, ohne daß diese fundamentalen Fragestellungen geklärt wären."

3. Untersuchung von verschiedenen Alternativen

Unabhängig davon, ob eine dezidierte Prognose für die zukünftigen Flugbewegungen besteht oder lediglich Abschätzungen des zu erwartenden Verkehrs, ist generell zu hinterfragen:

- Welche Alternativen bestehen zum Ausbau der Infrastruktur (z.B.: Verlagerung von Flugbewegungen auf andere Verkehrsträger, Kooperation mit anderen Flughäfen)?
- Ist der Ausbau in der beabsichtigten Form der Infrastruktur durch Alternativen zu vermeiden bzw. zu begrenzen?

Vom Grundsatz her sollten die bestehenden möglichen Vorhabensalternativen integrativ vergleichend hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen analysiert und bewertet werden.

Die Untersuchung entsprechender Alternativen ist im übrigen unerlässlich, damit die Impaktstudie auch EU-Recht gerecht wird.

4. Untersuchung aller potentiellen Belastungen

Mouvement Ecologique und Interessenvereien sind der Überzeugung, dass eine angemessene Gesamtimpaktstudie so anzulegen ist, dass die Entscheidungen über den Ausbau einer „No-Regret-Strategie“ folgen können.

Der Grundsatz der No-Regret-Strategie meint in diesem Kontext, dass Entscheidungen über einen Ausbau nur auf der Basis des größtmöglichen Wissens um potentielle negative Auswirkungen des Ausbaus getroffen werden dürfen¹. So sollten nicht nur die Auswirkungen der direkt geplanten Ausbau- und Nutzungsvorhaben berücksichtigt werden, sondern auch mögliche **induzierte Effekte** (z.B.: Ausbau der infrastrukturellen Anbindung des Flughafens mit einer Steigerung der Zubringerverkehre, deren Auswirkungen auch berücksichtigt werden müssen.)

Eine Gesamtimpaktstudie muss die Beschreibung der Prognose der **Auswirkungen auf alle Schutzgüter** mit der Bestimmung der Bewertungsmaßstäbe umfassend **und auch den Einfluss auf den Menschen (Wohnumfeld, Siedlungen, Arbeitsplatzsituation) umfassen**. Folgende Umweltbereiche bilden dabei grundsätzlich - auch im Respekt der EU-Impaktstudien-Direktive - den **Rahmen**:

7. Mensch

- a. **Lärmauswirkungen**
- b. **Auswirkung der Luftschadstoffemissionen**
- c. **Sonstige Auswirkungen**
 - i. **Flugsicherheit, Überflughöhen**
 - ii. **Kerosinablässe**
 - iii. **Geruchsbelästigungen**
- d. **Sonstige Funktionen**
 - i. **Wohn- und Wohnumfeldfunktionen**
 - ii. **Erholungs- und Freizeitfunktion**

2. Tiere und Pflanzen

3. Boden

4. Grund- und Oberflächenwasser

5. Luft und Klima

6. Landschaft

7. Kulturgüter und sonstige Güter

Hierbei gilt es - im Gegensatz zu den bis dato vom TÜV angefertigten Studien - einen breiten **Untersuchungsraum** zu berücksichtigen, der nicht an den Grenzen der Gemeinden Luxemburg, Sandweiler und Niederanven stehen bleiben kann, sondern zusätzlich mindest alle Gemeinden, die auch im POS berücksichtigt werden, miteinbezieht.

Stellt sich ausserdem die Frage, ob - abhängig von den Entwicklungsszenarien - nicht auch andere Gemeinden wie Hesperingen, Betzdorf, Contern, Schüttringen, Kopstal, Strassen ... endlich in den Untersuchungsraum einbezogen werden müssten.

¹ Die Ausführungen zu dem Umfang und zur angemessenen Anlage einer Gesamtimpaktstudie fokussieren sich auf dieser Stufe auf die möglichen negativen Effekte. Mögliche positive Effekte (z.B.: Schaffung von Arbeitsplätzen; potentiell positive wirtschaftliche Effekte) werden vorerst nicht mit einbezogen.

Die Gesamtimpaktstudie sollte möglichst weitgehend versuchen, **Wechselwirkungen** (synergistische bzw. antagonistische Effekte) der verschiedenen Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter ist zu berücksichtigen (z.B.: gemeinsame Wirkungen von Lärm und Luftschadstoffemissionen auf die menschliche Gesundheit, das Wohlbefinden und Sozialverhalten).

Darüber hinaus ist die Gesamtimpaktstudie so anzulegen, dass nicht nur die Wechselwirkungen verschiedener Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter berücksichtigt werden, sondern möglichst **auch andere Belastungsquellen** in die Bestimmung der potenziellen Auswirkungen mit einbezogen werden (z.B.: Bei der Bestimmung des Lärms und der Auswirkungen des Lärms sind möglichst auch andere Lärmquellen wie Verkehrslärm - Straße, Schiene - oder Anlagenlärm mit einzubeziehen).

In der Gesamtimpaktstudie sind sämtliche geplanten **Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung bzw. zum Ausgleich der Auswirkungen** mit einzubeziehen und hinsichtlich der möglichen entlastenden Effekte zu bewerten. Das gilt in besonderer Art und Weise für die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch (menschliche Gesundheit) sowie Tiere und Pflanzen.

5. Anwendung modernster Berechnungsmethoden

Bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter nach den **aktuellsten** Erkenntnissen hinsichtlich der **Methoden zur Bestimmung und zur Bewertung** der Auswirkungen zu verfahren.

Erneut möchten Mouvement Ecologique und Interessenvereine darauf hinweisen, dass die Lärmberechnungen, so wie sie vom TÜV im Rahmen der Aérogare-Prozedur durchgeführt wurden, in keinsten Form modernen Berechnungsmethoden entsprechen und somit (auch rechtlich) anfechtbar sind.

Darüberhinaus sollte man hier auch eine offene Sprache betreffend die Entwicklung der Nachtflüge sowie der Kleinflieger sprechen. Denn Fakt ist, daß die Nachtflüge in den vergangenen Jahren praktisch stetig in einer unzulässigen Art und Weise zugenommen haben!

***Anmerkung:** Nicht verständlich ist, warum nicht einmal die heute bekannten Fakten offen dargelegt werden. Immerhin bestehen Meßstationen zur Ermittlung der Lärmbelastung - die Resultate jedoch werden der Bevölkerung derzeit vorenthalten. Darüberhinaus sind die derzeitigen Meßinstrumente nicht ausreichend über das gesamte vom Flughafen betroffene Gebiet verteilt. Entsprechend befürchtet so manche(r) Bürgerin, vor Veröffentlichung der neuesten Werte würden derzeit die Meßinstrumente gezielt «umfliegen», würden andere Ein- und Abflugstrecken gewählt.*

6. Abwägung

Letztendlich sollte auf dem aktuellsten Stand des Wissens angestrebt werden, die potentiellen **negativen externen Effekte** auf die Schutzgüter in eine **volkswirtschaftliche** Betrachtung der **Kosten und des Nutzens der Erweiterung** des Aerogare Luxemburg als Argumentationsgrundlage in die letztendliche Entscheidung über die Ausbaumaßnahmen mit einzubeziehen.

Weiterhin bestehen **Mouvement Ecologique** und **Interessenvereine** mit Nachdruck darauf, dass endlich eine volkswirtschaftliche Gesamtberechnung durchgeführt wird (Kostenpunkte, volkswirtschaftlicher Nutzen, Arbeitsplatzsituation, Belastungen ...) - dies für die unterschiedlichen Entwicklungsszenarien.

Schlussfolgerung

Es ist auch im politischen Interesse, wenn die **Impaktstudie zum Ausbau des Flughafenareals von allen Akteuren als Entscheidungsbasis anerkannt und auch nicht auf juristischer Ebene in Frage gestellt werden kann.**

Dies setzt dann aber voraus, dass ein **Konsens über die Arbeitsweise und Methodik besteht. Dies ist leider derzeit nicht der Fall.** Im Gegenteil: mit Bedauern stellen **Mouvement Ecologique** und **Interessenvereine** fest, dass trotz mehrfacher Anfragen unsererseits von den zuständigen Stellen eine Unterredung gewährleistet wurde – noch die nachgefragten Informationen (z.B. betreffend die Flugbewegungen) zugestellt wurden.

Äusserst befremdend ist zudem die Tatsache, dass der „plan d'occupation du sol“ **derzeit in kleinstem Rahmen** - und scheinbar sogar ohne direkte Einbindung der Gemeinden erstellt wird. Es scheint, als ob die Regierung den Endbericht sogar in noch kleinerem Kreis ausarbeiten würde, als den Zwischenbericht. Waren bis dato immerhin die Schöffenräte in die Erstellung eingebunden, so scheint sich die Ausarbeitung der Endversion nur noch auf eine Handvoll Leute zu konzentrieren.

Statt aufgrund der öffentlichen Diskussionen den Kreis der Akteure auszuweiten - für mehr Transparenz zu sorgen, erfolgt entsprechend scheinbar das genaue Gegenteil! Statt, daß sich die Regierung entschieden hätte im Sinne eines «breiten Dialogs» mit Bürgerinnen, breitere Bevölkerungskreise in die Erstellung des Dokumentes einzubinden und so von vorneherein einen größtmöglichen Konsens anzustreben, wird das Dokument nunmehr quasi hinter hermetisch verschlossenen Türen erstellt.

Umso dringlicher richten **Mouvement Ecologique und **Interessenvereine** einen Appell an die Regierungsverantwortlichen, im Rahmen der Impaktstudie die genannten Elemente zu berücksichtigen und somit eine sachliche und fundierte Basis für die Impaktstudie und die Ausbaupläne zum Flughafen zu gewährleisten.**

Mouvement Ecologique und Interessenvereine treten dafür ein, daß die Impaktstudie folgenden Prinzipien gerecht wird. Sie sollte:

- sowohl die *aktuellen Belastungen durch das Flughafenareal untersuchen*
- als auch die *potentiellen zusätzlichen Belastungen, die je nach Ausbau erfolgen würden. Hier drängt es sich auf, verschiedene Modellrechnungen -je nach Größe des Ausbaus - zu erstellen.*

Hierzu drängt sich folgende Vorgehensweise auf:

1. *Detaillierte Verkehrsprognose als Bedarfsnachweis und darauf aufbauende Prognoseflugpläne als seriöse Grundlage für die Bestimmung der Auswirkungen der Flugbewegungen (Lärm, Schadstoffemissionen)*

2. Prüfung von Vorhabensalternativen
 3. Untersuchung verschiedener konsistenter zukünftiger Entwicklungsszenarien („Wie die Flughäfen für Letzebuerg“), um darauf aufbauend die Auswirkungen verschiedener Entwicklungen bestimmen zu können.
 4. Festlegung des Rahmens der untersuchten Schutzgüter
 5. Festlegung eines angemessenen Untersuchungsraums
 6. Berücksichtigung des Standes der Wissenschaft und Technik bei den Methoden zur Bestimmung und Bewertung der Auswirkungen
 7. Berücksichtigung der Wechselwirkungen verschiedener Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sowie Wechselwirkungen der Belastungen durch den Flughafen mit anderen Belastungsquellen bei einzelnen Auswirkungen
 8. Untersuchung von möglichen Alternativen zum Ausbau des Flughafenareals (Verlagerung auf den Schienenverkehr, Kooperation mit anderen Flughäfen)
 9. Beschreibung und Bewertung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung bzw. zum Ausgleich der Auswirkungen
- W. Einbindung der negativen externen Effekte in die Gesamtbeurteilung der Erweiterungsvorhaben.

Erst nachdem diese Impactstudie vorliegt, sollte auch in der Abgeordnetenversammlung über das Gesetzesprojekt betreffend den Ausbau der Aéroport diskutiert werden.

Mouvement Ecologique

Mouvement Ecologique, Regionale Contern-Sandweiler-Schëtter

Mouvement Ecologique, Regional Stad Letzebuerg

Syndicat d'Interets Locaux Hamm-Polvermillen

Syndicat d'Initiative et d'Interets Locaux Cents-Fetschenhof

Syndicat d'Initiative et d'Interets Locaux Sandweiler

Syndicat des Intérêts Locaux Schrassig