

## **Ausbau des Findels:**

**Diskussionsgrundlage für  
weiteren Ausbau fehlt  
weiterhin**

**- Für ein Mehr an Transparenz,  
für ein Gesamtkonzept**

**Juni 1996**

Syndicat d'Intérêts locaux Hamm-Polfermillen, 3, Baden Powell, 1211  
Luxembourg

Syndicat d'Interet locaux Cents- Fetschenhof, 27, Jos. Massarettestrooss,  
2137 Luxembourg

Mouvement Ecologique asbl, 6, rue Vauban, 2663 Luxembourg

Mouvement Ecologique, section Contern-Sandweiler-Schetter, 8, rue de  
Contern, 5339 Moutfort



## **Ausbau des Findels:**

### **Diskussionsgrundlage für weiteren Ausbau fehlt weiterhin - Für ein Mehr an Transparenz, für ein Gesamtkonzept**

---

Am morgigen Dienstag soll in der Abgeordnetenversammlung über das Gesetzesprojekt 4106 ("projet de loi autorisant l'extension de l'aérogare") abgestimmt werden. Das Projekt besteht aus einem einzigen Artikel, mit dem der Regierung die Gelder für den Ausbau des Findels im Passagierbereich genehmigt werden.

Der Ausbau der Aerogare des Flughafens soll in 3 Phasen erfolgen. Die erste Phase - die im Bericht der Bautenkommission der Abgeordnetenversammlung als Zwischenphase ("intermédiaire") bezeichnet wird - soll erlauben, den Passagierverkehr von 1.200.000 auf 1.500.000 Personen / Jahr auszuweiten. Die dazu notwendigen Gelder für diesen Ausbau (2.150 Millionen) sollen am morgigen Dienstag der Regierung von der Abgeordnetenversammlung zugestanden werden.

Dieser Ausbau ist aber nur eine erste Phase einer allgemeinen Strategie: geplant ist nämlich eine weitere weitaus wesentlichere Zunahme des Passagierverkehrs: in einer zweiten Phase soll der Passagierverkehr auf 2 Millionen (Invest: 1.375.000.-) und in einer dritten sogar bis auf 4 Millionen (Invest: 1.125.000.-) ansteigen!

**Dies käme sage und schreibe mehr als einer Verdreifachung der aktuellen Passagierzahlen gleich!**

Daß auch die Phasen 2 und 3 des Ausbaus des Flughafens erfolgen sollen, wird ausdrücklich - sowohl im Anhang des derzeit vorliegenden Gesetzesprojektes, wie auch im diesbezüglichen Gutachten des Staatsrates und den Berichten der zuständigen Kommission der Abgeordnetenversammlung - festgehalten.

### **Diskussions-Grundlage für weiteren Ausbau des Findels fehlt weiterhin! \_\_\_\_\_**

In einem Regierungsrat vom 8. September 1995 wurde festgehalten, daß die wünschenswerte und zumutbare Entwicklung des Findels ("le développement souhaitable et tolérable") im Rahmen einer Studie untersucht werden würde, dies aufgrund der aktuellen und vorhersehbaren Passagier- und Frachtzahlen. Diese Studie sollte sich auf einer Untersuchung des heutigen sowie des potentiellen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens des Findels basieren.

Die Schlußfolgerungen dieser Studie sollten, so wurde im Regierungsrat festgehalten, innerhalb von 9 Monaten, d.h. im Juni 1996 - also vor der Abstimmung des Gesetzesprojektes über den ersten Ausbau der "Aerogare" - vorliegen!

Dies ist nicht der Fall!

**Somit riskiert die Abgeordnetenversammlung der Regierung einer Art Blankoscheck für eine gigantische Ausweitung der Passagierzahlen auszustellen.**

Denn: auch wenn der Finanzrahmen für die Phasen (2) und (3) von den Abgeordneten noch absegnet werden müssen, impliziert die Zustimmung zur 1. Phase - die jetzt ansteht - psychologisch und wohl auch politisch - die beiden anderen nachfolgenden.

**Warum wurde die Untersuchung über die Frage des wünschenswerten bzw. tolerierbaren Findel-Ausbau noch nicht durchgeführt? Warum auch wurde der ökonomische Nutzen eines weiteren Ausbaus - sowohl im Fracht- als im Passagierbereich - noch nicht untersucht? Eine solche Studie hätte nämlich grundlegende Informationen geliefert, die entscheidend für die Vorgehensweise in diesem wichtigen Dossier wären.**

Immerhin ist der Findel sowohl für hohe Belastungen der Anrainer als auch für hohe Umweltbelastungen verantwortlich. Stellen sich eine Reihe von Fragen:

- Wurde diese Studie bewußt seitens des Wirtschaftsministeriums nicht aktiv mitgetragen, da befürchtet wird, daß die Resultate vielleicht weniger positiv ausfallen würden, als erwartet? Immerhin hatte der STATEC bereits 1992 ("L'aéroport de Luxembourg - impact économique", Bulletin No 6) eine Studie durchgeführt, die wenig ermutigende Resultate aufzuweisen hatte. In der Tat wurde damals festgehalten, daß der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Flughafens, vor allem des Warentransportes, weniger positiv einzuschätzen ist, als von verschiedenen Kreisen angenommen wird ("vulnérabilité à l'environnement international très élevée", "rentabilité économique et financière précaire").
- Wie ist es außerdem zu erklären, daß die verantwortliche Kommission der Abgeordnetenkammer in ihrem Bericht nicht einmal ansatzweise diese Frage anschnidet? Hat das Manna der Gewerbesteuer - bewußt oder unbewußt - eine gewisse Befangenheit im Kopf dieses oder jenen "député-maire" verursacht? Der Bericht der Kommission ähnelt eher einem Gefälligkeitsgutachten, das jedoch die grundsätzlichen Fragen, u.a. den oben erwähnten und nicht umgesetzten Regierungsbeschluß, nicht erwähnt.
- Auch das zweiseitige (!) Gutachten des Staatsrates, das innerhalb von weniger als zwei Monaten (!) erstellt wurde (und nur 16 Tage nach der Deponierung des Projektes!), ignoriert die grundsätzlichen sowie umweltpolitischen Aspekte völlig.

## **Umweltaspekte schlichtweg ignoriert**

Dem vorliegenden Gesetzesprojekt liegen konkrete Pläne für den Ausbau der Aéro-gare bei. Kein Wort wird hierbei über Umweltaspekte oder den Schutz der Interessen der betroffenen Anrainer verloren. Dabei stellt bereits der heutige Flughafen eine erhebliche Belastung dar, sowohl für die Umwelt als auch für die Anrainer.

- Unseren Informationen zufolge wurde die Umweltverwaltung bis dato in keiner Weise in die Ausarbeitung des Projektes eingebunden.
- Auch in diesem Bereich wurde im übrigen ein Regierungsentschluß nicht umgesetzt. Im Regierungsrat von 8. September 1995 war beschlossen worden, daß ausführliche Lärmstudien durchgeführt werden sollten, nicht nur über den Ist-zustand sondern auch über die zu erwartende Entwicklung des Lärms. Diese Studien wurden nur teilweise durchgeführt: wesentliche Informationen, so die Lärmemissionen am Boden, fehlen nach wie vor.

- Bestehende akute Umweltbelastungen, wie die Lärmbelastungen durch die "essais-moteur" am Boden, werden im Gesetzesprojekt nicht erwähnt: hier geht es um eine kurzfristige Investition von 300 Millionen, die zumindest teilweise entsprechend dem Verursacherprinzip finanziert werden müßte!

- Die Wasserbelastung durch die Enteisung der Flugzeuge und der Piste ist nach wie vor ungelöst. Die Wurzelraumkläranlage, die das Problem bei der Enteisung der Flugzeuge lösen soll, funktioniert bei niedrigen Temperaturen nicht, so daß dieses Vorzeigeobjekt - wie die Umweltverwaltung uns bestätigt hat - ein fragwürdiges Resultat bringt...

- Eine weitere Tatsache ist äußerst brisant: als 1981 der Ausbau des Findels genehmigt wurde, hatte die damalige Regierung beschlossen, daß keine Kommodo-Inkommodo-Prozedur notwendig sei. Wir zitieren aus dem Gesetzestext, Artikel 2: "*Les travaux d'extension visés a l'article 1er sont déclarés d'utilité publique et dispensés de l'autorisation prévue par la loi du 16 avril 1979 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes*".

**Der Findel als ganzes verfügt bis heute nicht über eine Kommodo-Genehmigung! Eine absolut unverständliche Tatsache! Wenn das Kommodo-Inkommodo Gesetz einen Sinn haben soll, dann muß doch wohl gerade ein Betrieb, der derartig hohe Belastungen verursacht, einer öffentlichen Kommodo-Prozedur unterliegen, und zwar alle bestehenden sowie neuen Einrichtungen!**

**Besonders gravierend ist die Tatsache, daß gemäß EU-Direktive über die Impaktstudien (directive du 17 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement) ein Flughafen sogar einer Impaktstudie unterliegen soll. Dies ist für den Findel nicht der Fall: es stellt sich - beim geplanten Ausbau - die Frage, ob hier nicht gegen EU-Recht verstossen wird!**

In diesem Zusammenhang stellen sich somit eine ganze Reihe von Fragen:

- Warum wurde die Umweltverwaltung nicht in die Ausarbeitung des Konzeptes eingebunden?

- Ist es nicht unverantwortlich, daß die Abgeordnetenversammlung einem Ausbau zustimmen soll, ohne daß der Impakt der Belastungen auf die Umwelt und die betroffenen Anrainer bekannt ist, die bestehenden Umweltprobleme gelöst und entsprechende Schutzmaßnahmen für diejenigen getroffen werden, die eventuell durch die Ausweitung entstehen?

- Wird nicht auch mit finanziellen Problemen zu rechnen sein, wenn es darum geht, die notwendigen Gelder für die Umweltschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen? Das Gesetzesprojekt setzt nämlich eine Obergrenze für die möglichen Ausgaben zum Ausbau des Findels. Da hierbei die Umweltaspekte - die doch bei einem derartigen Projekt recht substantiell sein könnten - nicht berücksichtigt wurden, stellt sich deren Finanzierungsfrage (siehe Station für die "essais-moteur" von 300 Millionen). Woher werden diese Gelder nachträglich genommen werden?

Jeder kleiner Schreinereibetrieb muß - wenn er einen Ausbau seines Betriebes plant - diese Aspekte berücksichtigen. Nur der Staat scheint sich bei seinen eigenen Projekten von dieser Verantwortung entbinden zu wollen, und dies gerade bei einem Flughafenprojekt, das bekannterweise mit erheblichen Belastungen verbunden sein wird.

## **Kuriosum am Rande**

---

Symbolisch für die Art und Weise, wie in Luxemburg derzeit die wichtige Thematik "Flugverkehr und Umwelt" behandelt wird, steht eine Broschüre, die rezent von Luxair und Cargolux veröffentlicht wurde.

Darin werden ihre besonderen Errungenschaften im ökologischen Bereich hervorgehoben. An dieser Stelle sei lediglich auf zwei mehr denn irritierende Tatsachen hingewiesen:

- die Broschüre zeichnet sich durch eine Vielzahl von anziehenden Naturaufnahmen aus. Was der Leser jedoch vergeblich sucht, ist auch nur ein Foto mit einem Flugzeug? Soll hier mit aufwendigen vierfarbigen Hochglanzbroschüren versucht werden bestehende Probleme wegzureden, anstatt sich einer offenen Diskussion mit den Anrainern und den Umweltorganisationen zu stellen, wie dies im Ausland teilweise üblich ist?
- desweiteren wird darin - und auch in der Berichterstattung - eine **Wurzelraumkläranlage** gepriesen. Diese soll primär auch helfen im Winter die durch die Enteisung entstehenden Schadstoffe zu klären. Nur: jedem Fachmann ist gewußt, daß diese Anlagen bei niedrigen Temperaturen - also wenn eine Enteisung notwendig ist - kaum funktionieren. Hier scheint demnach ein reiner Alibi-Umweltschutz zu Marketingzwecken betrieben zu werden...

## **Für ein Mehr an Transparenz - Für ein Gesamtkonzept**

---

Aufgrund der fehlenden Studie über den wünschenswerten und tolerierbaren Ausbau des Findels sowie eines Gesamtkonzeptes im Umweltbereich, kann man die Vorbereitung der Diskussion um das Gesetzesprojekt 4106 als lückenhaft, ja sogar als schlampig bezeichnen.

Dennoch ist nicht damit zu rechnen - obwohl dies die korrekte Vorgehensweise wäre -, daß am morgigen Dienstag das Votum des Gesetzesprojektes vertagt wird bis zu einem Zeitpunkt, wo alle Unterlagen - auch diejenigen, die vom Regierungsrat am 8. September 1995 selbst beschlossen wurden - vorliegen.

**Die unterzeichnenden Organisationen sprechen sich deshalb subsidiarisch dafür aus, daß zumindest sichergestellt wird, daß jedwede weitere Planung nur aufgrund der erwähnten Studie bzw. einer öffentlichen Kommodo-Prozedur erfolgen darf und auch die Umweltaspekte sowie der Schutz der Anrainer nicht zu kurz kommen.**

**Wir setzen uns deshalb dafür ein, daß u.a.:**

- Umweltaspekte sowie die Gewährleistung der Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung Vorrang vor kurzfristigen Wirtschaftsinteressen erhalten;
- kurzfristig eine Studie über den heutigen wirtschaftlichen Impakt des Flughafens und des geplanten Ausbaus vorgelegt wird, und dies sowohl was den Fracht- als den Passagierverkehr anbelangt;
- keine weitere Entscheidung über die wünschenswerte und tolerierbare Entwicklung des Findels getroffen wird, bevor nicht diese Studie vorliegt und öffentlich diskutiert wurde;

- der Flughafen umgehend einer gesamten Kommodo-Prozedur unterzogen wird, dies aufgrund der schon beschlossenen Lärmbelastungs-Studien sowie weiterer Analysen, u.a. was die Wasser- und Luftbelastungen sowie die Sicherheit (u.a. der Kerosin-Tanke) anbelangt;
- bei zukünftigen Ausbauprojekten - also u.a. bei den geplanten Ausbauphasen des Cargo-center sowie der aerogare - eine regelrechte Impactstudie durchgeführt wird, die - wie es die Impactstudiendirektive vorsieht - der Öffentlichkeit in einer öffentlichen Prozedur vorgestellt wird, bevor eine definitive Entscheidung in der Abgeordneten-kammer fällt;
- ein jährlicher Bericht über den Impact des Findels auf die Umwelt und die Lebensqualität der Einwohner erstellt wird und dieser im Rahmen eines Dialoges mit den Anrainern sowie den Umweltschutzorganisationen - ähnlich wie im Ausland - diskutiert wird;
- die Regierung sich auf europäischer Ebene für die Einführung einer Steuer auf dem Flugbenzin einsetzt, um so erste Ansätze zu einer Begrenzung des Flugverkehrs herbeizuführen, der u.a. was die CO2-Emissionen anbelangt, ein immer größere Belastung darstellt.

Luxemburg-Hamm, am 10.Juni 1996

Syndicat d'Interets locaux Hamm Polfermillen, 3, Baden Powell, 1211 Luxembourg

Syndicat d'Intérêts locaux Cents-Fetschenhof, 27, Jos.Massarettestrooss, 2137 Luxembourg

Mouvement Ecologique asbl, 6, rue Vauban, 2663 Luxembourg

Mouvement Ecologique, section Sandweiler-Contern-Schëtter, 8, rue de Contern, 5339 Moutfort