



Wéi e Flughafen fir muer?

Urteil des Verwaltungsgerichtes
bestätigt **gesetzeswidriges**
Vorgehen und soll für die Zukunft
Transparenz und Mitspracherecht
der Bürgerinnen gewährleisten

Mouvement Ecologique
Mouvement Ecologique, Regionale Contern-Sandweiler-
Schëtter
Mouvement Ecologique, Regional Stad Lëtzebuerg
Syndicat d'Intérêts Locaux Hamm-Polvermillen
Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Cents-
Fetschenhof
Syndicat d'Initiative et d'Intérêts Locaux Sandweiler
Syndicat des Intérêts Locaux Schrassig

Wéi e Flughafen fir muer?

**Urteil des Verwaltungsgerichtes bestätigt
gesetzeswidriges Vorgehen und soll für die
Zukunft Transparenz und Mitspracherecht
der Bürgerinnen gewährleisten**

Am 19. April 2000 hatten Mouvement Ecologique sowie eine Reihe von Privatpersonen - mit Unterstützung der lokalen Interessenvereine - Rekurs gegen die Genehmigung des Umweltministers zum Ausbau der «Aérogare» eingereicht. Am 14. März 2001 verkündete das Verwaltungsgericht das Urteil in diesem Dossier und es gab den Klägerinnen Recht.

Das Urteil kann als Meilenstein in der Diskussion um die Entwicklung des Flughafenareals betrachtet werden. Denn es gibt nunmehr eine Jurisprudenz die vorgibt, daß in Zukunft bei einem Ausbau des Flughafenareals eine transparente Vorgehensweise gewährleistet sein muß.

1. Das Ziel der Klägerinnen: die öffentlichen Interessen im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Prozeduren gewährleisten

Zur Klarstellung: Dem Mouvement Ecologique und den Interessenvereinen geht es nicht darum, Verbesserungen für die Ein- und Auscheckbedingungen der Gäste des Flughafens zu unterbinden bzw. zu behindern. Ganz im Gegenteil: Verbesserungen im Sinne einer zeitgemäßen Abfertigung sind sicher sinnvoll.

Mouvement Ecologique und Interessenvereine treten aber mit aller Konsequenz dafür ein, daß bei den Ausbauplänen des Flughafens auch den Interessen der Anrainer und der Umwelt Rechnung getragen wird. Erforderlich ist somit eine Abwägung der verschiedenen Interessen im Rahmen der gesetzlichen Prozeduren.

Umstritten ist hierbei vor allem der weitere Ausbau des Frachtbereichs: Soll der Standort Luxemburg sich tatsächlich weiter mehr und mehr zu einem allumfassenden Umschlagplatz im Bereich des Warentransportes entwickeln, dies obwohl bereits heute 98% der Importe unser Land direkt wieder verlassen? Mouvement Ecologique und Interessenvereine sind der Überzeugung, daß es hier deutliche Grenzen für einen Ausbau zu setzen gilt - nicht zuletzt, da der Flughafen sich immerhin direkt in einem urbanen, dicht besiedelten Gebiet befindet!

Der Ausbau der Aérogare im Rahmen eines Kommodo-Inkommodo-Verfahrens gab nunmehr überhaupt die Gelegenheit, um diese grundsätzliche Diskussion - auch über die Entwicklung des Frachtbereichs - in die Wege zu leiten.

Unter dem Strich geht es darum, daß der Flughafen dieselben gesetzlichen Bestimmungen respektieren soll, wie jeder andere Betrieb in Luxemburg; Vor einem Ausbau sollen alle Fakten betreffend die evtl. Belastungen offen dargelegt und untersucht werden, wie diese vermieden bzw. gemindert werden können - und erst dann soll eine Entscheidung gefällt werden.

Hierum geht es: um nicht mehr und nicht weniger!

2. Die wesentlichen Einwände auf einen Blick

Mit dem Rekurs vor dem Verwaltungsgericht gegen die Erteilung einer Kommodo-Inkommodo-Genehmigung für den Ausbau der Aerogare, wollten Mouvement Ecologique, Interessensvereine und eine Reihe von Privatpersonen in der Konsequenz vor allem erreichen, daß im Dossier «Ausbau des Flughafens» mit offenen Karten gespielt wird. Transparente und nachvollziehbare Entscheidungsprozesse sollten im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung des Flughafenareals gewährleistet werden.

Vor allem ging es darum auch auf rechtlicher Ebene die bisherige Salami-Taktik in Frage zu stellen, mit der der Flughafen scheinbar schichtenweise ausgebaut werden sollte: dies ohne daß hierbei der Gesamtimpact der Belastungen für die Anrainer und der Umwelt untersucht wurde.

Im folgenden sind die Hauptkritikpunkte dargelegt:

- Im ausliegenden Dossier wurde die Situation so dargestellt, als ob es sich ausschließlich um den Ausbau der Hallen handeln würde - ohne daß die daraus entstehenden Aktivitäten miteinbezogen wurden. Dies käme, so die Klägerinnen, einer Fehlinformation gleich. Denn der Ausbau der «Aérogare-Hallen» zielt de facto auch darauf ab, die geplante Steigerung der Flugbewegungen überhaupt möglich zu machen. Und deren Impact wurde in keiner Form dargelegt / untersucht bzw. Maßnahmen zur Reduktion der entstehenden Belastungen vorgelegt.
- Beim offiziellen Kommodo-Inkommodo-Dossier zum Ausbau der Aerogare lagen die erforderlichen Unterlagen nicht vor, die es den Einwohnerinnen erlaubt hätten, sich ein reelles Bild über die Auswirkungen des Projektes machen zu können (z.B. der Impact des Ausbaus auf die Lärmsituation in den Wohngebieten).
- Eine Motion der Abgeordnetenkammer aus dem Jahre 1996, die u.a. vorgibt, vor einem weiteren Ausbau solle der Gesamtimpact des Flughafens untersucht werden *ebenso* wie die EU-Direktive betreffend die Impactstudie wurden nicht respektiert.
- Der Aushang im Rahmen der Kommodo-Inkommodo-Prozedur fand nicht in den ebenfalls vom Flughafenbetrieb betroffenen Gemeinden Schüttringen und Luxemburg statt, was im Widerspruch zum Kommodo-Gesetz steht und die Einwohnerinnen dieser Gemeinden ihrer Rechte beraubt werden.
- In der Kommodo-Inkommodo-Genehmigung zum Ausbau der Aerogare wurden keine ausreichenden Auflagen zum Schutz von Mensch und Umwelt festgelegt.

3. Die Kernaussagen des Verwaltungsgerichtes

Mouvement Ecologique, Interessenvereine und Privatpersonen bekamen in ihrem Anliegen Recht und es lohnt sich, einen Blick auf wichtige Auszüge des Gerichtsurteiles zu richten.

Privatpersonen als Klägerinnen anerkannt

Der Mouvement Ecologique wurde als Kläger nicht anerkannt. Dies vor allem aus der Argumentation heraus, im Jahre 1996 hätte sich die Abgeordnetenversammlung bewußt dagegen ausgesprochen, den Umweltschutzorganisationen das Rekursrecht in administrativen Fragen zuzugestehen. Es ist zu hoffen, daß sich diese Situation ändern wird.

Die Privatpersonen jedoch wurden als KlägerInnen zugelassen. Dies obwohl auch ihnen der Vertreter des Staates dieses Recht aberkennen wollte, mit dem Argument, ihr Interesse unterscheidet sich nicht von demjenigen der Allgemeinheit. Das Verwaltungsgericht entschied anders und räumte Ihnen als stark vom Flughafen betroffene Bürgerinnen dieses Rekursrecht ein.

Gesetz von 1981 entbindet die Regierung nicht von der Kommodo-Inkommodo-Genehmigung

Der Vertreter der Regierung berief sich in seinem Plaidoyer darauf, eine Kommodo-Inkommodo-Genehmigung sei nicht erforderlich, da das Parlament am 3. Juni 1981 (!) im Gesetz zum Ausbau der Flughafenpiste festgehalten habe, für weitere Projekte im Rahmen der Flughafenpiste sei keine Kommodo-Inkommodo-Genehmigung erforderlich. Das Verwaltungsgericht teilte diese Sichtweise nicht. Dies u.a. mit dem Argument, daß das Gesetz vom 3. Juni 1981 *«ne comprend ni les constructions - aerogare et autres - reprises sous l'objet de la demande en autorisation du 12 mars 1999 sous analyse, ni les activités aéroportuaires engendrées à travers elle»*.

D.h. das Verwaltungsgericht weist darauf hin, daß diese Sondergenehmigung nicht die Aérogare und sonstige Aktivitäten / Konstruktionen umfaßt, eine Kommodo-Inkommodo-Genehmigung per Gesetz durchaus Vorschrift ist!

Diese Aussage des Verwaltungsgerichtes ist von weitgehender Bedeutung: wird hier doch ein für alle mal festgehalten, daß die Flughafenaktivitäten zweifelsfrei der Kommodo-Inkommodo-Gesetzgebung unterliegen.

Bei substantiellen Änderungen am Flughafenareal muß der Gesamtimpakt der Anlage untersucht werden

Von besonderer Bedeutung ist zudem folgender Auszug aus dem Urteil:

«Considerant qu'il découle des développements qui précèdent qu'abstraction faite de la voie par laquelle l'établissement existant de l'aéroport du Findel a été autorisé au regard de la législation applicable en matière d'établissements dangereux, insalubres ou incommodes, le fait ci-avant vérifié que les éléments d'extension et de transformation pour lesquels l'autorisation est actuellement déferée comportent une modification substantielle ayant pour conséquence de créer des dangers et inconvénients nouveaux ou d'accroître les dangers et inconvénients existants engendre d'après les dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée la nécessité d'une nouvelle procédure de commodo et incommodo portant non seulement sur les éléments d'extension et de transformation, mais sur l'établissement étendu voire transformé considéré dans son ensemble au vu de son impact global sur l'environnement humain et naturel» (Fettdruck durch uns)

D.h. im Klartext: Wenn im Bereich des Flughafens eine substantielle Änderung geplant ist, reicht es nicht aus, lediglich eine Kommodo-Inkommodo-Prozedur betreffend diese alleinige Änderung durchzuführen, sondern es ist zwingend, den Impakt des gesamten Flughafenareals auf Mensch und Umwelt zu untersuchen. Diese Bestimmung hat weitreichende Folgen auch für weitere Ausbaupläne im Bereich des Flughafens.

Gebäude und Aktivitäten bilden ein Ganzes

Die Klägerinnen hatten in ihrem Dossier angeführt, es wäre irreführend zu behaupten, der Ausbau der Hallen hinge nicht auch mit den Flugaktivitäten zusammen. Entsprechend müßte im Rahmen der Kommodo-Inkommodo-Prozedur zum Ausbau der Aérogare auch der Aspekt der Flugbewegungen behandelt werden. Auch in diesem Punkt spricht das Urteil eine deutliche Sprache:

«Considérant que dans la mesure où un aéroport constitue une entité en tant qu'établissement de la classe 1 repris comme tel sous le numéro 13 de l'annexe au règlement grand-ducal modifié du 18 février 1990 précité, y considérée sous ses éléments à la fois de construction et d'exploitation, c'est l'établissement étendu voire transformé considéré sous l'aspect de cette entité qui donne la mesure des contours de l'objet de la nouvelle procédure de commodo et incommodo à mener;»

D.h. im Klartext: Gebäude und Aktivitäten sind nicht voneinander zu trennen.

Und insofern neue Gebäulichkeiten eine verstärkte Aktivität ermöglichen sollen, muß sich die Kommodo-Inkommodo-Prozedur auch auf letztere beziehen und es obliegt dem zuständigen Minister, Auflagen nicht nur in Bezug auf die Infrastruktur sondern auch auf die Aktivität (Flugaufkommen, Nachtflüge, Flugzeugtypen, Lärmbegrenzungsmaßnahmen) zu verhängen.

«Considerant que c'est plus particulièrement cette entité qui conditionne les exigences relatives à la prévision des dangers et inconvénients nouveaux voire accrus par rapport à ceux existants (article 5), leur évaluation (article 6 in fine), l'information et la prise de Position y relatives du public (article 7) ainsi que le caractère circonstancié des autorisations, conditions et réserves d'aménagement et d'exploitation y relatives (article 9);»

Aushang muß in allen betroffenen Gemeinden erfolgen

Der Aushang im Rahmen der Kommodo-Inkommodo-Prozedur zum Ausbau der Aerogare hatte nur in den Gemeinden stattgefunden, die sich 200 Meter im Perimeter des Gebäudes befinden. Dies wurde von den Klägerinnen als unkorrekt angesehen, da u.a. die Viertel der Stadt Luxemburg sowie die Gemeinde Schüttringen stark von den daraus resultierenden Aktivitäten betroffen wären. Auch hier gab das Verwaltungsgericht den Klägern recht:

«Considerant qu'a-delà du contenu incomplet a cet égard du dossier les procédures d'affichage et de publication ont seulement été effectuées dans les deux communes de Sandweiler et de Niederanven dont les territoires respectifs se trouvent dans un rayon de moins de 200 metres mesure, à partir de la seule aerogare nouvellement projetée, sans que les autres communes également voisines proches de l'entité aéroport n'aient été incluses dans lesdites procédures;

Considerant qu'en tant qu'élément essentiel de la procédure de commodo et incommodo la phase d'enquête publique, dans le cadre de laquelle est appelée à se manifester toute personne intéressée, telle que prévue notamment aux articles 7 et 8 de la loi modifiée du 9 mai 1990, est basée sur des dispositions qui sont d'ordre public (trib. adm. 9 décembre 1998, Wilhelm, no 9852 du rôle)

Considerant qu'en ne respectant point les dispositions d'ordre public contenues dans les articles 5 et suivants de la loi modifiée du 9 mai 1990 précitée, concernant le contenu du dossier et l'ampleur de l'enquête publique à mener, l'autorisation déférée y compris les éléments de procédure de commodo et incommodo menée, encourt l'annulation dans le cadre du recours en réformation reçu»

Schlußfolgerung - Genehmigung des Umweltministeriums wurde annulliert!

Das Verwaltungsgericht kommt entsprechend zu einer deutlichen Schlußfolgerung:

«annule dans le cadre du recours en réformation reçu la décision ministérielle déférée ensemble les éléments de procédure de commodo et incommodo menés et renvoie l'affaire devant le ministre de l'environnement»

4. Die Konsequenzen des Urteils für das weitere Vorgehen in Zusammenhang mit Ausbauplänen des «Findel»

Das Urteil wird tiefgreifende Folgewirkungen haben, die im folgenden kurz dargestellt seien:

- Urteil respektieren und umsetzen!

Mouvement Ecologique und Interessenvereine verlangen mit Nachdruck, daß das Urteil umgehend umgesetzt wird. Dies bedeutet - neben den konkreten Aktivitäten im Bereich der Aerogare - vor allem auch, daß der in Bau befindliche Regionalfiegerterminal («terminal petits porteurs») - der auch in der vorliegenden Kommodo-Inkommodo-Prozedur dargelegt wurde - umgehend gestoppt werden muß. Hier geht es de facto darum, daß u.a. weitere Stellplätze für Kleinflieger, die durch ihre hohe Flugfrequenz die Anrainer belasten sowie ein massives Ansteigen der Regionalflüge zur Folge haben dürften, angesiedelt werden. Es ist nach diesem Urteil nicht zulässig, dessen Ausbau ohne Impaktstudie für das Gesamtareal weiterzutreiben. Mehr denn befremdend ist in diesem Zusammenhang, daß trotz Urteil am Mittwoch, den 21. März noch Arbeiten für diesen Terminal ausgeschrieben wurden ...!

- Auflagen auch für den Frachtbereich erforderlich!

Das Urteil hat aber vor allem auch direkte Konsequenzen für den Bereich des Warentransportes. Wenn in der Tat in Bälde die neue Kommodo-Inkommodo-Prozedur für die Aerogare durchgeführt wird, so muß hierbei gemäß Gerichtsurteil der Gesamtpakt des Flughafens - sprich auch des Fracht-Bereichs - untersucht werden. Und auch die Auflagen betreffen das gesamte Flughafenareal.

- Weitere Ausbaupläne nur unter Berücksichtigung der Kommodo-Inkommodo-Gesetzgebung

Weitere Ausbaupläne bedürfen zudem in Zukunft einer vorausgehenden detaillierten Analyse der Gesamtbelastungen des Gebietes sowie der entstehenden Mehrbelastungen. Dies gilt demnach z.B. für

- * die Umsetzung der Aktivitäten, die in einem neuen «Plan d'occupation du sol» vorgesehen sind (!)
- * die Pläne zur Einrichtung einer Testhalle um Triebwerkstandläufe für maximal 2 Flugzeuge zu gewährleisten auf Sandweiler Territorium, die mit erheblichen Belastungen für die dortigen Anrainer verbunden wäre
- * die weiteren Straßenbauprojekte, die in direktem Zusammenhang mit dem Flughafengebiet durchgeführt werden sollen.

Zum besseren Verständnis - die diversen Planungen betreffend das Flughafenareal

Derzeit erfolgen auf der Ebene des Flughafens folgende Planungen und Ausführungen:

- Ausbau der Aërogare-Gebäulichkeiten: Am 11. Juni 1996 wurde ein Gesetz zum Ausbau der Aerogare von der Abgeordnetenkammer gutgeheißen, das einen Ausbau des Flughafenareals in Phasen vorsah. Der maximal zulässige Betrag für den Ausbau wurde in diesem Gesetzestext auf 2.150.000.000- Luffestgelegt. Dieses Gesetz war die Grundlage für die Kommodo-Inkommodo-Genehmigung, die nunmehr vom Verwaltungsgericht annulliert wurde.

Am 13. Februar 2001 wurde jedoch vom Transportministerium ein neues Gesetzesprojekt No. 4767 zum Ausbau der Aerogare vorgelegt. Dieses sieht neue Pläne für den Ausbau der Aerogare vor, die sich z.T. mit denjenigen des Gesetzes von 1996 überschneiden. Der in diesem Gesetzestext festgehaltene Betrag beläuft sich aber auf 13 Milliarden: davon entfallen auf die Aerogare 6,5 Milliarden (!!), während für den Bau eines Parkings weitere 6 Milliarden (!!)

vorgesehen sind. In Bezug auf den Ausbau der Aerogare ist demnach folgende weitere Vorgehensweise notwendig:

- * Diskussion und Abstimmung in der Abgeordnetenkammer über das neue Gesetzesprojekt
- * Neue Kommodo-Inkommodo-Prozedur, sowohl aufgrund des Urteils des Verwaltungsgerichtes als auch aufgrund der neuen Vorgaben des Gesetzesentwurfes vom 13. Februar 2001.

- Neuer Flächennutzungsplan für das Flughafengebiet («plan d'occupation du sol» - POS). Gleichzeitig überarbeitet die Regierung den derzeitigen «plan d'occupation du sol» für das Flughafenareal. Dieser regelt vor allem, wie groß das Areal sein soll, wie dieses Gebiet genutzt werden soll, wie die Entwicklung der Bebauung in direkter Umgebung des Flughafens ist u.a.m. Dieser Plan wird unter der Federführung des Innenministeriums erstellt, muß von der Regierung gutgeheißen werden und wird im Rahmen einer öffentlichen Prozedur allen Bürgerinnen vorgestellt werden - die auch Einsprüche dagegen einreichen können. Scheinbar soll der Regierungsrat in den nächsten Wochen darüber befinden.

In diesem wird auch der potentielle Bau von 4 Wartungshallen mit einer Höhe von 40 Metern an der Südseite der Piste, nahe dem Kreisverkehr («An de Braken») mit Plattform für Motortests sowie Anschluß an die Straße N2 geregelt. Dieser würde erhebliche Belastungen nach sich ziehen, sowohl zunehmender Lärm und Geruchsbelastung für Anrainer als auch zusätzlicher Verkehr auf der jetzt schon überlasteten N2. Die als Alternative, eventuell ins Auge gefaßte Vergrößerung des Flughafens bis hin zur Industriezone Scheidhof und Abholzung eines «minderbewerteten» Waldes ... ist auch nicht hinnehmbar.

- Die Planung des Verlaufs der Trambahn - die Anbindung an die Bahn - neue Straßenführung: In anderen interministeriellen Arbeitsgruppen wiederum wird der Verlauf der Stadtbahn bzw. auch die Straßenführung auf «Findel» diskutiert. Da diese direkt am Flughafen entlang laufen soll, wird im Rahmen der Planungen zur Stadtbahn auch der Ausbau des Flughafenareals in Betracht gezogen.
- Der Ausbau der Cargohallen: Im Sommer 2000 fand ebenfalls eine Kommodo-Inkommodo-Prozedur betreffend die Erweiterung des Cargo-Zentrums statt. Dies aber nur in der Gemeinde Niederanven. Dabei wird die Gesamtkapazität auf 750.000 Tonnen Fracht pro Jahr herauf gedreht. Eine weitere Steigerung der Tonnagen ist vorgesehen.

5. Die spezifischen Forderungen von Mouvement Ecologique und Interessenvereinen

1. Gesamt-Impaktstudie zum Flughafen umgehend in die Wege leiten!

Mouvement Ecologique und Interessenvereine treten dafür ein, daß vor jedweder weiteren Planung betreffend das Flughafengebiet eine detaillierte Impaktstudie (inkl. der jetzt im Bau befindlichen Projekte) - so wie es auch das Verwaltungsgericht im Urteil grundsätzlich darlegt - erstellt wird. Diese müßte nach Ansicht von Mouvement Ecologique und Interessenvereinen

- 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.

Eine derartige Impaktstudie, muß unter Federführung des Umweltministeriums «selon les règles de l'art» und nach den letzten wissenschaftlichen Erkenntnissen angefertigt werden und u.a. folgende Elemente beinhalten:

- Beschreibung der heutigen Aktivitäten und deren Auswirkungen
- detaillierte Beschreibung der geplanten Aktivitäten
- Opportunitätsstudie, warum der Ausbau in dieser Form erfolgen soll - welche Alternativen bei der Planung in Betracht gezogen wurden
- detaillierte Beschreibung des Impaktes auf Mensch und Umwelt, Landschaft, Flora und Fauna
- Beschreibung der Maßnahmen die getroffen werden, um die negativen Konsequenzen zu reduzieren
- eine nicht technische Zusammenfassung des Dokumentes
- ein Überblick über die evtl. auftretenden Probleme bei der Umsetzung bzw. der Probleme bei der Erstellung des Dokumentes
- eine Kosten-Nutzenanalyse nach volkswirtschaftlichen Kriterien, wobei der Aspekt der direkten und indirekten Subventionierung des Flugbetriebes berücksichtigt werden soll.

Es ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique und der Interessenvereine von grundlegender Bedeutung, hierbei auch die Lärmprognosen und Emissionen sowie Immissionen nach dem neuesten Stand der Wissenschaft durchzuführen. Die derzeitige TUEV-Studie entspricht diesen Vorgaben - so wie bereits mehrfach angeführt - in keiner Weise!

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 zwei Jahren auf unzulässige 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 «umflogen», würden andere Ein- und Abflugstrecken gewählt.

2, Neuen Flächennutzungsplan (POS) im Sinne einer größtmöglichen Transparenz erst nach Vorlegen der Gesamt-Impaktstudie in die Prozedur geben

Mouvement Ecologique und Interessenvereine haben ihre Verantwortung übernommen, als sie im Oktober dieses Jahres den Zwischenbericht zum neuen «plan d'occupation du sol» veröffentlicht hatten.

Die Veröffentlichung geschah aus gutem Grund. Im Zwischenbericht war eine substantielle Vergrößerung des Areal vorgesehn, die unweigerlich mit einer bedeutenden Steigerung der Flugbewegungen und Zunahme der Belastungen für die Anrainer verbunden gewesen wäre. Auch die Auswirkungen aus ökologischer Sicht wären verheerend gewesen (z.B. weitere Zerschneidung des Gréngewaldes).

Da die Verabschiedung dieses Berichtes im Regierungsrat seinerzeit scheinbar kurzfristig erfolgen sollte, sollte mit der Veröffentlichung die Schaffung vollendeter Tatsachen verhindert werden. Mouvement Ecologique und Interessenvereine bemängelten hierbei vor allem folgende Fakten:

- Ausarbeitung in zu kleinem Kreis: der «Zwischenbericht» wurde in einem sehr kleinen Kreis erstellt. Weder Gemeinderäte noch Bürgervertretungen hatten die Möglichkeit, ihre Anliegen einzubringen;
- Fehlende Fakten: Darüber hinaus wurde bemängelt, daß vor Erstellung des Flächennutzungsplanes nicht alle Informationen vorlagen, z.B. prognostizierte Anzahl der Flugbewegungen, ökonomischer Impact des Flughafens, heutige und projizierte Belastungen ... Die Kenntnis dieser elementaren Grunddaten wäre unerläßlich, so die Forderungen von Mouvement Ecologique und Interessenvereinen, bevor ein Plan erstellt werden könne.
- Fehlende Grundsatzdiskussion: Vor allem aber wurde sich dafür eingesetzt, daß vor jedweder Detailplanung eine grundsätzliche Diskussion über die Frage «Wéi e Flughafen fir muer?» geführt werden sollte. So wurde die grundsätzliche Frage gestellt, ob Luxemburg einen «Mega-Flughafen» oder vielmehr einen den Gegebenheiten angepassten «City-Airport» erhalten solle.

Der Schöffenrat der Stadt Luxemburg teilte übrigens diese Argumentation und stellte sich gegen die Orientierung des Zwischenberichtes des POS. Zitiert sei aus der Stellungnahme des Schöffenrates: *«Compte tenu de tous ces éléments, et plus particulièrement en l'absence des reponses aux questions fondamentales concernant les fonctions et finalités futures de l'aéroport du Findel, les nuisances présentes et à venir sur la population*

concernee, en presence de l'impact negatif que le trafic mutier tout autant que les activités économiques se déroulant sur le site de l'aéroport engendrent, ie College échevinal de la ville de Luxembourg ne peut qu'émettre un avis negatif sur ie POS - aéroport tel qu'il se présente actuellement.»

Die im Oktober erstellten Forderungen haben an Aktualität nichts eingebüßt, im Gegenteil, sie haben sogar an Bedeutung gewonnen.

- Vor der Verabschiedung des POS müssen alle Fakten offen liegen!

Gerüchten zufolge, soll der Endbericht in den kommenden 14 Tagen im Regierungsrat zur Diskussion gebracht werden. Mouvement Ecologique und die Interessenvereine richten einen Appell an die politisch Verantwortlichen, diese Entscheidung bis nach dem Vorlegen aller wichtigen Fakten zu vertagen! Auch hier gilt es den Geist des Urteils des Verwaltungsgerichtes zu respektieren!

D.h. vor jedweder Fertigstellung sollen zumindest folgende Basisdaten offen liegen:

- die Impaktstudie, in der die Belastungen untersucht werden, die je nach Ausbau für Mensch und Umwelt entstehen würden;
- die Berechnungen über den volkswirtschaftlichen Impakt des Flughafens, aufgetrennt nach Passagier- und Frachtbereich - in der heutigen Situation und je nach geplantem Ausbau.

Würde der POS in die Prozedur gegeben, ohne daß diese Grunddaten vorliegen, so wäre der Bericht weder als objektiv noch als fachlich fundiert anzusehen.

- Eine Ausarbeitung des definitiven Berichtes in noch kleinerem Kreis ist unzulässig - für eine breite Beteiligung von Gemeinden und Bürgerinnen

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,

Dabei werden aber - wie beim vorherigen Zwischenbericht?! - die Flughafenbetreiber ihre Sichtweise wohl in aller Ausführlichkeit einbringen können...

Mouvement Ecologique und Interessenvereine sind der grundsätzlichen Überzeugung, daß es unerlässlich ist, den POS unter breiter Beteiligung auch der interessierten Kreise zu erstellen. Die ausschließliche Berücksichtigung der Interessen der Flughafenbetreiber entfremdet mehr denn je Staat und Betreiber des Flughafens von den realen Interessen der Einwohnerinnen der Region.

Befremdend ist in diesem Zusammenhang, daß Mouvement Ecologique und Interessenvereine zwar mittlerweile Unterredungen mit Bautenministerin E. Hennicot-Schoepges sowie Transportminister H. Grethen hatten - die sich beide für den POS nicht zuständig erklärten - eine Anfrage vom Dezember 2000 auf eine Unterredung mit Innenminister M. Wolter, der eine federführende Rolle bei der Erstellung des POS hat, bis dato aber noch unbeantwortet blieb.

3. Votum über neues Gesetzesprojekt zum Ausbau der Aerogare vom Vorlegen einer Impaktstudie abhängig machen

Bereits im Jahre 1996 stimmten die Abgeordneten dem Ausbau der Aerogare zu, ohne daß die erforderlichen Studien über den Impakt des Ausbaus auf Mensch und Umwelt vorlagen. Damals entschieden sich die Abgeordneten dafür, die Regierung mit der Erstellung einer derartigen Studie im Nachhinein zu beauftragen ... mit dem bekannten Erfolg.

Es gibt sie bis heute nicht!

Auch eine Aufforstung im Nachhinein sollte durchgeführt werden ... mit ähnlichem Resultat. Es wurde bis heute nichts unternommen.

Mouvement Ecologique und Interessenvereine sind der Überzeugung, daß die Abgeordnetenkammer nicht erneut über ein derart grundsätzliches Dossier entscheiden darf, bevor alle Fakten über die potentiellen Belastungen bzw. Folgewirkungen vorliegen.

In der Tat kann der Gesetzestext in der vorliegenden Form nicht den Anspruch erheben, eine Grundlage für eine objektive Diskussion darzustellen. Er erlaubt in seiner aktuellen Fassung weder den betroffenen Gemeinden und ihren Politikerinnen noch den Bürgerinnen, sich eine begründete Meinung über nachhaltige Zukunftsperspektiven der Region zu bilden.

4. Neues Gesetzesprojekt zum Ausbau der Aerogare kritisch hinterfragen

Am 13. Februar wurde ein neues Gesetzesprojekt zum Ausbau der Aerogare vorgelegt. Dieses wirft so manche Frage auf:

- Statt der vorgesehenen 2,15 Milliarden sollen nunmehr sage und schreibe 13 Milliarden (!) in den Ausbau der Aerogare investiert werden. Lakonisch steht im Gesetzestext zu lesen «A l'article 2 le montant de 2.150.000.000.- francs est remplacé par 323.000.000 euros.» Auch die Begründung für diese äußerst substantielle Steigerung des Betrages fällt recht karg aus. Verwiesen wird z.B. auf die Brandkatastrophe in Düsseldorf, die

gesteigerte Kosten mit sich bringen würde ... Dieses Argument wurde aber bereits beim Gesetzestext von 1996 dargelegt ... Darüberhinaus wird im Gesetzestext deutlich von einer «modification» des bestehenden Gesetzes zur Ausbau der Aerogare gesprochen - worin diese genau bestehen wird aber für Außenstehende nicht transparent dargelegt.

- Als mehr denn befremdend ist aber vor allem die Tatsache anzusehen, daß sage und schreibe 6 Milliarden für den Bau neuer Parkplätze vorgesehen sind!!! Eine Summe, die die Hälfte der Finanzierung der modernen Stadtbahn bedeutet hätte! Wird auch hier eine volkswirtschaftliche Kostenberechnung eingeklagt oder gedenkt die Abgeordnetenkammer diesen schier horrenden Betrag gutzuheißen, ohne daß die finanzielle Kosten-Nutzen-Rechnung vorliegt?!

Gesetzesprojekt zur neuen «Aerogare» und Straßennetz: ... als wäre nichts gewesen!

Zusammenhang zwischen POS und Gesetzesprojekt zur Aerogare herstellen!

Symbolträchtig für die Transparenz in diesem Dossier ist folgender Umstand.

Auf 5. 28 des Dokumentes wird ein Plan veröffentlicht, der nicht nur den Bau neuer Gebäulichkeiten zur Folge hat, sondern die Verlegung der N1 entlang des Flughafens und (?) die Verlegung der Straße in den Grünwald.

Ohne daß dieser Aspekt spezifisch im Gesetzestext dargelegt wird, scheint tatsächlich die Planung der «Aerogare» noch immer eine Verlegung der Hauptstraße in Richtung «Grünwald» zur Folge zu haben ... Wird hier dem POS vorgegriffen? Soll hier quasi der Abgeordnetenkammer und den Bürgerinnen ein neuer Flächenplan untergejubelt werden?

Der Mouvement Ecologique und die Interessenvereine bestehen darauf, daß:

- das Gesetzesprojekt nicht in dieser Form gutgeheissen wird. Es kann und darf nicht sein, daß hier versucht wird durch die Hintertür eine Ausweitung des Flughafenareals durchzusetzen, ohne daß dies in aller Offenheit diskutiert werden konnte. Die Regierung sollte zumindest die Lehren aus dem rezenten Urteil des Verwaltungsgerichtes ziehen und nicht erneut versuchen durch Winkelzüge einen Ausbau voranzutreiben, der zudem in der Form mehr denn umstritten ist. Falls tatsächlich für den Ausbau der Aerogare das Flughafenareal ebenfalls ausgeweitet werden soll, so muß zwingend ein direkter Zusammenhang zwischen dem **POS** und dem Gesetzesprojekt zum Ausbau der Aerogare hergestellt werden!
- darüberhinaus ist es der Staat sich schuldig, vor derart substantiellen Investitionen - vor allem auch bei einer derart hohen Anzahl zusätzlicher Parkingplätze - eine detaillierte Kosten-Nutzenanalyse anzufertigen.

5. Transparenz in Sachen «société de l'aéroport» herbeiführen

In der Presse war zu lesen, es würde eine neue Gesellschaft zwischen Staat und Luxair zur Gestion des Flughafenareals gegründet. Im neuen Gesetzesprojekt zur Aerogare steht zu lesen, diese Gesellschaft könne «bénéficiar de la garantie de l'Etat» von immerhin 124 Millionen Euro...

Hierbei stellt sich so manche Frage:

- Wie wird diese Gesellschaft im Detail zusammengesetzt, betreffend staatliche und private Beteiligungen?
- Wie erfolgt die staatliche Kontrolle der Gesellschaft?
- Welches auch ist die Mitsprache der Abgeordnetenkommission betreffend die Statuten und das detaillierte Aufgabengebiet dieser Gesellschaft?
- Wer bestimmt den Verwaltungsrat - welcher Kontrolle unterliegt er?
- Gibt es einen externen Audit in den Bereichen Wirtschaft und Umwelt?
- Wird eine ISO-Zertifizierung im Umweltbereich vorgeschrieben?
- Wird auch ein «Comité de gerance de cogestion» (Staat – Gemeinden - BürgerInnen) eingerichtet ...?

Nicht zulässig wäre, wenn nunmehr im Rahmen des Gesetzestextes zur Aerogare quasi im Hauruckverfahren diese Gesellschaft gutgeheißen werden würde, ohne daß weitere Informationen vorliegen.

Diese Gesellschaft wird unweigerlich einen erheblichen Impakt auf die weitere Entwicklung des Flughafenareals haben. Entsprechend notwendig wäre es, jedwede Punkte betreffend ihre Zusammensetzung, Arbeitsweise und Finanzierung in der Abgeordnetenkommission zur Debatte zu stellen!

Daß die Klärung der Detailfragen über großherzogliches Reglement erfolgen soll (Konvention Staat - Gesellschaft) reicht nicht aus.

6. Grundsatzdiskussion «Wei e Flughafen fir muer?» endlich führen!

Mouvement Ecologique und Interessenvereine bleiben darüber hinaus bei ihrer Grundsatzposition, daß vor jedweder Entscheidung sich eine Klärung der grundsätzlichen Frage "*Wei e Flughafen brauch Lëtzebuerg*" aufdrängt. Deren Beantwortung müßte absolute Priorität vor jedweder Detaildiskussion über etwaige Ausbaupläne haben.

Wir zitieren aus der rezenten Stellungnahme zum Zwischenbericht des Ausbaus des Flughafens:

- *“- 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 Sitzer, Präsident des Verwaltungsrates von Luxair und Cargolux: «Même si les perspectives sont extrêmement encourageantes à l'aube d'un nouveau siècle, 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.

Exkurs: Zum Rechtsverständnis von Transportminister H, Grethen

Im «Journal» vom 20. März ist zu lesen, Minister Grethen hätte folgende Äußerungen im Rahmen des Bezirkskongresses Süden gemacht:

«A/5 Regierungsmitglied erlebe man positive Augenblicke, manchmal aber auch Rückschläge, so wie dies in Sachen Flughafen für ihn der Fall sei. Nach dem Spruch des Verwaltungsgerichtes müsse nun die Prozedur von vorne beginnen. Er trage sich mit dem Gedanken im Flughafengebäude ein großes Schild aufhängen zu lassen, um sich bei den Passagieren für das Manko an Komfort zu entschuldigen, so Henri Grethen, weil er gegen seinen Willen eine Modernisierung nicht durchführen könne - die Leute sollten auch wissen, wem sie die Verzögerung zu verdanken hätten.»

Hierzu ist folgendes anzumerken:

- Der Schriftzug für das Schild des Transportministers müßte nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtes wie folgt lauten *«Als Regirung entschëllege mer eis an aller Form fir de Manktum vu Confortan der «Aerogare». En as drop zeréckzeféieren, datt di lascht Regirung an och déi heiteg eng Chambermotioun vu 1996 messuecht an a Saachen «Findel» d'Emweltgesetzgebungzënter Joeren nët respektiert hun.»*...
- Warum auch verschweigt der Minister, daß ohnehin eine neue Kommodo-Inkommodo-Prozedur notwendig geworden ist - da die Regierung selbst Abänderungen am Ausbau der Aerogare plant. Im neuen Gesetzestext wird ausdrücklich von einer «modification» des alten Gesetzes-Textes gesprochen, was eindeutig auch eine neue Kommodo-Inkommodo-Prozedur nach sich zieht!
- Warum auch verschweigt er, daß BürgerInnen, Interessenvereine, Mouvement Ecologique ... seit Jahren darauf aufmerksam gemacht haben, der Staat müsse sich konform zur Umweltgesetzgebung setzen ... dieser diese Situation jedoch schlichtweg ignorieren wollte?

Mehr denn befremdend ist aber vor allem auch folgende Tatsache: Wenn nunmehr der Ausbau der Aerogare nicht ohne vorherige Impaktstudie erfolgen darf, so ist das auf die Entscheidung eines Luxemburger Verwaltungsgerichtes zurückzuführen.

D.h. es wurde von einem Gericht festgehalten, daß die Regierung geltendes Recht mißachtet hat!

Wie kann ein Mitglied der Regierung sich erdreisten, indirekt auf so unflätige Art und Weise die Gerichtbarkeit in diesem Lande anzugreifen? Rüttelt da nicht jemand an den Grundfesten unserer Demokratie?

Ein Politiker von Format würde die Entscheidung des Gerichtes akzeptieren und seine zukünftige Arbeit nach dem Urteil ausrichten.

Schlußfolgerungen

Will die Politik noch eine Glaubwürdigkeit in Sachen «Planung des Flughafenareals» haben, so drängt sich folgende Vorgehensweise auf:

- Veröffentlichung aller vorliegenden derzeitigen Fakten, u.a. betreffend die Lärmsituation
- Erstellung und Veröffentlichung einer Gesamt-Impaktstudie und sozio-ökonomischer Basisdaten (z.B. betreffend den volkswirtschaftlichen Nutzen) vor jedweder weiteren Entscheidung betreffend den POS bzw. die Aerogare
- Erstellung einer volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Analyse betreffend den geplanten Ausbau der Aerogare und des Parkinggeländes vor jedweder Entscheidung
- Einbindung der Gemeinderäte, beratenden Kommissionen und der interessierten Kreise in die Erstellung des neuen Flächennutzungsplanes
- Parallele Diskussion des Gesetzesprojektes zum Ausbau der Aerogare sowie des POS
- Darlegung der Struktur, Aufgabengebiete ... der neuen «Société de l'aéroport» mit einer diesbezüglicher Diskussion in der Abgeordnetenkammer
- grundsätzliche Diskussion über «Wie eine Flughafen für *muer*» in die Wege leiten