



An den Schöffenrat der
Gemeinde Sandweiler

Luxemburg, den 7. April 2006

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Hiermit erhebt der Mouvement Ecologique Einspruch im Rahmen der öffentlichen
Prozedur betreffend den «Cargolux-Hangar».

Eine wichtige Anmerkung vorweg: Der Mouvement Ecologique ist durchaus der
Überzeugung, dass sich verbesserte Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer aufdrängen und
wendet sich nicht grundsätzlich gegen eine neue Halle. Allerdings ist die Art und Weise wie dies
nunmehr erfolgen soll, absolut nicht vertretbar.

1. X-ter Ausbau ohne Gesamt-Genehmigung

Es ist für den Mouvement Ecologique mehr denn mühsam erneut im Rahmen einer
Genehmigungsprozedur auf dem Flughafenareal das Argument anführen zu müssen, dass das
Flughafenareal als solches nach wie vor nicht über eine Betriebsgenehmigung verfügt. Gemäss
Urteil des Verwaltungsgerichtes hätte dieser Zustand aber bereits seit langem behoben werden
müssen.

Es ist mühsam immer wieder hervorheben zu müssen, dass es entsprechend nicht zulässig ist,
erneut eine Teilgenehmigung anzufragen oder gar zu erstellen, bevor nicht die
Gesamtgenehmigung für das Flughafenareal vorliegt!

**Der Mouvement Ecologique drängt erneut mit Nachdruck darauf, dass keine weitere
Teilgenehmigung erstellt werden darf, bevor nicht endlich Nägel mit Köpfen beim Erstellen
der Gesamtgenehmigungsprozedur gemacht werden! Diese Genehmigungsprozedur muss
umgehend gewährleistet werden, bevor jedwede weitere Teilaktivität genehmigt wird. Jede**

andere Vorgehensweise widerspricht gesetzlichen Bestimmungen. Es kann und darf aber nicht sein, dass sich der Staat in einer derart grossen Unverfrorenheit über seine eigenen Gesetze hinwegsetzt.

In diesem Zusammenhang ist es schon etwas ironisch, wenn im ausliegenden Dossier die Antragsteller selbst hervorheben, dass es schwierig gewesen sei, das vorliegende Dossier zu erstellen, in Ermangelung einer Gesamtgenehmigung. Zitiert seien die Schlussfolgerungen aus dem Dossier « Evaluation des Incidences » vom TÜV sowie Luxcontrol: *«Difficultés rencontrées dans la compilation des informations : La principale difficulté pour la détermination des informations nécessaires à l'évaluation des incidences sur l'environnement et des mesures correctives possibles ou nécessaires est liée au fait qu'il s'agit d'un projet intégré sur un site complexe comme l'aéroport. Un tel site est en évolution permanente. Actuellement des travaux de modernisation et de mise en conformité sont en cours respectivement projetés. **La planification du présent projet, et en conséquence aussi l'évaluation des incidences pour l'environnement, doit suivre en continu l'évolution de tous ces projets et en tenir compte.** »*

Und übrigens: ein legaler Flughafen ist sicherlich auch im Interesse sicherer Arbeitsplätze !

2. Neue Wartungshalle bedeutet durchaus auch Ausbau von Aktivitäten und mehr Flugbewegungen – Fehlende Abstimmung mit Motorenteststand mehr denn problematisch

* Der Bau dieser Wartungshalle ist de facto durchaus mit einem Ausbau der Aktivitäten auf dem Flughafenareal verbunden. Ziel der Antragsteller ist es ja nicht nur lediglich die bestehende Flugflotte bzw. lediglich den Ersatz der bestehenden Flotte zu warten. Nein : im Dossier selbst wird darauf verwiesen, dass z.B. neue Flugzeuge hier gewartet werden sollen. Im Lärmdossier vom TUEV ist sogar unter Punkt 1 zu lesen: *«Die auf dem Gelände des Flughafens Luxemburg vorhandene Halle zur Reparatur und Wartung von Flugzeugen entspricht hinsichtlich ihrer Abmessungen und der technischen Ausstattung nur noch bedingt den heutigen Anforderungen. Aus diesem Grund plant die Firma Cargolux die Errichtung eines neuen Hangars, in dem künftig Grossraumflugzeuge bis zum Airbus A 380 gewartet und repariert werden können.»*

* Ein weiterer problematischer Aspekt ist die Tatsache, dass die Autoren des Projektes behaupten, es bestünde kein Zusammenhang zwischen Wartungshalle und Motorenteststand.

Diese Trennung ist jedoch 'künstlich' und für die betroffenen Anlieger in der Gemeinde Sandweiler nicht nachvollziehbar und ohne Belang. Wichtig für die Anlieger ist die Frage nach der gesamten Lärmentwicklung, sei es durch die Aktivitäten in und um die Wartungshalle, sei es durch Motorenteste. Da die bestehenden Regelungen diese neuen zusätzlichen Aktivitäten nicht berücksichtigen, sind sie für die Anrainer nicht länger vertretbar.

- wie viele Motorentests finden pro Jahr oder pro Monat statt?

- wird die Anzahl dieser Tests durch diese Genehmigung begrenzt oder können allein die am Flughafen ansässigen Firmen diese Zahl bestimmen?
- zu welcher Tageszeit finden diese Tests statt und gibt es dabei Einschränkungen?
- finden auch Tests an Wochenenden und Feiertagen statt oder gibt es dabei Einschränkungen?

Es sind diese Fragen die befriedigend geklärt werden müssen, was allerdings in dem vorliegenden Genehmigungsdossier, der bewusst nur einen Teilaspekt der Problematik behandelt, nicht geschieht.

Es ist daher absolut logisch und verständlich, dass Anreiner eine negative Haltung zu diesem Projekt einnehmen, ohne aber gegen das Projekt als solches zu sein. Diesen Bedenken schliesst sich auch der Mouvement Ecologique an.

Auch dieser Punkt weist die Bedeutung der Forderung nach einer Gesamtbetriebsgenehmigung auf!

3. Nacharbeit und Lärmbelastung – weiterhin problematisch

Äusserst befremdend ist folgende Aussage aus der im Dossier ausliegenden Impaktstudie betreffend die Lärmbelastung: *«Daraus ergibt sich als lauteste Stunde tags der Zeitraum morgens von 7.30 bis 8.30 Uhr (Ankunft der Büroangestellten, Arbeiten im Hangar und in den Werkstätten, Anlieferung). Die lauteste Nachtstunde liegt zwischen 22.15 und 23.15 (Arbeiten im Hangar und in den Werkstätten, beginnende Abfahrt der gewerblichen Mitarbeiter, einzelne Anlieferungen).»* bzw. *«Diese Zunahme der Geräuschbelastung ergibt sich innerhalb der Arbeitszeit der Firma Cargolux (nachts von 22 bis 24 Uhr), wenn Flugzeugbewegungen auf dem Betriebsgrundstück stattfinden.»*

Auch wenn die Cargolux zugesagt hat, auf APU nachts zu verzichten (was als unbedingt notwendig erachtet wird) stellen sich aber folgende Fragen :

- Ist es tatsächlich notwendig, dass nachts nach 22.00 derartige Arbeiten in dem Ausmass übernommen werden? Vor allem auch, wenn gerade dann die Lärmbelastung besonders hoch ist ! Drängt es sich nicht geradezu auf, die Aktivitäten nach 22.00 einzuschränken!
- Wie steht es mit den Wochenenden? Es kann und darf doch nicht sein, dass die Anrainer auch an Wochenenden zu diesen Tageszeiten belästigt werden!
- Angegeben werden im Dossier immer gemittelte Werte über eine Stunde. Dabei ist aber bekannt, dass der Mittel nicht derart relevant ist, sondern auch einzelne Geräuschemissionen, die von kurzer Dauer sein können. Die im Dossier (nicht ausreichend) enthaltenen Fakten vermitteln durchaus den Eindruck, als ob auch Nachts mit kurzen hohen – unzumutbaren – Lärmbelastungen zu rechnen ist. Dieser Punkt

müsste unbedingt genauer geklärt und der Schutz der Anrainer weitaus stärker gewährleistet werden.

4. Für eine verbesserte Abschottung gegenüber den Siedlungen – auch im Interesse der betroffenen Firmen

Es ist bereits seit Jahren geplant, dass in der Grünzone zwischen dem Flughafenareal und der Gemeinde Sandweiler eine Neuanpflanzung von Bäumen stattfinden sollte, um die Lärmbelastung zu reduzieren..

Der neue Flächennutzungsplan POS sieht zusätzliche Grünzonen als Schutzmassnahmen vor.

Da aber die dafür notwendige Fläche derzeit in Privathänden ist und diese eine Bepflanzung oder andere lärmreduzierende Massnahmen ablehnen, ist nicht damit zu rechnen, dass hier kurzfristig Fortschritte erreicht werden.

Es kann jedoch nicht sein, dass Schutzmassnahmen die im Allgemeininteressen der Anlieger und im Interessen der betroffenen Firmen sind, durch ungelöste Grundstücksrechte nicht realisiert werden.

Der Mouvement Ecologique unterstützt deshalb die Gemeinde Sandweiler in ihrer Forderung, dass auf dem Areal des Flughafens ein Lärmschutzwall errichtet werden soll und ist der Überzeugung, dass diese Auflage umgehend ausgesprochen werden muss (Stellungnahme der Cargolux vom 17. Januar 2006, Seite 8)

Hochachtungsvoll

Blanche Weber
Präsidentin

Marco Breyer
Präsident Regionale Syrdall