

## **Einwände des Mouvement Ecologique im Rahmen des Aktionsplans zur Lärmbekämpfung des Luxemburger Flughafens**

Im Monat März dieses Jahres erfolgte in Luxemburg die öffentliche Prozedur zum Aktionsplan zur Lärmbekämpfung des Flughafens („projet de plan d’action contre le bruit de l’aéroport du Findel“). Bis 28. März 2017 konnten die BürgerInnen der Gemeinden Betzdorf, Niederanven, Flaxweiler, Sandweiler, Hesperange, Schuttrange und Luxemburg ihre Anregungen und Einwände an ihre Gemeinde einreichen. Die entsprechenden Unterlagen sind auf der Internetseite [www.emwelt.lu](http://www.emwelt.lu) einzusehen. In einer ausführlichen Stellungnahme legt der Mouvement Ecologique seine Kritikpunkte dar, die er im Rahmen der öffentlichen Prozedur einreichte. Die wichtigsten seien im Folgenden zusammengefasst:

### **1) Größtes Manko des Aktionsplanes: Fehlen einer langfristigen Strategie**

Trotz Vorschrift der EU-Direktive fehlt es an einer „stratégie à long terme“. Der Aktionsplan beinhaltet momentan vor allem eine Bestandsaufnahme der „Ist-Situation“ und gibt keinen Einblick darüber, was die seitens der Regierung geplante Strategie zur Entwicklung des Flughafens ist (und auch nicht über die entsprechenden Finanzkalkulationen: Rentabilität usw.). Dieses Manko ist laut Regierung zum Teil der Volatilität der Luftfahrtbranche geschuldet, die derartige Prognosen doch sehr erschwert.

Somit verfehlt der Aktionsplan sein eigentliches Ziel, das da wäre, im Rahmen einer Gesamtstrategie die für die Anrainer zumutbaren maximalen Lärmbelastungen festzulegen, dies in einer Abwägung von volkswirtschaftlichen und gesundheitlichen Faktoren. Ohne eine derartige Strategie und somit auch in Ermangelung klarer politischer Vorgaben ist der Aktionsplan de facto ein Freifahrtsschein für den Flughafenbetreiber.

### **2) Unzufriedenstellende Daten als Grundlage für den Aktionsplan**

Die Datenlage, auf der der Aktionsplan basiert, ist zudem absolut veraltet. Die Lärmkarten stammen von 2011, d.h. sie sind längst überholt. Dies obwohl die EU vorschreibt, dass für 2016 neue Daten vorliegen müssten (und in der Konsequenz auch die Basis eines Aktionsplanes im Jahre 2017 sein sollten...). Dass mit veralteten Zahlen gearbeitet wird, ist umso problematischer, da bekannt ist, dass die Entwicklung der Passagierzahlen eine rasante Entwicklung kannte (2011 → 2016 Steigerung von fast 70%).

Es ist nach Ansicht des Mouvement Ecologique nicht nachvollziehbar, wie aufgrund derart veralteter Daten ein wirkungsvoller und realistischer Aktionsplan erstellt werden könnte: Auch in diesem Punkt wird der Entwurf den Anforderungen in keiner Form gerecht.

### **3) Trotz guter Ansätze zu niedrige Flughafengebühren?**

Die Passagiergebühren sowie die Gebühren für Start- und Landebewegungen sind ein wichtiges politisches / strategisches Instrument, um auch über Preise und die Entwicklung des Flughafens mitzubestimmen. Am Findel gelten zur Zeit zwei Gebühren: die Passagiergebühr sowie die Terminal

Charges. (Eine dritte mögliche Gebühr, nämlich die Landegebühr, wurde am 1. Januar 2015 abgeschafft und durch die Terminal Charges ersetzt). Terminal Charges sind reine Abfluggebühren, deren Höhe abhängig vom Abfluggewicht, der Abflugszeit sowie der Lärmbelastung des Flugzeugs ist. Starts nach 22:00 Uhr sowie Starts von älteren, lärmbelastenderen Flugzeugen sind deswegen teurer als zum Beispiel Starts, die während der normalen Öffnungszeiten des Flughafens und mithilfe von moderneren, „leiseren“ Flugzeugen ausgeführt werden. Diese Gebühr ist deshalb grundsätzlich positiv zu werten. Jedoch hat Luxemburg im europaweiten Vergleich außerordentlich niedrige Passagiergebühren. Wenn in Paris ein Passagier 8,92€ (HT) für Flüge innerhalb des Schengen-Raums kostet, so sind es in Luxemburg bloß 3€. Hier wird versucht das Fliegen - auch für Billigflug-Gesellschaften – durch niedrige Preise noch attraktiver zu machen. Dies auf Kosten der Anrainer sowie des Klimaschutzes.

Der Mouvement Ecologique erwartet, dass die Strategie der Regierung und der Flughafenbetreiber in Sachen Gebührengestaltung offen gelegt wird (welches sind z.B. derzeit die Einnahmen über die Terminal Charges? Welche Kostenelastizität gibt es – wie wirkungsvoll sind diese Gebühren?) Basierend auf Vergleichszahlen aus dem Ausland, muss nach Ansicht des Mouvement Ecologique eine Diskussion über die zukünftige Orientierung geführt werden.

#### **4) Tolerante Dezibel-Grenzwerte zum Nachteil der Anwohner und der Gesundheit**

Es ist mittlerweile unumstritten, dass Lärmbelastung beim Menschen verschiedene Gesundheitsschäden, wie z.B. ein erhöhtes Herzinfarktrisiko hervorrufen kann. Um diese Risikozonen zu erfassen, werden mithilfe der Lärmindexe Lden und Lnight die Schallpegel gemessen.

- Der Lden ist der **durchschnittliche** Wert einer 24-stündigen Tagesbelastung über ein Jahr. Im heutigen Aktionsplan werden Maßnahmen bei Überschreitungen von einem Lden  $\geq 70$  dB(A) prioritär getroffen, langfristig sollen auch Vorkehrungen bei Überschreitungen von  $\geq 65$  dB(A) getroffen werden.
- Beim Lnight handelt es sich um den nächtlichen durchschnittlichen Dauerschallpegel über ein Jahr (zwischen 23:00 – 07:00 Uhr). Im heutigen Aktionsplan ist vorgesehen, Maßnahmen bei Überschreitungen von einem Lnight  $\geq 60$  dB(A) prioritär zu treffen, langfristig sollen auch gegen jene von  $\geq 55$  dB(A) Vorkehrungen getroffen werden.

Die WHO ihrerseits hat aber als **langfristiges Ziel**, um gesundheitliche Risiken zu vermeiden, einen Lden Wert von 50dB(A) und Lnight von 40dB(A) festgelegt. Luxemburg liegt demnach - auch in seinen Langfristzielen - weit über diesem Wert.

Kommt hinzu: momentan löst eine Überschreitung der Grenzwerte nur recht wenige Reaktionen aus. Der Mouvement Ecologique fordert jedoch anstelle „sanfter“ Schutzmaßnahmen bei Überschreitungen der Grenzwerte (z.B. finanzielle Hilfe bei der Isolation von Häusern), auch eine grundsätzliche Debatte über den weiteren Ausbau des Flughafens bzw. der Flugbewegungen.

#### **5) Fehlende Verknüpfung mit den Flächennutzungsplänen der Gemeinden (PAGs)**

Der Aktionsplan müsste eigentlich direkt mit den Flächennutzungsplänen der Gemeinden verknüpft werden. Die Lärmkarte des Flughafens sowie die Flächennutzungspläne müssten „übereinander gelegt werden“ und auf dieser Basis vor allem 2 Entscheidungen getroffen werden: Inwiefern ist überhaupt ein Ausbau des Flughafens zulässig? Und wo darf in Zukunft noch was gebaut werden? Müssen gewisse Gebiete ggf. von Bauland in Grünzone oder aber in Aktivitätszone umklassiert werden?

## **6) Nicht mehr zumutbare kontinuierliche Störung der Nachtruhe**

Obwohl die „période de nuit“ laut „règlement grand-ducal du 2 août 2006“ in der Theorie 8 Stunden beträgt (23:00 – 07:00), hat der Findel die Erlaubnis bereits ab 6:00 Uhr zu operieren. Dies führt zu erheblichen Missverständnissen und Widersprüchlichkeiten bei der Zahlenanalyse der Nachtflüge. Zudem ist nicht ersichtlich, welche Flüge genau von doch recht weit gefassten Sondergenehmigungen profitieren. Fakt ist aber: die Nachtflüge nehmen kontinuierlich zu, im Jahre 2011 waren es 4687 Flugbewegungen, wobei 2016 bereits 5898 gezählt wurden, die zugestandenen Ausnahmen sind also erheblich.

Der Mouvement Ecologique fordert im Hinblick auf die Nachtflüge transparente Zahlen, um eine Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten, warum gerade die Anzahl der Nachtflüge in diesem starken Ausmaß zugenommen hat! Dabei tritt der Mouvement Ecologique für eine konsequente Reduktion der Nachtflüge ein!

## **7) Turbinentests besser und strenger reglementieren und gestalten**

Laut Gesetz können Turbinentests von Montags bis Freitags zwischen 07:00 – 21:00 Uhr, sowie Samstags zwischen 08:00 – 20:00 Uhr stattfinden. Jedoch kam es gemäß Aussagen betroffener BürgerInnen in letzter Zeit vermehrt zu nächtlichen Tests, bzw. zu Tests am Sonntag. Dies ist aber laut Gesetz ohne Sondergenehmigung strengstens untersagt. Der Mouvement Ecologique fordert eine strengere Handhabung dieser Tests. Sie sollen lediglich mit angemessenen Lärmschutzmaßnahmen an festgelegten Standorten durchgeführt werden dürfen. Weiterhin stellt sich auch die Frage, ob eine sechstägige Erlaubnis für Turbinentests überhaupt angebracht oder notwendig ist. Der Mouvement Ecologique tritt für ein generelles Testverbot am Samstag ein, natürlich verbunden mit rigorosen Kontrollen.

## **Schlussfolgerungen**

Der ausliegende Aktionsplan entspricht nicht den EU-Vorgaben und stellt keine zufriedenstellende Basis zur Reduktion der Lärmbelastung dar. Der Mouvement Ecologique fordert eine fundamentale Überarbeitung des Dokuments innerhalb der nächsten Monate sowie eine Offenlegung aller fehlenden Fakten, vor allem der Langfriststrategie zur Entwicklung des Flughafens. Zwingend muss der Aktionsplan dann auch mit realen Maßnahmen zur Verminderungen der Belastungen verbunden sein.

Eine erneute „procédure publique“ muss nach Erstellung eines Dossiers „selon les règles de l’art“ noch in diesem Jahr erfolgen, damit BürgerInnen die Möglichkeit haben ihre Rechte wahrzunehmen.