



**mouvement
écologique**

„Den Aktionsplang Kaméidi vum Flughafen muss integral iwwerschaft an aktualiséiert gin“!

Anregungen und Einwände des Mouvement Ecologique im Rahmen der öffentlichen Prozedur des „Projet de plan d'action contre le bruit de l'aéroport du Findel“

Derzeit erfolgt in Luxemburg die öffentliche Prozedur betreffend den Aktionsplan zur Lärmbekämpfung des Flughafens („*projet de plan d'action contre le bruit de l'aéroport du Findel*“). Bis zum 28. März können 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 einzusehen.

Laut EU-Direktive „2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement“ sind die einzelnen Mitgliedsstaaten verpflichtet alle 5 Jahre Karten über die Lärmbelastung durch den Flughafen zu erstellen. Diese Bestimmung gilt für jeden Flughafen, der jährlich über 50.000 Flugbewegungen verbucht. Da bereits alleine letztes Jahr 62.000 Passagierflüge gezählt wurden (insgesamt 86.000 Flugbewegungen!), fällt der Flughafen Findel somit in diese Kategorie und die entsprechende EU-Bestimmung.

Als Basis des Aktionsplanes dienen Lärmkarten. Mit diesen Karten soll untersucht werden, inwiefern die einzelnen Anlieger-Gemeinden sowie jene, die in den Flugschneisen liegen, vom Flughafenlärm betroffen sind. Die Karten dokumentieren anhand von Lärmmessungen und den entsprechenden Dezibel-Obergrenzen, welche Gebiete am meisten unter dem Fluglärm leiden und sollen theoretisch Resultate von Maßnahmen zur Lärmbekämpfung belegen und zu noch zu treffenden Maßnahmen führen..

Im Folgenden formuliert der Mouvement Ecologique seine Einwände im Rahmen der öffentlichen Prozedur, was die

- inhaltliche Qualität des ausliegenden Dossiers,
- die grundsätzliche Entwicklung des Flughafens,
- die damit verbundenen Auswirkungen (u.a.Lärmbelästigung),
- sowie die geplanten Vorkehrungen betrifft.

1. Größtes Manko: Fehlen einer langfristigen Strategie („stratégie à long terme“)

Die EU-Direktive 2002/49/CE, auf welcher der Aktionsplan basiert, schreibt im Anhang 5 explizit vor, dass ein Aktionsplan eine „stratégie à long terme“ beinhalten muss.

Gerade diese so wichtige „stratégie à long terme“ fehlt jedoch im ausliegenden Entwurf des Lärm-Aktionsplans!

Der offizielle Grund: Gemäß unserer Regierung sei die Entwicklung schwer einschätzbar, somit ließen sich keine Prognosen für die Entwicklung erstellen... Deshalb habe man sich dafür entschieden, mittels Karten lediglich einen Einblick in die bestehende Situation zu geben (wobei „bestehend“ wohl nicht der angemessene Ausdruck ist, da die Lärmkarten von 2011 stammen, was in Punkt 2 dieser Stellungnahme kommentiert sei).

Es wird sogar angeführt, Verbesserungen betreffend die Lärmbelastung wären nicht zu erwarten! Im Folgenden seien einige Ausführungen des Aktionsplanes zitiert (Fettdruck von Mouvement Ecologique):

- **Entwicklung des Flughafens nicht voraussehbar ! (Entwurf Aktionsplan S. 23)**
« *Les cartes stratégiques de bruit actuelles montrent la situation existante mais ne permettent pas d'anticiper l'évolution future de la problématique du bruit autour de l'aéroport. Ceci représente une information importante qui fait actuellement défaut, notamment pour une meilleure planification en vue d'éviter la création de nouveaux problèmes. L'industrie de l'aviation est un secteur dynamique et très concurrentiel dont les facteurs économiques qui l'influencent ne peuvent généralement que difficilement être anticipés avec précision. Il y a donc un certain niveau d'incertitude dans toute affirmation quant à l'exploitation future à long terme de l'aéroport. **C'est pour cette raison que le présent plan d'action ne prévoit pas que des prévisions exactes soient élaborées pour l'exploitation à long terme de l'aéroport de Luxembourg*** »

- **Keine Reduktion der Lärmbelastung in Sicht ! (Entwurf Aktionsplan S. 22)**
« *Malgré les avancées technologiques au niveau du matériel volant et au niveau des procédures opérationnelles, **une amélioration substantielle de la situation acoustique dans les alentours immédiats de l'aéroport de Luxembourg n'est pas à espérer.** En effet, nonobstant le fait que notamment les opérateurs nationaux utilisent du matériel volant des plus modernes et peu bruyant dans leur catégorie, la croissance continue du trafic aérien est telle que **les réductions du bruit à la source sont mitigées au moins partiellement par un nombre croissant de mouvements d'avions** (4,76% pour 2014 et 0,96 % pour 2015). Certaines zones urbanisées dans les alentours directs de l'aéroport resteront ainsi exposées à des niveaux de bruit de plus élevés »*

- **Ministerium versucht Entwicklungsszenarien zu erstellen (Aktionsplan Seite 23)**
« *En revanche, le Département des Transports du Ministère du Développement durable et des Infrastructures mettra en avant **certains scénarios théoriques d'une évolution future potentielle de l'aéroport.** Ces scénarios sont étroitement liés aux niveaux de croissance des activités aéroportuaires considérées, notamment en ce qui concerne les vols de nuit, mais aussi à l'évolution et aux taux de renouvellement des flottes d'aéronefs opérant au Luxembourg. Ces scénarios pourront alors être analysés notamment en termes de leur impact acoustique potentiel sur la population avoisinante. Ils permettront ainsi de mieux cerner la signification des grandes lignes d'une orientation de l'exploitation de l'aéroport en*

termes de nuisances sonores et de mettre l'exploitation future de l'aéroport en relation avec les mesures de prévention et de protection des riverains à anticiper. »

Diese findet man jedoch nicht im Aktionsplan... Außer wenn man die knappen Angaben unter « 3.3. *La stratégie de gestion à long terme du bruit de l'aéroport de Luxembourg* » als solche ansehen würde (wobei sie hierfür nach Meinung des Mouvement Ecologique weitaus zu allgemein gehalten sind).

Was aber soll Sinn und Zweck eines Aktionsplanes gegen Fluglärm sein, wenn nicht einen klaren Handlungsrahmen und Ziele zu erstellen, verbunden mit Auflagen und Grenzwerten, damit der Schutz der Anrainer erhöht wird? Genau dies tut der derzeitige Entwurf des Luxemburger Aktionsplanes nicht!

Es kann und darf aber nicht sein, dass ein als „Aktionsplan“ bezeichnetes Dokument vor allem eine Bestandsaufnahme beinhaltet - von welchem Jahr auch immer - und die zukünftige Entwicklung quasi den Flughafenbetreibern überlassen wird bzw. keine ausreichenden Vorsorgemaßnahmen zum Schutze der BürgerInnen getroffen werden.

Es ist die Pflicht der Regierung, den Schutz der Anrainer im Kontext des Flughafens sicherzustellen! Gerade dies ist das Ziel eines Aktionsplans!

Insofern müsste ein guter Aktionsplan folgenden Kriterien entsprechen:

- **Darlegung der verfolgten Ziele zum Schutz der AnrainerInnen und betroffenen Gemeinden;**
- **Instrumente und Handlungsrahmen zum Erreichen dieser Ziele angesichts der – auf dieser Grundlage - zulässigen Entwicklungen aufzeigen.**

Die Entwicklung des Flughafens muss sich an den Gesundheitsaspekten der Menschen orientieren - und nicht umgekehrt! Nicht „the sky is the limit“, sondern der Mensch (vom Klimaschutz nicht zu sprechen).

Insofern wird der ausliegende Aktionsplan den grundsätzlichen Anforderungen nicht gerecht! Er muss in der Essenz überarbeitet und einer neuerlichen öffentlichen Prozedur unterzogen werden.

Wie nachlässig am Dossier gearbeitet wurde, zeigen zusätzlich folgende Aspekte auf:

- **Fehlende Finanzdaten als Basis**

Das oben genannte EU-Reglement schreibt ebenfalls im Anhang 5 vor, dass dem Aktionsplan eine Finanzkalkulation beiliegen soll („*établir les informations financières (si disponibles): budgets, évaluation des rapports coût/efficacité ou coût/avantage.*“).

Auch diese so wichtige Informationen - welche ja *de facto* auch die Basis für die Entscheidung über die anstrebenswerte Entwicklung oder als Basis für eine Abwägung der verschiedenen Interessen dienen sollten und welche zumindest ansatzweise verfügbar sein müssten, sind im Dokument unauffindbar. Es müsste aber doch gerade angegeben werden, aufgrund welchen wirtschaftlichen oder besser noch gesellschaftlichen Nutzens den BürgerInnen derartige Belastungen zuzumuten sind....

Wohlwissend, dass infrastrukturelle Maßnahmen wie zu Beispiel die Erneuerung der Flugbahn beträchtliche Summen kosten, stellt man sich die Frage über die finanzielle Situation des Flughafens. Wirkliche Einblicke in die Finanzen des Findels, so wie dies seitens der EU im Rahmen des Aktionsplanes vorgeschrieben ist, bleiben den Interessierten allerdings verwehrt...

- **Gegensätzliche Aussagen hinsichtlich der Entwicklungsprognosen**

Äußerst befremdend wirken widersprüchliche Prognosen betreffend die Entwicklung des Flughafens.

Nach Interview-Aussagen von Herrn Vanneste, Direktor von Luxairport, wird dem Findel ein Wachstum bis hin zu 5 - 6 Millionen Passagiere/ Jahr prognostiziert. Dies wäre – so seiner Meinung nach – auch aus Sicht der Lärmbelastung zumut- und umsetzbar, da die technischen Verbesserungen der Flugzeuge in den letzten Jahren die Lärmbelastung deutlich reduzieren würden. Eine Aussage, die laut Aktionsplan jedoch so nicht gültig ist: *„En effet, nonobstant le fait que notamment les opérateurs nationaux utilisent du matériel volant des plus modernes et peu bruyant dans leur catégorie, la croissance continue du trafic aérien est telle que les réductions du bruit à la source sont mitigées au moins partiellement par un nombre croissant de mouvements d'avions.“* Gemäß Aussagen die während der öffentlichen Präsentation in Sandweiler gemacht wurden, liegt die durchschnittliche Auslastung eines Flugzeuges bei 60 Passagieren. Laut den oben genannten Prognosen würden bei einem solchem Durchschnitt rund 33.000 Flüge hinzukommen. Zusätzlich zu den aktuellen 62.000 Flügen wären wir dann bei 95.000 Flugbewegungen im Jahr, wenn man nur die Steigerung im Passagierbereich berücksichtigt. Würden die technischen Verbesserungen wirklich eine derartige Steigerung der Flugbewegungen ausgleichen? Der Mouvement Ecologique befürchtet nicht! Dies umso mehr als es im Aktionsplan keine Berechnungen oder fachlich nachvollziehbaren Aussagen in diesem Sinne gibt (siehe hierzu auch Punkt 2).

- **Ein City Airport der keiner wurde**

Solche gegensätzliche Aussagen sind jedoch zum Thema Flughafen nichts Neues. Jahrelang wurde zum Beispiel vom ehemaligen Bürgermeister der Stadt Luxemburg, Paul Helminger, die Illusion am Leben gehalten, der Luxemburger Flughafen solle ein „City Airport“ sein. Hiermit meinte P.Helminger, der Findel sei als direkt an die Hauptstadt angrenzender Flughafen prioritär für regionale Passagierflüge bestimmt, nicht aber u.a. für einen verstärkten Ausbau des Frachtverkehrs, oder als Drehscheibe für Billigairlines.

Trotz guter Ansätze, zu niedrige Gebühren!

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, sie geben durchaus eine strategische Ausrichtung vor.

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).* Zur Erklärung: „Terminal Charges“ sind reine Abfluggebühren. Die Höhe dieser Gebühr ist abhängig von folgenden Kriterien: 1) Abfluggewicht - 2) Abflugszeit - 3) Lärmbelastung des Flugzeugs. Diese einzelnen Faktoren fließen in eine Rechnung ein, so werden Starts nach 22:00 Uhr sowie Starts von älteren, lärmbelastenderen Flugzeugen teurer als zum

Beispiel Starts die während den normalen Öffnungszeiten des Flughafens und mithilfe von moderneren, „leiseren“ Flugzeugen durchgeführt werden. Die Höhe der Terminal Charges sind also nicht für jeden Start die gleichen, sondern werden anhand von den obengenannten Faktoren angepasst. Diese Gebühr zeigt an sich prinzipiell gute Ansätze, da sie Zeit und Lärm in Betracht zieht.

So positiv diese Verknüpfung der Terminal Charges mit u.a. der Lärmbelastung ist, so stellt sich trotzdem die Frage, welche darüber hinaus die grundsätzliche Strategie bei der Gebührenfestlegung ist.

Denn: Was die Passagiergebühren betrifft ist der Luxemburger Flughafen im europäischen Vergleich besonders günstig. So werden z.B. an den Pariser Flughäfen für Schengen-interne Flüge Passagiergebühren von 8,92€ (HT) und am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg für die gleichen Flüge 8,20€ fällig. Am Luxemburger Flughafen beträgt diese Gebühr jedoch bloß 3€ pro Person! D.h. Luxemburg liegt um den Faktor 3 niedriger!! **Hier wird auf Kosten der anliegenden Gemeinden und deren Anwohner und zugunsten der Fluggesellschaften offensichtlich versucht das Fliegen - auch für Billigflug-Gesellschaften – durch niedrige Preise noch attraktiver zu machen. An Klimaschutzaspekte wurde auch bei diesem Dossier in keinsten Weise gedacht.**

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 sie?) und basierend auf Vergleichszahlen aus dem Ausland eine Diskussion über die zukünftige Orientierung geführt werden soll. Dabei muss auch die Kostenwahrheit (sprich einbeziehen von externen Kosten) eine Rolle spielen.

2. Unzufriedenstellende Daten als Grundlage für den Aktionsplan stellen die Qualität des Aktionsplanes grundsätzlich in Frage

Doch nicht nur die „Zielorientierung“ des Aktionsplanes ist *de facto* mehr denn mangelhaft, auch die Datenlage!

Die Basis selbst des Aktionsplanes ist sehr kritisch zu hinterfragen: Die Zahlen betreffend die Flugbewegungen sowie die der betroffenen BürgerInnen beziehen sich nämlich auf Daten aus dem Jahre 2011 (sic)!

Obwohl laut EU alle 5 Jahre neues Kartenmaterial ausgearbeitet werden muss, werden die für 2016 erforderlichen Lärmkarten erst Ende 2017 zur Verfügung stehen - also nach der Vorlage dieses Aktionsplanes.

Im Klartext heißt dies also, dass momentan Maßnahmen auf Basis von nicht mehr aktuellen Werten entwickelt werden, obwohl diese vorliegen müssten!

Eine solche Handhabung macht es eigentlich unmöglich einen realen Aktionsplan zu erstellen. Dies zumal, da der Flughafen in den letzten Jahren einen erheblichen Zuwachs kannte. Ein Blick auf die Zahl der Fluggäste verrät: 2011 waren es 1.791.231 Passagiere, 2016 wurden bereits über 3 Mio gezählt! Dies entspricht einer Steigerung von fast 70%! Die Lärmkarten sowie die vorgestellten potentiellen Lösungen sind demnach nicht mehr zeitgemäß.

Verwiesen wird im Aktionsplan dabei zudem immer wieder auf positive Wirkungen getroffener Maßnahmen (z.B. Optimierungen bei Landung und Start, technische Aufrüstung der Flugzeuge), denen ein positiver Effekt beigemessen wird...

Allerdings: Es fehlt an jeglichen fachlichen Angaben welche Minderungen reell erreicht werden konnten, sowie an sämtlichen Daten und nachvollziehbaren Berechnungen. Somit steht die Frage im Raum, ob evtl. erreichte Lärmreduktionen durch diese Maßnahmen nicht wieder von den ansteigenden Zahlen der Flugbewegungen zunichte gemacht wurden oder ob nicht sogar trotz dieser Maßnahmen die Belastung weiter zugenommen hat. Denn auch die Luftfracht hat von 2011 bis 2016 einen Wachstum von 22% verbucht (von rund 660.000 t auf rund 800.000 t).

Eine Ausrechnung des Impakts der letzten Jahre ist aufgrund veralteter Karten und Berechnungen unmöglich. Dabei wäre es gerade doch das Ziel eines derartigen Aktionsplans entsprechende zeitgemäßere Zahlen und Belege zu liefern!

Es stellt sich somit die berechtigte Frage, ob der Aktionsplan angesichts dieser veralteten Daten überhaupt seinen Zweck erfüllen kann.

Wie bereits erwähnt sind laut Ministerium die neuen Karten für Ende dieses Jahres geplant. Infolgedessen soll der ausliegende Aktionsplan dann - gemäß Aussagen der Ministeriums - erneut angepasst werden.

Der Mouvement Ecologique fordert – auch aufgrund dieser Argumente – die rasche Vorlage dieser Daten und eine umgehende neue „procédure publique“, damit die BürgerInnen die Möglichkeit haben sich zu aktuellen Daten äußern zu können. Dabei erwartet der Mouvement Ecologique, dass die Berechnung mit einem realen Maßnahmenplan versehen werden.

Keine Erfassung des induzierten LKW- und Autoverkehrs

Zusätzliches Manko der ausgearbeiteten Lärmkarten ist die fehlende Erfassung der Lärmbelastung des vom Flughafen direkt oder indirekt induzierten Straßenverkehrs im weiteren Umfeld des Flughafens. Wirft man einen Blick auf die über 3 Mio Passagiere des Jahres 2016 sowie auf den starken Wachstum des Frachtverkehrs, so stellt sich natürlich auch die Frage der Anreise/Abreise respektiv der Anlieferung/des Abtransportes von Waren. AnliegerInnen fordern seit 5 Jahren die Miteinbeziehung dieser Lärmquelle. Eine Bitte, die 2017, scheinbar wegen technischer Probleme (?), immer noch nicht berücksichtigt wurde.

Nackte Daten ohne Erklärungen

Auf der Website der „Administration de la navigation aérienne“ (ANA) wird, so der Hinweis öffentlicher Stellen, die tägliche und sogar stündliche Lärmbelastung, die durch die Flugbewegungen entsteht, dokumentiert. Dennoch ist es für einen Laien fast unmöglich, logische Schlüsse aus dem ihm präsentierten Datensalat zu ziehen.

Hier fehlt es an zusätzlichen Informationen um eine verständnisvolle Lektüre dieser Daten zu gewährleisten. Es scheint als wäre man bloß bemüht, die notwendigen Dokumente hochzuladen, ohne jedoch dem Bürger in seinem Verständnisprozess entgegen zu kommen.

3. Tolerante Dezibel-Grenzwerte zum Nachteil der Anwohner

Entscheidend dafür, wie hoch die Belastungen durch den Flughafen sind oder nicht, ist natürlich die Frage der zulässigen Grenzwerte und welche Konsequenzen daraus gezogen werden (betreffend die notwendige Lärminderung).

Laut wissenschaftlichen Nachweisen kann die Erhöhung von nur wenigen Dezibel Gesundheitsschäden, wie zum Beispiel chronischen Bluthochdruck, sowie ein erhöhtes Risiko bei Schlaganfällen und Herzinfakten hervorrufen. Nächtlicher Fluglärm gilt dabei als die gefährlichste Belastung.

Die europäische Richtlinie 2002/49/EC schreibt jedoch trotzdem keine europaweit verbindlichen einheitlichen Grenzwerte für Lärm vor. Die verschiedenen Mitgliedsstaaten sind vielmehr laut Artikel 5 verpflichtet anhand einheitlicher Bewertungsmethoden selbstständig Lärm-Grenzwerte festzulegen.

Die Grenzwerte in Luxemburg - zu hoch angesetzt?!

Die Messungen anhand derer die Lärmkarten erstellt wurden, werden mithilfe von 2 Lärmindizes ausgeführt, den Lden und den Lnight.

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

Auf Basis der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO **soll als langfristiges Ziel** für die Umgebungslärmplanung der Wert Lden 50dB(A) und Lnight von 40dB(A) nicht überschritten werden, um gesundheitliche Risiken zu vermeiden.

Wir stellen fest, dass auch bei den langfristig angepeilten Grenzwerten für den Lärm die Empfehlungen der WHO überschritten werden.

Kommt hinzu: Es stellt sich die Frage der Handhabung dieser Grenzwerte. Werden sie als Richtlinien für die Politik angesehen, aus der konsequente Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung gezogen werden oder sollen Überschreitungen scheinbar höchstens "sanfte Reaktionen" (sprich verbesserte Isolation) auslösen. Oder anders ausgedrückt:

- Der Mouvement Ecologique würde erwarten, dass das Überschreiten der Grenzwerte weitreichende Schutz-Maßnahmen der Politik auslösen würde. Dies mit dem Ziel, dass die Grenzwerte in Zukunft so wenig wie möglich überschritten werden. Sprich: ggf. Begrenzung der Anzahl der Flüge wenn technische Lärmreduktionen an Flugzeugen nicht ausreichen, oder aber Erhöhung der Flughafengebühren usw..

Dies scheint in Luxemburg derzeit von der Politik nicht wirklich geplant ... Die Steigerungen der Flugbewegungen scheint nicht thematisiert zu werden, sondern Überschreitungen werden mit eher "sanften" Maßnahmen beantwortet: sprich Bezuschussung von Isolationsmaßnahmen, Abänderungen der Flugschneisen usw.. Letztere Maßnahmen sind

sicherlich sinnvoll, allerdings dürfen sie nur komplementär zur Debatte über die zulässigen Flugbewegungen gesehen werden.

Demnach: Nach Ansicht des Mouvement Ecologique muss sich die Entwicklung des Flughafens nach den zumutbaren Lärmbelastungen der AnwohnerInnen richten. Derzeit sind diese, auch aufgrund wissenschaftlicher Fakten, als zu hoch anzusehen. D.h. eine grundsätzliche Diskussion, betreffend der zukünftig zulässigen Flugbewegungen ist unerlässlich.

4. Fehlende Verknüpfung mit den Flächennutzungsplänen der Gemeinden (PAGs)

Erwarten würde man sich zudem, dass der Aktionsplan konkret jene Gebiete in den Gemeinden benennt, welche aufgrund der heutigen und der zu erwartenden dB-Zahlen nicht weiter bebaut werden sollten, oder zumindest nicht für Wohnzwecke geeignet sind. In der Tat ist ja die Förderung von besseren Isolationen eine Maßnahme, die bei bestehenden Bauten sinnvoll ist. Es sollte jedoch im Rahmen der PAGs vermieden werden, dass weitere Häuser in besonders belasteten Zonen entstehen!

Deshalb müssten - vor allem auch aufgrund der Prognosen (!) - die Karten betreffend die Siedlungsentwicklung und die Auswirkungen des Lärms „übereinandergelegt“ werden und eine entsprechende Debatte aufgrund der aktualisierten Daten (!) stattfinden,

- ob ggf. Wohngebiete in die Grünzone umklassiert werden sollen (oder aber je nach Lage in Aktivitätszonen);
- oder ob die derzeitige bzw. geplante Siedlungsentwicklung der Entwicklung des Flughafens Grenzen setzen soll.

Dass diese so wichtige Frage im Aktionsplan nicht wirklich behandelt wurde, ist nicht zulässig. Die EU schreibt zu dem vor, dass dieses Instrument im Rahmen des Aktionsplanes angegangen werden sollte.

5. Nicht mehr zumutbare kontinuierliche Störung der Nachtruhe

Laut Definition des „*règlement grand-ducal du 2 août 2006*“ beträgt die „*période de nuit*“ 8 Stunden und bezieht sich auf den Zeitraum zwischen 23:00 und 07:00 Uhr. Der Findel hat jedoch laut „*règlement grand-ducal du 24 mai 1998*“ die Erlaubnis von 06:00 - 23:00 Uhr zu funktionieren. Die zu respektierende Nachtruhe wäre dann also zwischen 23:00 und 06:00 Uhr.

Dieser Unterschied führt zu erheblichen Missverständnissen und Widersprüchlichkeiten.

- Die „*Administration de la navigation aérienne*“ (ANA) zählt auf ihrer Internetseite die Flugbewegungen zwischen 23:00 – 07:00 Uhr, und kommt somit für das Jahr 2016 auf ein Resultat von 5.898 Nachtflügen.
- Während der öffentlichen Präsentation Anfang Februar dieses Jahres wurde jedoch seitens des Ministeriums die Zahl von 1.991 Bewegungen (vols commerciaux) sowie 95 („*dérogations exceptionnelles*“) genannt. Diese Zahl bezieht sich laut Ministerium auf die Flüge zwischen 23:00 – 06:00 Uhr des Jahres 2016.

Hieraus ergeben sich doch zahlreiche Fragen:

- Wieviele Flugbewegungen fallen unter Artikel 13 / 1a des „règlement grand-ducal du 24 mai 1998“, d.h. jene die über eine „dérogation permanente“ für „vols gouvernementaux, vols en détresse“ usw. verfügen?
- Wieviele Flugbewegungen fallen unter Artikel 13 / 1b, d.h. Flüge die aufgrund von Verspätungen die Nachtruhe nicht respektieren? Und wie werden diese genehmigt? Zu welchen Zeiten fanden diese Flüge statt? Wie viele Flüge davon fallen auf den Frachtbereich, und wie viele auf den Passagierverkehr?
- Artikel 13 / 1c sieht vor, dass es sogar „vols de fret réguliers programmés entre 23.00 et 24.00 heures gibt“. Wie kann es sein, dass es reguläre Flüge gibt, die die Nachtruhe nicht respektieren? Aufgrund welcher Kriterien fällt die Entscheidung, ob ein derartiger Flug generell gestattet wird? Um wieviele Flüge handelte es sich hierbei 2016?
- Und nicht zuletzt, wieviele Flüge fallen unter die Kategorie 13 / 1d, der „vols non réguliers“... und welche Art von Flügen fallen unter diese Kategorie?

Obwohl Artikel 20 des „règlement grand-ducal du 24 mai 1998“ vorsieht, Verstöße gegen das Nachtflugverbot, wie auch zum Beispiel gegen die Regelungen der Turbinentests mit einem Bußgeld zu bestrafen, so lässt es sich nicht herausfinden ob und wie oft solche Bußgelder verhängt wurden. Dienen diese Bußgelder tatsächlich als Abschreckung vor Regelbrüchen oder handelt es sich bloß um eine Maßnahme die *pro forma* im Gesetzestext steht?

Die Basis schlechthin für einen Aktionsplan müssten transparente Zahlen sein und eine Nachvollziehbarkeit, warum gerade die Anzahl der Nachtflüge in diesem starken Ausmaß zugenommen hat! Das ausliegende Dossier bzw. die bekannten Fakten entsprechen diesen Kriterien nicht – sie stellen keine zufriedenstellende Basis für den Aktionsplan dar.

Der Mouvement Ecologique erwartet konkrete Antworten auf die von ihm aufgeworfenen Fragen.

Außerdem muss die Kommunikation seitens der Flughafenbetreiber und des Ministeriums unbedingt klarer werden. Es scheint als wolle man den Bürger absichtlich mit einer Flut an unterschiedlichen Daten verwirren.

6. Turbinentests besser und strenger reglementieren und gestalten

Obwohl laut Artikel 17 des „règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'Aéroport de Luxembourg“ das Testen der Turbinen bloß von Montags bis Freitags zwischen 07:00 – 21:00 Uhr sowie Samstags zwischen 08:00 – 20:00 Uhr erlaubt ist, kommt es immer wieder zu Regelbrüchen. So kam es, gemäß Aussagen betroffener BürgerInnen, in letzter Zeit vermehrt zu nächtlichen Tests beziehungsweise zu Tests am Sonntag. Dies ist ein Vorgehen, das ohne Sondergenehmigung, laut dem oben zitierten Gesetz, strengstens untersagt ist. Hier stellt sich außerdem die Frage ob bei 6 erlaubten Wochentagen ein zusätzlicher Testtag sowie eine Verlängerung der Uhrzeiten überhaupt notwendig sind.

Desweiteren ist es besonders wichtig, Maßnahmen zu treffen, damit die Lärmbelastung durch die Turbinentests reduziert wird, was derzeit kaum der Fall zu sein scheint.

Dreierlei ist wohl mindestens geboten:

- Die Festlegung von Standorten für diese Tests, die von der Lage her den größtmöglichen Schutz für die AnrainerInnen bieten;
- Solche Standorte dürfen zudem nicht bloß einfache Stehplätze sein, sondern benötigen wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen. Wurden die notwendigen infrastrukturellen Vorkehrungen, wie zum Beispiel das Errichten eines Lärmschutzwalles, überhaupt getroffen? Laut Berichten von Anrainern aus Sandweiler sind solche Tests mit ohrenbetäubendem und untragbarem Lärm verbunden.
- Und eine zeitliche Begrenzung: ist eine sechstägige Erlaubnis für Turbinentests überhaupt angebracht oder notwendig? Der Mouvement Ecologique tritt für ein Testverbot am Samstag ein. Die heutige zusätzliche Lärmbelastung zu dem ohnehin schon pausenlosen Flugverkehr ist für die anliegenden Gemeinden untragbar und muss unterbunden werden.

Zudem fordert der Mouvement Ecologique, dass die erforderliche Maßnahmen zum Lärmschutz bei solchen Tests dringend verbessert und konsequenter umgesetzt werden müssen. Eine rigorosere Kontrolle dieser Auflagen ist zur Lösung dieses Problems unabdingbar.

Schlussfolgerungen

Der ausliegende „Aktionsplan“ wird den Anforderungen nicht gerecht! Dies da er

- die Umsetzung von Schutzziele für die Bevölkerung nicht ausreichend regelt – es an zufriedenstellenden Vorgaben betreffend der zulässigen Entwicklung fehlt;
- auf veralteten und überholten Daten basiert;
- er in mehreren Punkten den EU-Vorgaben nicht gerecht wird.

Der Mouvement Ecologique erwartet

- eine fundamentale Überarbeitung innerhalb der nächsten Monate
- eine Offenlegung aller fehlenden Fakten
- die Erstellung eines Aktionsplanes der den Lärmschutz reell in den Fokus stellt und der auf dem Prinzip fußt: „Die Entwicklung des Flughafens soll sich nach den Bedürfnissen der Anrainer richten – und nicht umgekehrt“
- eine erneute öffentliche Prozedur.

Dabei müssten bereits in der Zwischenzeit konkrete Fakten über die Nachtflüge auf dem Tisch liegen (diese müssten ja vorhanden sein), ebenso wie erste Schutzmaßnahmen z.B. auf der Ebene der Turbinen, ergriffen werden.

Wichtige Anmerkung zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens:

Der Mouvement Ecologique erkennt die große ökonomische Bedeutung des Flughafens an. Es geht aber nunmehr über den zulässigen Ausbau und eine Austarierung von ökonomischen und gesundheitlichen Interessen. Wobei sich die Frage der Volatilität der ökonomischen Vorteile sicherlich mittel- bis langfristig immer mehr stellen wird!

Umso wichtiger wäre eine ehrliche Langfriststrategie gewesen, so wie von der EU gefordert. Dass diese nicht vorliegt, ist de facto nicht akzeptabel und erlaubt – was die Abwägung von Interessen

betrifft – keine fundierte sachliche Diskussion, die ausreichend auf Fakten basiert. Wobei erwähnt sei, dass rezent erstmalig der Ausbau eines wichtigen Flughafens – jener von Wien – gerichtlich untersagt wurde, da der vermeintliche ökonomische Nutzen nicht im Verhältnis stünde zu den in Kauf zunehmenden Nachteilen.

Dieses Urteil lässt tief blicken und zeigt auf, dass eine wirkliche grundsätzlichere Diskussion „Wéi e Flughafen fir muer“, die der Mouvement Ecologique seit über 20 Jahren immer wieder fordert, heute dringender denn je ist.

Mouvement Ecologique, den 27. März 2017