



Foto: Tageblatt/Robert Spirinelli

## Die Kritikpunkte des „Méco“

**GEGEN NACHTFLÜGE** Gesundheit soll im Mittelpunkt stehen

Die Umweltschutzorganisation „Mouvement écologique“ konnte dem von der Regierung erstellten Aktionsplan bezüglich der Reduzierung des Fluglärms nichts Positives abgewinnen. Laut „Méco“ ist der sogenannte Aktionsplan lediglich eine Bestandsaufnahme der Situation, da er weder die von der Regierung verfolgten Ziele konkret darlegt noch die „Instrumente“ und den „Handlungsrahmen“ zum Erreichen dieser Ziele aufzeigen kann. Infolgedessen hat die Organisation einiges zu beanstanden.

### 1) Größtes Manko des Aktionsplans: Fehlen einer langfristigen Strategie

Laut der Regierung kann man die Entwicklung des Flughafens nur theoretisch berechnen, da der Flughafen der „Volatilität der Luftfahrtbranche“ unterliegt. Infolgedessen sei es schwer, zielgerichtete Strategien zur Entwicklung des Flughafens in die Tat umzusetzen. Doch genau solche Berechnungen sind laut „Mouvement écologique“ dringend erfor-

derlich. Ein EU-Reglement zur Handhabung der Lärmbelastung schreibt sogar vor, dass dem Aktionsplan eine Finanzkalkulation beiliegen soll, die unter anderem die Rentabilität des Flughafens prüfen soll.

### Finanzkalkulation

Da eine Landebahn am LuxAirport ausgebaut werden soll, sind diese Finanzkalkulationen laut Méco besonders wichtig.

Die Organisation fordert nämlich eine „Abwägung von volkswirtschaftlichen und gesundheitlichen Faktoren“ und verweist auf eine Rechtsprechung bezüglich des Flughafens in Wien. Dort wurde der Ausbau gerichtlich untersagt, „da der vermeintliche ökonomische Nutzen nicht im Verhältnis stünde zu den in Kauf zu nehmenden Nachteilen“.

Dieser Urteilsspruch spiegelt den Wunsch des Méco nach einer Orientierung der Entwicklung des Flughafens an den Gesundheitsaspekten der Menschen wider.

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

Laut einer EU-Direktive bezüglich der Handhabung der Lärmbelastung vom 25. Juni 2002 ist jeder Mitgliedstaat dazu verpflichtet, alle fünf Jahre Karten zu erstellen über die Lärmbelastung durch Flughäfen, die jährlich über 50.000 Flugbewegungen verbuchen. Da der Flughafen in Luxemburg im vergangenen Jahr insgesamt 86.000 Flugbewegungen aufzeichnete, fällt er unter diese Kategorie.

Doch um den aktuellen Aktionsplan zu erstellen, beriefen sich die Behörden auf Lärmkarten aus dem Jahr 2011. „Diese sind schon längst überholt. Neue Lärmkarten hätten schon im Jahr 2016 erstellt werden müssen“, so Méco. Außerdem seien die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen nirgends verzeichnet. „Es fehlt an jeglichen fachlichen Angaben, welche Minderungen reell erreicht werden konnten, sowie an sämtlichen Daten und nachvollziehbaren Berechnungen“, geht aus dem Méco-Bericht hervor.

### 3) Trotz guter Ansätze zu niedrigen Flughafengebühren?

Am Findel gelten zurzeit zwei Gebühren: die Passagiergebühr und die Terminal Charges. Diese bewertet Méco grundsätzlich po-

sitiv. „Jedoch hat Luxemburg im europaweiten Vergleich außerordentlich niedrige Passagiergebühren. Wenn in Paris ein Passagier 8,92 Euro für Flüge innerhalb des Schengen-Raums kostet, so sind es in Luxemburg bloß 3 Euro“, so die Umweltschutzorganisation.

### Niedrige Gebühren

Der Grund für diese niedrigen Gebühren, die wohl vor allem Billigfluggesellschaften anlocken, ist jedoch nicht bekannt. Diesen Mangel an Transparenz seitens des Nachhaltigkeitsministeriums bedauert Méco sehr.

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

Dass dauerhafte Lärmbelastung langfristig gesundheitliche Folgen für Menschen mit sich bringt, ist mittlerweile unumstritten. Deshalb empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation einen LDEN-Grenzwert (Level day-evening-night; durchschnittlicher Wert einer 24-stündigen Tagesbelastung über ein Jahr) von 50 dB(A) und einen LNight (der nächtliche durchschnittliche

Dauerschallpegel über ein Jahr) von 40 dB(A).

In Luxemburg jedoch sollen laut dem Aktionsplan langfristig Vorkeruhungen bei Überschreitungen von 65dB(A) (LDEN) und von 60dB(A) (LNight) getroffen werden. Diese Grenzwerte sind der Organisation zufolge schlichtweg unzumutbar.

### 5) Fehlende Verknüpfung mit den Flächennutzungsplänen der Gemeinden (PAG)

Méco fordert eine direkte Verknüpfung der Flächennutzungspläne (PAG) der Gemeinden mit dem Aktionsplan.

Außerdem soll sich der PAG nach den Lärmkarten richten, sodass in verschiedenen Zonen wegen der Lärmbelastung zukünftig keine Wohnanlagen gebaut werden.

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

Laut dem „Règlement grand-ducal“ vom 2. August 2006 beträgt die „période de nuit“ acht Stunden und gilt von 23.00 bis 07.00 Uhr. Der Findel hat aber eine Sondergenehmigung, sodass er schon ab 6.00 Uhr in der Früh operieren darf.

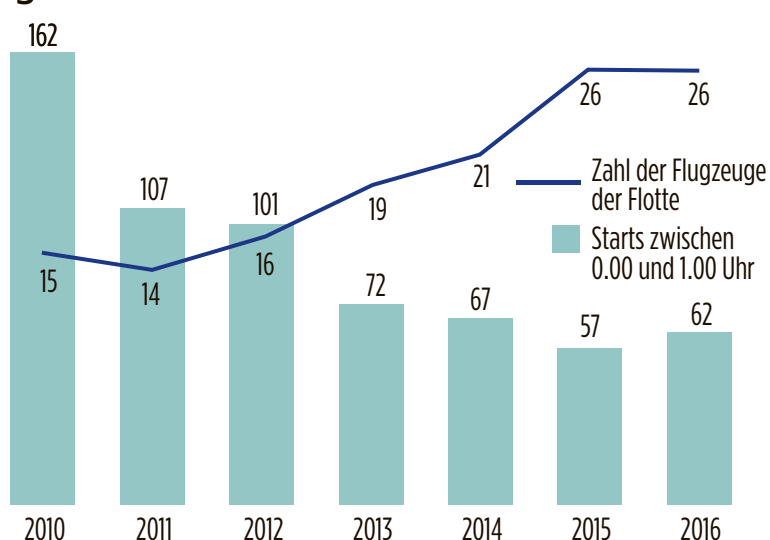
„Dies führt zu erheblichen Missverständnissen und Widersprüchlichkeiten bei der Zahlenanalyse der Nachtflüge“, betont die Umweltschutzorganisation und fordert transparente Zahlen, um eine „Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten“. Des Weiteren wünscht sich Méco eine konsequente Reduktion der Nachtflüge.

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

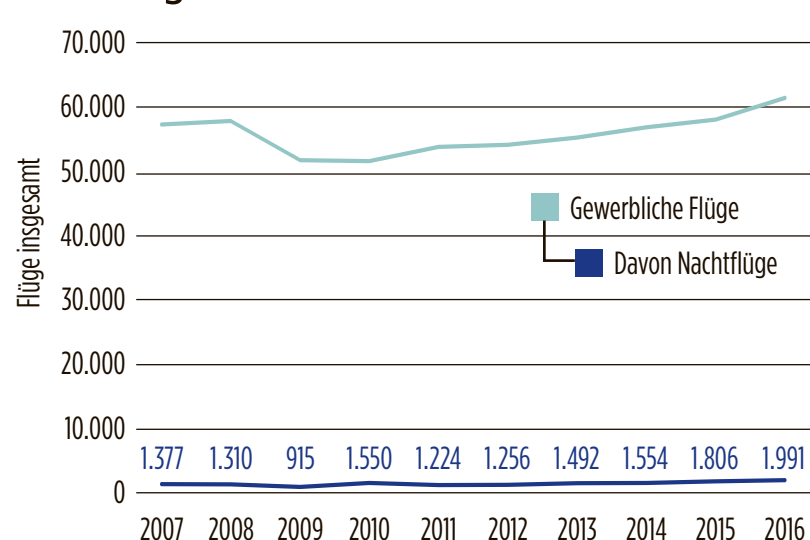
Das Gesetz erlaubt die Durchführung von Turbinentests von Montag bis Freitag zwischen 07.00 und 21.00 Uhr. Der „Mouvement écologique“ steht allerdings für ein generelles Testverbot am Samstag ein, da eine sechsstägige Erlaubnis für Turbinentests im Grunde weder angebracht noch notwendig sei.

LB

### Cargolux - Starts zwischen 0.00 und 1.00 Uhr



### Nachtflüge zwischen 23.00 und 6.00 Uhr



# Aktionsplan gegen den Fluglärm

**NACHHALTIGKEITSMINISTERIUM** Erstmals werden die Bürger einbezogen

Lena Butnyk

Derzeit erfolgt eine öffentliche Untersuchung bezüglich des Aktionsplans zur Fluglärmbekämpfung in Luxemburg. Bis gestern konnten die Bewohner der Gemeinden Betzdorf, Niederanven, Flaxweiler, Sandweiler, Hesperingen, Schüttringen und Luxemburg ihre Beschwerden und Einwände den Fluglärm betreffend an die Gemeindebehörden einreichen.

Der Aktionsplan wurde nämlich bislang ausschließlich anhand sogenannter Lärmkarten, die die Lärmbelastung in den jeweiligen Zonen verbildlichen, erstellt. Nun soll aber die Bevölkerung mit einbezogen werden. Dieser Aktionsplan, ausgearbeitet von der Umweltverwaltung und dem Ministerium für Nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur, sieht unter anderem folgende Punkte vor:

- Den Einsatz von moderneren Flugzeugen, die ein besseres Lärmprofil haben sprich weniger Lärm verursachen.
- Die Zahl der Spezialgenehmigungen für Nachtflüge zu reduzieren und strenger zu kontrollieren.

Zum Vergleich: Im Jahr 2010 gab es insgesamt 215 Spezialgenehmigungen, wohingegen es im vergangenen Jahr lediglich 95 waren.

## Höhere Kapazitäten

- Die steigende Passagieranzahl soll durch Flugzeuge mit höherer Kapazität aufgefangen werden. Auf diese Weise würde man laut LuxAirport weniger Flugzeuge für eine höhere Passagierzahl benötigen. 2012 wurden durchschnittlich 50 Passagiere pro Flugzeug transportiert; 2016 waren es 67.

Infolgedessen dürfte sich die Zahl der Flüge – und somit auch der Fluglärm – nach dem Jahr 2018 deutlich reduzieren, so LuxAirport.

- Triebwerk-Testläufe sollen systematisch reduziert und eingeschränkt werden.

• Das Verursacherprinzip mit Hilfe der Terminal Charges soll strenger vollzogen werden. Diese werden anhand des Abfluggewichts, der Abflugzeit sowie des Lärmprofils des Flugzeugs berechnet. Somit müssen Flugzeuge, die viel Lärm verursachen, höhere Gebühren oder gar Strafen bezahlen.

- Staatliche Subventionen zur Förderung des Lärm- und Schallschutzes bei Wohnanlagen sind vorgesehen.

• Theoretische Berechnungen bezüglich der potenziellen Entwicklungen der Nutzung des Flughafens werden erstellt.

- Eine Sensibilisierungskampagne soll gestartet werden, damit die Betreiber ihre Nachtflüge auf Eigeninitiative reduzieren.

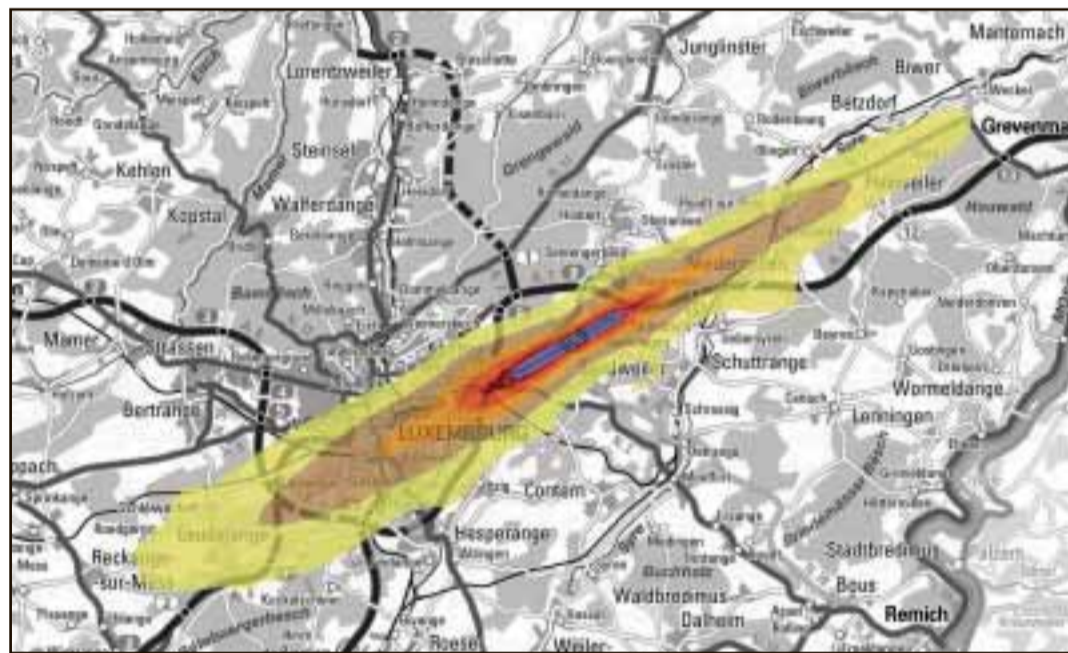
Für die Umweltorganisation „Mouvement écologique“ weist der Plan allerdings eine ganze Reihe von Unzulänglichkeiten auf (vergl. unseren Beitrag auf Seite 2).



Fotos: Robert Spirinelli

Der Fluglärm nervt nicht nur, er macht auch krank ...

## Belästigung durch Fluglärm

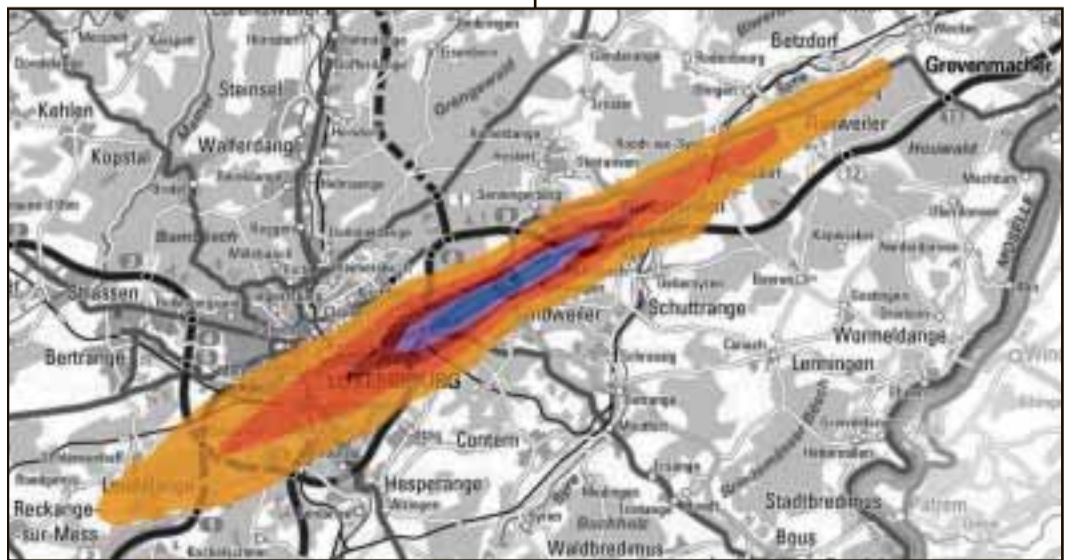


## Personen, die dem Nachtfluglärm ausgesetzt sind

LDEN [dB(A)]	Anzahl der betroffenen Personen	LNight [dB(A)]	Anzahl der betroffenen Personen
55 < LDEN ≤ 60	24.700	45 < LNight ≤ 50	29.800
60 < LDEN ≤ 65	24.900	50 < LNight ≤ 55	27.000
65 < LDEN ≤ 70	2.900	55 < LNight ≤ 60	7.600
70 < LDEN ≤ 75	200	60 < LNight ≤ 65	1.300
LDEN ≥ 75	0	65 < LNight ≤ 70	0
		LNight ≥ 70	0

LDEN: durchschnittlicher Wert einer 24-stündigen Tagesbelastung über ein Jahr

LNight: nächtlicher, durchschnittlicher Dauerschallpegel über ein Jahr



Quelle: Regierung

Grafiken: Tageblatt/Julien Primout

## Belastungen durch Lärm

Laut wissenschaftlichen Nachweisen kann die Erhöhung von nur wenigen Dezibel Gesundheitschäden wie z.B. chronischen Bluthochdruck sowie ein erhöhtes Risiko für Schlaganfälle und Herzinfarkte hervorrufen. Nächtlicher Fluglärm gilt dabei als die gefährlichste Belastung.