

Lärm-Aktionsplan Findel paßt gar nicht

Die Regierung hat einen Lärm-Aktionsplan zum Flughafen vorgelegt, für den gerade die von der EU vorgeschriebene öffentliche Prozedur allenfalls halböffentlich abgefeiert wurde. Bis gestern konnten Stellungnahmen eingebracht werden, und der Mouvement Ecologique hat dies getan. Er hat sie aber erst gestern der Presse vorgestellt, wohl um der Regierung doch ein klein wenig zu helfen, hat diese doch nicht allzu viel Wind um die Lärmpläne gemacht, die allesamt ihren Namen »Aktionspläne« nicht verdienen.

Untaugliche Übung

Das ist tatsächlich auch der Hauptvorwurf des Mouvement Ecologique: Ziele wie Handlungsrahmen fehlen, obwohl die dem Ganzen zu Grunde liegende EU-Direktive 2002/49 im Anhang 5 ausdrücklich vorschreibt, ein Aktionsplan müsse eine klare Langzeitstrategie beinhalten.

Die Regierung hat es sich da sehr einfach gemacht mit der Behauptung, die Entwicklung des Flughafens sei nicht vorhersehbar. Fix ist, daß die Flugbewegungen in den letzten Jahren kontinuierlich mehr wurden – 2014 um +4,76%, 2015 um +0,96%. Von 2011 bis 2016 gab's +70% (von 1,79 auf 3 Mio.) bei den Passagierzahlen und von +22% (von 0,66 auf 0,8 Millionen Tonnen) bei der Fracht. Und da traut sich die Regierung, mit Zahlen und Lärm aus dem Jahr 2011 in ihrem Plan zu kommen, obwohl schon 2016 eine Aktualisierung hätte fertig werden müssen – sie liegt noch immer nicht vor.

Weniger Lärmbelastung erwartet die Regierung nicht. Sie geht davon aus, daß das, was neuere Flugzeuge leiser werden, durch die Zunahme der Zahl der Bewegungen



wieder aufgehoben wird. Das obwohl die Regierung eine durchschnittliche 24-stündige Tagesbelastung übers ganze Jahr von 70 dB(A) toleriert, die laut Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) auf 50 dB(A) zu senken wäre. Das wäre viermal weniger als die Luxemburger Regierung toleriert – und sie gibt an, langfristig nur 65 dB(A) anzustreben, ohne zu sagen, wann das sein soll und wie es zu erreichen sei.

In der Nacht, also zwischen 23 und 7 Uhr, ist die Regierung bereit, mit 60 dB(A) zufrieden zu sein. Die WHO empfiehlt dahingegen

40 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken zu vermeiden – also wieder viermal weniger Lärm, während die Regierung langfristig nur auf 55 dB(A) runter will (ohne erneut zu sagen wann und wie das gehen soll).

Dazu der Mouvement Ecologique: »Laut wissenschaftlichen Nachweisen kann die Erhöhung von nur wenigen Dezibel Gesundheitsschäden, wie zum Beispiel chronischen Bluthochdruck, sowie ein erhöhtes Risiko bei Schlaganfällen und Herzinfarkten hervorrufen. Nächtllicher Fluglärm gilt dabei als die gefährlichste Belastung.«

Die Regierung handelt also offensichtlich als Kapital- und nicht als Volksvertretung! Denn 2016 zählte die ANA (»Administration de la Navigation Aérienne«) für die Zeit von 23-7 Uhr 5.898 Nachtflüge, während das sogenannte Nachhaltigkeitsministerium mit 1.991 Bewegungen von 23-6 Uhr sowie mit 95 Ausnahme genehmigungen (deren Begründungen nicht öffentlich sind) argumentiert. Alle Zahlen liegen deutlich über dem Vorjahr. Die Umweltvereinigung ist absolut nicht einverstanden mit einer derart hohen Anzahl von Nachtflügen.

»Nach Ansicht des Mouvement Ecologique muß sich die Entwicklung des Flughafens nach den zumutbaren Lärmbelastungen der Anwohner richten. Derzeit sind diese, auch aufgrund wissenschaftlicher Fakten, als zu hoch anzusehen. D.h. Eine grundsätzliche Diskussion, betreffend der zukünftig zulässigen Flugbewegungen ist unerlässlich.«

Immer höher mit Vanneste

Für Luxairport-Direktor Vanneste lautet das Ziel eindeutig dauerndes Wachstum bis hin zu 5-6 Mio. Passagiere

im Jahr. Da laut öffentlicher Vorstellung in Sandweiler durchschnittlich 60 Passagiere in einem Flugzeug sind, bedeutet das rund 33.000 Flüge zusätzlich zu den aktuellen 62.000 nur für die Passagiere, obwohl da die Betriebsgenehmigung nur 75.000 zuläßt. Mit den Cargo-, Air-Rescue-, Polizei- und Privatflieger-Flügen waren es 2016 schon 86.000 Flugbewegungen – und auch die werden jedes Jahr mehr.

Noch etwas kommt in diesem Inaktionsplan nicht vor: der induzierte LKW- und Autoverkehr, bedingt durch die An- und Abreise der Passagiere sowie die Anlieferung und den Abtransport der Waren.

Bei den Turbinentests wird sich laut betroffener Anrainer aus Sandweiler weder an die Zeiten noch an die zulässigen Orte für die Tests gehalten. Es ist die Praxis daher dahingehend zu ändern, daß dafür nur noch Plätze hinter Lärmschutzwällen in Frage kommen. Zudem fordert der Mouvement Ecologique ein Testverbot am Samstag und nicht nur am Sonntag.

Zur Neuvorlage zurück an den Absender

Der Mouvement Ecologique verlangt eine grundsätzliche Überarbeitung innerhalb der nächsten Monate, eine Offenlegung aller fehlenden Fakten, das Erstellen eines wirklichen Aktionsplans, wobei sich die Entwicklung des Flughafens sich an die Ruhebedürfnisse der Anrainer richtet und eine erneute öffentliche Prozedur. Das Vorliegende erfüllt nicht die EU-Vorgaben für einen Aktionsplan, da er ohne Aktionen auskommt und auf veralteten Daten basiert. Ein hartes Urteil, das da von den Freunden der Gréng in der Regierung kommt!