

AUSBAU DES FLUGHAFENS

Check-in zum Durchstarten



Luffrachtverkehr: nicht nur per Jumbo-Jet.

(Foto: Christian Mosar)

Der Flughafen soll weiter ausgebaut werden, sowohl für den Passagier- als auch für den Frachtflug. Wie viel Sinn macht das angesichts der damit einhergehenden Belastungen für die AnwohnerInnen?

Fliegen Durchschnitts-LuxemburgerInnen zweimal jährlich in den Urlaub? Verzehren sie eine Tonne argentinisches Rindfleisch und eingeflogene Kiwis? Wenn, dann müssten sie mit dem Ausbau des Flughafens einverstanden sein. Auf 450.000 EinwohnerInnen kommen 1,6 Millionen Passagiertransfers und 500.000 Tonnen Frachtgut jährlich. Doch diese Rechnung ist zu einfach. Umgekehrt gilt nämlich nicht, dass, wer sich weniger Flüge und Südfrüchte leistet, den Flughafen als überdimensioniert brandmarken kann. Viele PassagierInnen sind Geschäftsreisende, und nur ein Bruchteil des Frachtguts besteht aus Konsumartikeln. Was aber der Gesamtwirtschaft zugute kommt, davon profitiert indirekt jedeR Einzelne vom Flugverkehrsaufkommen.

Dennoch, im Kontext des gerade stattfindenden Kommodo-Verfahrens um den Ausbau des Flughafens werfen der Mouvement Ecologique und mehrere lokale Interessenvereine erneut die Fragen auf: "Wéi e Flughafen fir muer?" Wie groß darf der Verlust an Lebensqualität werden? Welche Funktionen des Flugverkehrs sollen vorrangig gefördert werden?

Nachtruhe europaweit

Vor allem der Ausbau des Frachtverkehrs ist den FlughafenkritikerInnen ein Dorn im Auge. Luxemburg ist das Zentrum des Cargolux-Netzwerkes und sechstgrößter Frachtumschlagplatz in Europa. Mit dem Frachtverkehr gehen eine Reihe von Belastungen einher. Die Möglichkeit, nachts abzufliegen, spielt eine wichtige Rolle im europäischen Konkurrenzkampf im Gütertransport. Derzeit gebe es für den Frachtflug eine "dérogation permanente" vom theoretisch gültigen Nachtflugverbot, kritisiert Blanche Weber vom Mouvement. Doch es gibt auch einen europaweiten Kampf gegen Nachtflüge: Zum Beispiel gab der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte einer Klage von AnwohnerInnen des Flughafens London-Heathrow statt. Und beim Mediationsverfahren um den Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde vorgeschlagen, im Gegenzug Nachtflüge ganz zu verbieten, unter Inkaufnahme der

damit einhergehenden wirtschaftlichen Nachteile.

Problematisch ist auch, dass 98 Prozent der eingeflogenen Waren nicht für die Luxemburger Wirtschaft bestimmt sind. Sie werden per Lastwagen weiterbefördert - Cargolux verfügt nicht nur über zehn Jumbo-Jets, sondern auch über eine riesige LKW-Flotte. Ein Anwachsen des Frachtverkehrs um über 50 Prozent bis 2012, wie es im Kommodo-Antrag vorgesehen ist, würde eine erhebliche Mehrbelastung durch den Straßengüterverkehr bedeuten. Ein weiteres, von KritikerInnen immer wieder vorgebrachtes Argument, verdient in Zeiten der Krise Beachtung: Das Luftfrachtgeschäft sei sehr instabil. Fachzeitschriften wie die Aviation Week bezeichnen die Aussichten nach der Börsen-Talfahrt und dem 11. September als unsicher. Nur eine Erholung der US-Wirtschaft könne dem Luftfrachtverkehr aus der Flaute helfen.

Auch wenn Cargolux in Luxemburg Tausend Beschäftigte hat, stellt der Frachtbereich des Flughafens eher eine Nische als einen Motor der Luxemburger Wirtschaft dar. Dafür sind die negativen Auswirkungen besonders gravierend. Logisch, dass viele KritikerInnen auf einen Verzicht des Ausbaus in diesem Bereich drängen.

Stachel im Fleisch

Auch Transportminister Henri Grethen hat immer wieder versichert, er wolle kein übermäßiges Wachstum beim Frachtverkehr. Plus 50 Prozent allerdings ist angesichts der geografischen Lage des Findel kein Pappenstiel: Ein so nahe an dicht besiedelten Gebieten gelegener Flughafen scheint sogar für einen "mäßigen" Ausbau der

Fracht-Nische nicht geeignet. Zur Veranschaulichung: Im Kommodo-Dossier findet sich eine beeindruckende Karte, auf der die Nachtschutzzone für 2012 sich wie ein Stachel von Betzdorf quer über den Südosten des Stadtgebietes bis Leudelingen erstreckt... In diesem Gebiet ist mit Schlafstörungen zu rechnen.

Die Genauigkeit der im Kommodo-Dossier für 2012 angegebenen Belastungen ist allerdings ein weiterer Kritikpunkt: In einem Gutachten für den Mouvement schreibt das Öko-Institut Darmstadt, die Entscheidungsbasis sei ungenau und unvollständig. Bemängelt werden sowohl die unseriöse Schätzung des Verkehrsaufkommens und des dadurch erzeugten Lärms als auch das Fehlen von Lärm-Bestandsaufnahmen und von Angaben zur Anzahl der betroffenen EinwohnerInnen.

Würde es reichen, wenn Henri Grethen auf die Hauptforderungen der KritikerInnen eingehen würde: dem Wachstum des Frachtverkehrs einen Riegel vorschieben? Bis 2012 sollen die Start- und Landebewegungen von 55.000 auf 76.000 anwachsen. Ohne den Cargo-Ausbau bleiben 72.000, davon 56.000 Passagiermaschinen. Auch Passagierflugzeuge erzeugen Lärm. Allerdings scheinen sie ein mit der wirtschaftlichen Entwicklung Luxemburgs einhergehendes notwendiges Übel zu sein.

"Unser erstes Ziel ist es, den Business-Reisenden optimale Verbindungen anzubieten", erklärt Bob Wetzel, bei Luxair für die Kommunikation zuständig. "Auch in Krisenzeiten wollen Geschäftsleute von Angesicht zu Angesicht verhandeln." Zweites Standbein sind die Ferienreisen. Die Hälfte der Kunden komme aus dem nahen Ausland, berichtet Bob Wetzel. Auch das ist normal: Luxemburg erhebt den Anspruch, Zentrum der Großregion zu sein. Muss der Passagierverkehr also weiter proportional zur Wirtschaftsleistung und zur Bevölkerung wachsen? Gerade Geschäftsreisende und die immer zahlreicheren KurzaurlauberInnen könnten das Flugzeug gegen die Bahn tauschen ... wenn die Luxemburger Transportpolitik den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitszugnetz mit dem gleichen Eifer betrieben hätte wie den Anschluss an das Autobahnnetz. Höchste Zeit, das nachzuholen.

Doch wenn am Ende dieses Kommodo-Verfahrens als Begrenzung für den Ausbau nur die Anzahl von Flugbewegungen festgeschrieben wird, so könnte ein verlangsames Wachstum im Passagierbereich zu Problemen führen: Es würden Kapazitäten frei für den massiven Ausbau des Frachtverkehrs, und der Alptraum der FlughafenkritikerInnen würde wahr.



CHRISTIAN BOMB

Zukunft gemeinsam gestalten

Die Zukunftsdebatte darf nicht hinter verschlossenen Türen stattfinden, sondern muss die Bevölkerung aktiv einbeziehen.

Luxemburg steht am Scheideweg. Halten die Entwicklungen der 90er Jahre an, so werden bis 2050 80 Prozent des Landes verbaut sein und die verkehrsbedingten CO2-Emissionen sich verzehnfacht haben. Zu diesen Schlüssen kommt eine bis zu dieser Woche vom Umweltministerium geheim gehaltene Studie (siehe S. 2). Die Studie untermauert, was die Grünen der aktuellen Regierung sowie ihren Vorgängerinnen schon lange vorgeworfen haben: Aufgrund der Planlosigkeit von CSV, DP und auch LSAP droht die Lebensqualität zusehends unter die Räder eines rasanten und ungesteuerten Wachstums zu geraten. Die Zersiedelung der Landschaften schreitet voran, die Verkehrspolitik steckt in der Sackgasse und eine mangelhafte Integrationspolitik führt zum Entstehen von Parallelgesellschaften. Um diese bedrohlichen Szenarien abwenden zu können, sind politische Kurskorrekturen vonnöten. Da es sich hierbei um fundamentale Fragen handelt, wünschen sich Déi Gréng seit Jahren die Einbeziehung der Bevölkerung in die Diskussion über die Zukunftsgestaltung Luxemburgs.

Es ist mittlerweile deutlich geworden, dass weder die Regierungsparteien, noch LSAP und ADR den Dialog mit dem Bürger suchen wollen. So haben sich LSAP ("fauler Zauber") und ADR ("Schnapsidee") klar gegen einen Zukunftstisch ausgesprochen, während CSV und DP eine von ihnen steuerbare Alibiveranstaltung planen.

Déi Gréng hingegen fordern die Einrichtung einer Grundstruktur unter der Schirmherrschaft des Parlamentes mit VertreterInnen von Parteien, Gewerkschaften, Unternehmens- und Umweltverbänden, sowie AusländerInnen- und Frauenorganisationen. Aufgabe des Zukunftstisches soll eine Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation sowie die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen bis zum Herbst 2003 sein. Der Zukunftstisch soll dazu nicht nur den Rat von ExpertInnen einholen, sondern vor allem den Kontakt zu den Kommunen und BürgerInnen suchen, z.B. durch regionale Foren.

Nach Auffassung der Grünen wird es höchste Zeit, dass eine sachliche Diskussion über die Zukunftsgestaltung Luxemburgs in aller Öffentlichkeit geführt wird. Es kann schließlich im Interesse keiner Partei sein, die WählerInnen über gegenwärtige Entwicklungen weiterhin im Dunkeln tappen zu lassen und 2004 in einem Klima von Verängstigung und Unsicherheit Wahlkampf zu führen.

Christian Bomb ist parlamentarischer Mitarbeiter bei Déi Gréng.

Nächste Woche: Sieben Jahre später

Mehr als 7.000 bosnische Muslime wurden im Juli 1995 in Sebnica ermordet. Die woxx blickt zurück und berichtet aus dem heutigen Sebnica.



Wechselbäder

Auch in der woxx-Redaktion ist das Fußballfieber ausgebrochen. Zuerst freuten wir uns, dass - ganz unpolitisch - die Farben Rot-Grün für kurze Zeit die Straßen schmückten. Nach dem Ausscheiden Portugals ruhten die Hoffnungen auf der Squadra Azzurra, bis auch die in einem Meer aus Tränen versank. Ronaldos Tor gegen die Türkei eröffnete schließlich die Chance, am Sonntag den Triumph von Samba do Brasil über teutonische Fußballbiederkeit zu bejubeln und - nach der Theorie des Fußballphilosophen Cesar Luis Menotti - den Sieg des "linken" Angriffsfußballs über Tante Käthes Handwerker.



woxx - déi aner wochenzeitung / l'autre hebdomadaire, früher: GréngSpoun - wochenzeitung fir eng ekologesch a sozial alternativ - gegründet 1988 - erscheint jeden Freitag • Herausgeberin: woxx soc. coop. • Redaktion: Karin Enser (karin.enser@woxx.lu), Robert Garcia (robert.garcia@woxx.lu), Léa Graf (lea.graf@woxx.lu), Richard Graf (richard.graf@woxx.lu), Germain Kerschen (germain.kerschen@woxx.lu), Raymond Klein (raymond.klein@woxx.lu), Ines Kurschat (ines.kurschat@woxx.lu), Armand Turpel (armand.turpel@woxx.lu), Renée Wagener (renee.wagener@woxx.lu), Danièle Weber (daniele.weber@woxx.lu). Unterzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. • Karikaturen: Guy W. Stoos • Fotos: Christian Mosar • Verwaltung: Monique Ludovicy (monique.ludovicy@woxx.lu) • Bürozeiten: Mo. - Fr. 9 bis 13 und 14 bis 17 Uhr. • Druck: Imprimerie COPE, Luxembourg • Einzelpreis: 1,49 € • Abonnements: 52 Nummern kosten 59,50 € (Ausland zzgl. 22,31 €); StudentInnen und Erwerbslose erhalten eine Ermäßigung von 24,79 € • Postscheckkonto: CCPL 102654-28 (Neu-Abos bitte mit dem Vermerk "Neu-Abo"; ansonsten Abo-Nummer angeben, falls zur Hand) • Anzeigen: Espace Régie Luxembourg s.a. - Tel.: 26 25 75 -1 Fax: 26 25 75-75 • Recherchefonds: Spenden zur Unterstützung des weiteren Ausbaus des Projektes auf das Konto CCPL 24495-51 der "Solidaritéit mam GréngSpoun asbl" sind stets erwünscht. Bitte keine Abo-Gelder auf dieses Konto. • Post-Anschrift: woxx, b.p. 684, L-2016 Luxembourg • Büros: 51, Av. de la Liberté (2. Stock), Luxembourg • E-mail: woxx@woxx.lu • Site: www.woxx.lu • Tel.: (00-352) 29 79 99-0 • Fax: 29 79 79