

ÖKOWELT

NACHTFLÜGE

Mit Gebühren gegen Dezibel

Richard Graf

Auch der grüne Verkehrsminister François Bausch hat das Nachtflugproblem nicht eindämmen können. Eine neue Gebühr soll ab 2019 das Fliegen zu nächtlicher Stunde unwirtschaftlich machen.

Wenn es um das Thema Nachtflüge geht, dann bleiben die Stuhlreihen im Centre Centre sociétaire selten leer. So auch am vergangenen Montag, als die grüne Stadtfraktion zu einem Informationsabend dorthin geladen hatte. Gut 70 Leute hören, trotz Fußball-WM und strahlendem Sonnenschein, dem grünen Transportminister François Bausch zum Thema „Fir eng besser Nuetsrou um Findel“ aufmerksam zu.

Versprochen wurde im Einladungstext ein neuer Aktionsplan der Regierung für eine deutliche Lärmreduzierung in den Wohnvierteln rund um den nationalen Flughafen. Herauskommt eine eher ernüchternde Bestandsaufnahme: Seit 2011 steigt die Zahl der Flugbewegungen auf Findel wieder regelmäßig an und mit ihr die Zahl der eigentlich ungewollten Nachtflüge zwischen 23 und sechs Uhr. Allein 2017 wurden mit 2.226 Nachtflügen deren 235 mehr gezählt als noch im Vorjahr. Diese Steigerung um zwölf Prozent liegt deutlich höher als der Anstieg der Flüge insgesamt, die mit 66.332 Starts und Landungen ebenfalls einen neuen Rekordwert erreichten, aber „nur“ um acht Prozent über dem Vorjahreswert lagen.

In den Jahren vor der Krise von 2008 lag die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen bei etwa 1.400 und fiel 2009 auf ein Rekordtief von 915 Flügen. Seit 2013 - dem Jahr der Bildung der blau-rot-grünen Koalition - haben die Nachtflüge nicht nur „gefühlte“ Ausmaße erreicht, die nach Ansicht der In-

teressenvereine und der Umweltorganisationen mit international geltenden Standards nicht mehr vereinbar sind. „Anfang der 1980er-Jahre war der Flughafen zwischen 23 Uhr und sechs Uhr in der Früh‘ einfach zu“, meint eine etwas ältere Einwohnerin aus Cents, bevor sie auf einem der eilig herbeigeholten Zusatzstühle Platz nimmt und dann dem Minister lauscht.

Boomt die Wirtschaft, boomt der Findel

François Bausch denkt allerdings nicht daran, sich an solchen vergangenen Standards zu orientieren, sondern zeigt mit dem Finger auf die aufsteigende Linie der „night flights“, die etwas unscharf auf eine Leinwand projiziert wird. Eine Erklärung für die dargestellte Tendenz hat er auch parat: „Die Zahl der Flüge ist unmittelbar mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbunden. Boomt die Weltwirtschaft, steigt die Zahl der Flüge und leider auch der Nachtflüge!“ Den Zusatz „und wer will schon, dass es uns wirtschaftlich

schlecht geht“ kann er sich sparen, die Botschaft ist auch so angekommen. Und: „Ich habe das Logistikzentrum nicht errichtet“. Aber da es nun einmal da ist, geht es auch um Arbeitsplätze und Investitionen, auf die niemand verzichten will. Nicht zuletzt versucht Bausch seine Zuhörer*innen an deren eigener Nase zu packen: „Wer will schon auf seinen Urlaub auf Teneriffa verzichten.“

Damit steht schon einmal die Prämisse fest: Die einst vom ehemaligen Luxemburger Bürgermeister Paul Helming angestoßene Debatte über einen „City-Flughafen“, der Passagiere lediglich zu den großen europäischen Drehscheiben bringt, aber selbst keinen überregionalen Verkehr anziehen soll, ist damit ad acta gelegt. Helming, der nach seinem Ausscheiden aus der Politik ausgerechnet in der Flugindustrie aktiv wurde und als Präsident des Verwaltungsrates der Luxair und der Cargolux scheinbar die Seiten gewechselt hat, appellierte übrigens unlängst an die Politik, diese müsse Obergrenzen möglicher Auslastung

definieren, damit seine Unternehmen wüssten, wie weit deren Ausbau gehen kann.

Auch die Gewerkschaften, die sonst jeden Arbeitsplatz bis aufs Blut verteidigen, haben zu anderen Zeiten bereits über die Transformation des Sektors und die berufliche Umorientierung der dort Tätigen nachgedacht. Das war insbesondere nach der Krise von 2008/9 der Fall, was bei so manchen Anrainer*innen wieder etwas Hoffnung aufkommen ließ.

Doch damit ist es vorbei. Neue Airlines haben den Findel für sich entdeckt. Der nationale Flughafen hat sich mittlerweile zu einem wichtigen Ziel für Transportflugzeuge vor allem vom asiatischen Kontinent entwickelt. Auch im Bereich der Passagierflüge fungiert er heutzutage als großregionaler Flughafen, der längst mehr bietet als sommerliche Charterflüge und City-Hopping mit Crémant und Lachsbrötchen.

Schon in den 1990er-Jahren hatte der Mouvement Écologique vor einer fatalen Fehlentwicklung gewarnt. Der Standort des Flughafens in unmittelbarer Nähe bestehender und noch zu planender Wohngebiete erlaube keinen unendlichen Ausbau. Doch alle Versuche, auf politischem oder juristischem Wege dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, schlugen fehl. Ein Paragrafenschlingel, durch den so manchen privaten Kläger*innen, aber auch der Umweltorganisation selbst, Tausende Euros an Prozesskosten entstanden sind.

Der Findel entpuppt sich als typisches Luxemburger Provisorium, das sich verstetigt hat, ohne dass es eine ausgearbeitete Betriebsgenehmigung gibt. Mit Teilreglementierungen zu der einen oder anderen Aktivität hat sich so ein Koloss entwickelt, den nicht ein-



Wagt sich in die Höhle des Löwen: François Bausch im Vereinshaus von Cents.

FOTO: WOXX

Die Cargolux ist für 51 Prozent der Nachtflüge verantwortlich.



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

mal der zuständige Minister so richtig im Griff zu haben scheint.

Paragrafenschungel

Als 1999 die Pläne zur Erweiterung einer neuen Aérogare im Rahmen des Genehmigungs-Verfahrens offengelegt wurden, hatten Verbände und Anrainer*innen weder die Zeit noch die materiellen Möglichkeiten, um sich sachkundig zu machen. „Die unterzeichnenden Organisationen erheben in keiner Form den Anspruch, im Laufe von weniger als 14 Tagen (!), ein Kommodo-Inkommodo-Dossier dieses Ausmaßes in aller Ausführlichkeit untersuchen zu können. Bei allen Kompetenzen, die engagierten BürgerInnen zugestanden werden können, ist es doch ein Ding der Unmöglichkeit, die vorliegenden Unterlagen - vor allem, wenn sie in einer derart unübersichtlichen Form aufbereitet sind - zu bewerten“, hieß es damals in einer Meco-Analyse, die dann doch über 20 Seiten lang das Vorhaben mit vielen Detailargumenten kritisch bewertete. Mit bescheidenem Erfolg, denn die Aérogare samt unterirdischem Bahnhof - der bislang freilich ohne Gleisanbindung geblieben ist - wurde trotzdem gebaut.

Der Verdacht, reine Wirtschaftsinteressen würden ungeachtet aller rechtlichen Bestimmungen gegenüber gesundheitlichen und umweltpolitischen Betrachtungen bevorzugt, wurde auch damals laut. „Die Zeiten, wo man am Telefon den Flughafendirektor verlangte und dann aber mit dem Luxair-Chef verbunden wurde, sind vorbei“, betonte am Montag François Bausch. Es sei auch viel in Transparenz investiert worden. Die Flugüberwachungskommission wird inzwischen von einem Vertreter des Umwelt- und nicht mehr

des Transportministeriums geleitet. Die Einwohner*innen sind einbezogen und die Zahlen über die Belastung liegen auf dem Tisch.

Dem stimmen auch Vertreter*innen der Interessensverbände zu, lassen aber nicht unerwähnt, dass sie auch weiterhin ihre eigenen Messungen durchführen werden. Zutreffend sei, dass inzwischen mehr miteinander geredet wird und das sei auch durchaus wichtig. Als Inspirationsquelle wird überdies oft der Flughafen Zürich angeführt, wo schon seit geraumer Zeit ein Lärm-Monitoring unter Beteiligung der Bevölkerung praktiziert wird. Aber auch in Zürich gibt es Nachtflüge: 2015 wurden 2.200 - ähnlich viele wie in Luxemburg also - gezählt. Allerdings erreicht die Gesamtzahl der Flugbewegungen in Zürich mit 265.000 (2015) ganz andere Dimensionen als in Luxemburg.

Was in Luxemburg ebenfalls anders ist: Es gibt nicht nur verspätete Flieger, die nach 23 Uhr landen, es sind auch relativ viele Starts, die während der Nachtflugsperrzeit genehmigt werden. 2017 waren es 895, darunter auch - so jedenfalls wurde aus den Reihen der Zuhörer*innen berichtet - leere Passagierflugzeuge, die am nächsten Tag woanders benötigt werden.

Die Centser und Hammer Amateurflugüberwacher*innen sprechen von gemessenen Werten von bis zu 85 dB-A. „Eigentlich müssten einige derzeit ausgewiesene Wohngebiete als unbewohnbar eingestuft werden“, schätzt die Meco-Präsidentin Blanche Weber die Lage ein - da helfe auch keine Dreifachverglasung wie im Lärmschutzplan in Aussicht gestellt.

Abgesehen von Sondergenehmigungen für die beiden „home carrier“ Cargolux und Luxair sind Nachtflüge

in Luxemburg eigentlich nur zulässig, wenn es dafür eine nachvollziehbare Begründung gibt. Ein Flugzeug, das zu spät hier ankommt, kann natürlich nicht einfach in der Luft bleiben. Dass aber so viele Flugzeuge den Findel noch zu später Zeit verlassen, deutet doch auf relativ laxen Kontrollen, so die Kritik eines Anrainers, der die in der Nacht zuvor gezählten Flüge exemplarisch auflistet.

Regel statt Ausnahme

In absoluten Zahlen ist die Cargolux mit 51 Prozent der Nachtflüge Spitzenreiterin, gefolgt von der Luxair mit 26 Prozent; beide machen von ihrer Sondergenehmigung ausgiebig Gebrauch. In relativen Zahlen hat sich die Cargolux indes um eine Reduzierung der Flüge bemüht, denn die Flotte wurde in den letzten fünf Jahren fast verdoppelt, die Zahl der Nachtflüge stieg im vergangenen Jahr hingegen nur um fünf. Bei der Luxair steigt die Anzahl hingegen überdurchschnittlich an - es handelt sich dabei vor allem um Flüge, die unplanmäßig zwischen 23 und 24 Uhr zum Heimatflughafen zurückgelangen.

François Bausch verteidigt sich und seine Verwaltung mit dem begrenzten Instrumentarium, das ihm zur Verfügung stehe. Die bisherigen Strafbühnen reichten nicht aus und seien auch nur schwer anwendbar. Das will er jetzt durch eine zusätzliche Gebühr ändern, deren gesetzliche Basis allerdings erst 2019 spruchreif werden wird, da die europäischen Richtlinien vorschreiben, dass mit den betroffenen Airlines ein Konsultationsverfahren abgehalten werden muss.

Diese neue Gebühr soll je nach Ankunftszeit und Lärmentwicklung

des Flugzeugmodells gestaffelt werden und dabei auch Beträge ermöglichen, die Nachtflüge wirtschaftlich uninteressant machen. Als Nebeneffekt will man auf diese Weise langfristig auch einen Umstieg auf geräuschartigere Flugzeugtypen erreichen. Andere Maßnahmen umfassen Studien zu einer Abänderung der Landeverfahren und Einflugschneisen. Eine bessere Abschottung der Wohngebiete vor Motorrentests wird derzeit ebenfalls ausgiebig geprüft.

Die durchaus lebhaft diskutierte Diskussion im Saal zeigt allerdings, dass diese Ankündigungen den Anrainer*innen wenig Anlass zur Hoffnung geben. Gerade die vielgenutzte Zeitschiene zwischen 23 und 24 Uhr wird nicht grundsätzlich angetastet - hier geht lediglich die Rede von einer besseren „maîtrise“.

Angesichts solcher Perspektiven ergreifen manche Betroffenen die Flucht nach vorne und verlangen sogar mehr Flughafen statt weniger. Da die Ursachen für die Verspätungen sind nicht zuletzt auf die Überlastung der derzeitigen Findel-Infrastruktur zurückzuführen sind, sollen mehr Gangways, mehr Gepäckabfertigungsmaschinen usw. die Abfertigung beschleunigen und damit die Pünktlichkeit erhöhen. Das klingt ein bisschen nach der dritten Spur bei den Autobahnen, die ja eigentlich Staus verhindern soll. Doch genauso wenig, wie die These, dass mehr Straßen auch immer mehr Verkehr verursachen, bislang widerlegt werden konnte, dürfte mehr Flughafen zu weniger Flügen und damit weniger Lärm führen.

Aktuelle Flugzahlen: ana.lu