

894/07

ISSN 1019-0287

Preis 1,60 €

23. März 2007

erscheint freitags

déranger wochenzeitung / l'autre hebdomadaire

## agenda

23/3 - 1/4/2007

(film/theatre/concert/events)



## aktuell

## Billiger Biosprit

In Brasilien boomt das Äthanolgeschäft - vor allem dank mieser Arbeitsbedingungen auf den Zuckerrohrplantagen.

interglobal, Seite 5

## Le multilinguisme ...

... c'est la force et la faiblesse du Luxembourg. Avec son plan d'action nationale, la ministre de l'éducation tente de mettre un peu d'ordre dans la jungle linguistique.

aktuell, page 6



## magazine

## Nicht wurscht

Der Pont Adolphe als eine Wurst, mit uns als Füllung? Das und Ähnliches behauptet Rafael Springer in seinem neuestem Buch.

kultur, Seite 7

## Kitsch wins

"Angel", der neue Film von Frankreichs Starregisseur François Ozon, ist eine Zuckergussorgie ohne Herz und Verstand.

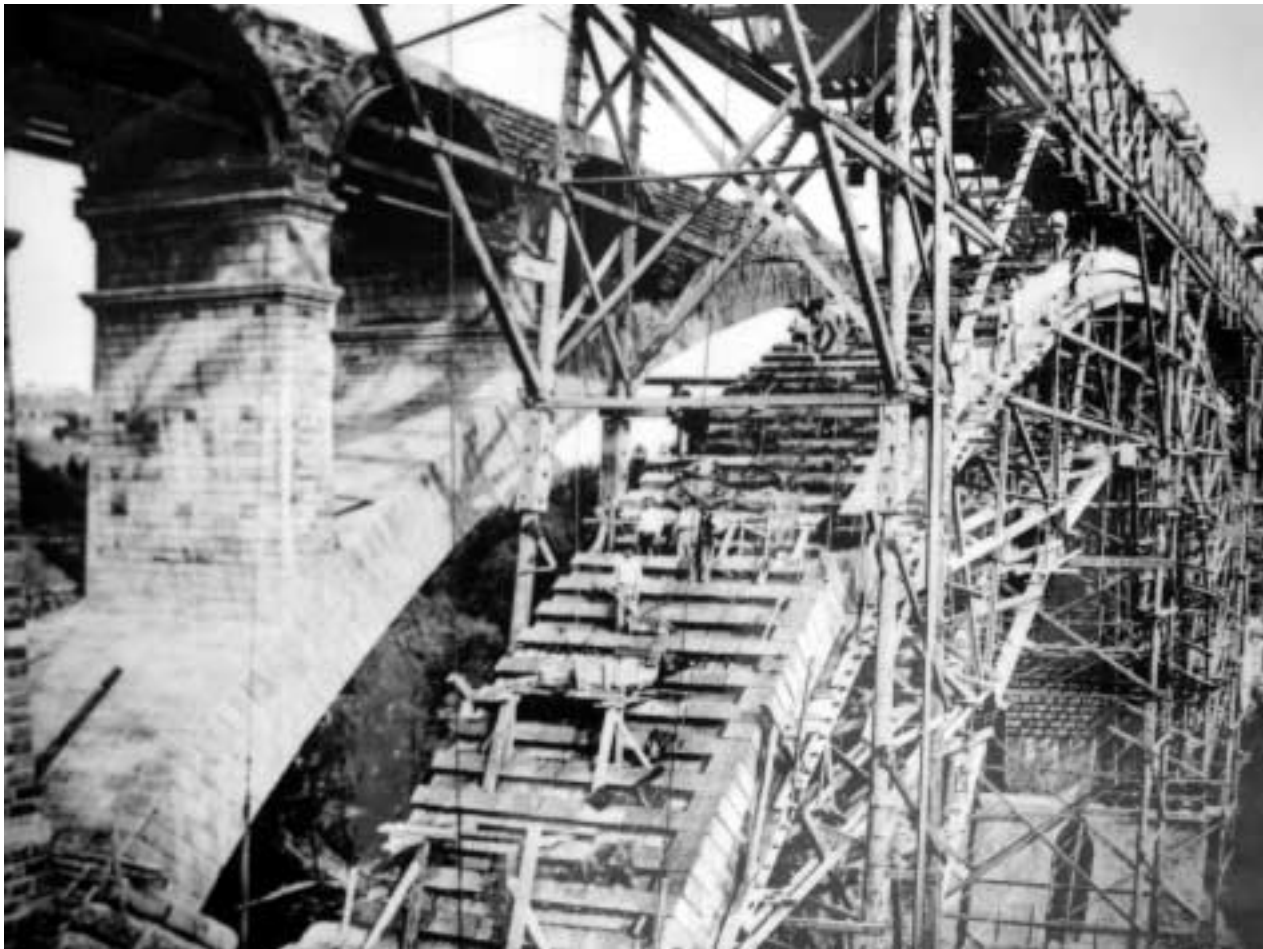
kultur, Seite 8



Preis: 1,60 €



# Pont Adolphe - que sera sera



*Brücken standen immer für die Möglichkeit, Hindernisse zu bewältigen und so Grenzen zu überschreiten. In Luxemburg hingegen wird der Pont Adolphe zunehmend zu einem Hemmnis. Und zum Aufhänger für alle verkehrstechnisch und umweltpolitisch aufgeschobenen Grundsatzdebatten.*

dës woch, Seite 3

## FLUGHAFENAUSBAU

## In den Himmel wachsen

**Trotz Umweltbelastungen soll der Findel ausgebaut werden. Die jetzt vorgelegte Betriebsgenehmigung sieht überhaupt keine Einschränkung des Fluglärms vor - nur Lärmkarten und Aktionspläne.**

Er befinde sich in einem Dilemma was die Unterstützung der nationalen Fluggesellschaft angehe, sagte Transport- und Umweltminister Lucien Lux am vergangenen Montag bei der Vorstellung der Genehmigung des Findel-Ausbaus. Einerseits freue er sich, dass der TGV die Bahnverbindung nach Paris attraktiver mache, andererseits wisse er, dass es der Luxair erhebliche Sorgen bereite. Es ist dies nicht das einzige Dilemma des Ministers in Sachen Flughafenpolitik.

Positiv war, dass Lux die beiden größten umweltpolitischen Herausforderungen des Flugverkehrs klar benannte: die klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Abgase der Flugzeuge und die Lärmbelastung der EinwohnerInnen von Betzdorf bis Leudelingen. Auch aus dem - für den Staat verlorenen - juristischen Grabenkrieg mit FlughafenkritikerInnen scheint er die Lehren gezogen zu haben. Die Planungssicherheit, welche neue Investoren benötigen, kann laut Lux nur sichergestellt werden, wenn der Staat sich künftig an nationales und europäisches Recht hält.

Im gleichen Sinne versprach er mehr Transparenz. So werden NGOs in die Commission aéroportuaire aufgenommen und wichtige Dokumente - wie die erteilte Ausbaugenehmigung - online zur Verfügung gestellt.

Freuen dürfte die KritikerInnen auch die Zusicherung, dass er die Einhaltung des Nachtflugverbots mittels erhöhter Strafgebühren durchsetzen will. Dem befürchteten Anstieg des LKW-Verkehrs in den Anrainergemeinden hofft Lux durch eine Anbindung an die Bahnstrecke entgegenwirken zu können. Beides war allerdings bereits von seinem Amtsvorgänger Henri Grethen in Aussicht gestellt worden - ohne konkrete Folgen. Schließlich umfasst Lux' Genehmigung auch eine Obergrenze für die Flugbewegungen bis zum Jahr 2012. Mit 76.000 liegt diese Zahl ein gutes Stück höher als das derzeitige Aufkommen von etwa 63.000. Hinzu kommt, dass die mehrere Tausend Flugbewegungen der Polizei- und Rettungshubschrauber künftig nicht mehr eingerechnet werden. Das mag verständliche Gründe haben, bedeutet aber, dass das restli-

che Flugaufkommen um bis zu 29 Prozent ansteigen kann.

Die Begrenzung der Flugbewegungen ist in den Augen der FlughafenkritikerInnen bestenfalls eine zusätzliche Garantie. Eigentlich geht es ja um den erzeugten Fluglärm - der aber hängt auch von Faktoren wie Flugzeugtyp und Flugschneise ab. Doch gerade was den Lärmschutz angeht, ist Lux' Genehmigung eine Mogelpackung. Das 2002 deponierte Kommodo-Dossier war von Mouvement écologique und Anrainergemeinden als unzureichend kritisiert worden. Die erteilte Genehmigung scheint sich jedoch weiterhin auf die damals erstellten Lärmstudien zu berufen. Die Auflagen in Sachen Lärmschutz beziehen sich außerdem ausschließlich auf den Bodenlärm. Mit anderen Worten: Die Betriebsgenehmigung für den Findelausbau sieht überhaupt keine Einschränkung des Fluglärms vor.

Die Lärmbelastung der Bevölkerung soll auf der Basis einer europäischen Richtlinie geregelt werden. Das entsprechende Gesetzesprojekt sieht die Möglichkeit vor, die

Nutzung des Findel einzuschränken. Allerdings dürfe dies, laut offizieller Pressemitteilung des Regierungsrats, nicht die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens in Frage stellen. Problematisch ist, dass die EU keine Grenzwerte für die Lärmbelastung vorschreibt, sondern nur die Erstellung von Lärmkarten und Aktionsplänen. Auch wenn der Lärm zunimmt, die Betroffenen werden wissen, bei wie viel Dezibel er liegt und welche Fensterverglasung empfehlenswert ist. Ob das wohl ein Trost ist?

Kein Zweifel: Erste Priorität für Lucien Lux und seine RegierungskollegInnen ist der Ausbau des Flughafens. Die vorliegende Genehmigung ist eine klare Absage an das von KritikerInnen und den betroffenen Gemeinden geforderte Konzept eines City-Airports. Doch wenn tatsächlich, wie erhofft, der Findel zum Passagierflughafen der Großregion und zum Drehkreuz für die Logistikbranche würde - ein solcher kommerzieller Erfolg auf Kosten der Lebensqualität von Zigtausend EinwohnerInnen wäre auf Sand gebaut. Das müsste der Umweltminister eigentlich wissen. Doch der war, wie häufig bei Lucien Lux' öffentlichen Auftritten, die meiste Zeit abwesend.

Ein Kommentar von  
Raymond Klein