

GUTE MASSNAHMEN, SCHLECHTE ARGUMENTE

Mit Prozenten gegen Nachtflüge

Raymond Klein

Dass er nichts gegen den Fluglärm unternahme, kann man François Bausch nicht vorwerfen. Doch die Argumente des ersten grünen Umwelt- und Verkehrsminister klingen genauso grau wie die seiner Vorgänger.

Brauchen wir eine bessere Politik oder eine andere Politik? Um diese Frage geht es, wenn über Auswege aus der Staatsverschuldung in der Eurozone diskutiert wird. Sie durchzieht die Geschichte der Linken in Gestalt der Debatten über Reform und Revolution. Und sie taucht bei so alltäglichen Problemen auf, wie dem Umgang mit Nachtflügen und Lärmbelästigung.

François Bausch steht für eine bessere Politik in Sachen Fluglärm. Das versuchte der erste grüne Infrastruktur- und Umweltminister bei seiner Pressekonferenz am vergangenen Dienstag klarzumachen. Seit seinem Amtsantritt habe er eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation getroffen. Auch sei die Zahl der Nachtflüge keineswegs massiv angestiegen. In einem offenen Brief Anfang Januar hatte die „Union des syndicats d'intérêts locaux de la Ville de Luxembourg“ (USILL) vorgerechnet, die Zahl der Nachtflüge für das Jahr 2014 breche alle Rekorde. Die traditionell Findel-kritische Vereinigung erklärte sich „zutiefst enttäuscht“ von

der Haltung des jetzigen Ministers, der noch 2012 als Abgeordneter eine Motion zur Begrenzung der Nachtflüge auf das strikte Minimum vorgelegt hatte.

Er fühle sich unfair behandelt, beklagte sich Bausch: Er habe die Vertreter der USILL mehrfach getroffen und ihnen unter anderem zwei zusätzliche Sitze im Flughafen-Begleitkomitee verschafft. Die hohe Zahl der Nachtflüge - 1.554 für das Jahr 2014 - versuchte das Ministerium anhand von Zahlen und Grafiken zu relativieren. Zum einen erkläre sie sich aus dem Anstieg der Flugbewegungen insgesamt, zum anderen liege der Anteil der Nachtflüge bei gerade einmal 1,85 Prozent. An vergleichbaren Flughäfen im Ausland - also solchen, auf denen überhaupt Nachtflüge möglich sind - betrage dieser Anteil eher um die zehn Prozent. Wobei, muss man erläutern, die Bezeichnung Nachtflug sich je nach Flughafen unterscheidet. Am Findel zum Beispiel fängt die Nacht um 23 Uhr an und ist bereits um 6 Uhr morgens vorbei.

Dass sich mit Bauschs Amtsantritt etwas verändert hat, versuchte der Direktor der Luftfahrtverwaltung John Santurbano zu belegen: 2014 seien 89 Anträge auf einen Nachtflug genehmigt und 77 abgelehnt worden. Außerdem folge die Neugestaltung der Flugtaxen dem Verursacher-Prinzip: Besonders lärmintensive Modelle

müssten mehr zahlen, bei nächtlichen Flügen werde der Betrag sogar verdoppelt. Und schließlich sei man dabei, das Sinkflugverfahren einzuführen, bei dem die Landung ohne Zwischenstufen erfolgt, wodurch weniger Kerosin verbraucht und weniger Lärm erzeugt wird. Bausch fügte aber hinzu, sein Ziel sei es, neben der Geräuschminderung auch eine Senkung der Zahl der Nachtflüge um fünf Prozent zu erreichen.

„Automatisch“ genehmigt

Bei genauem Hinsehen zeigt sich, dass die vom Minister angeführten Maßnahmen zwar durchaus in die richtige Richtung gehen, ihre Wirkung aber stark eingeschränkt ist. Die übergroße Mehrheit der Nachtflüge nämlich benötigen keine ausdrückliche Genehmigung, unter anderem weil in Luxemburg immatrikulierte Flugzeuge ohne eine solche landen dürfen. 2014 gab es ganze 89 genehmigte - also genehmigungsbedürftige - Nachtflüge gegenüber 1.465 „automatischen“. Die neugestalteten Flugtaxen werden diesen Teil der Nachtflüge ebenfalls nicht eindämmen können, da sie höchstens ein paar Tausend Euro betragen - und damit relativ geringe Mehrkosten erzeugen. Auch die technischen Maßnahmen zur Lärmreduzierung stoßen an technische und menschliche Grenzen, wie die zusätz-

liche Beanspruchung der Fluglotsen beim Sinkflugverfahren.

Wie der Minister sprach sich auch John Santurbano für den Dialog mit den Betroffenen aus, „damit die Leute verstehen, was passiert und warum“. Er führte die Anpassung der Flugbahn für Schulflüge als Beispiel dafür an, dass Kompromisse möglich seien, „wenn alle Seiten guten Willen zeigen“. Solche Bekenntnisse zu einer Form von Bürgerbeteiligung, bei der nur die Ausgestaltung von Details zur Debatte steht und grundsätzliche Fragen ausgeklammert werden, sind nicht neu. Sie erinnern an das Paradigma des „balanced approach“, dem die neue EU-Flughafen-Direktive zugrunde liegt: Ein „Gleichgewicht“, bei dem der Bevölkerung so viel Gesundheitsschutz zugestanden wird wie es mit den Imperativen des Ausbaus des Flugverkehrs und des freien Wirtschaftens zu vereinbaren ist - weil keine verbindlichen Grenzwerte für den Lärm vorgesehen sind, denen der anzustrebende „Kompromiss“ Genüge tun muss. Mit anderen Worten: Die EU verlangt, dass mit den Anrainern darüber verhandelt wird, wie Nachtflüge oder neue Flugpisten genutzt werden. Nicht aber über die grundsätzliche Frage, ob man Nachtflüge oder einen Ausbau überhaupt benötigt - hier gilt das TINA-Prinzip, gemäß Margaret Thatcher's Lieblingssatz „There is no alternative“.



Zuerst Fluglärm und Nachtflüge europaweit begrenzen und dann in diesem Rahmen über ökonomische Sachzwänge und technische Verbesserungen diskutieren ... davon kann man nur träumen.

Damit ist der Aushöhlung aller Schutzbestimmungen Tür und Tor geöffnet, denn nun können Flughafenbetreiber den Behörden mit Gerichtsklagen drohen. Außerdem dürfte sich das bereits begonnene grenzüberschreitende Regulierungs-Dumping weiter intensivieren, bei dem sich die Flughäfen beim Lärmschutz gegenseitig unterbieten um den eigenen Standort „attraktiver“ zu machen. Welche Rolle kann dabei ein grüner Umweltminister spielen, der immerhin 2012 mit seiner Motion der Lockerung der Nachtflug-Regelung am Findel einen Riegel vorgeschoben hatte (woxx 1187)? Berücksichtigt man neben den am Dienstag von Bausch verkündeten Maßnahmen auch seine Argumentationslinie, so lautet die Antwort: Keine.

Der TINA-Spickzettel

In irgendeiner Schublade des Verkehrsministeriums scheint ein Spickzettel zu liegen, der von Minister zu Minister weitergereicht wird. Ob Henri Grethen, Lucien Lux oder Claude Wiseler, ob blau, ob rot, ob schwarz - die Argumente der Flughafen-Minister waren immer die gleichen. Wer geglaubt hatte, ein grüner Minister werde die von Wachstumswahn und Umweltnegationismus geprägte Findel-Debatte anders angehen, ist eines Besseren belehrt worden.

Bei allen Maßnahmen gegen Fluglärm müsse man, so der grüne Leader, die große Bedeutung des Findel für Luxemburg berücksichtigen. „Wer behauptet, er brauche keinen Flughafen?“, fragte der Minister, vermeintlich rhetorisch. Ein bisschen überraschend meldete sich prompt einer der anwesenden Journalisten. Auch in der woxx-Leserschaft dürfte es genügend bekennende Nichtflieger geben. In Bauschs Partei aber sind Leute, die Fliegen allein schon wegen des CO₂-Ausstoßes für ethisch problematisch halten, offenbar nicht - oder nicht mehr - Mitglied. Aber auch wer Fernreisen per Flugzeug für akzeptabel hält, muss dafür noch lange nicht, wie der jetzige Verkehrsminister und seine Vorgänger suggerieren, zum Luftfahrt-Business mit 2,5 Millionen Passagieren und einer Million Tonnen Fracht jährlich Ja und Amen sagen. Vergessen scheint die auch einmal von den Grünen vertretene Idee eines City-Airports, also eines auf die Bedürfnisse eines 500.000-Einwohner-Stadtstaates zugeschnittenen regionalen Passagierflughafens.

Für Bausch heißt es, sich mit den Fakten abzufinden. „Der Flughafen liegt nun mal da, wo er liegt. (...) Da, wo es wirtschaftliche Aktivitäten gibt.“ Der grüne Minister zögert nicht einmal, die Schuld für die Lärmbelastung den Anrainern selber zuzuweisen: „Man müsste einmal fragen,

wie viele Häuser schon standen, als der Findel gebaut wurde. Wer danach hingezogen ist, wusste vom Flugverkehr und kann also nicht fordern, der Flughafen müsse verschwinden.“ Diese weitere rhetorische Verkürzung soll nicht nur die Existenz des Flughafens absichern, sondern auch über 50.000 Bürger zwischen Mensdorf und Cessingen darauf verpflichten, sich vier Mal und mehr pro Nacht wecken zu lassen, ohne sich zu beklagen.

Mehr Fliegen, Arbeitsplätze retten?

Als letzten Trumpf holte Bausch das Totschlagargument der Gefährdung von Arbeitsplätzen hervor. 20.000 direkte und indirekte, 26.000 wenn man die induzierten mitrechnet, die Erfolge von Cargolux, die Wichtigkeit für die Entwicklung des Logistiksektors ... redete hier der Verkehrsminister oder der Wirtschaftsminister, oder war Bausch - wie sein Vorgänger Grethen - beides in einer Person? Überlegungen, ob man den Frachtbetrieb aufgeben solle, würden von niemandem angestellt, so der Minister, und seien auch „ökonomischer Blödsinn“. Dabei müssten solche Überlegungen für einen grünen Politiker eigentlich naheliegen, bedenkt man die unglückliche Lage des Findels in Stadtnähe und die Erfordernisse einer künftigen Ökologisierung und Relo-

kalisierung der Wirtschaft. Ein Ausstieg aus dem Luftfrachtgeschäft und aus der straßengebundenen Logistik könnte sich am Ende als wirtschaftlich weitsichtig erweisen - wie es ein rechtzeitiger Ausstieg aus dem Bankgeheimnis und dem Tanktourismus gewesen wäre.

Doch eigentlich steht ja nicht einmal der Frachtverkehr an sich zur Debatte, sondern nur sein eventueller Ausbau und die mit ihm einhergehenden Nachtflüge. Wie viele Nachtflüge braucht der Standort Findel? Sieht man sich die Zahlen von 2008 an, als die Zahl der Flugbewegungen ein ähnliches Niveau erreicht hatte wie heute, so stellt man fest, dass ihre Anzahl lediglich 1.310 betrug. Welche auch immer die Vorwände sind, mit denen die Fluggesellschaften die 1.554 vom vergangenen Jahr rechtfertigen, hier scheint es Spielraum für eine Absenkung zu geben. Sollte François Bausch als erster grüner Umweltminister tatsächlich die Zahl der Nachtflüge um fünf Prozent verringern, so hat er sicherlich eine bessere Politik betrieben als sein direkter Vorgänger.

Möglich ist auch, dass Cargolux auf eine Lockerung der Einschränkungen für Nachtflüge drängt und dass diese auf dem Altar der „ökonomischen Vernunft“ geopfert werden. Gegen ein solches Szenario kann eine bessere Politik nichts bewirken - da müsste schon eine andere Politik her.