



1B – Thema: Lärm

Fluglärm – ein Politikum

Arbeitsauftrag	<p>Es gibt ein gespieltes Podiumsgespräch zum Thema Nachtflugverbot am Flughafen Zürich. Einige „Schauspieler/innen“ möchten das Nachtflugverbot ausweiten, andere möchten es gerne belassen, wie es ist. Die Forderung nach einer Ausweitung des Verbots ist in der beschriebenen Form fiktiv.</p> <p>Jede/r Mitspieler/in wählt eine Rolle aus und legt sich Argumente für die Diskussion zurecht. Die abgedruckten Fragen sollen bei der Meinungsbildung helfen. Informationen können aus den diversen beigefügten Zeitungsartikeln oder aus dem Internet gewonnen werden.</p>
Ziel	<p>Wertkonflikten bei Umweltproblemen auf die Spur kommen und Lösungsansätze suchen und abwägen (Mobilitätsbedürfnis). Auseinandersetzung mit dem sehr politischen Thema Fluglärm. Im Spiel Auftritts-Kompetenzen stärken.</p>
Material	<p>Beschreibung Ausgangslage Rollenbeschriebe Zeitungsartikel und div. weitere Informationen evtl. Internet für Nachforschungen</p>
Sozialform	<p>GA oder ganze Klasse</p>
Zeit	<p>45 Minuten</p>

Gedanken zur Ausführung

- Entweder macht die ganze Klasse mit und alle SuS haben eine Rolle. Oder eine kleinere Gruppe bereitet sich auf das Rollenspiel und die Diskussion vor und der Rest der Klasse ist zum Thema nicht informiertes Publikum, welches sich aber trotzdem an der Diskussion beteiligen kann.
- Die Podiumsdiskussion bzw. deren Vorbereitung kann auch zwei Lektionen füllen, wenn z.B. noch Spruchbänder oder Plakate für jede Interessenvertretung hergestellt werden und auf die richtige Kleidung der „Schauspieler/innen“ Wert gelegt wird.

Weitere Informationen

- sbfz, Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich: www.schutzverbandzuerich.ch
- Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität: <http://www.fluglaermsolidaritaet.ch>
- Verein Flugschneise Süd – Nein: <http://www.vfsn.ch/>
- IG Nord – Fluglärm fair verteilen: <http://www.ignord.ch>



1B Lärm – Fluglärm – ein Politikum

Zyklus 3	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>   <input checked="" type="checkbox"/>   	 45 min
----------	---	--

Material	Beschreibung Ausgangslage Rollenbeschriebe Zeitungsartikel und div. weitere Informationen evtl. Internet für Nachforschungen
Ziel	Du kannst dich zu einem Thema informieren, dir eine eigene Meinung bilden und diese oder die Meinung deiner Rolle in einem Rollenspiel vertreten.
Arbeitsauftrag	Lies die Informationen genau durch und verschaffe dir so ein Bild über die Ausgangslage für das Rollenspiel. Informiere dich anschliessend über die dir zugeteilte Rolle und überlege, welche Argumente du für deine Anliegen einbringen kannst.

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Rollenspiel: Podiumsdiskussion in der Stadt Kloten

Ausgangslage

Kloten liegt in der Anflugschneise der Piste 28 des Flughafens Zürich. Die Bewohner/innen der Stadt haben daher einiges an Fluglärm zu ertragen. Deshalb möchten sie das Nachtflugverbot ausweiten. Heute dürfen zwischen 23:30 Uhr und 6:00 Uhr keine Flugzeuge starten und landen. In Zukunft sollen zwischen 23:00 und 07:00 gar keine Flugzeuge mehr starten und landen.

Die Gegner einer verlängerten Nachtflugsperr

Die Flughafen Zürich AG anerkennt das Bedürfnis nach Ruhe und somit auch das Nachtflugverbot, wie es in Zürich mittlerweile seit längerem besteht. Eine weitere Ausdehnung des Nachtflugverbots würde den Betrieb jedoch empfindlich treffen. Es könnten weniger Flugzeuge Zürich anfliegen und der Hub-Betrieb am Flughafen wäre in Frage gestellt. Auch einige Hoteliers der Stadt Kloten sind dagegen, denn weniger Flüge heisst weniger Reisende und weniger Umsatz. Die Leitung der Swiss Int. Airlines sehen den Fortbestand ihrer Fluggesellschaft in Gefahr: Langstreckenflugzeuge, die am frühen Morgen landen, bringen Passagiere für die Europa-Flüge tagsüber. Analog am Abend, wo Umsteiger aus ganz Europa die Langstreckenflüge der Swiss, die spät noch abheben, auslasten und damit rentabel machen.

Die Befürworter einer verlängerten Nachtflugsperr

Der Verein „Bürgerprotest Fluglärm Ost“ will das Nachtflugverbot ausweiten. Die Einwohner/innen von Kloten ertragen schliesslich mehr Lärmimmissionen als gesund ist. Auch der Leiter der Alterssiedlung will das Nachtflugverbot ausdehnen. Seine Bewohner/innen fänden zu wenig Schlaf und litten unter dem Lärm.

Jede/r Teilnehmer/in der Diskussion versucht vorgängig folgende **Fragen** dem Rollenprofil entsprechend für sich zu beantworten:

- Braucht es das Nachtflugverbot wirklich? Wenn ja, wie lange soll es dauern?
- Was wäre, wenn Flugzeuge 24 h starten und landen dürften?
- Was ist positiv / negativ am Fliegen? Was überwiegt?
- Welche Möglichkeiten gibt es, um das Problem „Fluglärm“ zu entschärfen?
- Warum wohnen überhaupt Leute in den Start- und Anflugschneisen?

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Die verschiedenen Rollen

1-2 Moderator/innen

Sie arbeiten für Zeitungen, Radio und Fernsehen. Sie führen durch die Diskussion und haben einige kritische Fragen sowohl für die Gegner/innen als auch für die Befürworter/innen des gelockerten Nachtflugverbotes bereit.

Rollen für die Beibehaltung des heutigen Nachtflugverbotes

1-5 P Verein Fluglärm Ost (nur 1-2 Personen sind auf dem Podium, die anderen sitzen im Zuschauerraum, aber sie können gemeinsam vorbereiten)

1 P Leiter/in Alterssiedlung

evtl. 1 Krankenpfleger/in des Pflegeheims

evtl. 1 Renter/in

1 P Politiker/in der Grünen Partei

} Können auch
gemeinsam
vorbereiten

Rollen für die Lockerung des Nachtflugverbotes

1-3 P Flughafen Zürich AG, Management

1-3 P Hoteliers aus der Umgebung Kloten

1-2 P Swiss-Manager/in

Zuschauer

1 P Alleinerziehende Mutter von zwei kleinen Kindern, wohnhaft in Kloten: Hätte gerne mehr Ruhe und Schlaf für sich und die Kinder.

1 P Reicher Geschäftsmann, wohnhaft in Illnau: Damit meine Geschäfte gut laufen, muss ich viel fliegen und ich will jeweils nachts noch nach Hause kommen können. Die Leute, die sich am Lärm stören, müssen ja nicht so nahe am Flughafen wohnen oder sie bauen ein sehr gut schallisoliertes Haus, wie ich das gemacht habe.

1 P Wirtschaftsförderin des Kantons Zürich: Eine Verschärfung des Verbots schadet dem Wirtschaftsstandort Zürich und den Unternehmen in der Region.

1 P Bauer aus Bassersdorf: Spielt doch keine Rolle ab wann die anfliegen, ich stehe sowieso um fünf Uhr im Stall.

1 P Pilotin der Swiss, wohnhaft in Bassersdorf: Ist gegen die Ausweitung, da sie Angst hat, dass die Swiss sonst rote Zahlen schreibt und sie ihre Stelle verliert.

Rest „Normale Bürger/innen“, es herrscht Meinungsfreiheit.

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Artikel aus dem Klotener Anzeiger vom 01.12.2022

Durch Lärm mehr Herzinfarkte

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich SBFZ hat Delegierte und Interessierte zu einer Fluglärm-Information eingeladen. Rund 100 sind gekommen.

Roger Suter

Die Veranstaltung des SBFZ vom Mittwoch vergangener Woche fiel etwas umfangreicher aus. Vor den Traktanden der Delegiertenversammlung waren nämlich die teilweise neu gewählten Delegierten, aber auch alle anderen Interessierten eingeladen, sich über das Thema Fluglärm zu informieren. Und wie es sich für eine Fluglärmorganisation mit dem Anspruch, sämtliche Anwohner zu vertreten, auch gehört, taten dies Fachleute verschiedener Institutionen: von der Flughafen Zürich AG, von der Universität Basel, von der Planungsfirma Plane Raum sowie von der Anwaltskanzlei AAK Anwälte und Konsulenten. Sie zeigten die Komplexität der Materie Fluglärm auf.

Zuerst orientierte Robert Bänziger, Geschäftsführer des SBFZ, über Sinn und Zweck des ältesten Vereins, der sich seit 55 Jahren mit Fluglärmfragen rund um den Flughafen beschäftigt (siehe Kasten). Umweltingenieur Bänziger selber ist seit 27 Jahren dessen Geschäftsführer.

Fluglärm ist auch Ansichtssache

Aber wie viel Lärm gibt es eigentlich am und um den Flughafen Zürich, und wie misst man ihn? Darüber informierte Martin Bissegger, Leiter Lärmmanagement bei der Flughafen Zürich AG. Er führte aus, dass Lärm zwar absolut gemessen, aber sehr unterschiedlich empfunden werde. «An einer Flugshow am Wochenende gehört er dazu, an Wochentagen führt er zu Reklamationen.» Das grösste Lärmproblem seien dabei verspätete Flüge nach 23 Uhr. «Die aktuelle Lärmbelastung übertrifft den rechtlich zulässigen Lärm», so der oberste Lärmmanager. 14 feste Messstationen von Hochfelden bis Gockhausen und von Regensdorf bis Nürensdorf protokollieren dabei permanent; ihre Daten sind in den monatlichen Lärmbulletins des Flughafens einsehbar. Mobile Einrichtungen liefern den Gemeinden auf Wunsch weitere Messdaten.

Der Flughafen stütze sich aber nicht nur auf Messungen, sondern auch auf Lärmberechnungen, welche die Empa mit Hilfe der genau bekannten Flugbewegungen erstellt. Sie werden in diversen Berichten verwendet und dienen als Grundlage für Lärmschutzmassnahmen. Die gezeigten Lärmkarten zeigten denn auch, dass der Taglärm trotz mehr Flugbewegungen seit 1987 kontinuierlich zurückging, weil die einzelnen Flugzeuge leiser wurden.

Dass gemäss dem errechneten Zürcher Fluglärmindex ZFI immer mehr Menschen vom Fluglärm betroffen sind, sei auf die Zuwanderung in die belärmten Gebiete zurückzuführen.

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Operationelle Optimierungen entlang der An- und Abflugrouten führten demgegenüber in den letzten Jahren eher zu einer Entlastung. Zum Vergleich: Der ZFI, 2006 vom Regierungsrat als Gegenvorschlags zur (in der Folge abgelehnten) Plafonierungsinitiative eingeführt, erlaubt höchstens 47000 Belästigte; er ist aber rechtlich nicht bindend.

Gesundheitsfolgen bestätigt

Umweltepidemiologe Martin Rösli vom Schweizerischen Tropeninstitut in Basel sprach über die gesundheitlichen und soziologischen Auswirkungen des Lärms. Neben den Belästigungen stört er auch Schlaf und Erholung, erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlaganfälle und Bluthochdruck, führt möglicherweise zu Herzinsuffizienz, beeinträchtigtem Stoffwechsel samt Diabetes und Übergewicht, stört das Lernen (insbesondere bei Kindern) und beeinträchtigt die Stimmung, bis hin zur Depression. Dies deshalb, weil Lärmimpulse vom Innenohr direkt in den ältesten Teil unseres Gehirns gelangen (das sogenannte Reptiliengehirn, das unsere automatischen Reflexe steuert). Hier verursacht der Lärm Stress, der ursprünglich zur Flucht oder zum Kampf vorbereiten sollte, aber auf Dauer die erwähnten negativen Wirkungen haben kann.

Herausgefunden haben dies die Forscherinnen und Forscher, indem sie zwischen den Jahren 2000 und 2015 fast 25000 Todesfälle durch Herzinfarkte oder Schlaganfälle mit den genau bekannten nächtlichen Lärmereignissen von Flugzeugen in Verbindung brachten. Dabei zeigte sich eine deutliche Zunahme für alle kardiovaskulären Todesfälle, wenn innerhalb von zwei Stunden auch nächtlicher Lärm festgestellt wurde. «Tagsüber hat Lärm keine signifikanten Auswirkungen auf die Gesundheit - nachts schon», so Rösli, denn: «Das Ohr schläft nie.»

Die Forschenden fanden auch Hinweise auf Zusammenhänge mit Schlaganfällen, Herzinsuffizienz und -rhythmusstörungen, aber keine für Todesfälle tagsüber wegen nächtlichen Lärms.

Diese «quasi-experimentell» bestätigten Wirkungsmechanismen seien dabei nicht nur für Fluglärm relevant, aber beim «ungeplanten» Strassenlärm schwieriger zu eruieren. Rösli vermutet aber, dass dieser noch problematischer ist, auch wenn sich die Bevölkerung durch Fluglärm stärker belästigt fühle. Zu erwähnen ist zudem, dass die verstorbenen Männer durchschnittlich 78 und die Frauen 84 Jahre alt waren.

Schlupfloch beim Lärmschutz

Raum- und Verkehrsplaner Fabio Trussardi erläuterte, was der Fluglärm für Baubeschränkungen und Siedlungsstruktur um den Flughafen bedeutet, namentlich für Auf- und Umzonungen sowie Baubewilligungen. Im kantonalen Richtplan ist dazu die sogenannte Abgrenzungslinie eingetragen, die auf Lärmdaten basiert und praktisch ganz Opfikon sowie Teile Klotens und Wallisellens umfasst. Sie erstreckt sich rund um die An- und Abflugrouten vom Rhein bis Dübendorf und von Regensdorf bis Illnau-Effretikon. Innerhalb dieser AGL dürfen keine neuen Siedlungsgebiete sowie keine neuen Bauzonen für Wohnen ausgeschieden werden. Wo bereits Bauzonen bestehen, kommt es darauf an,

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



wie gut ein Gebiet bereits erschlossen ist. Und je nachdem, welche Betriebsreglemente bewilligt werden, verändern sich auch die Rahmenbedingungen. «Bauwillige Gemeinden tun also gut daran, hier möglichst rasch zu erschliessen», riet Trussardi den Anwesenden.

Höhere Gebühren wirken schon

Artikel 31a der Fluglärmverordnung erlaubt hingegen nächtlichen Fluglärm, wenn er nicht zwischen Mitternacht und 6 Uhr auftritt und er durch Schallschutzfenster und automatisch schliessende Schlafzimmerfenster eingedämmt wird. So sind auch in Gebieten, in denen gemäss den Lärmgrenzwerten Bauverbote herrschen müssten, Bauten erlaubt.

Rechtsanwalt Goran Seferovic schliesslich erläuterte die komplizierten Rechtsgrundlagen und Hierarchien im Zusammenhang mit Fluglärm: Vom weltweit gültigen Chicago-Abkommen (ICAO) über das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU sowie die Schweizer Umweltschutz- und Luftfahrtgesetze (und ihre Verordnungen) zu den Sachplänen, dem Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes und dem von ihm zu genehmigenden Betriebsreglement des Flughafens bis zum kantonalen Flughafengesetz.

Doch auch wenn der Flugverkehr allein Sache des Bundes sei, gebe es Einflussmöglichkeiten: «Gemäss Umweltschutzgesetz ist der Flughafen eine «sanierungsbedürftige Anlage»», sagte Seferovic. Und auch das Zürcher Flughafengesetz würde die Politik zum Handeln zwingen. Gleichzeitig würden aber aus wirtschaftlichen Interessen die Siedlungsentwicklung dort erleichtert und nächtliche Flüge infolge Verspätungen toleriert - beispielsweise mit dem erwähnten Schlupfloch-Artikel 31a.

Dabei habe sich gezeigt, dass höhere Gebühren in den Nachstunden wirken, so Seferovic. «So stellen die Airlines beispielsweise mehr Personal, um Verspätungen zu vermeiden.» Dies wäre auch im Sinne des ICAO-Abkommens, das den Lärm in erster Linie an der Quelle, also bei den Flugzeugen, reduzieren will. An zweiter Stelle wären Planungen, an dritter Flugverfahren anzupassen und erst ganz am Schluss Betriebszeiten einzuschränken. (...)

Leserbriefe und Online-Kommentare aus dem Tages-Anzeiger vom 30. Oktober 2015

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Weltoffenheit hat ihren Preis.

Bei der aktuellen Flughafendiskussion gäbe es anstelle der üblichen Forderung nach Lärmabbau noch ein ganz anderes Argument: Aufgrund des zunehmenden Fluglärms sinkt der Mietwert der betroffenen Wohnungen. Die Folge: Bei Neubauten ist derzeit ein relativ hoher Leerwohnungsbestand zu verzeichnen, weil die Mieten in der Regel nicht gesenkt werden. Nicht zuletzt wegen des herrschenden Bau-booms werden Neubauwohnungen jedoch immer teurer, obwohl die Lärmbelästigung in der Nähe des Flughafens steigt. Der Flughafen wirke belebend für die Region, heisst es. Die Schweiz - und namentlich Zürich - werde dank ihm weltoffener. Diese Weltoffenheit ist gut und recht, nur hat sie ihren Preis. So wäre es nichts als gerecht, wenn der Flughafen regelmässige Entschädigungen an die Vermieter respektive an die Mieter von Wohnungen in der Region leisten müsste, zumindest an jene innerhalb des sogenannten Perimeters. Diese Entschädigungen müssten proportional zu den Flugbewegungen sein, und zwar nicht nur zu den Starts, sondern auch zu den Landungen. Dadurch könnten die Mieten gesenkt werden.

Thomas Allmendinger, Glattbrugg

Gut für den Wirtschaftsstandort.

Wir wohnen in Zürich-Höngg. Während des ganzen Tages starten die Flugzeuge beinahe im Minutentakt. Trotzdem fühle ich mich nicht durch Lärm beläs-

«Niemand muss in einer Flugschneise wohnen.»

tigt. Zürich hat fast die restriktivsten Nachtflugbestimmungen der Welt. Was wollen wir noch mehr? Soll der Wirtschaftsstandort Schweiz noch mehr kaputt gemacht werden?

🗨️ *Hans Peter Layer*

Deplatzierte Einwände.

Einwände gegen Lärmbelästigung und Flugbewegungen waren vor fünfzig Jahren angebracht. Heute sind sie nur noch deplatziert. Niemand muss in einer Flugschneise wohnen; die Schweiz kennt eine Niederlassungsfreiheit.

🗨️ *Balz Santer*

Zu viele Flugbewegungen.

Wozu braucht es jeden Tag 2 Flüge von Zürich nach Dubai, 32 Flüge nach London? Wozu mit dem Flugzeug nach Genf und München? Es gibt Fernbusse und den Zug. Höchste Zeit, dass eine Fluglärmsteuer eingeführt wird!

🗨️ *Michael Philipp Hofer*

Höhere Spritkosten.

Kerosin verteuern! Das nützt allen.

🗨️ *Hans Huber*

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Artikel aus dem «Klotener Anzeiger» vom 02.03.2023

Jetzt schon Lärm um Pistenausbau

Der Flughafen möchte zwei seiner Pisten verlängern - zur Sicherheit, sagt er, zur Kapazitätssteigerung, sagen seine Kritiker. Der Regierungsrat möchte grünes Licht geben, der Kantonsrat wird noch darüber diskutieren.

Roger Suter

In absehbarer Zeit wird sich der Kantonsrat mit dem Thema Pistenverlängerungen befassen. Denn der Regierungsrat möchte seine Vertretung in der Flughafen Zürich AG anweisen, für den Ausbau der Piste 32 um 280 Meter Richtung Norden und der Piste 18 um 400 Meter Richtung Westen zu stimmen. Der Kantonsrat könnte das ablehnen, doch würde dieser Entscheid bei genügend Unterschriften auch dem Volk vorgelegt werden, sieht das Flughafengesetz vor.

Das Ansinnen der in der Regel flughafenfreundlichen Kantonsregierung rief bereits verschiedene Fluglärmorganisationen auf den Plan. Die älteste von ihnen ist der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, kurz SBFZ. Er fordert «Qualität vor Quantität»: Gemäss den Grundsätzen, welche die Delegierten aus 51 Gemeinden rund um den Flughafen im November 2021 beschlossen haben, sollen die Pisten nicht verlängert werden.

Er anerkennt, dass die Pistenverlängerungen den Betrieb vereinfachen, Störungen und damit (abendliche) Verspätungen vermindern und viele Menschen vom lärmigen Südkonzept (frühmorgendliche Landungen von Süden) entlastet werden können. Gleichzeitig führten diese Ausbauten aber auch zu grösserer Kapazität - auch abends, wenn die Nachfrage nach Anschlussflügen besonders gross sei und wohl auch befriedigt würde. Diese brächten aber bloss Umsteigepassagiere und nächtlichen Fluglärm, die der Volkswirtschaft der Region nichts brächten. «Der Lärmteppich wird sich vergrössern und nach Norden und Osten verschieben», so der SBFZ.

«Fair in Air» findet, das jetzige Pistensystem würde die Sicherheit bereits heute gewährleisten, und zitiert seinerseits Thomas Hardegger, alt Nationalrat und ehemaliger SBFZ-Präsident: «Pistenverlängerungen dienen einzig der Kapazitätserhöhung.» «Fair in Air»-Präsident Urs Dietschi befürchtet ausserdem mehr schwere Maschinen, die auch mehr Lärm verursachen.

Länger, aber gleiche Kapazität

Die Zürcher Handelskammer auf der anderen Seite widerspricht, dass es um Kapazitätsausbau gehe. «Die Kapazität am Tag hindurch bemisst sich nach dem Nordlandekonzept. An diesem ändern die Pistenverlängerungen nichts - sie betreffen das Ostlandekonzept.» Zudem werde Zürich auch bei verlängerten Pisten «das strengste Korsett vergleichbarer Hubs in Europa haben» mit der Nachtruhe von 23.30 bis 6 Uhr und der Mitsprache bei mehr als 320000 Bewegungen pro Jahr.

Auch das Komitee Weltoffenes Zürich betont, es gehe um ein stabileres Ostkonzept und damit um weniger Verspätungen nach 23 Uhr - und wirft «Fair in Air» vor, falsch und damit unfair zu argumentieren.

Der Flughafen betont, dass es eine Sicherheitsüberprüfung war, die 2012 die Pistenverlängerungen als wichtige Massnahme zur Erhöhung der Sicherheitsmarge definierte. Es bestehe kein Zusammenhang zwischen Pistenlänge und Anzahl Flugbewegungen. Zudem ändere das Projekt nichts an den geltenden Rahmenbedingungen, die der Bund im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgebe. «Die darin

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



tagsüber vorgesehene (leichte Erhöhung der) Kapazität auf 70 Flugbewegungen pro Stunde steht in keiner Verbindung zum Projekt der Pistenverlängerungen. Relevant hierfür sind andere Massnahmen, nämlich Schnellabrollwege und die Entflechtung der Flugrouten.» Fakt sei, dass längere Pisten das abendliche Ostkonzept stabiler machten, weil schwere Langstreckenmaschinen direkt von der nahe gelegenen Piste 32 starten könnten und auch nicht die Landepiste 28 queren müssten, was Verspätungen vermindere.

Das Misstrauen der Bevölkerung des Nordens, des Ostens und des Westens gegenüber dem Flughafen ist gross, und Beteuerungen vermögen es nicht mehr zu beseitigen. Hinzu kommt bei vielen ein Gefühl der Ohnmacht: Auch Bundesbern hat schon im Sinne des Flughafens entschieden.

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Artikel aus dem «Zürcher Unterländer» vom 16.08.2022

Zwischen 22 und 7 Uhr soll Ruhe sein am Himmel

Neue Lärmgrenzwerte empfohlen

Geht es nach der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung, werden die Lärmgrenzwerte deutlich verschärft. Der Flughafen und die Stadt Kloten sind dagegen.

Andrea Söldi

Der erste Flieger donnert um 6.02 Uhr über die Häuser. Die Opfikerstrasse in Wallisellen liegt genau unter der Anflugschneise zum Flughafen. «Der Lärm am frühen Morgen stört», sagt Anwohnerin Marlise Pulver. «Häufig kann ich nicht mehr richtig einschlafen.» Ihr Mann Georges Pulver ist Frühaufsteher und meist sowieso spätestens um sechs Uhr auf den Beinen. Lästig findet er jedoch den Fluglärm am Abend, der oft bis um Mitternacht andauert. Wenn die beiden Musik hören oder fernsehen, übertönt in regelmässigen Abständen ein Flugzeugmotor das Programm. Auch ihren Balkon können die beiden kaum geniessen. Beide Ehepartner sind Mitte 70 und wohnen seit gut 35 Jahren an diesem Ort. «Was wollen wir noch umziehen in unserem Alter», sagt Marlise Pulver. Während der Pandemie hätten sie die Ruhe sehr genossen. «Seither nehme ich den Lärm stärker wahr.»

In den Gemeinden rund um den Flughafen sind zahlreiche Menschen in einer ähnlichen Situation. Manche sagen zwar, sie würden sich nicht gestört fühlen. Doch es ist erwiesen, dass Lärm auch unabhängig von der persönlichen Einstellung krank macht. Ein konstanter Lärmpegel führt generell zu höherem Blutdruck und somit auch mehr Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Zudem wird der Tiefschlaf oberflächlicher, weshalb man sich weniger gut erholt. Kinder, die tagsüber oder nachts Lärm ausgesetzt sind, erbringen schwächere Schulleistungen. Auch Übergewicht und Diabetes treten in der lärmausgesetzten Bevölkerung häufiger auf.

Hälfte der Bevölkerung schläft bis 7 Uhr

Deshalb empfiehlt die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) dem Bundesrat nun, die Lärmvorgaben zu verschärfen. Vor allem soll die Nachtruhe am Morgen verlängert werden, von aktuell sechs Uhr bis sieben Uhr. Für den Flugbetrieb soll der Grenzwert zudem tagsüber von 60 auf 54 Dezibel gesenkt werden.

«Die geltenden Grenzwerte stammen aus den 80er-Jahren und halten aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht mehr stand», sagt EKLB-Präsident Jean-Marc Wunderli. «Die Schädlichkeit von Lärm wird unterschätzt.» Die Befragungen der Kommission haben ergeben, dass etwa die Hälfte der Bevölkerung um sieben Uhr aufwacht. «Der Schlaf ist besonders schützenswert», betont der Umweltwissenschaftler. Abends soll die Nachtruhe bei 22 Uhr beibehalten werden, weil unter anderem Kinder spätestens dann zu Bett gehen und die Einschlafphase speziell sensibel ist. Am Flughafen Zürich dürfen Maschinen aber bis 23 Uhr starten und landen. Häufig dauert der Verspätungsabbau auch bis Mitternacht.

Für den Strassenlärm will die Kommission den Grenzwert tagsüber bei 60 Dezibel beibehalten, jedoch nachts um drei Dezibel, von 55 auf 52 Dezibel, senken. Zudem sollen für Wohn- und Mischzonen gleiche Normen wie für reine Wohnzonen gelten; aktuell sind letztere tiefer. Auch die Grenzwerte für Eisenbahnlärm sollen sinken. Allerdings ist noch unklar, ob und wie die Empfehlungen umgesetzt werden. Das Bundesamt für Umwelt ist momentan am Prüfen, welche Folgen die Anwendung der EKLB-Empfehlungen hätten. Je nach Befunden wird es dem Bundesrat eine Anpassung der Lärmschutzverordnung vorschlagen.

Umweltschutz am Flughafen

Arbeitsmaterial



Schon heute strenger als im Ausland

Für den Flughafen Zürich steht aber schon jetzt fest, dass die vorgeschlagenen Änderungen nicht praktikabel sind. «Wir haben bereits heute die kürzesten Betriebszeiten unter vergleichbaren Flughäfen in Europa», betont Mediensprecherin Elena Stern. «Der Auftrag des Flughafens Zürich ist es, gute Direktverbindungen in die wichtigsten Zentren der Welt anzubieten. Damit ist eine weitere Verkürzung der Betriebszeiten nicht vereinbar.» Sollten neue Grenzwerte eingeführt werden, sei der Flughafen Zürich wie bis anhin auf sogenannte Erleichterungen angewiesen, führt Stern weiter aus. Damit ist gemeint, dass Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer Geld für Schallschutzfenster erhalten, statt dass der Lärm an der Quelle bekämpft wird. Auch neuere Flugzeuge könnten das Problem nicht lösen, erklärt Stern. «Moderne Flugzeuge sind zwar in der Regel deutlich leiser. Die Lärmgrenzwerte werden aber trotzdem überschritten.»

Kloten befürchtet Einschränkungen

Auch in Kloten ist man in keiner Weise glücklich über die Vorschläge. Eben erst 2015 hat der Bund die Lärmschutzverordnung für die Flughafenstadt gelockert, damit in den lärmigen Ostquartieren neue Wohnungen entstehen können. Seither wurden direkt unter dem Endanflug auf Piste 28 etliche neue Wohnblöcke gebaut. «Die Verschärfung der Lärmgrenzwerte hätte einschneidende Folgen für die Siedlungsentwicklung in Kloten und die gesamte Flughafenregion», sagt der stellvertretende Verwaltungsdirektor Marc Osterwalder. Der Bericht der Lärmbekämpfungskommission sei wohl ausschliesslich mit der «Lärmschutzbrille» erstellt worden, glaubt Osterwalder. «Aus unserer Sicht ist es nicht nachvollziehbar, dass die Vorschläge ungefiltert veröffentlicht wurden.» Die zuständigen Mitarbeitenden seien derzeit am Prüfen, wie sich eine entsprechende Anpassung der Lärmschutzverordnung im Detail auswirken würde.

Auch im Bereich Strassen- und Bahnlärm sei eine Verschärfung sehr genau zu prüfen, findet Osterwalder. «Diese Lärmgrenzwerte hätten Einfluss auf die Gesamtentwicklung der ganzen Schweiz.» Bereits mit den heutigen Grenzwerten sei es an Staatsstrassen kaum mehr möglich, Wohnbauprojekte zu bewilligen - vor allem in Stadtzentren mit höheren Verkehrsaufkommen. Dabei seien neuere Bauten besser gegen Lärm gedämmt als ältere.

Nachtruhe wichtig für Gesundheit

Dass ein Zielkonflikt zwischen den verschiedenen Interessen besteht, ist auch Priska Seiler-Graf bewusst. Die Co-Präsidentin der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (Klug) und SP-Nationalrätin geht davon aus, dass die Vorschläge nicht eins zu eins, sondern pragmatisch umgesetzt werden. Doch sie betont: «Es geht nicht an, dass die wirtschaftlichen Interessen stets über die gesundheitlichen gestellt werden.» Spezifische Studien hätten gezeigt, dass besonders die Nachtruhe sehr wichtig sei, erklärt die ehemalige Klotener Stadträtin, die selber regelmässig von spät landenden Flugzeugen geweckt wird. «Weniger fliegen wäre nicht nur für die Gesundheit, sondern auch für das Klima ein Gewinn.»