



## Internationaler Tag gegen Lärm: 20. April 2005

Am 20. April werden staatliche Stellen und Medien in Amerika und Europa auf die negativen Wirkungen des Lärms aufmerksam machen. Lärm ist einer der wichtigsten Umwelteinflüsse, welche das menschliche Wohlbefinden mindern und langfristig die Gesundheit beeinträchtigen. Trotzdem wird der Kampf gegen den Lärm immer halbherziger geführt.

Noch vor hundert Jahren trug jedes Kalenderblatt nicht nur ein Datum, sondern auch den Namen einer oder eines diensthabenden Heiligen. Heute gibt es kaum einen Tag, der nicht auch Jahrestag für ein wichtiges Anliegen ist. So kennen wir den Tag des Kindes, einen Tag der Menschenrechte, einen Welternährungstag, einen Tag der Umwelt. Seit zehn Jahren wird aber auch Ende April ein Tag bestimmt, an dem auf den Kampf gegen den Lärm aufmerksam gemacht wird: der "International Noise Awareness Day".

Man darf sich fragen, ob das richtig sei, denn ein einziger Tag pro Jahr ist für ein wichtiges Anliegen so viel wie nichts. Es braucht 365 und nicht einen einzigen Welternährungstag pro Jahr! Und die Anstrengungen zur Reduktion des immer weiter um sich greifenden Lärms müssen permanent geleistet werden. Dennoch setzt sich die Schweizerische Liga gegen den Lärm SLL intensiv für die Bekanntmachung des 20. Aprils ein, in der Hoffnung, dadurch mehr Träger für ihr Anliegen zu finden, welche ganzjährig für dieses Ziel arbeiten.

Eine ad hoc Arbeitsgruppe, neben der SLL bestehend aus dem Cercle Bruit, der Schweizerischen Gesellschaft für Akustik, den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz, dem

BUWAL und dem Bundesamt für Gesundheit BAG hat die entsprechenden Vorbereitungen getroffen. Sie erwartet am 20. April eine besondere Ausrichtung der Medien auf das Thema Lärm und stellt dazu eine Grundlegendokumentation bereit. Ausserdem bietet sie Gelegenheiten für Interviews mit Lärmbetroffenen an.

Dies ist nicht eben viel und setzt eine Mitwirkung von Medienfachleuten voraus, welche keineswegs gesichert ist, wie frühere Anlässe dieser Art gezeigt haben. Für eine eigene Aktion, welche das nötige Publikumsecho auslösen könnte, etwa mit Flugblättern und Inseraten, fehlen den beteiligten Organisationen ganz klar die Geldmittel.

### Warum ist ein Kampf gegen den Lärm notwendig?

Lärm gehört zu den meistgenannten negativen Umwelteinflüssen. Er stört allein in Europa gravierend das Wohlbefinden von mehr als 50 Millionen Menschen.

Langdauernde Lärmbelastung stellt ein Gesundheitsrisiko dar. Sie wirkt sich via Belästigung, Störung, Frustration und Schlaflosigkeit auf Psyche und Körper aus. Es gibt deutliche Hinweise auf eine negative Beeinflussung von Herz und Kreislauf. Lärmbelastung ist in der gesundheit-

lichen Auswirkung mit dem Passivrauchen verglichen worden.

Lärm stört die Konzentration und hat deshalb negative Wirkungen auf Kinder im Lernprozess. Untersuchungen zeigen, dass Schulklassen in Lärmgebieten ihre Bildungsziele weniger gut erreichen als vergleichbare Klassen in ruhiger Umgebung.

Lärm reduziert den Wohnwert von Liegenschaften und führt im Extremfall zur Verslumung ganzer Quartiere. Der Bau und Unterhalt von Lärmschutzbauten erfordert allein in der Schweiz jährlich dreistellige Millionenbeträge.

### Die Anstrengungen staatlicher Stellen zur Lärmbekämpfung nehmen ab!

Der allgegenwärtige Zwang zur Reduktion der Ausgaben wirkt sich in einem Abbau von Stellen und im Zurückstellen von Sachausgaben aus. Sanierungen werden auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben. Die kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen gewinnen immer mehr die Überhand vor den langfristigen einer intakten Umwelt, zum Schaden von uns allen!

**Mit Fr. 25.- pro Jahr werden Sie Mitglied der SLL. Ihr Beitrag wird im vollen Umfang für die Lärmbekämpfung eingesetzt.**





20. April 2005



TAG GEGEN LÄRM - INTERNATIONAL NOISE AWARENESS DAY

# SLL-aktuell

## Der Aufruf in den deutschen Medien

Die Deutsche Gesellschaft für Akustik (DEGA), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) rufen in diesem Jahr zum 8. Mal zum «TAG GEGEN LÄRM - INTERNATIONAL NOISE AWARENESS DAY» auf:

"Der International Noise Awareness Day ist Jubilar: er wird 10 Jahre alt! Und der Tag gegen Lärm wird auch schon 8! Ein Grund zum Feiern. Aber ist dies in diesem Fall der richtige Ansatz? Seit nunmehr 10 Jahren wird international die Problematik des Lärms zum Tag erhoben, an dem Aktionen unterschiedlichster Art stattfinden, sich mit diesem Thema auseinander zu setzen. Hat sich wirklich etwas verändert?"

Ja: die Autos sind leiser geworden, die Flugzeuge ebenso, auch die Schiene hält mit. Na also, wir haben es geschafft? Warum sagen dann aber die Statistiken, dass die Belastung durch Schall immer mehr ansteigt. Wie kann das sein? ... ich bin doch nicht laut ...

Aber wollen wir denn überhaupt eine leise Welt? Eigentlich soll sie doch schön klingen und schön ist doch nicht immer gleich leise. Wenn Vögel zwitschern, so tun sie dies auch mit 75 dB(A). Und die meisten Menschen hören gerne hin, ebenso ist es mit dem Meeresrauschen, dessen Lautstärke auch 80 und mehr dB(A) erreichen kann. Aber die meisten Menschen finden auch Meeresrauschen schön, viele wünschen sich, es immer zu hören. Was macht denn den Schall aus, der stört? Wann wird denn der Schall zu Lärm?

Aus vielen Untersuchungen geht eindeutig hervor, dass Krach und Lärm, ähnlich anderen Stressoren, zu negativen physischen und psychologischen Veränderungen im Menschen führen. Weder der einzelne Mensch noch der Mensch in der Gemeinschaft lässt es länger unhinterfragt über sich ergehen, dass Lärm ein "selbstverständliches Nebenprodukt" der Gesellschaft ist. Tatsächlich ist Straßenlärm der Hauptbeschwerdepunkt von 80% der Bevölkerung. Zudem ist Lärm nicht allein neuralgischer Punkt für Erwachsene. Für unsere Kinder, die einem wahren Massivangriff von Krach zu Haus, in Freizeitaktivitäten und in den Kommunen ausgesetzt sind, sind die Risiken beträchtlich."

## Informationen

Weitere Informationen zum 20. April erhalten Sie im Internet unter [www.laerm.ch](http://www.laerm.ch). Dies ist das Portal des "Cercle Bruit", der Vereinigung der schweizerischen Lärmschutzbeamten. Auskunft über die deutschen Aktivitäten gibt [www.tag-gegen-laerm.de](http://www.tag-gegen-laerm.de).

Einer von vielen internationalen Links ist folgender:  
[www.nonoise.org/noiseday](http://www.nonoise.org/noiseday)

Wohnen in ruhiger Umgebung bleibt für viele Menschen ein unerfüllbarer Traum. Die Knappheit des Bodens führt zu ständig geringer werdenden Abständen zu Nachbarn - und Verkehrswegen. Hinter den meisten Häusern am Waldrand stehen zudem zwei Autos. Ein *Circulus vitiosus*.



## Generalversammlung

Die Generalversammlung 2005 der SLL ist geplant auf den

**30. August**

im Raum Rapperswil. Bitte reservieren Sie sich diesen Abend. Die Einladung erhalten Sie im Juli.

## Werbematerial

Die SLL hat eine Werbekarte gedruckt, welche Sie auch als Beilage zu diesem Infoblatt finden. Bitte geben Sie die Karte an Ihre Bekannten mit der Einladung weiter, ebenfalls Mitglied zu werden. Auf Wunsch stellt Ihnen die Geschäftsstelle weitere Karten zu.

## Elektronische Zustellung

Wenn Sie uns Ihre e-mail Adresse mitteilen, senden wir Ihnen gerne die SLL-Info auf diesem Weg zu. Bei genügendem Interesse werden wir auch einen Monatsbrief mit aktuellen Nachrichten zum Thema Lärm einrichten. Bitte kontaktieren Sie die Geschäftsstelle.

## Der Vorstand stellt sich vor:

Robert Hofmann (RH), Präsident seit 2002. Ausbildung als Physiker ETH. Nach Aufenthalt in USA 1974 Wechsel an die Abteilung Akustik und Lärmbekämpfung der EMPA; Leiter der Abteilung ab 1985. Mitarbeit an der Lärmschutzverordnung. Experte für das Bundesgericht. Pensionierung 1999.



Verantwortlich für die SLL-Info.

# Bewegung im Zürcher Fluglärmstreit?

**(RH) Der Grabenkrieg zwischen den Lärmbetroffenen um den Flughafen Zürich löst vielerorts Kopfschütteln aus. Neue Vorschläge und Entwicklungen bringen jetzt Bewegung ins Spiel. Eine Lösung von Bestand wird sich nur finden lassen, wenn die Regeln für die Beurteilung a priori festgelegt und ihre Anwendung offengelegt werden.**

## Relief

Im Sommer 2004 wurden in Zürich die Ergebnisse einer Projektstudie vorgestellt, welche sogleich hitzige Diskussionen hervorrief. Sie läuft unter der Bezeichnung "RELIEF" und umfasst zwei zeitliche Stufen, welche richtigerweise deutlich getrennt dargestellt werden müssen. Der kurzfristig ausführbare erste Teil betrifft die Optimierung des Betriebs in den nächsten Jahren, während der langfristige zweite Teil die Möglichkeiten der Flughafen- und Raumentwicklung für eine nächste Generation sondiert. Dabei kommt er zum Schluss, langfristig sei eine Parallelpiste nötig. Dies führte zur vehementen Ablehnung der gesamten Studie in jenen Gegenden des Kantons, welche durch einen solchen Ausbau stark betroffen wären.

Relief – und damit wird im Folgenden nur der kurzfristige Teil verstanden – geht von den betrieblichen Vorgaben aus, welche von der Flughafengesellschaft Unique formuliert worden sind. Es geht dem Flughafen in erster Linie um die Sicherstellung einer hohen stündlichen Leistung des Pisten-systems (60 Landungen, 30 Starts pro Stunde und v.v.). Bewältigt werden soll der Verkehr mit zwei Konzepten, eines mit Nordausrichtung (der Landungen), das andere mit der Ostausrichtung. Als drittes muss das Bisenkonzept beibehalten werden, welches erfahrungsgemäss in 5% der Zeit durch die Windverhältnisse erzwungen wird. Das Nordkonzept entspricht dem traditionellen Betrieb des Flughafens, das Ostkonzept legt den Schwerpunkt der Anflüge in den Osten und verursacht intensiven Lärm an bisher ruhigen Lagen. Im Jahres-

mittel entsteht ein Mischbetrieb der drei Konzepte, wobei der Nordanteil praktisch zwischen 25 und 75% liegen könnte. Überraschend wurde gefunden, dass der Anteil betroffener Personen mit zunehmendem Ostanteil abnimmt. Relief kommt im Normalfall ohne Südanflüge aus. Die jährliche Kapazität liegt bei 420'000 Bewegungen; eine Plafonierung ist nicht vorgesehen.

## Rotation

Kürzlich wurde vom Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich ein weiterer Vorschlag unter dem Namen "Rotation" vorgestellt, welche ein neues Element in die Diskussion trägt. Da zudem seit dem Verkauf der Swiss an die Lufthansa deutsche Interessen am Betrieb des Zürcher Flughafens stärker mitspielen als bisher, kommt Bewegung in die Auseinandersetzung der Regionen.

Der Vorschlag "Rotation" des Schutzverbandes geht umgekehrt vor, indem eine Idee des Lärmschutzes am Anfang steht und dann die geeigneten betrieblichen Möglichkeiten gesucht werden. Rotation will jeder der vier Himmelsrichtungen eine Lärmpause von mindestens einer Woche verschaffen. Während dieser Pause muss der Verkehr in den drei übrigen Richtungen abgewickelt werden. Dadurch entsteht der Zwang, auch Anflüge aus und Abflüge nach Südosten (Piste 14/32) einzubeziehen. Es müssen dabei auch Pistenkombinationen gewählt werden, welche eine geringere Leistung erbringen als vom Flughafen gefordert. Zur Zeit steht auch nicht fest, ob der Betrieb mit Pausenwoche und in der übrigen Zeit entsprechend erhöhtem Lärm von der Bevölkerung wirklich als Entlastung empfunden würde. Der Beweis steht aus. Im Jahresmittel unterscheiden sich Rotation und Relief (jenes bei ca 70% Nordanteil) nicht stark voneinander. Rotation schliesst jedoch eine Plafonierung bei 320'000 jährlichen Bewegungen ein und lehnt jede Pistenverlängerung strikte ab.

## Vergleich

Beim Vergleich wird deutlich, dass Relief wesentlich weiter ausgearbeitet ist als Rotation – es standen auch ungleich grössere Mittel zur Verfügung. Relief weist die Belastung in Lärmkarten für verschiedene Mischungen

der Konzepte aus und berechnet die Anzahl betroffener Personen. Rotation müsste erst auf den entsprechenden Stand gebracht werden. Dabei taucht die Schwierigkeit auf, die Auswirkungen eines Pausenbetriebs richtig abzuschätzen, denn die Lärmschutzverordnung als gültige gesetzliche Grundlage kennt einzig und allein die Beurteilung auf Grund des Jahresmittelwertes.

Es ist davon auszugehen, dass jede Regelung bis vor Bundesgericht angefochten wird. Dieses wird vor allem prüfen, ob die bestehenden gesetzlichen Grundlagen korrekt angewendet sind. Auch gegen Relief lassen sich verschiedene Einwände begründen. Grundsätzlich sind aber hier die Regeln von Anfang an klar gelegt. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei der Grundsatz, dass die **Zahl der lärm-betroffenen Personen minimalisiert** werden soll. Dieses Prinzip, welches im Umweltschutzgesetz und seiner Lärmschutzverordnung nicht explizit ausgesprochen, hingegen im jüngeren Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen enthalten ist, bildet auch für eine Erleichterung der deutschen Anflugregelung (213. VDO) das stärkste Argument.

Falls also die Schweiz in neuen Verhandlungen ihre Chancen wahren will, wird sie die Zahl der Betroffenen ins Feld führen. Das gleiche Argument wird sich dann aber in der landesinneren Auseinandersetzung um eine siedlungspolitisch vertretbare Lärmverteilung auswirken, dies zugunsten des dichtbesiedelten Südens, aber ungünstig für die schwächer besiedelten Richtungen.

Es ist zu hoffen, dass in dieser Sache aber nicht nur Prinzipien verfolgt werden, sondern auch eine gewisse gesellschaftliche Solidarität zum Tragen kommt. Arithmetischen Regeln zur Verteilung von Lärm gibt es nicht. Zu bedenken ist, dass die Frustration einen der wichtigsten Beiträge zur Lärmbelastung liefert, von ähnlicher Bedeutung wie alle akustischen Messgrössen. Auch sie gilt es kleinzuhalten.