



Geschäftsstelle: Postfach 1138, CH-8026 Zürich, Tf 044 241 66 88, PC Konto 80-6160-0
Fax 044 242 91 58, Internet www.laermliga.ch, e-mail: info@laermliga.ch
Präsident: R. Hofmann, Lindenstrasse 13, 8304 Wallisellen



Standort

R. Hofmann

Der Weg der SLL ist in mancher Beziehung mit einer Bergtour zu vergleichen. Obschon das Hauptziel klar ist, stellt die zweckmässige Routenwahl immer neue Probleme.

Vor kurzem wurde ich zur Zukunft der Lärmbekämpfung befragt (Echo der Zeit am 29.7.05). Mein Optimismus hält sich in sehr engen Grenzen. Anlass für das Interview war eine Verlautbarung zur Lärmsanierung der Bahnen. Das Geld reiche und der Zeitplan werde eingehalten.

Das tönt gut, solange man es nicht mit dem ursprünglichen Ziel vergleicht. In der Lärmschutzverordnung von 1987 war eine Frist von 15 Jahren eingeräumt. Dann sollten in der Schweiz (fast) keine Situationen mit Belastungen über dem Immissionsgrenzwert mehr bestehen, ausgenommen in Fällen, in denen der Aufwand unverhältnismässig wäre.

Tatsache ist, dass die Bahnen diese Frist mehr oder weniger untätig verstreichen liessen. Bewegung brachte erst 1998 die Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mit einem Betrag von 2.3 Milliarden für die Lärmsanierung.

Die Auswahl der Situationen mit unverhältnismässigem Aufwand geschieht allerdings nicht durch eine unabhängige Instanz, sondern mit einem von den Bahnen entwickelten Schema. Zudem hat das Gesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen a priori bestimmt, dass nur 2/3 aller Fälle saniert werden müssen. Das restliche Drittel hat sich mit Ersatzmassnahmen wie Lärmschutzfenstern zu begnügen. Verglichen mit der ursprünglichen Idee der LSV – schon sie strotzte vor Rücksichtnahmen auf die Bahnen – ist die heutige Lärmsanierung der Eisenbahnen eine Schmalspurlösung

Neustens zeigt sich sogar, dass die Kosten 950 Mio tiefer ausfallen als prognostiziert. Doch statt den Anteil der echten Sanierungen zu erhöhen und entsprechend weniger Schallschutzfenster einzubauen, denkt man bereits darüber nach, welche Löcher man mit dem gesparten Geld bei der Bahn 2000 stopfen könnte.

Beim Strassenlärm wurde bis zum Ablauf der Frist ungefähr ein Drittel der kritischen Situationen bearbeitet. Die Lärmbekämpfung an Strassen wird von den Kantonen vollzogen; sehr oft durch die Tiefbauämter. Diese zeigen angesichts leerer Kassen wenig Elan, Mittel für Massnahmen gegen den Lärm einzusetzen. Strassenbauer bauen Strassen! Deshalb bestehen grosse kantonale Unterschiede im Erreichen der Ziele. Im Gesamten muss man feststellen, dass die immer noch wachsende Mobilität, die steigenden Leistungen und Fahrzeuggewichte selbst das erreichte Drittel in Frage stellen. Nüchtern betrachtet ist die Lärmbekämpfung an den Strassen, trotz verschiedener Erfolge in Einzelfällen gemessen am gesteckten Ziel ein Flop. Auch hier wurden die Fristen kürzlich um rund 12 Jahre verlängert. Eine bequeme Problemlösung!

Beim Fluglärm ist man weit von einer Lösung entfernt. Immerhin

stellt man auf anderen Gebieten Fortschritte fest. Sehr deutlich sind sie beim Schiesslärm sowie beim Industrie- und Gewerbelärm. Bei diesen Lärmarten greifen die Gerichte hart durch. Strassen, Eisenbahnen und Flughäfen werden dagegen schon vom Umweltschutzgesetz privilegiert, und die Gerichte gewichten unbeschränkte Mobilität meistens höher als die Ruhe. Auch beim Nachbarschaftslärm, der bezüglich Störwirkung ganz vorne steht, halten sich Behörden und Gerichte an den Zeitgeist.

Warum dieser hörbare Misserfolg? Vielerorts hält sich die Vorstellung, Lärm sei lästig aber nicht schädlich. Dem widersprechen die Betroffenen zwar vehement, doch sie bilden in der Regel eine Minderheit. Deshalb ist der politische Einsatz für die Lärmbekämpfung undankbar. Niemand will sich mit wirksamen Massnahmen an der Quelle die Finger verbrennen. Die Betroffenen erhalten bestenfalls eine Reduktion der Belastung, fast nie aber die Rückkehr der verlorenen Ruhe, was Enttäuschungen verursacht. [A1]

Unsere Gegenwart ist geprägt durch starken Spardruck in allen Bereichen. Lärmbekämpfung gemäss Umweltschutzgesetz bleibt eine Staatsaufgabe zugunsten einer oft sprachlosen Minderheit. Es erstaunt nicht, dass sie nicht im Trend liegt. Diese Feststellung gilt weltweit.

Die Route der SLL ist eher exponiert, der Untergrund oft brüchig und rutschig. Wir können in nächster Zeit kaum wundersame Unterstützung von aussen erwarten, sondern müssen unser Ziel mit den eigenen Kräften erreichen. Das Ziel allerdings ist nach wie vor richtig und wichtig. So appelliere ich an unsere Mitglieder, die Liga durch Werbung neuer Aktiver zu stärken und durch eigene politische Arbeit und Information von Politikern im Bekanntenkreis für das Anliegen der SLL einzustehen.

Der internationale Tag gegen Lärm: NAD

NAD 2005 am 20.4.05

Das schweizerische ad hoc Komitee zur Durchführung des internationalen "Noise Awareness Day", NAD, konnte für 2005 aus verschiedenen Quellen Mittel für einen Auftrag an ein professionelles PR-Büro zusammentragen. Die schweizerischen Medien wurden auf den Anlass aufmerksam gemacht, Texte zur Verfügung gestellt und Interviewpartner vermittelt.

Inzwischen liegt die Auswertung des Erreichten vor. 17 Zeitungen brachten Beiträge, zum Teil zu mehreren Lärmthemen, 12 Medien fanden Kontakt zu Fachleuten. Radio DRS-1 sendete ein Interview mit zwei Anwohnerinnen der Westtante. Die für den NAD geschaffene Webseite wurde lebhaft benützt.

NAD 2006: 26. April!

Insgesamt ist das Ergebnis befriedigend, wenn auch nicht begeisternd. Das Komitee hat beschlossen, auch den nächsten NAD in der Schweiz zu lancieren. Künftig soll das Motto "Lärm hat viele Gesichter" noch wörtlicher umgesetzt werden, damit das Thema in seiner ganzen Breite zur Geltung kommt. Wir versuchen, durch frühzeitige Information möglichst viele lokal geplante Aktivitäten in der Schweiz auf den Lärmtag zu synchronisieren. Generell besteht die Absicht, Beispiele von geglückten Projekten in den Vordergrund zu bringen, damit die Lärmbekämpfung nicht dauernd mit Misserfolg und Frustration in

Verbindung gebracht wird.

Die Firma HBT-ISOL, welche auch langjähriges Kollektivmitglied der SLL ist, plant einen Zeichenwettbewerb zum Lärm, mit Veröffentlichung der besten Arbeiten als Plakate. Die Öffentlichkeit soll ausserdem angeregt werden, die akustische Umgebung bewusster wahrzunehmen. Für Radiosender wird ein Hörquiz zusammengestellt.

Zuschrift:

Ein Leidensweg

Die Probleme mit einem Restaurant als Nachbar begannen 1996. Das Restaurant und unsere Wohnung befinden sich in einer Blockrandüberbauung mit Innenhof. Der Wirt hatte eine verlängerte Öffnungszeit an Freitagen und Samstagen bis 02.00 Uhr erhalten und einige Spezialbewilligungen bis 05.00 Uhr. Die Livemusik für mehrheitlich jugoslawische Gäste mit Entertainmenteinlagen am Mikrofon verursachten im Innenhof einen unerträglichen Lärm. Grölende Gäste, Autoradiomusik, das Zuschlagen von Autotüren – die Nachtruhe war dahin.

Verzweifelt telefonierte wir mehrmals der Polizei. Im Kreis 4 hat die Polizei aber dringendere Notrufe. Wenn die Polizei einmal unserem Anruf nachkommen konnte, wurde die Livemusik für eine halbe Stunde gedrosselt, um nachher wieder auf voller Lärmstärke zu ertönen. Wir waren macht- und ratlos.

Wir wandten uns schriftlich an den Polizeivorstand, am 3.06.96 an das Kommissariat der Wirtschaftspolizei, am 23.12.96 an den Gesamtstadtrat. Wir erhielten keine

Antwort!

In der Zwischenzeit fanden im Restaurant tätliche Auseinandersetzungen mit tödlichem Ausgang statt und lautstarkes Austragen von politischen Differenzen zwischen Ausländern.

Mit dem Ombudsmann Dr. W. Moser kam die Sache endlich ins Rollen. Nun setzte die Wirtschaftspolizei zusammen mit dem Vermieter ein Betriebskonzept auf, welches die Lärmmissionen auf ein erträgliches Mass reduzierten.

1997 wurde dem Eigentümer der Liegenschaft aber die Bewilligung zur dauernden Hinausschiebung der Schliessstunde an Freitagen und Samstagen bis 02.00 Uhr erteilt. Schon bald kam es zu Lärmklagen. Dem Protokoll des Stadtrates von Zürich vom 29.01.97 kann entnommen werden, dass der Entzug der Bewilligung angedroht wurde.

Am 21.02.1997 wurde der damalige Patentinhaber des Restaurants von der Wirtschaftspolizei davon in Kenntnis gesetzt, dass mindestens für die nächsten 6 Monate keine Bewilligungen für Verlängerungen (-05.00 Uhr) mehr erteilt würden.

Anfangs 2000: erneuter Pächterwechsel. Das Lärmproblem begann von neuem. Am 28.09.01 beanstandeten wir beim Vermieter die Emission aus der Restaurantküche. Dort wird auf einem Holzbock Fleisch geklopft. Der Körperschall breitet sich vom Erdgeschoss bis zum 5. Stock aus. Wir brachten dem Wirt sogar eine Dämmmatte, welche kurze Zeit benützt wurde. Die Klopferei geschah hauptsächlich über die Mittagzeit und abends bis nachts.

Oktober 2003: die Bar wurde renoviert und die Lärmverschaltungen gegen den Innenhof herausgerissen. Wiederum wird nun die Nachtruhe durch Musik und lautstarke Gäste gestört. Lärmmessungen während der Sportferien 2005 widerspiegeln nicht die effektive Belästigung. Das Prozedere beginnt von neuem – Polizei anrufen, an den zuständigen Stadtrat schreiben und schliesslich die Liga gegen der Lärm einschalten.... Fortsetzung folgt!

Folgendes Inserat wird demnächst in verschiedenen Zeitungen erscheinen

«Tag gegen Lärm» 2006

Am 26. April 2006 findet zum elften Mal der «International Noise Awareness Day (NAD)» statt. Auf gemeinsame Initiative des Cercle Bruit, der Schweizerischen Gesellschaft für Akustik, der Schweizerischen Liga gegen den Lärm und der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz nimmt die Schweiz bereits zum zweiten Mal an diesem Aktionstag teil. Terminieren Sie geplante Aktionen und Publikationen rund ums Thema Lärm auf den Mittwoch, 26. April 2006, damit ein optimales Medienecho erreicht werden kann. Bitte melden Sie vorgesehene Aktivitäten per Email an nad@laerm.ch. Alle Aktionen werden gesammelt und auf www.laerm.ch veröffentlicht. Gleichzeitig wird das „Gute Beispiel“ gesucht. Sind sie besonders stolz auf eigene Massnahmen, Ideen oder Erfindungen rund um den Lärm, dann senden Sie ebenfalls ein Email an nad@laerm.ch.

Die Seite der Mitglieder

Seit längerer Zeit engagiert sich unser Mitglied W. Deinert zusammen mit einer lokalen Gruppe für die Reduktion des Umgebungslärms im Tessin. Er versuchte auch, die SLL als Plattform zu gewinnen, was vom Vorstand jedoch bisher abgelehnt wurde, da die SLL einvernehmliche Lösungen bevorzugt. Im Besonderen wies der Vorstand den Vorschlag zurück, als Sammelstelle für Beobachtungen zur Lärmbelastung zu fungieren.

Trotzdem soll in der Folge der "offene Brief" der Gruppe an dieser Stelle abgedruckt werden, weil er das Anliegen vieler Lärmbetroffenen beispielhaft illustriert. Es bleibt den Mitgliedern der SLL überlassen, die Methodik zu beurteilen. Idealerweise entsteht damit ein konstruktiver Dialog.

Offener Brief an die zuständigen Behörden und Einrichtungen für den Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft des Kantons Tessin

Die Unterzeichner dieses Briefes – allesamt leidenschaftliche Verehrer/Verehrerinnen der Naturschönheiten des Tessins und seiner Kulturgüter – sehen eben diese durch gewisse Misstände, vornehmlich von Seiten des Verkehrs und des Tourismus, auf das äusserste gefährdet. Wir sind überzeugt, dass ein paar wenige Vorkehrungen und Einschränkungen – wie sie andernorts längst bestehen – die Lebens- und Aufenthaltsbedingungen wesentlich verbessern könnten.¹ Also richten wir an die massgeblichen Behörden den dringenden Appell,

1. die öffentlichen Verkehrsmittel, die vornehmlich in den Tälern völlig unzureichend sind, entschieden zu fördern. Noch sind Einwohner und Besucher auf eigene Fahrzeuge angewiesen, unter deren Abgasen und Lärm der Kanton zu ersticken droht. Die Lösung, die sich anbietet, wäre das Anruf-Sammel-Taxi, das in vielen Bereichen der deutschen Schweiz und Deutschlands immer

weitere Landesteile zu jeder Tageszeit zugänglich macht.

2. ersuchen wir, der nicht mehr zunehmenden Lärmbelastung durch Hubschrauber, Sportfliegerei und Motorboote (aber auch Motorräder) nachdrücklich entgegenzuwirken. Denn sie kommen nur begrenzten Kreisen zugute und ruinieren durch ausgedehnte Tageszeiten die Lebensqualität des gesamten Kantons, der zwar immer noch als Ferienparadies angepriesen wird, uns aber auf weite Strecken einen höheren Dauerstress als eine Grosstadt auferlegt. Nach unserem Ermessen wären

a. die Taxi- und Panoramaflüge der Hubschrauber als ein Luxus von empörender Rücksichtslosigkeit gegenüber der gesamten betroffenen Umgebung umgehend zu verbieten;

b. ihre Materialbeförderungen nur zu äusserst begrenzten Zeiten an ausschliesslich solche Orte zu bewilligen, die auf keine andere Weise erreichbar sind. – Nicht weniger asozial sind unsres Erachtens

c. die Auswirkungen der motorisierten Sportfliegerei, insofern auch hier ein zumeist einzelner Mensch mit barbarischen Schallemissionen für tausend Andere die Atmosphäre ihres Lebensraums zerstört. – Entsprechendes gilt

d. für die Motorboote auf den Tessiner Seen, die schon aufgrund der unvermeidlichen Verunreinigung des Wassers ein völlig unzeitgemäßes, nicht mehr zu verantwortendes Vergnügen geworden sind. Schon die Lärmbelästigung durch Linienschiffe, die wir gern bereit sind in massvoller Zahl hinzunehmen, erreicht die äusserste Grenze der Zumutbarkeit. – Zu allem Genannten haben

e. innerhalb grösserer Ortschaften die Ruhestörungen im Umkreis von Unterhaltungslokalen (Bars, Nachtclubs, Diskotheken etc.) durch ihre übermässig verstärkte Musik bis tief in die Nacht gesundheitsschädliche Ausmasse angenommen. Hier legen wir grössten Wert auf die strikte Einhaltung bestehender Vorschriften, die dergleichen nur bei geschlossenen Fenstern und Türen gestatten.

f. Nicht weniger dringend verlangt der übermässige Lärm des Strassenverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzungen und Zulassungsbeschränkungen für lautstarke Motorräder.

All diese Auswüchse verstossen gegen die Grundrechte auf menschenwürdige Lebensbedingungen, also nicht zum letzten auf Stille². Die dargelegten Erfordernisse sind machbar, in absehbarer Zeit erfüllbar. Zugleich mit ihnen wäre ein Anspruch auf Entschädigung für unzumutbare Ruhestörungen gesetzlich zu verankern.

Wir sind uns bewusst, dass von seiten interessierter Kreise massiver und langwieriger Widerstand gegen unsere Ansuchen zu erwarten ist. Bis sie durch hinlängliche Verordnungen gesichert sind, laden wir unsere geräuschvollen Zeitgenossen – vornehmlich die Motorsportler zu Luft und zu Wasser – ein, freiwillig auf ihren nachbarschaftsfeindlichen Freizeitspass zu verzichten und auf die menschenfreundlichen lautlosen Segelflieger und -boote umzusteigen, die unser aller Augen erfreuen. Für eine Übergangsfrist wären wir bereit, einzelne Tage des akustischen Narrentreibens zu dulden. Wofern keinerlei Verbesserungs-massnahmen sich anbahnen sollten, sähen wir uns genötigt, uns dem vorlängst im deutschen *Lärmreport*³ vorgebrachten Aufruf zum Boykott des Tessiner Tourismus anzuschliessen und ihn zu verbreiten. Zur sofortigen Selbsthilfe teilen wir den Aufbau einer Auskunftsstelle⁴ mit, die Beobachtungen über die Lärmbelastungen vielbesuchter Orte und Gegend sammelt und der touristischen Werbung entgegensetzt wird, die erfahrungsgemäss diese Dinge verschweigt oder verfälscht. Mit vorzüglicher Hochachtung.

Acht Unterschriften

² So erklärt die neue Umgebungslärmrichtlinie des Europäischen Parlaments den umfassenden Lärmschutz für unerlässlich zur Wahrung der Lebens- und Umweltqualität.

³ www.laermliiga.ch/publikationen

⁴ www.klanglandschaft.org/rumori

¹ Auch der offizielle Bericht "L'ambiente in Ticino 2003" erklärt: "Das Tessin befindet sich im Zustand schwerer akustischer Belastung" und postuliert dringende Gegenmassnahmen.