



Geschäftsstelle: Postfach 1138, CH-8026 Zürich, Tf 043 377 66 96, 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

Infolge eines längeren Ausfalls der Einmann-Redaktion aus gesundheitlichen Gründen konnte die geplante Ausgabe 3/2005 der SLL-Info nicht erscheinen. Auch die Ausgabe 1/2006 hat sich verzögert. Wir bitten unsere Mitglieder um Entschuldigung. Als teilweise Kompensation erscheint die vorliegende Ausgabe im doppelten Umfang.

## Willy Aecherli †: Träger der Liga in schwierigen Zeiten



Vor kurzem erreichte uns die traurige Nachricht, dass Dr. iur. Willy Aecherli, während 25 Jahren Geschäftsführer der Schweizerischen Liga gegen den Lärm, Ende Februar nach längerer schwerer Krankheit in Luzern gestorben ist. Willy Aecherli übernahm 1978 die Aufgabe vom Gründungsmitglied Otto Schenker-Sprüngli und führte sie ganz in dessen Sinne weiter. Während vieler Jahre verkörperte er die Liga im wahrsten Sinne des Wortes. Er setzte sich in Veranstaltungen und Zeitungsbeiträgen für eine Verminde-

rung des Lärms in allen Lebensbereichen ein und vertrat mit Sachkenntnis und immenser Erfahrung eine grosse Zahl von Lärmbetroffenen gegenüber Behörden und vor Gerichten.

1978 wurde er zum Generalsekretär der 1959 gegründeten Association Internationale contre le Bruit (AICB) ernannt, ein vorwiegend europäischer Zusammenschluss nationaler Vereinigungen zur Lärmbekämpfung. Die AICB führte zahlreiche internationale Kongresse durch, davon den ersten in Zürich, und erreichte damit ein bemerkenswertes Echo in den Medien. Nach und nach verlor sie ihre Funktion an weltweit tätige Organisationen mit den gleichen Zielen und löste sich schliesslich anfangs 2002 auf. Willy Aecherli diente der AICB bis zur Liquidation der Vereinigung.

Die SLL verliert mit Willy Aecherli eine tragende Säule, kannte er doch viele Mitglieder persönlich. Für "seine" Liga setzte er sich unermüdlich und hartnäckig ein. Viele Lärmgeplagte sind ihm zu grossem Dank verpflichtet. Seine Ideen und Erfahrungen sind im 2004 erschienenen Buch "Umweltbelastung Lärm" (Ver-

### Inhalt:

Nachruf auf Willy Aecherli	1
Lohnt sich denn die Lärmbekämpfung?	2
50 Jahre SLL	3
NAD, der Internationale Tag gegen den Lärm	4
Rückblick auf die GV 2005	
Protokoll	5
Bericht des Präsidenten	6
Die neue Norm SIA 181, „Schallschutz im Hochbau“	7
Die Seite der Mitglieder: Lärm im Tessin	8

lag Rüeegg, Zürich/Chur) zusammengefasst.

In unserem Vorstand, dem Willy Aecherli nach seinem 2004 erfolgten Rücktritt als Geschäftsführer noch immer in der Funktion des Aktuars diente, wird sich der Verlust noch stärker auswirken, hat doch seine klare und gleichzeitig konziliante Haltung zu langjähriger freundschaftlicher Zusammenarbeit geführt. Wir drücken der Familie des Verstorbenen unser tiefes Mitgefühl aus und gedenken seines konsequenten Einsatzes für das gemeinsame Ziel mit Dankbarkeit und grossem Respekt.

Esther Bosshardt, Peter Ettler,  
Robert Hofmann, Walter Scherer

## Hat der Kampf gegen den Lärm versagt?

Schlusswort des Buches "Umweltbelastung Lärm" von Willy Aecherli (2004)

"Der Anteil der Bevölkerung, der dannzumal noch erheblichen Aussenlärmbelastungen ausgesetzt sein wird, dürfte sich von heute 30-40% auf unter 20% verringern lassen." Das prognostizierte das Bundesamt für Umwelt am 1. April 1987, als die

Lärmschutzverordnung (LSV) in Kraft trat. Nach Artikel 17 dieser Verordnung hätten die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen spätestens 15 Jahre nach ihrem Inkrafttreten durchgeführt sein müssen. Heute müssen wir leider feststellen, dass

ein Viertel der Bevölkerung unter dem Verkehrslärm leidet. Wurden laut einer Ermittlung anno 1985 550'000 Personen vom Strassenlärm betroffen, ist ihr Anteil bis heute kaum zurückgegangen, obwohl an die 30% der besonders lärmigen

Strassen saniert wurden. Nach Berechnungen der SBB sind an die 265'000 Personen vom Eisenbahnlärm betroffen. Um die Lärmschutzverordnung einzuhalten, müssen auf einer Länge von 300 km Lärmschutzwände errichtet und auf weiteren 400 km die Anwohnerhäuser mit Schallschutzfenstern versehen werden. Die SBB warten jetzt mit einem konkreten Sanierungsplan auf, der bis zum Jahr 2015 realisiert werden soll. Zählen wir die vom Fluglärm belastete Bevölkerung hinzu, dürften nach Schätzung von Experten in der Schweiz rund eine Million Menschen Lärmwerten ausgesetzt sein, die über dem Immissionsgrenzwert liegen.

Wie ist diese Entwicklung zu erklären? Liegt es an den Behörden, die das Problem Lärm nicht rechtzeitig in den Griff kriegen, oder sind die massiven finanziellen Mittel, die für eine wirksame Lärminderung erforderlich wären, nicht vorhanden?

Aus der Sicht der Lärmbekämpfung liegen die Verhältnisse wohl etwas anders. Der Lärm ist heutzutage zu einer allgemeinen Erscheinung des täglichen Lebens geworden. Es ist vor allem die überhand nehmende Mobilität, die zu einer erheblichen Zunahme der Umweltbelastung geführt hat. Sie hat sich heute zu einem

Statussymbol entwickelt. Wer etwas auf sich hält, wer nach Erfolg und Anerkennung strebt, macht sich mobil. Wer aber zuhause bleibt, verscherzt sich die Chance, ins Blickfeld der Öffentlichkeit zu treten. Die Fahrt mit den PW wohlklingender Marken zum Arbeitsplatz zählt bereits zum Sozialprestige. Arbeiter und Angestellte, die sich nach Arbeitsschluss frei von den Vorgesetzten fühlen wollen, setzen sich in den Wagen, ohne Rücksicht darauf, ob öffentliche Verkehrsmittel sie an den üblichen Staus vorbei an ihren Wohnsitz führen. Betrachten wir die Medienmitteilungen über Staus während der Woche, vor Festtagen und Ferienbeginn, so neigen wir zur Annahme, dass die - übrigens voraussehbaren - Staus als unabdingbar hingenommen werden und sich die darin festsitzenden Lenker und Mitfahrer damit abfinden. Vorschriften der Lärmbekämpfung haben in Bezug auf die Mobilität wenig Einfluss, da stockender Kolonnenverkehr von den Grenzwerten kaum erfasst wird und einschränkende Massnahmen eher von der Luftreinhaltung her zu erwarten sind. Wie schwer diese durchzusetzen sind, hat sich im Kanton Tessin gezeigt, wo sich die Automobilisten gegen eine Verkehrsbeschränkung erfolgreich zur

Wehr gesetzt haben. Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Schwerverkehr, der die Zahl der Transporte nach wirtschaftlichen Kriterien bestimmt und Ausfluss der freien Marktwirtschaft ist. Trotz erheblicher Fortschritte in der Entwicklung leiserer Triebwerke und lärmarmen An- und Abflugverfahren im Luftverkehr sind Anwohner von Flughäfen mehr denn je vom Lärm betroffen. Die Zunahme des Flugverkehrs, vor allem das Aufkommen der Billig- und Kurzstreckenflüge innerhalb Europas haben zu einer erheblichen Zunahme der Lärmbelastung geführt.

Die Zunahme der Mobilität, das Freizeitverhalten (ich denke an die überlauten Disco-Anlässe, die zu Gehörschäden von Jugendlichen führen können) und vor allem die mangelnde Solidarität gegenüber den vom Lärm geplagten Mitmenschen tragen dazu bei, unser körperliches und geistiges Wohlbefinden zu bedrohen.

Arthur Schopenhauer schrieb in einer Abhandlung über akustische Störungen: "Der Lärm ist die imperinenteste aller Unterbrechungen, da er sogar unsere eigenen Gedanken unterbricht, ja zerbricht."  
Willy Aecherli

## Lohnt sich denn die Lärmbekämpfung?

**Es werden zwar jährlich Hunderte von Millionen in den baulichen Schallschutz an Strassen und Bahnen investiert, aber nur sehr selten wird die Wirkung solcher Massnahmen überprüft, weder physikalisch noch hinsichtlich der Empfindung bei der betroffenen Bevölkerung. Die Ausgaben der Schweiz für die Beschaffung solider technisch-wissenschaftlicher Grundlagen auf diesem Gebiet sind nahezu null und weiter sinkend, ein paradoxer Zustand, den sich kein wirtschaftlich handelnder Betrieb leisten dürfte.**

Heute fragt man vor jedem Entschluss sofort, ob sich ein Vorhaben rentiert. Dabei wird unter Rentabilität immer das Verhältnis zwischen kurzfristigem Aufwand und Nutzen in Währungseinheiten verstanden. Es scheint, als werde dies nach und nach zum einzigen gesellschaftlich akzeptierten Mass aller Dinge.

Die SBB berechnet einen „Kosten/Nutzen-Index“, KNI, wenn über die Ausführung von Lärmschutz an Bahnstrecken entschieden wird. Was die Kosten sind, ist rasch klar: es ist der Aufwand der Bahn zur Erstellung

von Abschirmungen oder anderen baulichen Vorkehren zur Lärmreduktion an einem bestimmten Ort. Beim Nutzen wird man sich eher streiten. Nach Definition des KNI ist es die Zahl der Gewinner, gewichtet mit dem Gewinn in Dezibel, wobei nur Belastungen über dem Immissionsgrenzwert überhaupt gezählt werden.

Für ein solches Bewertungssystem lassen sich ohne Zweifel einige plausible Gründe anführen. Ein Schönheitsfehler ist der Umstand, dass es vom Verursacher selbst erfunden und zum Inhalt eines Gesetzes gemacht

wurde, welches für die Lärmsanierung der Bahnen eigenes Recht schuf, an Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung vorbei. Ausserdem darf man davon ausgehen, dass die wahren Kosten des Lärms weit über den Aufwand für bauliche Abwehrmassnahmen hinausgehen.

Beim Fluglärm wird versuchsweise ein anderer Massstab angelegt. Die Zürcher Kantonalbank hat eine Methode zur Schätzung des Verlusts an Liegenschaftswert als Folge der Lärmbelastung entwickelt. Sie geht u.a. von Erhebungen aus, in denen

der Betrag ermittelt wird, den Betroffene für eine bestimmte Lärmreduktion zu bezahlen bereit wären („hedonistische Methode“). Dieses Verfahren gestattet eine gewisse Monetarisierung der Stör- und Belästigungswirkung von Lärm, was gegenüber dem Denkmodell der Bahnen zweifellos ein Fortschritt ist. Es ist aber schwierig, auf Grund einer hypothetischen Zahlungsbereitschaft solide Kostenschätzungen zu machen.

Wie man es auch anstellt: In der Schweiz liegen die geschätzten jährlichen Lärmkosten im Bereich zehnstelliger Zahlen und der getätigte Aufwand mindestens bei Hunderten von Millionen. Das müsste eigentlich ausreichender Beweis dafür sein, dass sich die Lärmbekämpfung lohnt, denn wozu sonst sollte dieser Aufwand gut sein. Doch dieser Schluss ist ein Irrtum, denn im ganzen Land werden die Personalausgaben für die Erweiterung der Kenntnisse über Lärmerzeugung, Lärmausbreitung, Lärmwirkung im Zeichen des Spa-

rens auf nahezu null heruntergefahren. So werden vielerorts kilometerlange Lärmschutzwände gebaut, doch das Geld für eine Wirkungskontrolle fehlt. Jahrzehntlang wird mit veralteten rechnerischen Modellen gearbeitet, weil niemand dafür bezahlt wird, neue zu entwickeln. Wozu auch, denn die öffentliche Hand zahlt schliesslich die Bauten, die Wirtschaft verdient daran, das Bruttoinlandprodukt steigt und die Politiker können ihr Gewissen beruhigen!

Es wäre zum Lachen, wenn es nicht zum Heulen wäre! Wir erleben ein absurdes Theater, in dessen Verlauf Unsummen ausgegeben werden, ohne dass sich die Verantwortlichen um die Wirkung kümmern. Gleichzeitig, wächst der Lärm nachweislich an, weil sich niemand ernsthaft mit seiner Reduktion an der Quelle befasst. Die schweren Fahrzeuge werden immer zahlreicher, die Motoren immer stärker, die Mobilität nimmt zu, dieweil mit Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern potemkin'sche Dörfer errichtet werden.

Tatsächlich, diese Art von Lärmbekämpfung rentiert nicht. Solange nicht endlich ein winziger Prozentsatz des Aufwandes in die Verbesserung der technisch-wissenschaftlichen Grundlagen investiert wird – der sich innert kürzester Zeit infolge Optimierung der Massnahmen bezahlt macht – ist unsere Lärmbekämpfung ein Scheingefecht.

Aber will das wirklich jemand hören?

Robert Hofmann

## Mitgliederbeitrag 2006

Natürliche Personen: Fr. 25.-

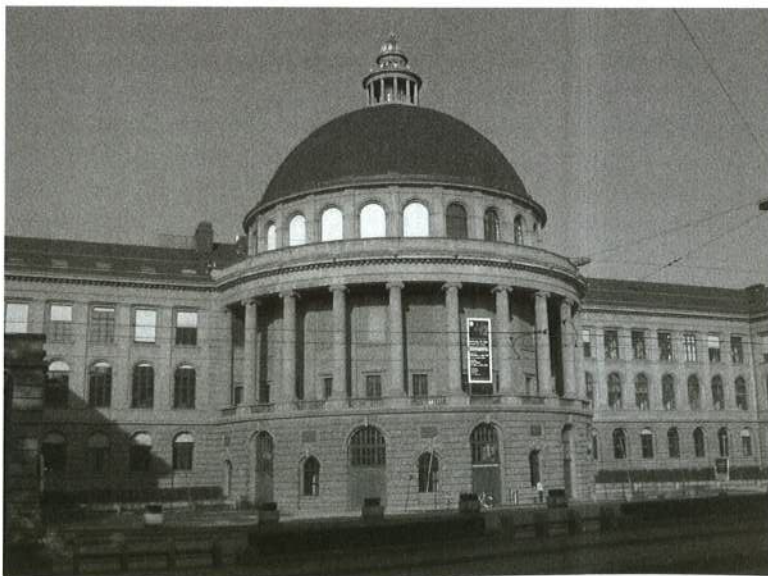
Juristische Personen: Fr. 125.-

Sie finden in der Beilage den Zahlungsschein für den Mitgliederbeitrag 2006. Sollten Sie bereits bezahlt haben, bitten wir Sie, den Schein zu vernichten.

Für Ihre Unterstützung der SLL danken wir herzlich.

## 50 Jahre Liga gegen den Lärm!

Jubiläumsveranstaltung am Samstag 30. September 2006



Die angekündigte Veranstaltung zur Feier des 50 jährigen Bestehens der Schweizerischen Liga gegen den Lärm musste aus technischen Gründen um eine Woche verschoben werden. Sie findet am

Vormittag des 30. September 2006

im Hauptgebäude der ETH Zürich statt. Dieser Ort wurde gewählt, weil hier am 6. August 1956 auch die Gründungsversammlung einberufen worden war.

Das Programm umfasst einen Vortragsteil mit fachkundigen Referaten, welche die heutige Situation der Lärmbekämpfung in der Schweiz und in Europa aus politischer und wissenschaftlicher Sicht beleuchten. Darüber hinaus soll auch ein Ausblick in die Zukunft gewagt werden.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen wird am Nachmittag die Generalversammlung

durchgeführt. Wir laden alle Mitglieder ein, auch die entfernt wohnenden, sich an diesem Tag zusammen mit weiteren Interessenten in Zürich einzufinden, damit unser Anliegen auch durch eine eindrucksvolle Zahl von Zuhörenden Gewicht erhält!

Die Details erfahren Sie aus der SLL-Info 2/2006, welche vor den Sommerferien erscheint.