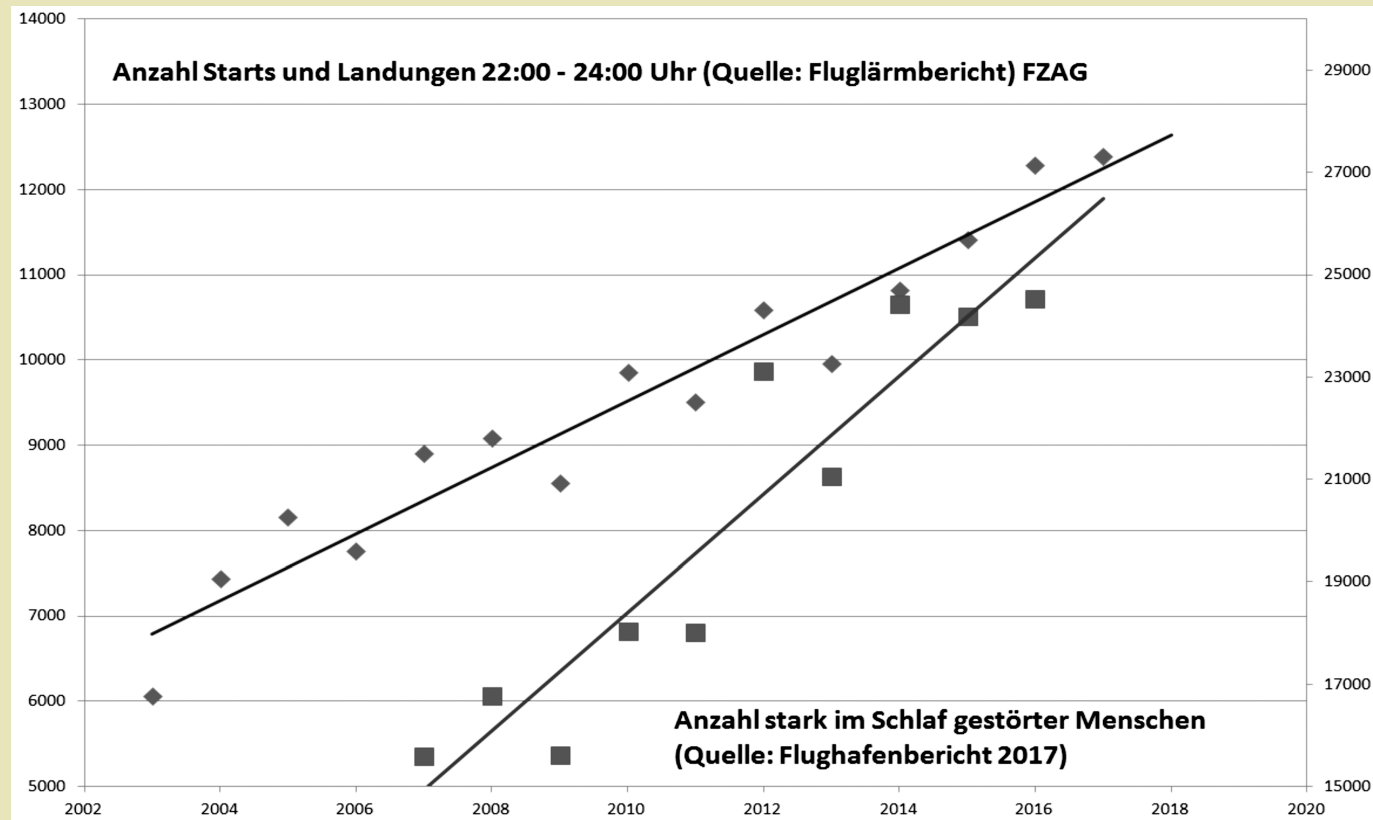




Immer mehr Flüge starten spät abends. Das stört den Schlaf und führt bei den Betroffenen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

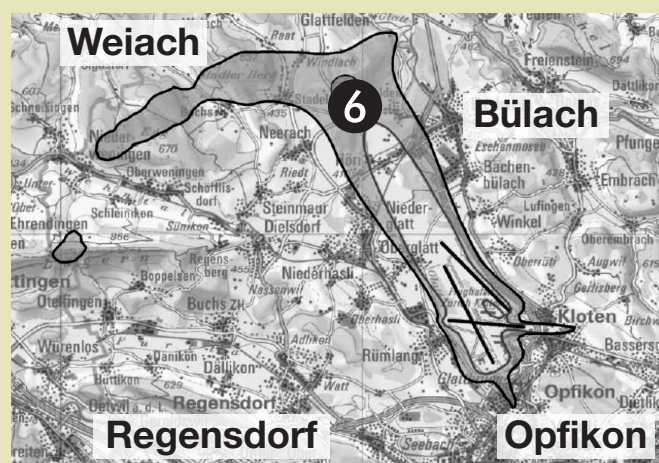


Nicht nur unsere eigene Wahrnehmung, auch die Messungen zeigen: Zwischen 22.00 und 24.00 Uhr nachts starten und landen immer mehr Flugzeuge (siehe Graphik, obere Linie). Diese Flugzeuge stören je länger je mehr Menschen im Schlaf (untere Linie).

Im Jahr 2016 (neuere Zahlen gibt es noch nicht) wurden beispielsweise mehr Menschen stark im Schlaf gestört, als in der ganzen Stadt Aarau wohnen.

Ist das erlaubt?

Der Lärm, der durch den Flugbetrieb in die Region einwirken darf, ist im Betriebsreglement begrenzt («genehmigter Lärm»). Der nachstehende Plan zeigt an einem Beispiel, dass der Flugbetrieb nachts viel mehr Lärm macht, als er darf (Quelle: Bericht FZAG: Nachweis der Lärmbelastung 2015. Neuere Berichte liegen nicht vor).



Beilligter Lärm (kleine Fläche) und im Jahr 2015 effektiv vorhandener Lärm (grosse Fläche, mit «6» bezeichnet. Graphik für Empfindlichkeitsstufe 2, 23.00 bis 24.00 Uhr). Der Lärm wird durch verspätete Flugzeuge verursacht. Verspätungen gibt es, weil zwischen 22.00 und 23.00 Uhr zu viele Flüge geplant werden.

Ist das schlimm?

Fluglärm ist nicht nur lästig, sondern auch gesundheitsschädigend. Vor allem nächtlicher Fluglärm erhöht die Wahrscheinlichkeit, an Depression oder Herzkrankheiten zu erkranken.

Wo führt das hin?

Eine Grenze ist noch lange nicht erreicht. Von den angebotenen 13'000 Slots (möglichen Start- und Landezeiten) nach 22.00 Uhr waren im Jahr 2016 nur rund 9'000 flugplanmässig belegt. Es wird also künftig nachts noch sehr viel lärmiger, wenn wir die unheilvolle Entwicklung nicht stoppen.

Was ist zu tun?

Die negative Tendenz, nachts immer mehr Menschen, auch weit über das rechtlich zulässige Mass hinaus, mit

Lärm zu belasten, muss und kann gestoppt werden.

Nötig sind:

- Eine Begrenzung der «Slots» auf eine Zahl, welche nicht zu Überschreitungen der gültigen Lärmgrenzwerte führt.
- Eine intelligente Flugplangestaltung, die eingehalten werden kann.
- Lärmgebühren und Nachtzuschläge, die helfen, dass die Fluggesellschaften ihre Flüge möglichst tagsüber statt nachts und mit lärmarmen statt lärmigen Flugzeugen planen und durchführen.
- Wir müssen unsere Bundesaufsichtsbehörde dazu bringen, dass sie dem gültigen Recht Nachachtung verschafft und nicht einfach tatenlos zuschaut.

Was tut der Schutzverband?

Der Schutzverband setzt sich ein:

- Für den Schutz der Bevölkerung um den Flughafen vor unzumutbarem Fluglärm und anderen durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen, wie Abgase etc.
- Für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen.
- Für die Wahrung der Interessen und Rechte der betroffenen Flughafenbevölkerung.

Wie tut er das?

Im Gespräch: Er bringt konstruktive Vorschläge ein und führt mit den Akteuren auch hinter den Kulissen Gespräche und Verhandlungen. Dabei wird die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens gewürdigt.

Auf dem Rechtsweg: Wenn das nicht zum Ziel führt, kann er den Rechtsweg beschreiten (Verbandsbeschwerderecht). Im Fall der Lärmgebühren/Nachtzuschläge musste der Schutzverband den Rechtsweg beschreiten. Er hat so erreicht, dass ein besserer, lenkungswirksamer Lärmtarif erarbeitet werden muss. Leider wird die Inkraftsetzung dieses Tarifes laufend verzögert.

In Zusammenarbeit mit anderen Verbänden: Der Schutzverband führt mit anderen Fluglärmorganisationen Gespräche und versucht, gemeinsame Anliegen zu finden und diese auch wirkungsvoll zu vertreten.

Welches sind die brennendsten Themen des Schutzverbandes?

- Am wichtigsten ist, dass die Nachtruhe endlich respektiert wird. Dies wird über die folgenden Handlungsstränge erreicht:
- Rasche Einführung von lenkungswirksamen Lärmgebühren/Nachtzuschlägen.
 - Einhaltung der nächtlichen Sperrzeiten durch eine realistische Flugplanung.
 - Einhaltung der rechtlich zulässigen maximalen Lärmbelastung.

Der Schutzverband setzt sich ein für ein ausgewogenes Miteinander in der Flughafenregion. Die Bevölkerung aus der Region betreibt diesen Flughafen, profitiert davon und trägt auch die Nachteile und Lasten. Auf ihre Bedürfnisse muss Rücksicht genommen werden.



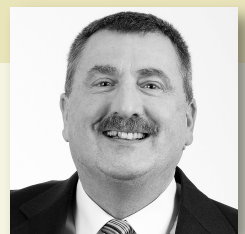
Liebe Leserinnen und Leser

Das undifferenzierte Wachstum im Luftverkehr kann so nicht weitergehen.

Der Bund hat dem Flughafen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) seine Zweckbestimmung festgeschrieben; so z. B. «Direktverbindungen zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten» und «im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz die Luftverkehrsleistungen abdecken, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist.» 54 interkontinentale Destinationen wurden 2017 direkt von Zürich aus angefliegen. Gibt es so viele wichtige Zentren weltweit, die für den Wirtschaftsstandort unabdingbar sind? Wenn die Geschäftsleute weniger als zu einem Viertel an den Passagieranteil beitragen, dann muss die Frage erlaubt sein, ob die Flughafenregion wirklich nur die Immissionen zu tragen hat, die im volkswirtschaftlichen Interesse unvermeidlich sind. Tatsächlich haben die Flüge für Ferien, Wochenendausgang, Einkaufstouren und ähnlichem zugenommen. Die sehr günstigen Tickets ermöglichen sogar das wöchentliche Pendeln zwischen Arbeitsplatz und Wohnort im Kurzstreckenbereich. Dies alles mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung in der Flughafenregion. Ist dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar?

Nachdem die Schweiz das Klimaabkommen von Paris von 2015 mitunterzeichnet hat - und der Luftverkehr in der Schweiz zum grössten Faktor der Klimabelastung wird, muss zwingend auch über die Grenzen des Wachstums im Luftverkehr diskutiert werden.

Mit freundlichen Grüssen
Thomas Hardegger



Darum braucht es den Schutzverband!

Alle Regionen rund um den Flughafen profitieren vom Flughafen, müssen aber auch die Lasten dieser grossen Infrastruktur gemeinsam tragen. Das oberste Ziel des Schutzverbandes ist es, die Bevölkerung vor unzumutbarem, also übermässigem und schädlichem Fluglärm zu schützen. Dieses Ziel hat auch 50 Jahre nach der Gründung Gültigkeit. Der Schutzverband setzt sich für einen lärmarmen, sicheren und effizienten Flugbetrieb ein, und nicht gegen den Flughafen. Er versucht dabei, die Interessen aller Regionen rund um den Flughafen zu bündeln und Forderungen durchzusetzen, welche ein gesundes Augenmass haben.

Im nebenstehenden Artikel sind die aktuell vom Schutzverband behandelten Sachfragen erläutert. Es handelt sich um Anliegen, die von allen Fluglärmorganisationen mitgetragen werden können. Sie dienen den Interessen der Bevölkerung der gesamten Flughafenregion und der Erhaltung einer guten Standortqualität. Unter der Leitung des sbzf setzen sich die Vertreter der Fluglärmorganisationen aller Himmelsrichtungen zu einem runden Tisch zusammen und einigten sich auf diese Forderungen.

Es zeigt sich allerdings, dass es Ausdauer und Standfestigkeit, manchmal auch Frustrationstoleranz braucht, wenn Forderungen durchgesetzt werden sollen, die eigentlich selbstverständlich sind: Nämlich dass leise Flugzeuge insbesondere nachts gegenüber lärmigen gefördert werden sollen, dass zwischen 23.00 und 06.00 Uhr Nachtruhe herrschen soll, dass die verbleibenden Immissionen fair verteilt werden sollen.

Als Gemeindepräsident von Turbenthal, als Vorstand des Vereins «Region Ost» und Präsident des Vereins «Bürgerprotest Fluglärm Ost» danke ich dem Schutzverband für sein beharrliches Engagement zum Wohl der Bevölkerung und für die gute Zusammenarbeit.

Georg Brunner