Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (1998)

Heft: 2: Verkehrszukunft der Schweiz

Artikel: Breiter Widerstand gegen Fluglärm

Autor: Püntener-Bugmann, Vreni

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-586217

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Flughafen Zürich Kloten

Breiter Widerstand gegen Fluglärm

1995 haben die StimmbürgerInnen dem Ausbau des Flughafens Zürich Kloten zugestimmt. Die starke Zunahme des Flugverkehrs und des Lärms führt seit rund zwei Jahren zu vermehrtem Widerstand. Für den Schweizerischen Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) braucht es mehr als ein "professionelles Fluglärmmanagement".

Vreni Püntener-Bugmann, Zürich, Präsidentin des SSF

Der Flughafen und die Zürcher Regierung argumentierten 1995, dass die Kapazitätsgrenzen des Flughafens erreicht seien und daher der Flughafenausbau dringend nötig sei. Sie sagten für das Jahr 2002 – nach dem Flughafenausbau – 220'000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs voraus. Für den Umweltverträglichkeitsbericht wurde die Zahl der Flugbewegungen mit 240'000 "bewusst hoch angesetzt". Luftverschmutzung und Lärm würden nicht weiter zunehmen.

Noch ohne Flughafenausbau wurden auf dem Flughafen Zürich Kloten 1997 241'465 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs gezählt. Und ein Ende des Wachstums ist nicht abzusehen.

Steigende Tendenz

Nicht umsonst rechnen neueste Zahlen aus einem Strategiepapier des Flughafens mit 290'000 oder gar 350'000 Flugbewegungen. Und noch vor Realisierung der 5. Bauetappe soll mit neuen Flugzeugstandplätzen der "Bedarf an zusätzlichem Raum" gedeckt werden. Die Zürcher Regierung rechtfertigt ihre Aussagen im Vorfeld der Volksabstimmung mit dem billigen Hinweis auf die Unsicherheit von Prognosen.

Im erläuternden Bericht zum Bundesgesetz zur Reduktion der CO_2-Emissionen (1996) wird damit gerechnet, dass der Flugverkehr so stark zunehmen wird, dass bis zum Jahr 2010 50 %, bis zum Jahr 2020 gegen 80% mehr CO_2 ausgestossen wird als noch 1990.

Der weltweite Konkurrenzkampf im Flugverkehr, die Billigflugpreise, die finanzielle Begünstigung des Flugverkehrs, die Wachstumsstrategie der SAir-Group sind Gründe für diese Entwicklung.

Die Rahmenkonzession für die 5. Bauetappe des Flughafens wurde im Februar 1997 erteilt. Zur Zeit muss das Bundesgericht über Beschwerden gegen die Rahmenkonzession urteilen. Der Entscheid dürfte in wenigen Wochen fallen.

Auch bürgerlicher Widerstand

Während es vor einigen Jahren Umweltorganisationen sowie grüne und linke Parteien waren, welche sich gegen das Wachstum des Flugverkehrs und die Emissionen desselben einsetzten, ärgern sich immer mehr auch breite Kreise der Bevölkerung in der Flughafenregion sowie bürgerliche PolitikerInnen und Gemeindebehörden über die zunehmenden Emissionen des Flugverkehrs. Der

Fluglärm ist dabei die am einfachsten wahrzunehmende Belastung. Der zunehmende Flugverkehr führt auch zu Reklamationen über die bisher schon stark belärmten Gebiete hinaus. Immer mehr beschweren sich auch Menschen aus Glattfelden, Zürich, Oberrieden, Winterthur oder dem Kanton Aargau über zusätzlichen Fluglärm.
Neue Forderung nach einem "professionellen Fluglärmmanagement", um den Lärm "gerechter zu verteilen", kamen auf. Im speziellen wird mit dem "Right turn" ein direkter Überflug über die Stadt Zürich gefordert.
Anzumerken ist, dass gemäss Zürcher Regierung in den letzten Jahren der Lärmwert LEQ in den Abflugschneisen "praktisch nicht verändert" wurde. Die Erklärung dafür: Der berechnete Lärmwert LEQ ist für den Start eines alten Jumbo-Jets wie für den Start von etwa 80 modernen Airbus A-320 gleich gross. Die Bevölkerung allerdings empfindet anders und wehrt sich gegen diese Dauerbelärmung.

Scheinlösungen

Die "gerechtere Lärmverteilung" würde heute noch ruhigere Gemeinden ebenfalls mehr Fluglärm aussetzen, während aufgrund des prognostizierten weiteren Wachstums der Fluglärm in den stärker belasteten Gemeinden kaum abnehmen würde: Heute verteilter Lärm, wird morgen durch neue Flugbewegungen kompensiert! Auch die Luftbelastung und der CO_2-Ausstoss werden durch solche Massnahmen nicht kleiner.

Schallschutzmassnahmen

Die Festsetzung der Lärmgrenzwerte und die Realisierung von Schallschutzmassnahmen zu Lasten des Flughafens sind notwendig, um die Bevölkerung vor extremsten Belastungen zu schützen, sie genügen aber nicht, um den Bedürfnissen Zehntausender BewohnerInnen der Flughafenregion gerecht zu werden.

Technische Verbesserungen sind erwünscht; diese müssen jedoch Menschen und Umwelt zugute kommen und nicht stets durch Mehrverkehr kompensiert werden.

Dem Wachstums Grenzen setzen

Das prognostizierte weitere Wachstum des Flugverkehrs missachtet die Bedürfnisse der BewohnerInnen der Flughafenregion wie auch Forderungen nach Reduktion der Luftbelastung und des CO_2-Ausstosses. Im Zeitalter der international proklamierten Nachhaltigkeit müssen sich Wirtschaft und Politik im Alltag – ausserhalb von Umweltkonferenzen – und auf allen politischen Ebenen diesen Herausforderungen stellen. Es gilt wirtschaftliche Zukunftsperspektiven zu entwickeln, welche Wachstumsgrenzen für den Luftverkehr zulassen. Stichworte dazu sind: Internalisierung externer Kosten, Besteuerung des Kerosins und wirkungsvolle Lenkungsabgaben. Für den Kurzstreckenbereich (600 km, längerfristig 1000 km) muss der Schienenverkehr zur Alternative werden.
Bei der Erneuerung der Betriebskonzession für den Flughafen Zürich Kloten im Jahr 2001 sind dem Flugverkehr verbindliche Grenzen zu setzen: Durch die Begrenzung der Emissionen und die Begrenzung der Zahl der Flugbewegungen! ❑

"The Right Price for Air Travel"

Lancierung einer europaweiten Kampagne zum Flugverkehr

Unzählige Umweltorganisationen in diversen Ländern haben in den letzten Jahren versucht, gegen das schrankenlose Wachstum des Flugverkehrs anzukämpfen. Doch für nationale oder gar regionale Gruppierungen war der Kampf gegen die international stark verflochtene Flugbranche chancenlos. Ein neuer Anlauf, besser koordiniert als alle bisherigen, kommt jetzt aus Holland. Auf Initiative der Umweltorganisation Milieudefensie, dem holländischen Ableger von Friends of the Earth, wurden Umweltschutzorganisationen aus 16 europäischen Ländern (Norwegen, Schweden, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Schweiz, Österreich, Grossbritanien, Holland, Belgien, Luxemburg, Polen, Tschechien, Italien, Spanien und Griechenland) vernetzt. Mit Kundgebungen in den diversen Ländern lancierte dieser Zusammenschluss am 5. Dezember 1997 die Kampagne "The Right Price for Air Travel".
Die Kampagne will in einer ersten Phase die breite Öffentlichkeit auf die ökologischen Probleme des Flugverkehrs aufmerksam machen. Zudem soll der Druck auf nationale Regierungen, die EU und die Internationale Organisation für den Zivilen Flugverkehr (ICAO) erhöht werden, Massnahmen zur Bekämpfung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs zu ergreifen. Dazu gehören die Einstellung der immer weiteren Expansion der Flughäfen, die Einführung von Lenkungsabgaben und Steuern (zum Beispiel auf Kerosin) sowie der Abbau der Subventionen für den Flugverkehr.
Begleitend zu dieser Kampagne führen der europäische Verkehrsdachverband Transport & Environment (T&E) und die niederländische "Stichting Natuur en Milieu" eine Machbarkeitsstudie über eine europäische Flugverkehrsabgabe durch. Die Studie soll im Laufe des Jahres erscheinen.
Weitere Informationen: Friends of the Earth Netherlands, Paul de Clerck, P.O. Box 19199, 1000 CG Amsterdam, Niederlande; Tel. 0031 20 622 13 66, Fax 0031 20 627 52 87; E-mail paul@milieudefensie.nl

François Meienberg

Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF)

Der Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) engagiert sich für die Begrenzung des Flugverkehrs und dessen Emissionen sowohl im Bereich des Zivil-Luftverkehrs als auch der Militärfliegerei. Er wird getragen von verschiedenen lokalen und regionalen Schutzgruppen und von Einzel-Mitgliedern, von GönnerInnen. Weitere Informationen und Mitgliedschaft bei: SSF, 8055 Zürich, Tel. 01 451 66 32, Fax. 01 451 66 52.