

Gesendet: Dienstag, 24. August 2004 23:26
Von: Maria Rohweder rohwerder@freesurf.ch
An: Redaktion Noiseletter info@noiseletter.ch

Betreff: Re: Die Leq1-Karte - ein teures Dokument, auch für Unique.

An die Redaktion Noiseletter

Erst mal herzlichen Dank für den sehr informativen Noiseletter. Als frühere Anwohnerin der Forchautostrasse (Neuhaus bei Hinteregg) habe ich mich vor über zehn Jahren schon einmal intensiver mit der Lärmschutzverordnung befasst. Jeder Verordnung liegt ja eine Intention zu Grunde, in diesem Fall also die Regelung und Begrenzung der Lärmemissionen zum Schutze der Wohnbevölkerung.

Die LSV berücksichtigt das grössere Ruhebedürfnis in Nachtstunden und unterscheidet verschiedene Lärmquellen (wie Strassenverkehr, Eisenbahn, Flughäfen, Gewerbe, etc.). Beim Fluglärm wird offensichtlich davon ausgegangen, dass er - ähnlich dem Strassenverkehrslärm - einen typischen Tagesgang aufweist - was für frühere Jahre durchaus zutreffend gewesen sein mag. Zusätzlich wurde für den massgeblichen Flugbetrieb mit Art. 42.3 eine verfeinerte Nachtregelung erstellt. Meines Erachtens wurden aber durch die aktuelle Betriebsregelung neue Voraussetzungen geschaffen, welche sich mit den Annahmen in der LSV nicht mehr decken. Aus diesem Grund ist die heutige LSV kein geeignetes Instrument mehr!

Der Strassenverkehrs- und Eisenbahnlärm wird mehrheitlich durch das Verkehrsaufkommen der örtlichen Bevölkerung generiert und hängt mit dem üblichen Tagesablauf (Morgenspitze und Abendspitze) zusammen. Und auf den Transitachsen begrenzt das gesetzliche Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen die Lärmemissionen zum Schutz der Bevölkerung.

Im Gegensatz dazu gleicht der heute so flexible Flughafenbetrieb eher einem gewerblichen Betrieb. Innerhalb kürzester Zeit kann eine sehr hohe Lärmemission erreicht werden - je nach Betriebsreglement und Anflugregime auch nur für eine begrenzte Dauer in einer Randstunde. Anders als bei Industrie- und Gewerbelärm erstrecken sich aber die Emissionen auf ein grösseres Gebiet (Anflugschneise) und betreffen - je nach Siedlungsdichte - mehr Einwohner.

Soll nun also die Intention - die Begrenzung der Lärmemissionen zum Schutze der Wohnbevölkerung - nicht verletzt werden, taugt die heutige Tagregelung beim Betrieb eines Flughafens offensichtlich nicht viel. Für das Wohlbefinden der Bevölkerung müsste z.B. die Stunde von 6.00 bis 7.00 Uhr gesondert behandelt werden (ebenso die Zeit zwischen 19.00 und 22.00 Uhr). Es spielt durchaus auch eine Rolle, wieviele Einwohner betroffen sind und beim Festlegen von Belastungsgrenzwerten dürfte Fluglärm - im Vergleich zu anderen Lärmquellen - keinesfalls als kleineres Übel taxiert werden.

Ausserdem bin ich zum Schluss gekommen, dass in einem Verfassungsartikel zum Ausdruck gebracht werden müsste, dass bei der Anwendung gesetzlicher Bestimmungen (und Verordnungen) die Absicht oder Grundintention des Gesetzgebers nicht verletzt werden darf. Und zwar auch dann, wenn der Gesetzestext nicht genaue Auskunft über jedes Detail liefert.

Ich hoffe, ich kann mit meinen Überlegungen einen Beitrag leisten.

Mit freundlichen Grüssen

Maria Rohweder,

dipl. Bauing. ETH und Co-Präsidentin der Grünen Partei Uetikon am See

P.S: Eine interessante Webseite zum Thema finde ich:

http://www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/fachgebiete/fg_laerm/laerm/ziele/index.html