

Leq- Lärmass - Ein Trojanisches Pferd gegen die Bevölkerung

Autor: J-P. Schiltknecht, Dipl. Ing. ETH
Hanflandstr. 25
8125 Zollikerberg

Datum: Sept, 2001

Da heute weite Teile der Bevölkerung und alle flughafenkritischen Organisationen, der zürcherische Schutzverband SBFZ eingeschlossen, *greifende* Massnahmen zur Fluglärmeindämmung und deshalb konkret eine Plafonierung der Flugbewegungen fordern, versucht die Flughafenlobby verzweifelt, ihre uneinsichtige Wachstumsstrategie mit der Propagierung des verfänglichen Leq- Lärmasses zu sichern.

Beim Leq- Lärmass handelt es sich um eine komplizierte, logarithmische Mittelwertbildung, die ursprünglich zur Erfassung von Autobahnlärm mit hohem Grundpegel entwickelt wurde und welche die menschliche Störimpfindung durch Einzelereignisse nicht zu gewichten vermag (Mit der zeitlichen Ausmittelung kann im Extremfall der Knall eines Kanonenschusses auf das Platzen einer Seifenblase reduziert werden!).

Der Fluglärm besteht zur Hauptsache aus Einzelereignissen. Deren Häufigkeit ist für die Störung viel entscheidender als deren Lautstärke. Leicht nachvollziehbar, dass 70 laute Airbus-Flugzeuge, deren Ueberflüge im Einminutentakt erfolgen, weit unangenehmer zu ertragen sind als ein sehr lauter Jumbo alle 70 Minuten. Aber genau hier liegt der Trick mit der Leq-Messung zugunsten einer unbegrenzten Steigerung der Flugfrequenzen, praktisch erprobt während der letztjährigen Schliessung der Westpiste. Bis damals starteten auf der Südpiste vorwiegend schwere und laute Maschinen und erzeugten über Opfikon einen Leq-Lärmwert von 70 dBA. Während der Pistenschliessung erhöhte sich dort die Zahl der Ueberflüge durch weniger laute, kleinere Flugzeuge auf das Dreifache, die Strapazen der geplagten Bevölkerung stieg ins Unerträgliche, doch die Lärmmessung zeigte kaum Wirkung und stieg lediglich marginal auf 71.5 dBA! Die Absicht des Flughafens ist eindeutig: Wird z.B. eine lärmstarke Maschine durch eine modernere, für das menschliche Ohr nur halb so laute ersetzt, heisst dies nicht etwa, dass dafür doppelt so viele davon eingesetzt werden dürfen. Nein, die Leq- Lärmessmethode erlaubt sogar die *zehnfache* Anzahl, ohne dass der Messwert ansteigt! Eine aus Sicht der Bevölkerung völlig inakzeptable Umgehung der Lärmproblematik!

Leidtragende einer durch das Leq- Lärmass ermöglichten weiteren Frequenzzunahme wären nicht nur die unmittelbaren Flughafenrainer, sondern auch weite Kantons- und Landesteile, die durch die nötige Auffächerung der An- und Abflugrouten betroffen würden. Geht man von der anerkannten Aufwachschwelle von 60 dBA *Spitzenwert* aus, wäre es interessant, vom Flughafen auch für diesen aus Sicht der Bevölkerung wichtigen Grenzwert eine entsprechende geographische Karte präsentiert zu bekommen. Die Leq- Immissions- und Alarmgrenzwerte geben hierüber überhaupt keinen Anhaltspunkt. Dies zeigt auch die am 28.8.01 veröffentlichte (TA+NZZ) Lärmstudie des Schutzverbandes Basel, die aufzeigt, wie der Flughafen Basel, trotz Erreichen von Disco- Spitzenwerten von über 90 dBA in Wohngebieten, nach offizieller Lesart lärmässig kein Problem darstelle, weil nicht einmal die Leq-Immissionsgrenzwerte überschritten werden!

Die Hintergründe der heute angewandten Leq- Lärmmessungen zeigen mit aller Deutlichkeit, dass ein wirksamer Schutz der Bevölkerung vor überbordendem Luftverkehr nur durch Begrenzung der Flugbewegungszahlen erreicht werden kann. In Anbetracht der noch überhaupt nicht ausgeschöpften Möglichkeiten von rentablen Direktflugverbindungen mit kleineren Flugzeugen und kleinerem Umsteigeranteil sind 250 000 jährliche Flugbewegungen für Klotten mehr als genügend. Und wenn die Flugzeuge in Zukunft etwas leiser werden sollten, dann darf dies durchaus auch einmal zugunsten der mit der gescheiterten Swissairstrategie auf Vorrat lärmgeplagten Bevölkerung geschehen. Eine Zukunftsplanung mit den einzementierten Eckwerten einer Fehlstrategie ist Verrat an der Bevölkerung.