

**Zeitschrift:** Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur  
**Herausgeber:** Gesellschaft Schweizer Monatshefte  
**Band:** 81 (2001)  
**Heft:** 12-1  
  
**Rubrik:** Position

#### **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:** 23.02.2026

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

Ulrich Pfister

## VIEL LÄRM UM DEN LÄRM

In den neuesten Errungenschaften unseres zeitgenössischen Wortschatzes «Downtown Switzerland» und «Unique Zurich Airport» spiegelt sich nicht nur der unaufhaltsame Fortschritt der globalisierten Marketingsprache – und des Englischen in immer weiteren Lebensbereichen –, sondern auch die zunehmend dominierende Rolle Zürichs in der schweizerischen Wirtschaft und Gesellschaft. Politisch sind dem Ausspielen dieser Rolle Grenzen gesetzt, neutralisieren freundiggenössische Abwehrreflexe und Ausgleichsmechanismen allfälligen Übermut und profitieren manche andere Stände von der Ausstrahlung wirtschaftlicher Dynamik über die Kantongrenzen hinaus. Was aber noch stärker ins Gewicht fällt, sind die inneren Widerstände und Hemmnisse. Nicht zufällig entfalten Oppositionsbewegungen in den Zentren stets ihre grössten Wirkungen, erhalten ökonomische, ökologische und soziale Gegensätze in prosperierenden Agglomerationen härtere Konturen.

Dynamik und Wohlstand lassen sich nicht zuletzt an der Zunahme der Mobilität messen. Verkehrsprobleme führen zu politischen und ideologischen Konflikten mit höchsten emotionalen Werten. Der Kanton Zürich hat in der Umweltpolitik und mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs Vorbildliches geleistet. Das Nationalstrassennetz aber weist im Raum Zürich noch immer empfindliche Lücken auf, und nach langer verkehrspolitischer Pattsituation in der Stadt werden bereits konstruktive Nullsummenlösungen als «historische» Kompromisse gefeiert.

Der Keim zu grösseren Auseinandersetzungen liegt indessen zur Zeit vor allem im Luftverkehr. Der Ausbau des Zürcher Flughafens ist unbestreitbar nicht nur für den regionalen, sondern für den schweizerischen Wirtschaftsstandort insgesamt von grösster Bedeutung. Die entsprechenden Vorlagen sind denn auch von der Mehrheit der Zürcher Stimmbürgerschaft stets gutgeheissen worden. Doch mit der ständigen Zunahme des Luftverkehrsvolumens und der

Konzentration auf wenige erstklassige Hub-Standorte in Europa wachsen trotz technischer Fortschritte die politischen Widerstände in der dicht besiedelten Flughafenregion und zudem jenseits der nahen Landesgrenze in besorgniserregendem Mass an. Gerade die an sich logische Privatisierung erfordert nun von den Behörden viel Umsicht und Fingerspitzengefühl bei der Wahrnehmung der öffentlichen Interessen. Die angestrebte ausgeglichenere Verteilung der Fluglärmbelastungen hat nicht etwa zur Entspannung geführt, sondern den Kreis der Betroffenheit vergrössert und bisher Privilegierte ins gegnerische Lager getrieben.

Nun droht neues Ungemach durch die sich aus umweltpolitischen Gründen aufdrängenden raumplanerischen Massnahmen. Die Standortgunst der Flughafennähe hat seinerzeit die Besiedelung gefördert und Werte geschaffen, die im nachhinein aufgrund der Lärmbelastung teilweise eingeschränkt werden müssen. Paradoxalement sehen sich so Leute und Gemeinden «bestraft», die vorher von der mit Lärm verbundenen Entwicklung profitiert haben. Wer dagegen ankämpft, muss sich immerhin bewusst sein, dass die Preisgabe einer attraktiven Verkehrsinfrastruktur letztlich dieselbe Wirkung einer Wohlstandsminde rung hätte, und zwar ökonomisch in weit grösserem Umfang.

Letztlich stellen sich wie überall die Grundfragen nach dem Preis des Wohlstands und den Grenzen des Wachstums. Es sind nicht die Strassen und die Fahrzeuge, die der Umwelt schaden. Es ist auch nicht «die Wirtschaft», die fliegt und Lärm verursacht. Es sind die Menschen in ihrem unbegrenzten Drang nach Bewegung. Ein sensibleres Umweltbewusstsein hat in vielen anderen Bereichen Konflikte entschärft und ermutigende Fortschritte gezeitigt. Es wird auch die vermeintlich letzte Bastion der Freiheit noch erobern und zu einem verantwortungsbewussteren, qualitätsorientierten Umgang mit der Mobilität führen müssen. Nur so kann der Lärm, den wir machen, in den Grenzen des Erträglichen gehalten werden. ♦