

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 78 (2003)

Heft: 7-8

Rubrik: Aktuell

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: 18.02.2026

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

Mit den geplanten Südanflügen werden Zehntausende von Menschen zusätzlich unter Lärm leiden – gerade auch in der Genossenschaftshochburg Zürich-Schwamendingen.

Fluglärm



Der SVW-Präsident zu Swiss, Flughafen und An- und Abflugkorridoren

Nichts als Probleme – und ein Lösungsvorschlag

Ohne Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Menschen wird der Flughafen Zürich nicht zu betreiben sein. Zu diesem Schluss kommt der SVW-Präsident, Nationalrat Ruedi Aeschbacher. Er hat deshalb ein Postulat eingebracht, das nicht nur eine Begrenzung der Starts und Landungen sowie eine längere Nachtruhe fordert. Dank einer neuen Nordroute könnte gar auf Ost- und Südanflüge über dicht besiedeltem Gebiet verzichtet werden.

VON RUEDI AESCHBACHER ■ Wer hätte das vor zwei Jahren gedacht? Die einst stolze Swissair liquidiert, unter Hinterlassung von Milliarden Schulden, ihre Nachfolgerin, die Swiss, in argen Turbulenzen, nachdem schon mehr als die Hälfte der zwei Milliarden Steuerfranken verbrannt ist. Und auch der Flughafen Zürich in erheblichen finanziellen Schwierigkeiten.

FLUGLÄRM: VON EINEM MINDERHEITEN- ZU EINEM MEHRHEITSPROBLEM. Besonders interessant aber: Die Stimmung gegenüber dem Flugverkehr hat umgeschlagen, namentlich im Kanton Zürich. Denn wegen der Ablehnung des Staatsvertrages mit Deutschland

und der daraufhin von Deutschland verhängten Teilsperren seines Luftraumes für die Nordanflüge auf Kloten müssen per Notrecht schnellstens neue, zusätzliche An- und Abflugkorridore her.

Waren bisher «nur» gegen 200 000 Menschen betroffen, wird nun wegen der Anflüge aus Osten und der für Herbst angekündigten Südanflüge bald der grösste Teil des Kantonsgebietes mit gegen einer Million Menschen, also eine deutliche Mehrheit der Kantonsbevölkerung, unter Fluglärm leiden. Der Flugverkehr mit seiner Umwelt- und Lärmbelastung ist damit fast über Nacht von einem Minderheiten- zu einem Mehrheitsproblem

geworden. Das bringt Bewegung in die Flughafendebatte.

AUS DER TRAUM VOM GROSSEN INTERKONTINENTAL-HUB. Zwar ist den Stimmberchtigten, die die fünfte Ausbauetappe des Flughafens seinerzeit bewilligt hatten, versichert worden, dass der Flughafen gegen das Jahr 2010 hin etwa 220 000 Starts und Landungen haben werde. Bereits im Jahr 2000 waren es aber schon deutlich über 300 000. Und die Planungen und Arbeiten von Swissair/Swiss, des Flughafens und der Zürcher Regierung wollen ein Wachstum auf 420 000 Bewegungen pro Jahr offen halten. Dort sollte ►

dann – wohl zur Beruhigung der aufgebrachten Gemüter – «ein Marschhalt» eingeschaltet werden (Regierungsrat Jeker).

Dieses Horror-Szenario, vor zwei Jahren noch heftig propagiert, ist realistischerweise heute vom Tisch. Zum Glück. Denn es gibt kaum einen anderen Flughafen, der in einer so dicht bevölkerten Region liegt wie Kloten. Leben, Wohnen und Arbeiten wären in einem grossen Umkreis noch viel stärker beeinträchtigt worden, als es heute schon in der Flughafenregion der Fall ist.

WEITER TRÄUMEN... Jeder vernünftige Mensch sieht heute ein, dass der «Hub», das grosse interkontinentale Luftverkehrsrehrkreuz Kloten, gestorben ist: aus wirtschaftlichen Gründen, aus ökologischen Gründen; aber auch weil es schlicht Unsinn wäre, einen Flughafen als grosse interkontinentale Drehscheibe zu betreiben, der mitten in einer der dichtest bevölkerten Regionen der Schweiz liegt. Nur: Im Geheimen träumen einige Leute bei Swiss, im Flughafen und in der Zürcher Regierung diesen Traum weiter. Und tun alles, um diese Option weiterhin offen zu halten.

Sie wehren sich deshalb nach wie vor mit Händen und Füssen gegen eine verbindliche Plafonierung des Flugverkehrs. Und die Einschränkungen, die Deutschland nun für die Anflüge auf Kloten erlassen hat, kommen ihnen gerade recht, um die Anflugschneisen aus dem Osten zu intensivieren und zu vertiefen und um den Anflug aus Süden über das Zürcher Oberland und Teile der Stadt Zürich durchzudrücken. Als Provisorium angeblich. Doch werden gleichzeitig moderne Landeinrichtungen erstellt, die diese Südflüge allwettertauglich und auf den modernsten Stand bringen. Das angebliche Provisorium wird dadurch mit grosser Wahrscheinlichkeit zum «Providurium».

Der Flughafen erreicht so durch die Hintertüre eines seiner Ziele: alle Optionen und Möglichkeiten für den Betrieb offen halten, um aus allen Himmelsrichtungen landen und auf alle Seiten hin starten zu können. Damit hat er sich gewaltige Wachstumsmöglichkeiten für die Zukunft gesichert.

KEIN FLUGHAFEN GEGEN DIE ZÜRCHER BEVÖLKERUNG! Durch das neue Konzept mit An- und Abflügen nahezu in alle Richtungen ist, wie schon dargelegt, plötzlich eine klare Mehrheit der Kantonsbevölkerung betroffen. Diese ist nicht bereit, die neuen Belastungen hinzunehmen. Die Massenproteste, die Einsprachenflut, die Entrüstungsstürme in den Leserbriefspalten zeigen die Befindlichkeiten. Und die Proteste werden nicht abnehmen. Im Gegenteil: wenn im Oktober dann die ersten Jets über das Glatttal und schliesslich nur rund 200 Meter über die Hausdächer von Schwamendingen donnern werden, dann werden Wut und Zorn kaum mehr zu bremsen

sein. Das zeigt eines ganz klar: Der Flughafen Zürich kann kurzfristig vielleicht auch gegen den Widerstand der Mehrheit der Kantonsbevölkerung mit Notrecht betrieben werden. Mittel- und langfristig aber nicht gegen, sondern nur mit Zustimmung oder zumindest Duldung der Zürcher Bevölkerung. Um soweit zu kommen, braucht es feste, verlässliche Randbedingungen. Ich sehe dazu drei entscheidende Eckpunkte, ohne die wir nicht weiterkommen werden:

■ Höchstens 300 000 Starts und Landungen pro Jahr.

Schon heute starten und landen so viele Flugzeuge – knapp 300 000 Bewegungen pro Jahr –, dass die Belastungen am oder schon über dem Rand dessen ist, was der Bevölkerung und der Umwelt zugemutet werden kann. Eine weitere Zunahme des Flugverkehrs über 300 000 Bewegungen pro Jahr hinaus würde das Mass des Erträglichen klar übersteigen und noch mehr Gesundheits- und Umweltschäden hervorrufen. Daher ist eine obere Limite von maximal 300 000 Starts und Landungen pro Jahr verbindlich festzulegen. Nur wenn die Menschen sicher sind, dass nicht jedes Jahr immer noch mehr Flugzeuge und noch mehr Fluglärm kommen, werden sie bereit sein, die heute schon sehr grossen Lärmlasten weiterhin zu tragen.

Swiss und der Flughafen lehnen eine solche Plafonierung im Moment noch kategorisch ab. Wenn überhaupt, so möchten sie nicht die Zahl der An- und Abflüge plafonieren, sondern höchstens die Menge des erzeugten Lärms. Das wird nicht akzeptiert werden. Denn Lärmengen und ihre Additionen sind für die allermeisten Menschen eine höchst undurchsichtige Sache, während Starts und Landungen einfach zu zählen und zu überprüfen sind. Kommt dazu, dass via Lärmplafonierung einem Weiterwachsen des Flughafens Tür und Tor geöffnet würde. Denn mit etwas leiseren Flugzeugen könnten dann mehr Starts und Landungen gemacht werden. Für die Bevölkerung aber spielt es keine grosse Rolle, ob die Jets mit 100 Dezibel (ohrenbetäubend) oder «nur» mit 90 Dezibel (sehr laut) über ihre Köpfe donnern. Entscheidend für die Menschen ist hingegen, wie viele derartige Lärmvorfälle und Störungen in einem gewissen Zeitraum stattfinden.

■ Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr

Wenn man davon ausgeht, dass der Flugverkehr letztlich den Menschen dienen soll und nicht die Menschen der Fliegerei, so muss eine ausreichende Nachtruhe gewährleistet sein. Eine solche müsste von 22 Uhr bis 7 Uhr strikt eingehalten werden. Nur echte Notfälle dürften zu einer Ausnahme führen können. Auch dagegen wehren sich die Verantwortlichen des Flughafens und der Swiss vehement. Für sie ist es wichtiger, dass sie die

Flugzeuge zeitlich noch stärker auslasten können, z.B. mit den Interkontinentalflügen über Nacht, als auf das Ruhebedürfnis vieler Hunderttausend Menschen Rücksicht zu nehmen. Ganz nach dem Motto «Geld ist wichtiger als Gesundheit».

Doch nachdem nun der Fluglärm ein Mehrheitsproblem geworden ist, wird sich die Fliegerei auch bezüglich der Nachtsperre wohl oder übel den Menschen und ihren Bedürfnissen anpassen müssen und nicht umgekehrt. Daran kann nichts ändern, dass man sich in den letzten Jahren in geradezu menschenverachtender Weise über das grundlegende Bedürfnis nach einer einigermassen ungestörten und ausreichenden Nachtruhe für die Menschen in der Flughafenregion hinweggesetzt hat.

■ «Gekröpfter Nordanflug»

Über Jahrzehnte ist der Flughafen gewachsen. Für die Anflüge hat er sich konsequent nach Norden ausgerichtet. Dadurch werden viel weniger dicht besiedelte Gebiete belastet, als es etwa mit Ost- oder Südflügen der Fall wäre. Überdies ist die gesamte Raumplanung der Behörden ebenfalls seit Jahrzehnten auf die Nordanflüge ausgerichtet. Und auch für die Privaten im Norden waren diese Randbedingungen seit vielen Jahren klar.

Wenn mit dem Nordanflug also viel weniger dicht besiedelte Gebiete betroffen werden und es überdies Gebiete sind, die sich auf diese Gegebenheit ausgerichtet haben, so

muss alles daran gesetzt werden, dass der Nordanflug weiterhin die absolute Regel bleibt. Wegen des temporären Überflugverbots, das Deutschland kürzlich für gewisse Tage und Stunden erlassen hat, soll nun auf Ost- und Südflüge ausgewichen werden. Das ist kategorisch abzulehnen, denn mit dem «gekröpften» Nordanflug bestünde eine Alternative.

Der «gekröpfte» Nordanflug besteht darin, dass die Flugzeuge aus Westen oder Osten entlang der Schweizer Grenze bis auf die Linie des Nordanfluges fliegen, dort abdrehen und dann von Norden her, wie schon immer, in Kloten landen. Mit gutem Willen wäre ein solcher Anflug innert einem bis maximal zwei Jahren möglich. Doch die Akteure bei Swiss, im Flughafen und in der Regierung wollen nicht. Sie verstecken sich hinter allen möglichen Einwänden. Derweil hat mir ein Pilot und höherer Kadermann bei Swiss klar bestätigt, dass diese Anflugvariante in kurzer Zeit machbar wäre.

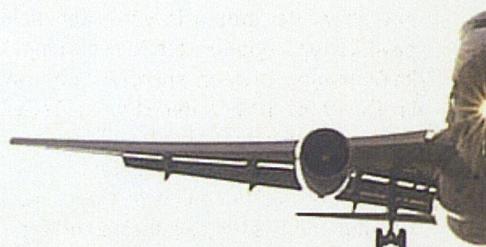
Es ist aber auch klar, weshalb die Verantwortlichen sich gegen eine sehr schnelle Einführung des «gekröpften» Nordanfluges wehren: Solange dieser nicht vorhanden ist, gibt es zu den deutschen Sperrzeiten nur den Ost- oder den Südflug. Und man hofft, diese

Anflüge so lange durchzuführen, bis sich der Widerstand des Volkes dagegen abgenutzt hat, um dann diese Anflugmöglichkeiten definitiv beibehalten zu können. Und so die Kapazitäten des Flughafens noch erheblich zu steigern

VORSTOSS IM PARLAMENT. Aufgrund der vorstehend gemachten Überlegungen habe ich am ersten Tag der Juni-Session im Nationalrat ein Postulat eingebracht, mit dem ich den Bundesrat ersuche, Führung in der ganzen Flughafenfrage zu übernehmen. Und ich habe die Regierung aufgefordert, mit den Verantwortlichen am Flughafen und in der Zürcher Regierung auf ein Betriebskonzept hinzuarbeiten, das einigermaßen menschen- und umweltverträglich ist. Dazu müssen die erwähnten drei Eckwerte beachtet werden, denn ohne sie gibt es im Kanton Zürich keinen «Flugfrieden». Es sind dies

1. die Begrenzung der Starts und Landungen auf maximal 300 000 pro Jahr,
2. eine echte Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr und
3. Nordanflüge oder «gekröpfter» Anflug aus Norden zur Schonung der viel dichter bebauten Gebiete im Osten und Süden des Flughafens.

MEINE PROGNOSE FÜR DIE ZUKUNFT. Noch sind die Hub-Träumer gegen dieses Konzept. Aber die Zukunft wird es weisen, dass ohne Rücksichtnahme auf die grundlegenden Bedürfnisse der Menschen der Flughafen nicht zu betreiben ist. Und schon gar nicht mehr jetzt, wo nicht nur eine Minderheit, sondern plötzlich eine Mehrheit der Kantonsbewohner betroffen ist. Je schneller dies die Verantwortlichen einsehen, desto eher wird wieder ein akzeptables Miteinander an Stelle des heutigen Gegeneinanders von Flughafen und Bevölkerung möglich sein. Um diese Einsicht werden die Verantwortlichen am Flughafen, in der Zürcher Regierung und beim Bund nicht herumkommen.



Anzeige

BONAPARTE

Architekt: Spreng + Partner.
Geschirrspüler: Bosch.

Mehr über unsere Hausgeräte bei Ihrem Fachhändler.
Oder bei Bosch:
Tel. 0848 888 200
Fax 0848 888 201
www.bosch-hausgeräte.ch

Die richtige Lösung