

Medienmitteilung

Studie des HEV Dübendorf und Oberes Glattal zeigt: Zürcher Fluglärm-Index ZFI verniedlicht die Wirkung auf die betroffene Bevölkerung

Zürich, 28. September 2006 – Der Regierungsrat hat sich mit dem Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) das Ziel gesetzt, einen neuartigen Messwert für die Störung der betroffenen Bevölkerung zu schaffen. Eine Analyse des Hauseigentümergebietes (HEV) Dübendorf und Oberes Glattal kommt nun zu einem ernüchternden Schluss: Der ZFI weicht in den wesentlichen Punkten kaum von dem für die Beurteilung von Fluglärm als untauglich bekannten Dauerschallpegels Leq16 ab. Mehr noch: Mit dem ZFI werden technische Verbesserungen wie leisere Triebwerke oder strömungsoptimierte Landeklappen einzig dem Flughafen zugute kommen – in Form von überproportional höheren Flugbewegungen. Die Bevölkerung geht dabei leer aus.

„Der ZFI füllt alten Wein in neue Schläuche ab“, sagt Jörg Gossweiler, Präsident des HEV Dübendorf und Oberes Glattal. „Von einer Innovation, so wie dies die Verfasser für sich in Anspruch nehmen, kann leider keine Rede sein. Hier wird – geschickt getarnt hinter einem kompliziertem Zahlenwerk – den Bedürfnissen des Flughafens Genüge getan.“

Der HEV stützt sich in seiner Beurteilung auf die Erkenntnisse einer von ihm in Auftrag gegebenen Studie, die zu folgenden Schlüssen kommt:

- Die Hauptursachen für die bestehenden Probleme – die zusätzlichen Ost- und die neuen Südanflüge – finden im ZFI kaum ihren Niederschlag. Der ZFI ist damit geeignet, die gegenwärtige Lärmverteilung zu zementieren, was klar im Widerspruch zu einer Konzentration der Flugbewegungen steht – so wie es sich der Regierungsrat eigentlich zum Ziel gesetzt hat.
- Durch die Verwendung der Dosis-Wirkung-Beziehung (DWB) des Wissenschafters Henk Miedema, resultieren im ZFI in Gebieten mit sehr grossem Fluglärm signifikant weniger stark betroffene Menschen, als dies beispielsweise mit der DWB des bekannten Schweizer Akustikers Carl Oliva der Fall wäre. Oliva hat sich entsprechend auch vom ZFI distanziert.
- Der technische Fortschritt in Form leiserer Triebwerke kommt einzig dem Flughafen in Form von zusätzlichen Flugbewegungen zu Gute. Die Bevölkerung profitiert davon in keiner Weise.
- Eine Reduktion des Dauerschallpegels (Leq16) um bloss 3 dB ermöglicht bereits eine Verdoppelung der Flugbewegungen.

Der ZFI ist auch in der Umsetzung ein Instrument ohne Wirkung: Selbst wenn den Grenzwert von 47'000 stark gestörten Personen überschritten würde, hat der Regierungsrat keine direkte Möglichkeit, einzugreifen: Weder die Wahl der Flugrouten, noch die Zahl der Flugbewegungen steht in der Entscheidungskompetenz, die sich aus dem ZFI ergibt.

Für Rückfragen:

Jörg Gossweiler, Präsident HEV Dübendorf & Oberes Glattal
Tel. 079 356 97 17

Thomas Morf, Präsident VFSN und Studienleiter
Tel. 079 347 72 12