

Die Lärmbelastungen vom Militärflugplatz Dübendorf

# «Fliegender» Militärlärm

*Die Lärmschutzverordnung (LSV) hat – richtigerweise – auch für die Militärfliegerei Gültigkeit. Das ist aus der Sicht des EMD nicht etwa ein Nachteil, sondern eine Chance: Die LSV verhindert auch, dass in den bereits stark lärm-belasteten Gebieten neue Wohnüberbauungen erstellt werden.*

*Die Militärfliegerei ist, da meist mit grossem Lärm verbunden, nicht überall beliebt. Zudem ist die Lärmbekämpfung an der Quelle bei den Kampfjets bis heute technisch nicht möglich. Massnahmen zur Lärm-minderung können deshalb alleine im betrieblichen Bereich gefunden werden, u. a. mit einer Beschränkung der Einsatzzeiten, mit lärmoptimalen An- und Abflugverfahren, aber auch mit einer generellen Reduktion der Jet-Starts. Diese Massnahmen haben in den vergangenen Jahren zu gegenseitiger Akzeptanz und «freund-nachbarlichen» Verhältnissen geführt.*

## Vorgaben und Fristen aus der Lärmschutzverordnung

Mit dem vom Bundesrat auf den 1. August 1995 in Kraft gesetzten Anhang 8 zur LSV «Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Militärflugplätzen» sind sowohl die Berechnungsart der Fluglärmimmissionen als auch die Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Militärflugplätzen festgelegt worden. Ab diesem Datum beginnen auch die gesetzlichen Fristen zu laufen. Innert fünf Jahren müssen die Lärmimmissionen ermittelt und in einem Lärmbelastungskataster festgehalten sein. Zudem sind innert 15 Jahren die notwendigen Schallschutzmassnahmen an den lärm-betroffenen Gebäuden zu erstellen und die Ortsplanungen bezüglich Militärfluglärm zu überprüfen.

## Beschränkte Lärmschutzmöglichkeiten bei der Militärfliegerei

Beim Eidgenössischen Militärdepartement ist man sich der Problematik der Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der Militärflugplätze bewusst. Leider lässt sich die nach LSV primär vorgesehene Quellenlärm-bekämpfung,

nämlich die Reduzierung des Lärms am Triebwerk selbst, beim derzeitigen Stand der Technik nicht realisieren.

Auch bauliche Massnahmen wie z. B. Lärmschutzdämme wirken nicht gegen den sich aus der Luft teppichförmig ausbreitenden Militärfluglärm. Ein Beitrag baulicher Natur sind lediglich die eigens für Standläufe erstellten schallgedämpften «Prüfzellen».

Unsere Möglichkeiten zur Lärmbekämpfung liegen ausschliesslich im betrieblichen Bereich: Beschränkung des Flugbetriebes auf die Werk-tage von Montag bis Freitag und erst noch auf wenige Stunden pro Tag, möglichst wenig Nachtflüge, laufende Optimierung der Start- und Landeverfahren, vermehrter Einsatz von Simulatoren sowie teils auch eine zahlenmässige Beschränkung der Jet-Starts.

In diesem Zusammenhang gilt es, alle Massnahmen laufend auf ihre Zweckmässigkeit hin zu überprüfen und auch kleine Verbesserungen einzuführen.

Starts von Militärjets in Dübendorf

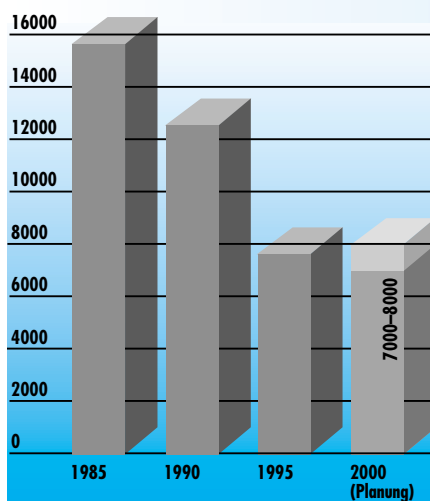


Abb. 1: Zwischen 1985 und 1996 wurde die Anzahl Jet-Starts in Dübendorf mehr als halbiert.

### Redaktionelle Verantwortung

für diesen Beitrag:

Franz Ghilardi

Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW)

Überlandstrasse

8600 Dübendorf

Telefon 01 823 23 11

siehe auch

- Beim Fluglärm ist vieles etwas anders ... In: ZUP Nr. 12/März 1997, S. 41f.
- Leise Reiserouten. In: ZUP Nr. 12/März 1997, S. 43f.

FLUGLÄRM

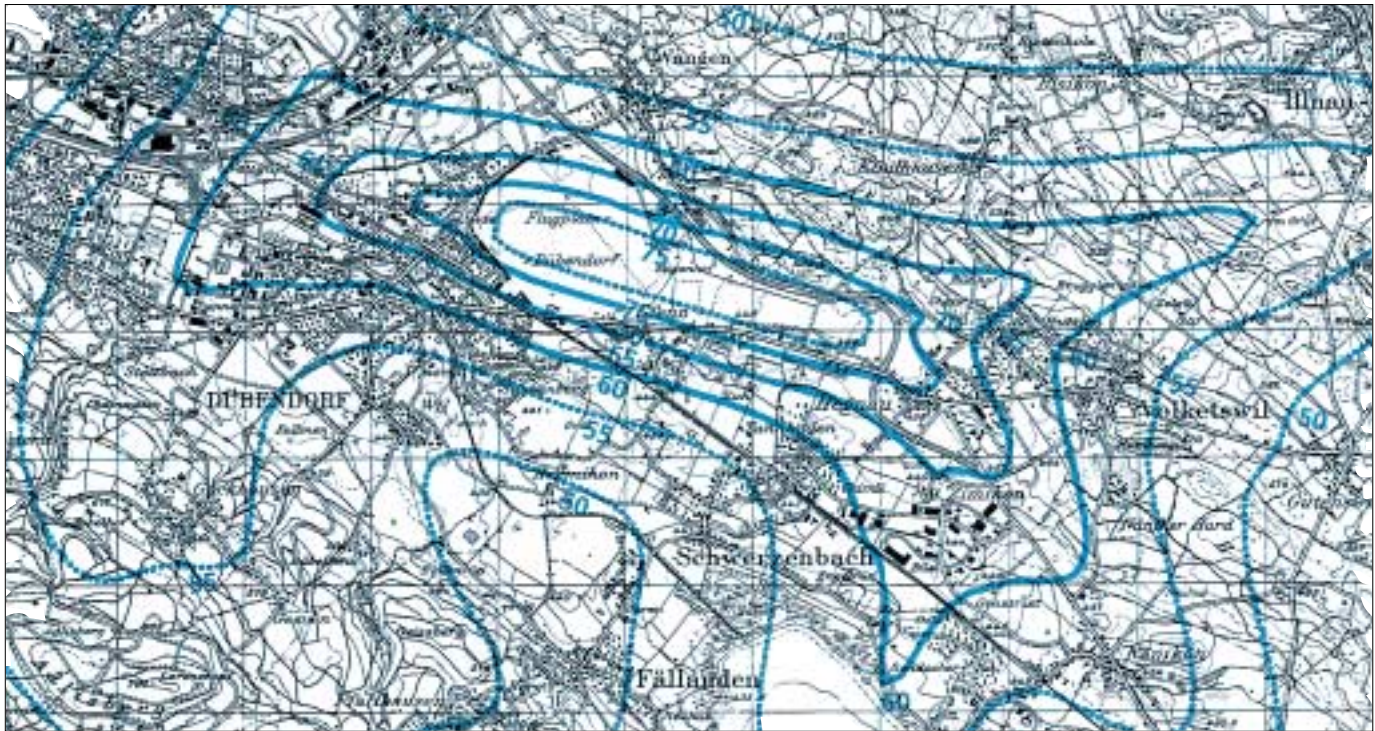


Abb. 2: Lärmkurven des Militärflugplatzes Dübendorf 1992. Lr in dB(A). Der Verlauf der Kurven ist zwischen 1992 und 1996 in etwa gleich geblieben; es erfolgte keine Zunahme der Lärmbelastungen. Da noch 1997 mit einem definitiven Lärmbelastungskataster zu rechnen ist, wurde auf den Abdruck 1996 verzichtet. (Quelle: BABLW)

## Der Kataster allein reduziert den Lärm noch nicht

Der für jeden Militärflugplatz zu erstellende Lärmbelastungskataster soll, unter Berücksichtigung aller lärmbeeinflussender Faktoren, die tatsächlich verbleibende Lärmbelastung nach den in der Verordnung verlangten Berechnungsmethoden aufzeigen. Der Kataster reduziert aber den Lärm noch nicht, wie oft vermutet wird. Er zeigt lediglich auf, welche Belastung die Gebiete um die Flugplätze aufweisen und ob Sanierungs- oder Schallschutzmassnahmen erforderlich sind.

Für Schallschutzmassnahmen am Gebäude ist der Alarmwert (AW) massgebend. Wird dieser Grenzwert in einem Gebiet überschritten, so müssen Schallschutzfenster eingebaut werden. Diese Massnahmen kosten viel Geld. Sie gehen nicht zwingend zu Lasten des Bundes als Anlagehalter und Lärmverursacher. Vor einer Beitragsleistung ist in jedem einzelnen Fall die Frage der Vorausschbarkeit genau zu prüfen. Wer also sein Haus gebaut hat, als die heutigen Hochleistungsjets bereits eingeführt waren, kann kaum mit einer Entschädigung rechnen.

Die Kosten für die Lärmermittlung in der Umgebung aller Militärflugplätze werden auf rund 750 000 Franken geschätzt. Für den Einbau von Schallschutzfenstern muss mit Aufwendungen von etwa 25 Millionen Franken

gerechnet werden. Diese einmaligen Sanierungskosten können über maximal fünfzehn Jahre verteilt werden.

## Militärflugplatz Dübendorf

Der Militärflugplatz Dübendorf ist eine der wichtigsten Ausbildungsanlagen für die Luftwaffe. Im Verlaufe der vergangenen Jahrzehnte ist die Bevölkerungsdichte um den Militärflugplatz sprunghaft angestiegen und hat damit auch zu einem gewissen Konfliktpotential geführt.

Aufgrund der einen provisorischen Charakter geniessenden Fluglärmkarte 1992, welche sich bis 1996 nicht wesentlich verändert hat, leben in der Umgebung des Militärflugplatzes Dübendorf zirka 24 000 Personen mit einer Lärmbelastung (Lr) von über 60 dB, wovon rund 21 000 in den beiden Gemeinden Dübendorf und Volketswil. (60 dB entspricht dem Planungswert für Wohngebiete.) Etwa acht Prozent aller vom Militärfluglärm Betroffenen sind einer Belastung über dem Alarmwert (Lr > 70 dB) ausgesetzt und rund 40 Prozent einer solchen zwischen dem Immissionsgrenzwert und dem Alarmwert (Lr zwischen 65 bis 70 dB).

Mit der markanten Abnahme der Jet-Flugbewegungen zwischen 1985 und 1995 um rund die Hälfte, sank auch die Anzahl der Lärmbetroffenen (Abb. 1). Die Prognosen für

das Jahr 2000 gehen von einer Stabilisierung der Jet-Bewegungszahlen auf dem heutigen Niveau aus. Wegen des besseren Steigvermögens der neuen Kampfflugzeuge wird die Anzahl der Lärmbetroffenen an den Pistenenden in Dübendorf und Hegnau-Volketswil weiter abnehmen. Seitlich der Pisten ist eine leichte Zunahme nicht auszuschliessen.

### Zielsetzungen im Lärmschutz

Für das Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe geht es nun darum:

- Die Lärmbelastungskataster längstens innerhalb der Frist von fünf Jahren zu erarbeiten.
- Die Ausbildung und den fliegerischen Einsatz der Luftwaffe auf den zur Verfügung stehenden Flugplätzen sicherzustellen.
- Die Auslastung der Flugplätze unter Einbezug der betrieblichen Voraussetzungen weiter zu optimieren.
- In den Katastern die künftigen Strukturen, Einsatzformen und Flugzeugtypen der Luftwaffe zu berücksichtigen und die sich ergebenden Konsequenzen aufzuzeigen.
- Die Sanierungsmassnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) zusammen mit den Kantonen so zu koordinieren, dass die Frist von 15 Jahren eingehalten werden kann.
- Weiterhin möglichst den Konsens zwischen Lärmverursacher und Lärmdulder zu suchen und zu finden.