

GLOBALISIERUNG OPFERT SCHWAMENDINGEN

Globalisierung versteht sich als ein marktwirtschaftlich orientiertes, weltweites System, welches nach ungehindertem Wachstum drängt und aus einer ökonomisch einseitig betrachteten, erfolgsorientierten Notwendigkeit heraus mit der Gefahr einhergeht, Mensch und Umwelt zu schädigen. Die gegenwärtig praktizierten, von Deutschland zum Schutz ihrer Bevölkerung bewirkten, neuen Anflugrouten über dicht besiedelte Gebiete im Süden und Osten des Zürcher Flughafens, demonstrieren eine einseitig wirtschaftsorientierte Handlungsweise des Zürcher Flughafens, welche durch den Zürcher Regierungsrat und den Bundesrat mitgetragen wird. Die negativen Auswirkungen von Fluglärm auf die Bevölkerung werden ignoriert. Die Globalisierungsoffer sind für einmal nicht als Folge aggressiven Auftretens multinational vernetzter Konzerne in fernen Entwicklungsländern zu suchen, sondern sind durch das Wirken von Unique im Osten des Flughafens und in Schwamendingen, Witikon und den Gemeinden am Pfannenstiel zu finden. Wirtschaftlich betrachtet ist der zur Sicherstellung der Funktionalität des Zürcher Flughafens und damit zum Erhalt von Arbeitsplätzen gefällte Entscheid der Zürcher Regierung und des Bundesrates per Notrecht Anflüge von Osten und Süden gutzuheissen zwar effizient, aber keinesfalls nachvollziehbar. Und dies deshalb nicht, da, wie man nun hört, durch Umstellung der Flugpläne, durch bessere Verteilung der Flugbewegungen auf alle Landesflughäfen und durch Optimierung der Ausnutzung von Flugzeugen verschiedenster Fluggesellschaften, ein Einhalten der Nachtruhe von 22 Uhr bis 07 Uhr und an Ruhetagen bis 09 Uhr möglich wäre, ohne dass Unique und Swiss in den finanziellen Ruin getrieben würden. Die Bevölkerungsdichte und Topographie des Geländes führen nun aber im Süden und Osten des Flughafens dazu, dass mit der Neuregelung des Anflugverfahrens die Lärmbelastung pro Kopf der Bevölkerung drastisch zunimmt und dies vor allem auch in empfindlichen Randstunden frühmorgens und nachts. Der Entscheid von Unique und Zürcher Regierung steht in deutlichem Widerspruch mit dem Grundbedürfnis des Menschen nach gesundheitlichem Wohlergehen. Darüber hinaus wird gegen geltendes Raumplanungs- und Umweltrecht verstossen.

Worin bestehen diese gesundheitlichen Risiken? Wie das Deutsche Umweltbundesamt im Jahre 2000 schreibt, sind bereits bei Fluglärmbelastungen von 60 dB tagsüber und 50 dB nachts aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten. Liegen die Werte über 65 dB resp. 55 dB sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten. Die veröffentlichten Lärmkurven zeigen, dass im Süden und Osten des Zürcher Flughafens weit über 200 000 EinwohnerInnen mit 60 dB ab 0600 morgens und zu Ruhestunden nachts zu rechnen haben! Eindringlich belegt ist die besonders schwerwiegende Beeinflussung der intellektuellen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen durch Fluglärm. Wie im Umfeld von London Heathrow in Studien an 11'000 Kindern gezeigt werden konnte, korrelieren die schulischen Leistungen im Lesen, Textverständnis und in Mathematik negativ mit dem Ausmass der Lärmemissionen. Aus Langzeitstudien ging leider auch hervor, dass sich keine Adaptionsprozesse aufbauen lassen, welche die genannten Defizite mit der Zeit zu kompensieren vermögen. Der Entscheid zur Verlegung des Stadtflughafens von München aufs Land hinaus erlaubte es, prospektiv den Einfluss von Fluglärm zu analysieren. Bei 326 untersuchten Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 9 und 13 Jahren zeigte sich, dass neu mit Fluglärm konfrontiert, die Leistungen von Langzeitgedächtnis, Lese- und Sprachverständnis zurückgingen. Auch nahm die Motivation, sich komplexen Denkvorgängen zu stellen, beträchtlich ab. Wie die im Jahr 2002 veröffentlichte Studie ebenfalls aufdeckte, vermochten andererseits die vom Fluglärm befreiten Kinder ihre schulischen Leistungen signifikant zu steigern. Die Beeinträchtigung des intellektuellen

Leistungsvermögens, welche geprägt ist durch die Störung des Transfers von Informationen aus dem Kurzzeit- in das Langzeitgedächtnis, ist nicht nur durch lärmbedingte Aufwachreaktionen bedingt, welche im Gegensatz zu der vielzitierten 60 dB Schwelle, bereits ab 45-50 dB zu erwarten sind. Fluglärm bewirkt auch eine erhebliche Störung der Schlafstruktur, die durch fragmentierten Schlafverlauf, erhöhtem Sympathikotonus und erhöhter Kortisolausschüttungen charakterisiert ist. Schutzbedürftig, aber nun nach dem Willen von Unique, Zürcher Regierung und Bundesrat den Auswirkungen des Fluglärms im Süden und Osten des Zürcher Flughafens ausgesetzt, sind nicht nur Kinder und gesunde Erwachsene, sondern vor allem auch alte und kranke Menschen. Mitgefühl und Nächstenliebe wird ausgeklammert!

Eine zivilisierte Gesellschaft sollte fähig sein, auch angesichts der Komplexität wirtschaftlicher Gesichtspunkte und den damit verbundenen gesundheitlichen und sozialen Problemen, einen allseits akzeptablen Weg zu finden. Dieser Weg muss den Minimalanforderungen, welche in der Charta der 1. Internationalen Konferenz zur Gesundheitsförderung von Ottawa, 1986 definiert wurden, genügen. Darin wurde hervorgehoben, dass körperliches, seelisches und soziales Wohlbefinden als Bestandteil des alltäglichen Lebens zu verstehen ist und demzufolge über den reinen gesundheitspolitischen Bereich heraus von allen Politikbereichen, also auch von den Wirtschaftspolitikern, zu verantworten ist. Die Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates und des Bundes wird seit Jahren und bis zum heutigen Zeitpunkt einzig von Wirtschaftskreisen und von denjenigen Organen, welche die Entwicklung des Flughafens zur internationalen Drehscheibe bewirken sollen, getragen. In ihrer fest verankerten, marktwirtschaftlichen Gesetzen gehorchenden Orientierung, missachten diese Organe die gebotene Sorgfaltspflicht zum Schutze der Bevölkerung vor gesundheitlichem und sozialem Schaden, welcher mit der Einführung des Südanfluges und Ausbau des Anfluges vom Osten dicht bevölkerte Regionen des Kantons Zürich bedroht. Weder der Zürcher Regierungsrat noch der Bundesrat tritt mit gesundheitsförderndem Handeln, sprich mit aktivem, anwaltschaftlichem Eintreten zum Schutze der Bevölkerung ein. Die diktatorische, menschenverachtende Einführung von Notrechten zur Sicherung von neuen Anflugverfahren über dichtest besiedelte Regionen im Osten und Süden des Flughafens, stehen den Zielen der Ottawa Konferenz grobfahrlässig gegenüber.

Wie weiter? Gefordert werden die Beibehaltung der Nordausrichtung des Flughafens, keine neuen Überflüge über dicht besiedelte Regionen im Süden und Osten des Flughafens und zum Schutze der Bevölkerung rund um den Flughafen, eine Plafonierung auf 200'000 Flugbewegungen, sowie eine Ausdehnung der Nachtruhe von 22 Uhr bis 07 Uhr (Wochenende 09 Uhr). Der wirtschaftlich geprägte Entschluss des Zürcher Regierungsrates die Südanflüge einzuführen, wird, aus Eigenverantwortung für Leib und Seele von der Bevölkerung, als destruktive Macht unserer Behörden empfunden und nicht akzeptiert. Finanzielle Entschädigungen lenken von der Verantwortungslosigkeit der Behörden ab und sind die falsche Medizin gegen die fluglärmbedingte, körperliche Ausbeutung der Bevölkerung. Entscheiden auch die Gerichte zugunsten eines wirtschaftlich prosperierenden Flughafens und gegen die Schaffung gesunder Umwelt- und Lebensbedingungen, so wird die lärmgeplagte Bevölkerung den Kampf für ihr gesundheitliches Wohlergehen selbst in die Hand nehmen müssen.

Adriano Fontana, Prof. Dr. med

Küsnacht, 12. Januar 2004

Für „Stopp den Südanflügen über Zürich“, Postfach 8051 Zürich, www.stuez.ch, stuez@gmx.ch