



Landschaftsruhezonen

Stellungnahme Mountain Wilderness

«Wir könnten technisch im Umgang, mit Energie, ..., mit all unseren Rohstoffen, fünfmal besser werden. Allerdings müssten gewisse Dinge vom Erdboden verschwinden. Zum Beispiel Flüge von Genf nach Zürich, das ist schlicht absurd! Oder Helikoptertourismus, darauf können wir wirklich verzichten. Und wer das mit Tränen in den Augen als das Ende der Zivilisation hinstellt, ist ein unmoralischer Spinner!» (Ernst-Ulrich von Weizsäcker im Interview in 'Beobachter Spezial Natur' 2/2009)

Ernst-Ulrich von Weizsäcker, Physiker, Biologe, früherer Leiter des Uno-Zentrums für Wissenschaft und Technologie sowie des Instituts für Europäische Umweltpolitik, Deutscher Bundestagsabgeordneter und Mitglied des Club of Rome, Deutscher Umweltpreis 2008.

Mountain Wilderness teilt die Auffassung des Herrn von Weizsäcker: Heliskiing ist überflüssig, umweltschädigend und fehl am Platz. Wir nehmen aber davon Kenntnis, dass es in der Schweiz zur Zeit nicht möglich ist, ein Verbot des Heliskiings durchzusetzen. Um so mehr drängen wir darauf, dass der Gesetzesauftrag und der Auftrag des Bundesrates im Rahmen der Überprüfung der Gebirgslandeplätze vollumfänglich erfüllt werden und dass Landschaftsruhezonen als kompensatorische Massnahmen zum Heliskiing bestimmt werden.

Dieser Auftrag wurde im Jahr 1974 per Gesetz erlassen, zu einer Zeit, als sich die Flugbewegungen noch auf einem sehr bescheidenen Niveau hielten. Es ist anzunehmen, dass dieser Gesetzesauftrag auf Grund der damals schon sehr heftigen Reaktionen gegen das Heliskiing entstand¹. Heute, nach 35 Jahren besteht mehr denn je die Dringlichkeit, Ruhezonen auszuscheiden.

Während die Wildhut in den letzten Jahren starke Bestrebungen unternommen hat, Wildruhezonen für die Tiere einzurichten und so das Überleben für die strenge Wintermonate zu erleichtern, gibt es derzeit in der freien Natur keinen Schutz vor Lärm für den Menschen.

¹ Entsprechende Artikel finden sich in den ALPEN des SAC in den 1960-er Jahren.

Mountain Wilderness hat den Auftrag, die Wildnis in den Bergen – wozu auch die Abwesenheit von unnatürlichen Geräuschen zählt – zu bewahren. Das Anliegen ist hoch aktuell. Denn die Auswirkungen des Lärms auf den Menschen sind heute zu einem wichtigen, leider stark vernachlässigten Umweltproblem herangewachsen. Ihren Vorschlag *Landschaftsruhezonen für die Luftfahrt: Konzept* vom August 2009 haben wir nach seiner gesellschaftlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Relevanz untersucht und als nicht befriedigend befunden. Wir erlauben uns daher, unsere Vorschläge für eine Verbesserung zu unterbreiten.

1 Vom Lärmschutz zur Ruheförderung: notwendiges Umdenken

Es ist eine anerkannte Tatsache, dass Ruhe – die Abwesenheit von Lärm – gesundheitsfördernd ist. Ebenso anerkannt ist, dass Lärm – unerwünschter Schall – die menschliche Gesundheit psychisch, physisch, sozial und ökonomisch beeinträchtigen kann². Vom Lärm befreite Menschen sind leistungsfähiger, sie leiden unter weniger Stresssymptomen und deren negativen Auswirkungen und verursachen somit weniger krankheitsbedingte, volkswirtschaftliche Kosten.

Ruhe ist nebst der Abwesenheit von Lärm auch eine subjektive Empfindung, welche Qualitäten beinhaltet wie Stille, Beschaulichkeit, Frieden, Untätigkeit, in Ruhe gelassen werden, Alleinsein. Diese Qualitäten suchen viele Menschen als Ausgleich und Erholung zum Alltag. Sie finden sie u.a. in der ursprünglichen und ruhigen, einzig mit den natürlichen Geräuschen erfüllten, Landschaft. Ruhige Landschaften ebenso wie Ruhe allgemein bringen somit einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen und Gewinn.

Die aktuelle Politik ist nach wie vor in erster Linie auf den Lärmschutz, nicht aber auf die Förderung von Ruhe ausgerichtet, obwohl diese nachweislich einen wichtigen volkswirtschaftlichen Stellenwert besitzt. Ein Umdenken tut not: Die Lärmschutzpolitik ist als Teil einer dringend nötigen Gesundheitsförderung anzuerkennen. In diesem Sinne freut es uns, dass das BAZL den Entwurf für die Landschaftsschutzzonen vorlegt. Denn der Lärm wird nicht ab- sondern eher zunehmen. Es gilt umzudenken, jetzt die Weichen zu stellen und im Sinne eines gesellschaftlichen Auftrags die Ruhe zu fördern und zu schützen.

2 Der Beitrag der Landschaftsruhezonen zum Umdenken

2.1. Dringend notwendige Entscheidung

Der Vorschlag des BAZL kommt erst zu einem Zeitpunkt, an dem die Verhandlungen um die Gebirgslandeplätze im Gebiet Jungfrau-Aletsch aufgenommen werden. Leider hat es das BAZL versäumt, die Landschaftsruhezonen vor den SIL Koordinationsgesprächen GLP zu bestimmen. Somit fehlt ein wichtiges Element für die Verhandlungen.

Die Bestimmungen der Landschaftsruhezonen sind mit den SIL-Koordinationsgesprächen zu koordinieren.

² Lärmbericht des Buwal, 2002

2.2. Messbare Zieldefinition

Das erklärte Schutzziel des Konzepts ist «die Vielfalt der natürlichen Geräusche und die Stille für die menschliche Erholung» und «Rückzugsräume für Wildtiere, in welchen die Fauna besonders empfindlich gegenüber Auswirkungen von Luftfahrzeugen reagiert» zu bewahren.

Das Konzept versäumt es leider, verbindliche Aussagen darüber zu machen, welche Bedingungen erfüllt werden müssen, damit das Schutzziel als erreicht gilt. Ausserdem braucht es klar und eindeutig messbare Qualitätsstandards, damit die Erlebnisqualität in Landschaftsruhezonen und deren Beeinträchtigungen gemessen werden kann.

Es gilt einen Konsens für die zulässige Lärmbelastung von Landschaftsruhezonen zu finden. Dazu sind messbare Grenzwerte für die Lärmbelastung festzulegen basierend auf Lärmschwellenwerte in dB und Störwirkung, Zeitdauer, während der der akzeptable Ruhepegel durchbrochen werden darf.

2.3. Klare Begrifflichkeiten

Bei denen vom Luftfahrtgesetz vorgeschriebenen Ruhezonen handelt es sich um eine rein kompensatorische Massnahme zu jenen Gebieten, in denen Heliskiing betrieben wird. Mit dem Konzept der Landschaftsruhezonen besetzt aber das BAZL einen Begriff, der vielmehr in eine Gesetzgebung zum Natur- und Landschaftsschutz gehört und nicht in ein Luftfahrtgesetz.

Es ist abzusehen, dass die Bestimmung von umfassenden Landschaftsruhezonen in der Zukunft ein wichtiges Thema sein wird. Ausserdem zeigt der Blick über die Grenze und in die europäischen Vertragswerke der Alpenkonvention und ihrer Protokolle, dass der Begriff Ruhezonen schon besetzt und klar definiert und mit den Ruhezonen aus Art.8 des Luftfahrtgesetzes nicht deckungsgleich ist. Vor diesem Hintergrund und um Begriffsverwechslungen zu vermeiden, wäre es angebracht, sich auf eine eigene oder aber präzisere Terminologie zu einigen.

Wenn wir in der Folge den Begriff Landschaftsruhezone verwenden, so beziehen wir uns auf den Vorschlag des BAZL, aber in der Hoffnung, dass eine andere Terminologie gefunden wird.

Aus Rücksicht auf spätere Bestrebungen, die in Zusammenhang mit internationalen Verträgen oder Regelwerken und im Sinn der vorvertraglichen Pflicht die durch die Alpenkonvention entstehen ist, es sinnvoll, einen anderen Begriff für diese Art von Ruhezonen zu wählen, ein Begriff, welcher der kompensatorischen Massnahme besser gerecht wird.

2.4. Trennung von ziviler und militärischer Fliegerei

Der Vorschlag des BAZL macht keine Trennung zwischen der zivilen und der militärischen Fliegerei. Die mündliche Begründung des BAZL lautete, dass die Bevölkerung diese beiden Lärmquellen nicht unterscheiden könne. Dem möchte Mountain Wilderness widersprechen.

Eine Trennung der militärischen und der zivilen Fliegerei erlaubt es, im Sinne des Gesetzesauftrags zu handeln und wesentlich mehr Flächen als Landschaftsruhezonen auszuscheiden.

Mountain Wilderness betrachtet es deshalb als zwingend notwendig, dass die zivile und die militärische Fliegerei entkoppelt werden. Die Bestimmungen der Landschaftsruhezonen sollen in erster Linie die zivile Fliegerei betreffen.

2.5. Raumplanerische Vorgaben

2.5.1 *Flächendeckendes Recht auf Gesundheit und Ruhe*

Landschaftsruhezonen entsprechen einem gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Bedürfnis. Sie sollen von der Bevölkerung ohne lange und zeitsparende Anfahrtswege besucht werden können. Der Vorschlag des BAZL nennt aber lediglich Vorschläge für Landschaftsruhezonen, die sich an der Grenze der Schweiz, weit weg vom Wohnumfeld des Grossteils der Schweizer Bevölkerung befinden. Eine ruhesuchende Person aus der Agglomeration Zürich etwa muss drei und mehr Stunden im Zug verbringen, um die vorgeschlagenen Landschaftsruhezonen zu erreichen.

Aus Gründen des Klimaschutzes, aber auch weil es ein Recht auf Gesundheit und damit auf ruhige Erholung gibt, würde Mountain Wilderness es sehr begrüßen, wenn Landschaftsruhezonen in verschiedenen Landschaften und Landesteilen insbesondere auch nahe der bevölkerungsstarken Agglomerationen definiert würden. Der Vorschlag des BAFU enthält diverse Möglichkeiten für agglomerationsnahe Landschaftsruhezonen. Diese Vorschläge sind vollumfänglich zu übernehmen.

2.5.2 *Ausweisung von grossflächigen Landschaftsruhezonen*

Der Bericht zum Überprüfungsverfahren des ARE stellte fest, dass mit der Umsetzung von Art. 8 LFG und der Bestimmung der Landschaftsruhezonen ein Schutzinteresse wahrgenommen wird, dass dieses Schutzinteresse in der Konzentration der touristischen Entwicklung auf wenige Standorte besteht und dass dabei «die öffentlichen Interessen höher zu gewichten sind als die privaten» (Prüfungsbericht nach Art. 17 RPV durch das ARE vom Mai 2007). Im Klartext heisst dies, mehr Landschaftsruhezonen und weniger durch private touristische Unternehmen lärmbelastete Gebiete.

Der vorliegende Vorschlag liefert genau das Gegenteil. Vier vergleichsweise kleine, randlich gelegene Landschaftsruhezonen stehen vier ausgedehnten, ganze Gebirgsmassive umfassenden, grossflächigen Zonen gegenüber, die für touristische Flüge vorgesehen sind. Das Verhältnis stimmt in keiner Weise, das öffentliche Interesse wird in diesem Vorschlag kaum berücksichtigt, die Verhältnisse Landschaftsruhezonen und lärmbelastete Gebiete sind total verkehrt. Von einer kompensatorischen Massnahme, als was Art. 8 LFG eigentlich gedacht ist, kann keine Rede sein.

Mountain Wilderness bittet das BAZL in Zusammenarbeit mit dem ARE eine Lösung für die Umsetzung des Gesetzesauftrags zu finden, der die öffentlichen Interessen berücksichtigt d.h. mit einer Konzentration der touristischen Flüge zu Gunsten der Ruhezonen. Die Vorfahrt gehört eindeutig der Lebensqualität der Bevölkerung und nicht einer kleinen Minderheit von Hobbypiloten oder Touristen, die sich einen teuren, lärmigen Spass leisten können. Deshalb sind alle durch das BAFU vorgeschlagenen Landschaftsruhezonen zu berücksichtigen.

2.6. Abstimmung mit anderen gesetzlichen Vorlagen

2.6.1 *Landschaftskonzept Schweiz, Massnahme 7.21*

Massnahme 7.21 des Landschaftskonzepts Schweiz schreibt vor, dass «zur Verhinderung oder Reduktion von Lärmimmissionen in geeigneten Gebieten (naturnahe Landschaften, BLN-Gebiete, wichtige Erholungsräume)» eine Wegleitung auszuarbeiten sei. «Die Wegleitung soll Möglichkeiten aufzeigen, wie

ergänzend zu den Instrumenten der Lärmschutzverordnung die Ruhe oder die einer Landschaft eigenen Geräusche erhalten oder wiederhergestellt werden können.

Es sollen Überlegungen zwischen dem BAZL und dem BAFU angestellt werden, wie diese beiden Ziele miteinander in Übereinstimmung gebracht werden können.

2.6.2 Förderinstrumente für Lärmschutzzonen

Die Schweiz ist daran, Nationale Pärke auszuscheiden. Der Bund soll in Zukunft Leistungen für die Natur und Landschaft durch finanzielle Beiträge an die Pärke abgelten. Das Bekenntnis einer Region zur Landschaftsruhezone soll ebenfalls als Leistung an Natur und Landschaft anerkannt werden.

Es soll mit dem BAFU abgeklärt werden, ob im Rahmen der Pärkeverordnung Landschaftsruhezonen ausgeschieden werden und ob diese mit Fördergeldern des Bundes unterstützt werden können.

2.7. Bestimmungen

2.7.1 Gesetzlich verbindliche Vorschriften statt Empfehlungen

Das BAZL moniert in seinem Vorschlag, dass man in der Vergangenheit mit Empfehlungen gut gefahren sei.

In Hinblick auf die Umsetzung der Landschaftsruhezonen und zur Sicherheit der Personen, die hier ihre Ruhe suchen, ist es unabdingbar, eine gesetzlich möglichst verbindliche Vorschrift zu erlassen, im besten Fall ein Verbot. Falls ein Verbot nicht möglich sein sollte, z.B. weil dieses Instrument bereits anderweitig eingesetzt wird, so drängt es sich auf, wenigstens die Vermeidung des Überflugs über das Gebiet vorzuschreiben.

Mountain Wilderness favorisiert für die Landschaftsruhezonen gesetzlich verbindliche Vorschriften. Falls dies nicht möglich sein sollte, so soll die Vorschrift gelten, dass der Überflug der Landschaftsruhezonen vermieden wird.

2.7.2 Flexible Zonen

Der Vorschlag des BAZL beinhaltet nur die Möglichkeit «Landschaftsruhezonen ja oder nein». Wenn ja, dann sind minimale Vorschriften für den Überflug vorgesehen. Leider wurde keine differenzierte Betrachtung der unterschiedlichen Bedürfnisse aller Akteure vorgenommen, welche erlaubt hätte, Mindestanforderungen an die Schutzziele in den Landschaftsruhezonen bezüglich der Nutzung des Luftraums zu definieren. Leider versäumt es der Vorschlag des BAZL auch, die Landschaftsruhezonen mit der Aussendlandungsverordnung zu koordinieren.

Mountain Wilderness schlägt vor, ein System von flexiblen Ruhezonen zu prüfen und zu unterscheiden zwischen der Art der Nutzung des Luftraums (militärische Fliegerei, touristische Fliegerei, Versorgungsflüge, Schulungs- und Trainingsflüge, Such- und Rettungsflüge und Arbeitsflüge). Möglich wäre eine Einteilung in eine Landschaftsruhezone 1 (ganze Zeit über ruhig) und Landschaftsruhezone 2 (hauptsächlich ruhig) mit je unterschiedlichen Bestimmungen (vgl. dazu die folgenden Ausführungen zu Überflug und Start und Landungen).

2.7.3 Überflug

Das BAZL schlägt eine Überflughöhe der Lärmschutzzonen von 1500 feet vor. In dieser Höhe wird der Fluglärm je nach Flugzeugtyp sehr laut sein. In 300 Meter Abstand können die Spitzenpegel bis 80 dB betragen, bei 600 Meter sind es rund 74 dB. Bei 450 m dürfte der Lärm je nach Flugzeugtyp und meteorologischen Verhältnissen um die 75 dB aufwärts betragen. Das ist sehr laut. In 600 Metern (Vorschlag BAFU) wird er unwesentlich geringer sein.

Zum Vergleich: die gesetzlich verankerten Spitzenwerte der Empfindlichkeitsstufe II (Zonen in denen keine störenden Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) beträgt der Lärmgrenzwert 60 dB, in der Empfindlichkeitsstufe III (Zonen, in denen mässig störende Betriebe zugelassen sind, namentlich in Wohn- und Gewerbezone (Mischzonen) sowie Landwirtschaftzonen) beträgt der Lärmgrenzwert 65 dB.

Zwischen diesen Zonen und der Landschaftsruhezone besteht jedoch ein Unterschied bezüglich der Quelle und der Häufigkeit des Lärms. Beim Fluglärm über den Landschaftsruhezone handelt es sich in der Regel um regelmässig wiederkehrende Einzelereignisse, weshalb sich quantitativ erfasste Lärmgrenzwerte nur beschränkt als Massstab eignen. Lärm in der Landschaft hingegen ist vielmehr an die subjektive Wahrnehmung gebunden. Zudem kann gleich lauter Lärm aufgrund der Stimmigkeit im Wahrnehmungskontext (Landschaft und Naturbezug) unterschiedlich stark empfunden werden. So etwa stört das Rauschen eines Wasserfalls nicht, während die gleich laute anthropogene Lärmquelle in der freien Landschaft als Zumutung empfunden wird.

Der Überflug eines Flugzeugs über eine Landschaftsruhezone ist in jedem Fall eine starke Beeinträchtigung des Landschaftserlebnisses. Mountain Wilderness plädiert deshalb dafür, dass der Überflug über die Landschaftsruhezone 1 verboten wird, respektive vermieden wird und dass er für die Landschaftsruhezone 2 stark eingeschränkt wird. Die Überflughöhe ist in dieser Zone den Vorschriften im Ausland (z.B. bei Nationalparks in Frankreich) anzupassen und deshalb auf 1000 Meter über Grund zu setzen. Ausserdem sind mit der Luftwaffe Verhandlungen zu führen, damit die Landschaftsruhezone nicht übermässig durch Fluglärm beeinträchtigt werden.

Mountain Wilderness schlägt vor, dass für den Luftraum über Landschaftsruhezone bezüglich Überflug folgende Regelungen gelten:

Ruhezone 1: kein Überflug

- Such- und Rettungsflüge frei
- Kein Überflug zu Schulungs- und Trainingszwecken
- Kein Überflug zu Arbeitszwecken
- Kein Überflug zu touristischen und militärischen Zwecken.

Ruhezone 2: Überflug mindestens 1000 Meter über Grund

- Überflüge zu Such- und Rettungszwecken frei
- Kein Überflug zu Schulungs- und Trainingszwecken
- Kein Überflug zu Arbeitszwecken
- Militärische Flüge bis auf eine zu bestimmende maximale Bodennähe, zeitlich beschränkt auf die Nicht-Tourismussaison.

2.7.4 Start und Landungen

Das Landschaftsschutzkonzept (Massnahme 6.02) schreibt vor, dass für Landschaftsruhezone nebst Überflugbeschränkungen auch den Verhältnissen angepasste Start- und Landebeschränkungen erlassen werden sollen. Im vorliegenden Vorschlag des BAZL fehlen jedoch Überlegungen bezüglich Start

und Landung. Die Bestimmungen lassen sich ideal in die in Arbeit befindliche ALV integrieren.

Mountain Wilderness schlägt vor, die Vorschriften zu Start und Landung im Rahmen der Aussenlandungsverordnung zu regeln und die Landschaftsruhezonen unter (ALV, Art. 17¹ und Art. 17², Stakeholderversion vom 13.11.08) abzuhandeln.

Unser Vorschlag für eine unterschiedliche Beurteilung der Start- und Landungen in unterschiedlichen Landschaftsruhezonen ist wie folgt:
Ruhezone 1: ganze Zeit ruhig (ALV, Art. 17¹)

- Such- und Rettungsflüge frei
- Arbeitsflüge nur mit spezieller Bewilligung
- Versorgungsflüge in definierten Korridoren und zeitlich geregelt
- Keine Schulungs- und Trainingsflüge
- Keine touristischen Flüge

Ruhezone 2: hauptsächlich ruhig (ALV, Art. 17²)

- Such- und Rettungsflüge frei
- Arbeitsflüge nur mit spezieller Bewilligung
- Versorgungsflüge in definierten Korridoren und zeitlich geregelt
- Touristische Rundflüge in definierten Korridoren mit Minimalabständen zu Bergflanken resp. minimaler Bodendistanz
- Keine touristischen Personenabsetzungen
- Keine Schulungs- und Trainingsflüge

2.8. Monitoring

2.8.1 Erfolgskontrolle

Für eine effektive und effiziente Umsetzung der Landschaftsruhezonen braucht es eine Erfolgskontrolle, damit die Wirkung der Massnahmen gemessen und im Notfall innerhalb nützlicher Frist Anpassungen getroffen werden können.

Der Erfolg der Landschaftsruhezonen soll nach deren Einführung anhand von Umfragen bei der Bevölkerung (Ansässige sowie Freizeitmenschen), Beobachtungen und statistischen Erhebungen beobachtet werden.

2.8.2 Instrumente zur Anpassung der Massnahmen

Keine Massnahme ohne Anpassung bei Bedarf.

Die Wirkung der Massnahmen soll alle fünf Jahre nach der Einführung der Landschaftsruhezonen erhoben und bei Bedarf entsprechende Anpassungen getroffen werden.

2.8.3 Erweiterung und Vervollständigung der Lärmschutzdatenbank

Für die Kontrolle der Massnahme müssen Messwerte und Daten vorhanden sein. Die Lärmbelastung wird zur Zeit zur Hauptsache für die Städte und ihre Agglomerationen erhoben. Eine flächendeckende Erfassung der Lärmbelastung insbesondere auch für diejenigen Gebiete, die sich für die stille Erholung und Freizeit eignen, fehlt.

Mountain Wilderness schlägt vor, dass die Lärmschutzdatenbank vervollständigt, und die Lärmbelastung über die gesamte Schweiz erhoben wird. Lärmkarten sind insbesondere auf die Erholungsgebiete in den BLN-Gebieten auszudehnen. Ausserdem sollen in Hinblick auf die langfristige Sicherung der Landschaftsruhezonen strategische Lärmkarten erstellt werden.

3 Zu guter Letzt noch dies:

Mountain Wilderness kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass das BAZL mit seinem Vorschlag alles daran gesetzt hat, den Gesetzesauftrag so gut wie möglich zu umgehen. Hans Fuchs, Gletscherpilot und Aviatikfan bringt es auf den Punkt, wenn er auf flightforum.ch schreibt:

«Runter kommen liebe Leute!!!

Ich war gestern an der Sitzung des BAZL. Ich bin mit den allergrössten Befürchtungen hin gegangen und mit grosser Erleichterung heimgekehrt. Die Ruhezone Geschichte brodelt nun seit 20 Jahren unter der Oberfläche.

Der Vorschlag des BAZL, der heute auf dem Tisch liegt, ist eine sehr elegante Lösung, wie man diese never ending Story aus der Welt schaffen kann. Man hat echt viel nachgedacht und die Interessen der Aviatik sehr stark gewichtet. Es wird keinerlei Verbote geben und für die Räume werden lediglich Empfehlungen abgegeben werden, dass möglichst lärmarm geflogen werden soll. Das ist etwas was meiner Meinung nach ja für uns sowieso immer gelten sollte. Arbeitsflüge werden in keiner Weise eingeschränkt sein.

Erlaubt mir, dass ich mich nicht weiter äussere, da hier das letzte Wort nicht gesprochen ist und bis 30. November eine Vernehmlassungsfrist läuft.

Das BAZL hat sehr gute Arbeit geleistet!

sagt der angebliche BAZL Basher Hans»

(<http://www.flightforum.ch/forum/showthread.php?t=73156>, 17.11.2009)

Mountain Wilderness wünscht, dass das BAZL sich um eine faire und gerechte Lösung bemüht. Diese Lösung soll die Anliegen der übrigen Stakeholder respektieren und nicht nur den privaten Spass und die privaten wirtschaftlichen Interessen berücksichtigen. Denn es geht hier darum, mit den Landschaftsruhezonen einen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Beitrag zu leisten.

4 Literaturverzeichnis

Bundesamt für Umwelt, Abteilung Lärmbekämpfung (Hg.): Landschaftskonzept Schweiz – Massnahme 7.21, Die Ruhe in geeigneten Gebieten erhalten. Metron, Zürich 2007.

Ingold, Kirk: Ruhe bitte! – Wie kann der «Schutz der Ruhe» raumplanerisch umgesetzt werden? Abschlussarbeit im ZLG «Raumentwicklung», ETHZ, Juli 2006.