



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

## Erkenntnisse aus dem Fluglärmbericht 2015

Dem Fluglärmbericht 2015 können folgende Erkenntnisse direkt entnommen werden:

- Der Gesamtverkehr stagniert seit 2006 bei rund 265'000 Bewegungen pro Jahr. Der Anteil Kleinflugzeuge (Sichtflugbewegungen VFR) nimmt aber auf Kosten der Instrumentenflüge (+ 9'000 Bewegungen, +3.7%) ab, nämlich von rund 12'000 auf 7'500 Bewegungen: -39%. (S5).
- Der Anteil Abflüge nach Norden mit anschliessender Linkskurve (Route N) steigt markant: +20,3% gegenüber dem Vorjahr, und +73.7% gegenüber 2006. Hingegen nehmen die Abflüge auf Piste 28 (nach Westen) tendenziell ab (S15).
- Seit 4 Jahren beginnen Helikopter nach Instrumentenflugregeln zu fliegen (Starts 2011: 0, 2016: 60). Kommendes Thema: Helikopternachtfluglärm? (S20).
- Nachtflüge:
  - Die Anzahl Nachtflüge (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) steigt kontinuierlich an (2014 – 2015: +5,5%) (S27, Graphik S31).
  - Die Ausnahmegewilligungen (Nachtflugsperrordnung) weisen seit der neuen Regelung 2011 keinen eindeutigen Trend auf.
  - Die während der Nachtzeit geplanten Flüge nehmen weiterhin stark zu: 2005: 5'995; 2015: 9'125 Bewegungen resp. +52,2% in 10 Jahren (S33).
  - In der Zeit 22:00 – 23:00 nimmt die effektive Bewegungszahl weiterhin stark zu (2006: 6'343; 2014: 8'618, 2015 9'074: +5,3% in einem Jahr, +73,1% seit 2006) (S25).
  - In der Zeit „Verspätungsabbau“ 23:00 – 23:30 wurde letztes Jahr zwar mit 2'201 Bewegungen ein Rekord erzielt, es ist jedoch kein eindeutiger Trend ersichtlich (S25).
  - In der Zeit nach Verspätungsabbau 23:30 – 24:00 bleiben die Bewegungen seit 2011 tendenziell stabil (Maximum 2012 mit 166 Bewegungen; 2015 137 Bewegungen) (S25).
  - Am Morgen 06:00 – 07:00 wurde 2015 ein deutlicher Rekord verzeichnet (8'530 Bewegungen gegenüber 2014: 7'661; +11,3%) allerdings ist der Schwankungsbereich gross (S25).
  - Die Ausnahmen von der Nachtflugsperrordnung haben 2010 einen Sprung nach oben genommen und pendeln seither um 200 pro Jahr (2004 – 2009: 80/Jahr). Im Jahr 2015 wurde mit 261 die zweithöchste Bewilligungszahl seit je erreicht (S29).
- Die Flugzeugtypen A340-300 (alte Swiss) und B777-300ER (neue Swiss) sind in derselben Lärmklasse 2 eingeteilt (S34). Die B777 sind aber in Zürich leiser: z.Bsp. MIC 6 Opfikon: A340: 95.5 dB(A) gemittelter Spitzenpegel; B777: 89.5 dB(A) (S56). MIC4 (Hochfelden, Start Piste 32) 80.7 zu 76.2 dB(A) (S65). Je näher man beim Abhebeplatz ist, desto kleiner wird der Unterschied: Die Lärmdifferenz entsteht aus dem unterschiedlichen Steigvermögen. Gemessen werden Immissionen, nicht Emissionen.
- Die Belastung an den Messstellen (gemessen in  $L_{eq}$ ) bleibt seit 2005 tagsüber (06:00 – 22:00 Uhr) und in der ersten Nachtstunde (22:00 – 23:00 Uhr) an den meisten Stellen ca. konstant. Tagsüber sind Lärmzunahmen zu verzeichnen an den Mikrofonen in Wallisellen, Kloten, Nürensdorf. In der Zeit von 22:00 - 23:00 sind trotz Zunahme der Bewegungszahlen klare *Lärmabnahmen* zu verzeichnen an den Mikrofonen in Rümlang, Oberhasli, Oberglatt, Wallisellen, Furtal, Dübendorf (Graphiken Seiten 50/51).

Geschäftsstelle:  
Dorfstrasse 9  
Postfach  
8155 Niederhasli  
Telefon 044 850 11 81  
Fax 044 850 49 83

Postcheckkonto: 80-31543-9  
Bankverbindung:  
Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich  
1125-0556.480 725  
Info@SchutzverbandZuerich.ch  
www.SchutzverbandZuerich.ch

- In der Zeit von 23:00 – 24:00 Uhr nahm der Lärm gegenüber dem Vorjahr an den meisten Mikrofonen ab; leichte Zunahmen waren bei den Mikrofonen im Süden des Flughafens zu verzeichnen (S41ff).
- Die Gesamtlärmbelastung bleibt in der Periode 2006 – 2015 am Tag etwa konstant, nimmt in der Nacht aber tendenziell zu (Graphik S. 48/49).
- Entwicklung der Pegelspitzen in Oberglatt bei Nachtstarts (22:01 – 06:00) von 2006 bis 2015: Die Zahl Pegelspitzen zwischen 65 und 80 dB(A) blieb etwa konstant (1'850/Jahr), Spitzen zwischen 81-85 dB(A) nahmen im vergangenen Jahr (nach starkem Anstieg in der Vorperiode) zahlenmässig wieder stark ab (auf 1'185/Jahr), Sie sind hauptsächlich verursacht durch A340 (997), A330 (78) teilweise aber auch B777(42). Lautere Flüge sind sehr selten (S77, 78).
- Die Abweichung vom vorgeschriebenen Flugweg nimmt in der Periode 2006 bis 2015 stark zu, von 0.2% auf 1.4%, meist ohne entschuldigende Ursache. Allerdings hat im vergangenen Jahr eine Trendwende stattgefunden (S88/89).
- Die Lärmreklamationen nehmen in der Periode 2007 – 2010 ab, bleiben seither konstant (Durchschnitt 2'781 pro Jahr, 2015 waren es 2'423) (S92).

4. Mai 2016 / R. Bänziger