

Empa  
Überlandstrasse 129  
CH-8600 Dübendorf  
T +41 58 765 11 11  
www.empa.ch



Amt für Mobilität des Kantons Zürich  
Abteilung Flughafen und Luftverkehr  
Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

## Flughafen Zürich

### Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2022

**Auftrags-Nr.:** 5214.031408  
Bericht-Nr.: 5214.031408 - 1  
Auftraggeber: Amt für Mobilität des Kantons Zürich  
Anzahl Seiten: 66  
Beilagen: 6 Karten (A4-Format)

Die Verfasser: B. Schäffer  
S. Schalcher  
J. Meister  
S. Schucker

Status: genehmigter Bericht

---

Dübendorf, 25. Oktober 2023  
Der Projektleiter:

Abteilung Akustik / Lärminderung  
Der Abteilungsleiter:

Dr. Beat Schäffer

Dr. Jean Marc Wunderli

---

Anmerkung: Bericht und Unterlagen werden 10 Jahre archiviert.

## Zusammenfassung

Am 30. Januar 2023 beauftragte das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, den Zürcher Fluglärm-Index (*ZFI*) für das Jahr 2022 zu berechnen. Der *ZFI* ist eine Einzahlgrosse, namentlich die Summe der Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag stark belastigten Personen (*HA*) und der Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht stark gestörten Personen (*HSD*), welche ebenfalls separat ausgewiesen werden sollen. Zudem sollen die Gründe für die Veränderungen des *ZFI* zwischen dem Vorjahr 2021 und dem Berichtsjahr 2022 diskutiert werden (Empa-Bericht Nr. 5214.031408-2). Die Berechnungen werden dabei gemäss Vorschrift der *ZFI*-Verordnung (*ZFI*-VO) vom 7. Dezember 2011 durchgeführt.

Im Jahr 2022 liegt der *HA*-Wert bei 26'593 und der *HSD*-Wert bei 16'855 Personen. Der *ZFI* für das Jahr 2022 beträgt somit 43'448 Personen und unterschreitet den Richtwert von 47'000 noch immer deutlich um 3'552 Personen, wobei der Monitoringwert dem Richtwert wieder deutlich näher kommt als 2021. Ohne Berücksichtigung der passiven Massnahmen – d.h. gemäss Berechnungsvorschrift der Jahre vor 2011 – würde ein um 2'027 Personen höherer *HSD*-Wert und somit ein *ZFI*-Wert von 45'475 Personen resultieren. Der *HA*-Wert und der *HSD*-Wert des Jahres 2022 nahmen gegenüber dem Vorjahr 2021 stark um 85% bzw. 198% zu (Vergleich der offiziellen Monitoringwerte). Insgesamt nahm der *ZFI*-Wert um 116% zu. Im Vergleich zum Referenzzustand RZ sank der *ZFI* um 8%, wobei die *HA* um 21% abnahmen, die *HSD* hingegen um 22% zunahmen. Die sehr deutlichen Zunahmen im Berichtsjahr 2022 seit dem Vorjahr 2021 sind grossenteils auf die Zunahme der Flugbewegungen im Laufe der allmählichen Erholung von der COVID-19 Situation zurückzuführen, wie in Teilbericht 2 im Detail diskutiert wird (Bericht Nr. 5214.031408 - 2).

## Inhalt

1.	Auftrag .....	4
2.	Umfang und Inhalt der Untersuchungen .....	5
2.1.	Überblick .....	5
2.2.	Inhaltliche Systemabgrenzung .....	5
2.3.	Zeitliche Systemabgrenzung .....	6
2.4.	Räumliche Systemabgrenzung .....	6
3.	Grundlagen und Methodik .....	8
3.1.	Berechnungsvorschrift für den <i>ZFI</i> .....	8
3.2.	Technische Umsetzung der <i>ZFI</i> -Berechnung .....	11
4.	Eingabedaten für die Belastungsrechnungen .....	18
4.1.	Belastungsrechnungen .....	18
4.2.	Bewegungszahlen und Pistenbelegung .....	19
5.	Ergebnisse .....	21
5.1.	Fluglärmbelastungen .....	21
5.2.	Quantifizierungen zum <i>ZFI</i> .....	22
6.	Unsicherheit der Berechnungen .....	28
7.	Abkürzungen, Datengrundlagen, Literatur .....	29
7.1.	Verwendete Abkürzungen .....	29
7.2.	Datengrundlagen .....	30
7.3.	Literatur .....	30
8.	Verzeichnisse .....	34
8.1.	Abbildungsverzeichnis .....	34
8.2.	Tabellenverzeichnis .....	35
8.3.	Kartenverzeichnis .....	36
9.	Anhang .....	37
9.1.	Untersuchungssperimeter für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022 .....	37
9.2.	Jährliche Flugbewegungszahlen der Grossflugzeuge .....	45
9.3.	Pistenbelegung am Tag und in der Nacht .....	46
9.4.	<i>ZFI</i> aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen .....	48
9.5.	<i>HA</i> aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen .....	53
9.6.	<i>HSD</i> aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen .....	57
9.7.	<i>HA</i> , <i>HSD</i> und <i>ZFI</i> nach Stadtzürcher Quartieren .....	62
9.8.	<i>HA</i> , <i>HSD</i> und <i>ZFI</i> nach Himmelsrichtung (Quadranten) .....	65

## 1. Auftrag

Am 30. Januar 2023 beauftragte das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, den Zürcher Fluglärm-Index (*ZFI*) für das Jahr 2022 zu berechnen. Dabei sollen die für dieses Jahr nach wirtschaftlichem Wohnsitz<sup>1</sup> ermittelten Bevölkerungszahlen verwendet werden. Zu Vergleichszwecken soll der *ZFI* auch für den Referenzzustand (RZ), sowie für die Jahre 2005 bis 2021 ausgewiesen werden. Der RZ wurde vom Regierungsrat des Kantons Zürich definiert und bildet die Grundlage des heutigen *ZFI*-Richtwerts (vgl. *ZFI*-VO [61]). Als Eckwerte wurden die Bevölkerungs- und Bewegungszahlen des Jahres 2000 sowie der Flugbetrieb (Flottenmix und Routenbelegung) des Jahres 2004 festgelegt. Die Zeitreihe erlaubt es, die Entwicklung des *ZFI* bzw. der *HA* und der *HSD* über einen längeren Zeitraum hinweg zu beurteilen. Die entsprechenden Werte wurden bereits in früheren Empa-Berichten [10] (RZ) sowie [11, 15, 20, 23, 25, 27, 31, 33, 35, 37, 40, 42, 46, 50, 52] (2005 bis 2021) ausgewiesen. Die Berechnungen sollen nach dem in [7] dokumentierten Verfahren und unter Anwendung der aktuellen *ZFI*-VO vom 7. Dezember 2011 [61] mit Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen (PM) durchgeführt werden. Seit dem Berechnungsjahr 2013 werden dazu in der offiziellen Berechnung Gebäude mit PM, die den Anforderungen der SIA-Norm 181 [60] genügen, mit entsprechenden Einfügungsdämpfungen berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgen gemäss der Methodik des 3. Teilberichts zum *ZFI* des Jahres 2012 [29], wobei seit dem Berechnungsjahr 2020 die Gebäude mit PM in vier (statt wie bis und mit Berechnungsjahr 2019 in drei) Altersklassen eingeteilt werden. Zusätzlich zum *ZFI* sollen auch seine beiden Bestandteile, die Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag stark belästigten Personen (*HA*) und die Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht stark gestörten Personen (*HSD*), separat ausgewiesen werden. Es wird eine Auflösung in einzelne Gemeinden für die Schweiz und Deutschland gewünscht. Zusätzlich werden der *ZFI* und seine Komponenten für die Stadtzürcher Quartiere und nach Himmelsrichtung in vier Quadranten aufgeschlüsselt. Nebst den gemeinde-, quartiers- und kantonsspezifischen Quantifizierungen soll der *ZFI* auch räumlich auf Karten dargestellt werden.

Des Weiteren sollen die Gründe für die Veränderungen des *ZFI* zwischen dem Vorjahr 2021 und dem Berichtsjahr 2022 diskutiert werden. Die Aussagen sollen dabei die qualitative Ebene verlassen. Dazu werden einzelne Komponenten, wie beispielsweise die Bevölkerung oder die Flugzeugflotte, auf den *ZFI* isoliert betrachtet und quantifiziert. Damit soll aufgezeigt werden, wie sensitiv der *ZFI* reagiert, wenn sich Elemente des Flugbetriebs oder die Bevölkerungsstruktur ändern. Die Sensitivitätsanalyse soll gemäss [12] durchgeführt werden, wobei seit dem Berichtsjahr 2012 zudem die Veränderung des *ZFI* aufgrund neuer passiver Schallschutzmassnahmen als zusätzliche Komponente betrachtet wird.

Die Resultate sollen in zwei technischen Berichten zuhanden des Auftraggebers dokumentiert werden. Der vorliegende erste Teilbericht dokumentiert den *ZFI* bzw. dessen Komponenten *HA* und *HSD* für das Jahr 2022 sowie für den RZ und die Jahre 2005 bis 2021. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden in einigen Tabellen jedoch lediglich die Werte der letzten 10 Jahre (2013–2022) und des RZ aufgeführt. Die komplette Datenreihe ist in den Datengrundlagen der Empa einsehbar. Der zweite Teilbericht [54] dokumentiert die Sensitivitätsanalyse zwischen dem Berichtsjahr 2022 und dem Vorjahr 2021.

---

<sup>1</sup> Der wirtschaftliche Wohnsitz einer Person liegt in derjenigen Gemeinde, deren Infrastruktur sie am häufigsten beansprucht, unabhängig davon, wo die Papiere der Person hinterlegt sind.

## 2. Umfang und Inhalt der Untersuchungen

### 2.1. Überblick

Der *ZFI* ist eine Einzahlgrösse, die sich aus den *HA* und den *HSD* (Definitionen siehe unten) zusammensetzt. Die *HA* werden direkt mittels einer Belastungs-Wirkungsbeziehung [58] und die *HSD* über die Anzahl durch Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen (*AWR*) ermittelt [3, 4]. Der Berechnungsablauf für den *ZFI* ist detailliert in [7] dokumentiert.

Für die Berechnung des *ZFI* des Jahres 2022 wird eine bestehende Belastungsrechnung verwendet, die im Rahmen des jährlichen Fluglärmnachweises für den Flughafen Zürich im Auftrag der Flughafen Zürich AG von der Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, durchgeführt wurde (vgl. Kap. 4.1). Die für die Berechnungen benötigten Bevölkerungsdaten des Jahres 2022 werden der Empa in elektronischer Form zur Verfügung gestellt (vgl. Kap. 3.2.5).

Zusätzlich zur obigen Berechnung werden die Gründe der Veränderungen des *ZFI* vom Berichtsjahr zum Vorjahr untersucht. Diese Untersuchungen werden im zweiten Teilbericht dokumentiert [54].

### 2.2. Inhaltliche Systemabgrenzung

Bei der Berechnung des *ZFI* wird strikt nach Tag und Nacht unterschieden. Dabei kommen die in der Lärmschutz-Verordnung LSV [57] aufgeführten Abgrenzungen zur Anwendung (vgl. Kap. 2.3). Für den Tag (06–22 h) wird nur die Belästigung im Wachzustand bestimmt und für die Nacht (22–06 h) nur die Schlafstörung. Eine allfällige Schlafstörung in der Zeit von 06–22 h sowie eine starke Belästigung im Wachzustand von 22–06 h bleiben unberücksichtigt. Schlafstörung und Belästigung werden mittels folgender Indizes beschrieben:

**HA**      **Highly Annoyed:** Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag (06–22 h) stark belästigten Personen. Der Index *HA* wird nur für den Tag berechnet.

**HSD**      **Highly Sleep Disturbed:** Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht (22–06 h) stark gestörten Personen. Der Index *HSD* wird nur für die Nacht berechnet.

**ZFI**      **Zürcher Fluglärm-Index:** Anzahl der durch Fluglärm des Flughafens Zürich stark beeinträchtigten Personen bzw. Anzahl Personen, die sich durch Fluglärm stark belästigt und/oder im Schlaf stark gestört fühlen. Der *ZFI* berechnet sich aus der Summe der Teilindizes *HA* und *HSD*. Es ist daher möglich, dass eine Person sowohl tagsüber als auch nachts in den *ZFI* eingeht.

Die *HA* und *HSD* ergeben sich durch Einsetzen der Fluglärmbelastungen in die jeweilige Belastungs-Wirkungsbeziehung (vgl. Kap. 3.1) und durch Multiplikation der daraus resultierenden prozentualen Anteile für starke Belästigung bzw. starke Schlafstörung mit der Wohnbevölkerung. Die Daten der Wohnbevölkerung stehen in einer Auflösung von 100 m × 100 m (Hektarraster) zur Verfügung. Es werden die Daten des jeweiligen Berechnungsjahres verwendet. Für die Ermittlung der *HSD* muss in einem Zwischenschritt die Anzahl der durch Fluglärm induzierten zusätzlichen *AWR* während der Nacht (22–06 h) ermittelt und in den prozentualen Anteil für starke Schlafstörung umgerechnet werden.

Bei der Berechnung des *ZFI* werden nur die Bewegungen der Grossflugzeuge berücksichtigt. Als Grossflugzeuge gelten nach LSV Anhang 5 [57] Luftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von

mehr als 8'618 kg. Die Kleinluftfahrzeuge werden nicht berücksichtigt, da sie nur einen geringen Einfluss auf die Gesamtbelastung beim Flughafen Zürich und damit auf den *ZFI* haben.

Bei den Fluglärmbelastungen sowie den daraus sich ergebenden *HA*, *HSD* und *ZFI* handelt es sich um Jahresmittelwerte.

### 2.3. Zeitliche Systemabgrenzung

In der vorliegenden Untersuchung werden die *HA*, die *HSD* und der *ZFI* für das Jahr 2022 ermittelt und zusammen mit den Werten des RZ und der Jahre 2005 bis 2021 ausgewiesen. Tabelle 2-1 gibt einen Überblick über die Zeitperioden, die für die vorliegende Untersuchung massgebend sind (vgl. Kap. 3.1 und 0).

**Tabelle 2-1 Zeitperioden**

Bezeichnung	Abkürzung	Zeitperiode	Beurteilungszeit
Tag <sup>a</sup>	T	06–22 h	16 h
Erste Tagesstunde	T1	06–07 h	1 h
Letzte Tagesstunde	T16	21–22 h	1 h
Übrige Tagesstunden	T2-T15	07–21 h	14 h
Nacht	N	22–06 h	8 h
Erste Nachtstunde <sup>a</sup>	N1	22–23 h	1 h
Zweite Nachtstunde <sup>a</sup>	N2	23–05 h	1 h
Letzte Nachtstunde <sup>a</sup>	N3	05–06 h	1 h

<sup>a</sup> Definition nach Lärmschutz-Verordnung (LSV [57]).

### 2.4. Räumliche Systemabgrenzung

Tabelle 2-2 weist die Berechnungsausschnitte und die Maschenweite des Hektarrasters aus, welche für die Belastungsrechnungen und somit auch für den *ZFI* des RZ (Verwendung der sog. *Footprints* (Kap. 4.1) des Jahres 2004 [5]), der Jahre 2005 bis 2021 [8, 9, 13, 17, 19, 24, 26, 30, 32, 34, 36, 39, 41, 43, 47, 48, 51] sowie des Jahres 2022 [53] verwendet wurden.

Der Berechnungsausschnitt des RZ und der Jahre 2005 bis 2010 ist identisch. Für die Jahre 2011 bis 2015 wurde der Ausschnitt deutlich vergrössert. Im Jahr 2016 wurde der Berechnungsausschnitt erneut vergrössert sowie die Maschenweite verfeinert (Details siehe [39]).

**Tabelle 2-2 Berechnungsausschnitte**

Jahr/Zustand	Schweizer Landeskoordinaten (LV03)		Ausdehnung	Maschenweite
	Ecke Südwest	Ecke Nordost		
RZ, 2005–2010	650'000 / 230'000	723'000 / 282'000	West-Ost: 73 km Nord-Süd: 52 km	250 m × 250 m
2011–2015	644'000 / 216'000	732'000 / 300'000	West-Ost: 88 km Nord-Süd: 84 km	250 m × 250 m
2016–2022	642'000 / 216'000	735'000 / 300'000	West-Ost: 93 km Nord-Süd: 84 km	150 m × 150 m

Um die Fluglärmbelastungsberechnung mit einer Maschenweite von  $250\text{ m} \times 250\text{ m}$  bzw.  $150\text{ m} \times 150\text{ m}$  mit den Bevölkerungsdaten im Hektarraster (vgl. Kap. 3.2.5) zu verknüpfen, werden die Fluglärmbelastungswerte zwischen den Gitterpunkten linear auf das Hektarraster (Hektarpunkte) mit einer Maschenweite von  $100\text{ m} \times 100\text{ m}$  interpoliert.

Die *HA*, *HSD* und der *ZFI* werden nicht im gesamten Berechnungsausschnitt ausgewiesen, sondern nur innerhalb des jeweiligen Untersuchungsperimeters (UP). Dieser wird für die *HA* durch das Abbruchkriterium bei einer Tagesbelastung von 47 dB festgelegt, und für die *HSD* bei einer Nachtbelastung von 37 dB. Unterhalb dieser Belastungen werden somit deren Wirkungen auf die Bevölkerung (*HA*, *HSD*) auf null gesetzt. Die Festlegung von Abbruchkriterien ist notwendig, damit der *ZFI* nicht zu träge auf Veränderungen reagiert.

### 3. Grundlagen und Methodik

#### 3.1. Berechnungsvorschrift für den ZFI

Der Zürcher Fluglärm-Index *ZFI* berechnet sich durch Addition der *HA* und der *HSD*.

**Formel 3-1**  $ZFI = HA + HSD$

##### 3.1.1. Bestimmung der *HA*-Komponente

Die *HA*-Komponente ergibt sich durch Überlagerung eines Belastungszustandes mit der Wohnbevölkerung unter Verwendung einer vorgegebenen Belastungs-Wirkungsbeziehung nach folgendem Prinzip: In den Hektarpunkten eines vorgegebenen Bodenrasters werden die akustischen Grössen sowie die Anzahl Personen bestimmt. Durch Einsetzen der akustischen Grössen in die Funktionsgleichung der Belastungs-Wirkungsbeziehung ergibt sich je Hektarpunkt *i* der Prozentsatz (oder die Wahrscheinlichkeit) für starke Belästigung (*%HA<sub>i</sub>*). Wird dieser Prozentsatz mit der Anzahl Personen je Hektarpunkt (*N<sub>pop,i</sub>*) multipliziert, so erhält man die räumliche Verteilung der *HA*, bezogen auf einen vorgegebenen Belastungszustand und eine vorgegebene Wohnbevölkerung. Werden alle Hektarpunktswerte aufsummiert, ergeben sich daraus die *HA*.

**Formel 3-2**  $HA = \sum_i N_{pop,i} \cdot \frac{\%HA_i}{100}$

*HA* Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag stark belästigten Personen.

*N<sub>pop,i</sub>* Einwohnerzahl der Hektare *i*.

*%HA<sub>i</sub>* Prozentsatz der durch Fluglärm stark belästigten Personen am Hektarpunkt *i*.

Zur Bestimmung des Prozentsatzes für starke Belästigung *%HA* wird eine Belastungs-Wirkungsbeziehung von Miedema und Oudshoorn verwendet [58] (vgl. Abbildung 3-1(a)). Das für die Ermittlung der *%HA* ursprünglich verwendete Belastungsmass *Day-Night-Level* wird dabei mit einem tagesrandstundengewichteten 16h-Mittelungspegel (*Leq\*<sub>16</sub>*) ersetzt (Details vgl. [7]). Dieser wird ermittelt, indem die Belastungen der ersten (06–07 h) und letzten Tagesstunde (21–22 h) je mit einem Malus von 5 dB versehen werden (Kap. 3.2.1). Das Abbruchkriterium, bei dem die *%HA* auf null gesetzt wird, wird bei einem *Leq\*<sub>16</sub>* von 47 dB festgelegt (UP für die *HA*, vgl. Kap. 2.4). Somit ergibt sich folgende Funktionsgleichung zur Berechnung der *%HA* am Hektarpunkt *i*:

**Formel 3-3**  $\%HA_i = -1.395 \cdot 10^{-4} \cdot (Leq^*_{16,i} - 42)^3 + 4.081 \cdot 10^{-2} \cdot (Leq^*_{16,i} - 42)^2 + 0.342 \cdot (Leq^*_{16,i} - 42) \leq 100\%$  für  $Leq^*_{16,i} \geq 47 \text{ dB}$

$\%HA_i = 0$  für  $Leq^*_{16,i} < 47 \text{ dB}$

*%HA<sub>i</sub>* Prozentsatz der durch Fluglärm stark belästigten Personen am Hektarpunkt *i*.

*Leq\*<sub>16,i</sub>* Tagesrandstundengewichteter 16h-Mittelungspegel am Hektarpunkt *i*.



### 3.1.2. Bestimmung der *HSD*-Komponente

Die *HSD*-Komponente wird analog zu den *HA* durch Multiplikation des Prozentsatzes für starke Schlafstörung (*%HSD<sub>i</sub>*) mit der Anzahl Personen je Hektarpunkt (*N<sub>pop,i</sub>*) berechnet.

**Formel 3-4** 
$$HSD = \sum_i N_{pop,i} \cdot \frac{\%HSD_i}{100}$$

*HSD* Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht stark gestörten Personen.

*N<sub>pop,i</sub>* Einwohnerzahl der Hektare *i*.

*%HSD<sub>i</sub>* Prozentsatz der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen am Hektarpunkt *i*.

Der Prozentsatz *%HSD* wird mittels der Anzahl durch Fluglärm induzierte zusätzliche *AWR* ermittelt. Eine *AWR* ist eine Schlaftiefenänderung, welche anhand der Hirnströme (EEG) festgestellt wird. Sie führt nur selten zum bewussten Erwachen. Pro Nacht treten ohne Lärmeinwirkung ca. 24 spontane *AWR* auf [4]. Zur Umrechnung der durch Fluglärm induzierten zusätzlichen *AWR* in die *%HSD* wird ein Gewichtungsfaktor für starke Schlafstörung (*GsS*) eingesetzt [56]. Gemäss Berechnungsvorschrift für den *ZFI* [7] wird *GsS* = 26 gesetzt. Das Abbruchkriterium, bei dem die *%HSD* auf null gesetzt wird, wird durch den 8h-Mittelungspegel der Nacht (*Leq<sub>N</sub>*) von 37 dB festgelegt (UP für die *HSD*, vgl. Kap. 2.4).

**Formel 3-5** 
$$\%HSD_i = GsS \cdot AWR_i \leq 100\% \quad \text{für } Leq_{N,i} \geq 37\text{dB}$$

$$\%HSD_i = 0 \quad \text{für } Leq_{N,i} < 37\text{dB}$$

*%HSD<sub>i</sub>* Prozentsatz der durch Fluglärm in ihrem Schlaf stark gestörten Personen am Hektarpunkt *i*.

*GsS* Gewichtungsfaktor für starke Schlafstörung, wobei *GsS* = 26.

*AWR<sub>i</sub>* Anzahl durch Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen am Hektarpunkt *i* während der Nacht (22–06 h).

*Leq<sub>N,i</sub>* 8h-Mittelungspegel der Nacht (22–06 h) am Hektarpunkt *i*.

Die Anzahl *AWR* wird nach einer Formel aus der Schlafstudie des Instituts für Luft- und Raumfahrtmedizin am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) bestimmt [4], welche einen funktionalen Zusammenhang zwischen der Wahrscheinlichkeit des Aufwachens<sup>2</sup> und dem maximalen Schallpegel am Ohr des Schlafers postuliert. Dieser Zusammenhang wurde sowohl im Labor als auch im Feld ermittelt. Für die Ermittlung der *AWR* in Formel 3-5 wird der Zusammenhang der Feldstudie verwendet. Die Funktionen gelten für Maximalpegelwerte am Ohr des Schlafers. Mit den Fluglärmrechnungen (Kap. 4.1) werden jedoch die Aussenpegel ermittelt. Der Übergang von aussen nach innen wird mit einer Einfügungsdämpfung *D* berücksichtigt (Differenz zwischen Aussen- und Innenpegel), wobei gemäss aktueller ZFI-VO vom 7. Dezember 2011 [61] der Effekt passiver Schallschutzmassnahmen (PM)<sup>3</sup> auf die *HSD* berücksichtigt wird. Dazu werden in den Berechnungen folgende Einfügungsdämpfungen eingesetzt: Für Gebäude mit PM, die gemäss erhöhten bzw. aufgrund von Art. 32 Abs. 2 der LSV verschärften Anforderungen der SIA-

<sup>2</sup> Der Wechsel vom Schlaf- zum Wachzustand sowie der Wechsel von den Schlafstadien 4, 3 und 2 ins Schlafstadium 1 wird als Aufwachen interpretiert.

<sup>3</sup> Unter PM versteht man Ersatzmassnahmen beim Empfänger, wie Schallschutzfenster, Komfort- und Schalldämmlüftungen oder Fensterschliessmechanismen. Als aktive Schallschutzmassnahmen hingegen gelten Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungspfad (z.B. leisere Triebwerke, lärmarme An- und Abflugverfahren). Letztere werden rechnerisch in den Lärmrechnungen berücksichtigt, erstere durch (rechnerische) Erhöhung der Einfügungsdämpfung bei der Ermittlung der *HSD*. Bis und mit dem Berechnungsjahr 2017 beinhalteten die PM Komfort- und Schalldämmlüfter, seit 2018 zusätzlich Fensterschliessmechanismen.

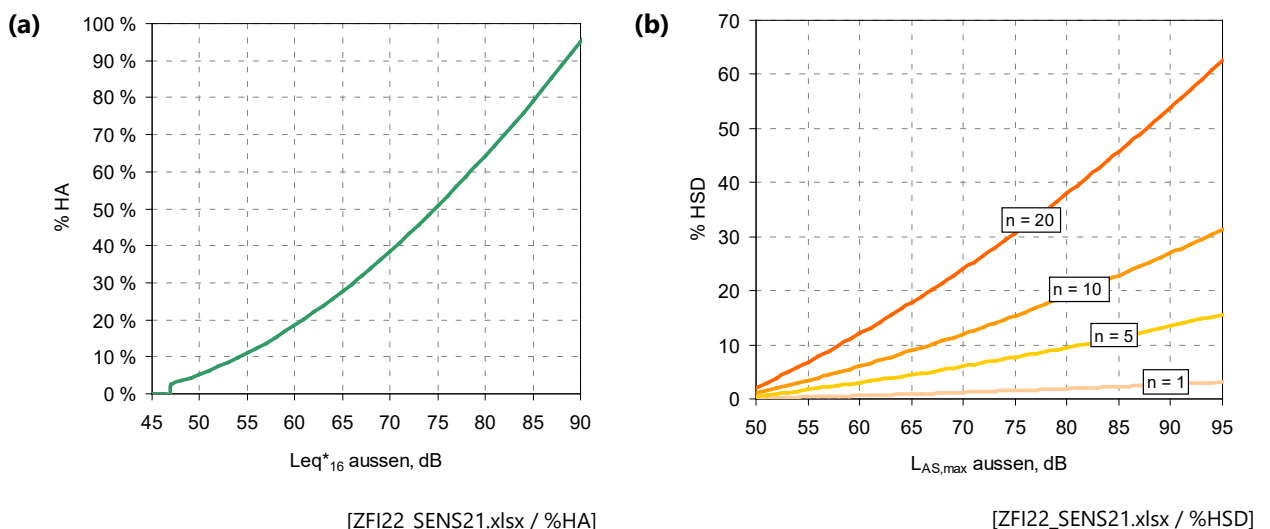
Norm 181 [60] erstellt wurden, werden entsprechende Einfügungsdämpfungen verwendet (Details siehe Kap. 3.2.4), und für die übrigen Gebäude mit PM wird ein (geringerer) Wert von  $-25$  dB eingesetzt. Für alle anderen Bauten (ohne PM) wird eine Einfügungsdämpfung von  $-15$  dB verwendet (Wert für gekipptes Fenster [3]). Die Berechnungsformel für die *AWR* lautet:

**Formel 3-6** 
$$AWR_i = \int H_i(L_{AS,max} + D) \cdot P_{AWR}(L_{AS,max} + D) dL_{AS,max}$$

mit 
$$P_{AWR}(L_{AS,max} + D) = 1.894 \cdot 10^{-5} \cdot (L_{AS,max} + D)^2 + 4.008 \cdot 10^{-4} \cdot (L_{AS,max} + D) - 3.3243 \cdot 10^{-2}$$

- AWR<sub>i</sub>* Anzahl durch Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen am Hektarpunkt *i*.
- H<sub>i</sub>* Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel am Hektarpunkt *i*.
- L<sub>AS,max</sub>* A-bewerteter Maximalpegel (Zeitkonstante *slow*).
- D* Einfügungsdämpfung für den Übergang vom Aussen- zum Innenpegel: Für gekippte Fenster  $-15$  dB; für Bauten mit PM  $-25$  dB; bei Bauten, die mit erhöhten bzw. aufgrund von Art. 32 Abs. 2 der LSV verschärften Anforderungen der SIA-Norm 181 erstellt wurden, gelten die entsprechenden Werte.
- P<sub>AWR</sub>* Wahrscheinlichkeit einer zusätzlichen AWR durch ein Fluggeräusch mit dem Maximalpegel *L<sub>AS,max</sub>*.

Im Gegensatz zur Bestimmung der *HA*, wo direkt mit dem *Leq\*<sub>16</sub>* in Formel 3-3 der Prozentsatz der vom Fluglärm stark belästigten Personen berechnet werden kann, muss bei der Ermittlung der *HSD* zuerst die Einzelwirkung, d.h. der Effekt eines einzelnen Flugereignisses auf den Schlaf, bestimmt werden (Formel 3-6). Anschliessend kann die Gesamtwirkung bzw. die Wahrscheinlichkeit für starke Schlafstörung durch Addition der Einzelwirkungen ermittelt werden (Formel 3-5; Details vgl. [7]). Abbildung 3-1(b) zeigt die Belastungs-Wirkungsbeziehung zur Bestimmung des Prozentsatzes der Personen, die durch den Fluglärm im Schlaf stark gestört werden, für einen, fünf, zehn und zwanzig Überflüge.



**Abbildung 3-1** Belastungs-Wirkungsbeziehungen zur Bestimmung (a) des Prozentsatzes der durch Fluglärm am Tag (06–22 h) stark belästigten Personen (%HA), und (b) des Prozentsatzes der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen (%HSD) für einen, fünf, zehn und zwanzig Überflüge.

## 3.2. Technische Umsetzung der ZFI-Berechnung

Im Folgenden wird die technische Umsetzung der ZFI-Berechnung für das Jahr 2022 erläutert (Details siehe [7]). Im Gegensatz zur Ermittlung des ZFI vom RZ und der Jahre 2005 bis 2010, wo für alle Gebäude eine Einfügungsdämpfung von –15 dB verwendet wurde, werden seit dem Berichtsjahr 2011 gemäss ZFI-VO vom 7. Dezember 2011 [61] für Bauten mit PM höhere Einfügungsdämpfungen berücksichtigt (vgl. Kap. 3.1.2). Abgesehen von der berücksichtigten Einfügungsdämpfung sind die Berechnungen der Belastungsjahre 2011 bis 2022 jedoch identisch mit denjenigen für den RZ und die Jahre 2005 bis 2010.

### 3.2.1. Berechnen der Mittelungspegel

Eine kurze Erläuterung der zugrunde liegenden Fluglärm Berechnung findet sich in Kapitel 4.1. Der tagesrandstundengewichtete 16h-Mittelungspegel ( $Leq_{16}^*$ ) wird gemäss Formel 3-7 aus den sechzehn 1h-Mittelungspegel des Tages (06–22 h) berechnet, welche für das Jahr 2022 bereits vorliegen [53]. Für die letzten Jahre inkl. 2022 wird der  $Leq_{T2-T15}$  (07–21 h) aus den *Footprints* (Definition: Kap. 4.1) für den Tag (06–22 h) und daraus zusammen mit  $Leq_{T1}$  und  $Leq_{T16}$  unter Berücksichtigung der Mali von 5 dB für T1 und T16 der  $Leq_{16}^*$  berechnet, was dasselbe Resultat liefert wie Formel 3-7.

$$\text{Formel 3-7} \quad Leq_{16}^* = 10 \cdot \lg \left( \frac{1}{16} \cdot \left( 10^{0.1 \cdot (Leq_{T1} + 5)} + \sum_{i=T2}^{T15} 10^{0.1 \cdot Leq_i} + 10^{0.1 \cdot (Leq_{T16} + 5)} \right) \right)$$

$Leq_{16}^*$  16h-Mittelungspegel mit einem Malus von je 5 dB für die erste (T1) und letzte Tagesstunde (T16).

$Leq_{T1}$  1h-Mittelungspegel der ersten Tagesstunde (06–07 h).

$Leq_i$  1h-Mittelungspegel der Tagesstunde  $i$ .

T2 2. Tagesstunde (07–08 h).

T15 15. Tagesstunde (20–21 h).

$Leq_{T16}$  1h-Mittelungspegel der letzten Tagesstunde (21–22 h).

Zur Ermittlung des 8h-Mittelungspegel ( $Leq_N$ ) für die Nacht (N) von 22–06 h werden gemäss Berechnungsvorschrift [7] die drei nach LSV ermittelten 1h-Mittelungspegel der Nacht energetisch addiert und über acht Stunden gemittelt (Formel 3-8). Für die Jahre 2007 bis 2022 wird aus den *Footprints* (Definition: Kap. 4.1) für die Nacht (22–06 h) direkt der  $Leq_N$  berechnet (vgl. Kap. 4.1), was dasselbe Resultat liefert wie Formel 3-8.

$$\text{Formel 3-8} \quad Leq_N = 10 \cdot \lg \left( \frac{1}{8} \cdot \left( \sum_{i=N1}^{N3} 10^{0.1 \cdot Leq_i} \right) \right)$$

$Leq_N$  8h-Mittelungspegel in der Nacht (22–06 h).

N Nacht (22–06 h).

N1 1. Nachtstunde (22–23 h).

N2 2. Nachtstunde (23–24 h).

N3 Letzte Nachtstunde (05–06 h).

$Leq_i$  1h-Mittelungspegel der Nachtstunde  $i$ .

### 3.2.2. Berechnen der Maximalpegelhäufigkeiten

In der Berechnung mit FLULA2 (Fluglärmrechnungsprogramm der Empa [22]; Kap. 4.1) wird standardmässig jeweils an vorgegebenen Gitterpunkten des Berechnungsausschnitts (vgl. Kap. 2.4) der energetisch gemittelte Maximalpegel pro Flugzeugtyp und Flugroute bestimmt. Dieser lässt sich als Erwartungswert einer Normalverteilung interpretieren, wobei die Standardabweichung der Verteilung gemäss [7] fix zu 2 dB angenommen wird. Mit den typen- und routenspezifischen Flugbewegungszahlen, welche sich aus den Bewegungslisten des Flughafens ergeben, erhält man auf diese Weise für jeden Gitterpunkt eine Vielzahl von (theoretischen) typen- und routenspezifischen Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen. Werden diese über sämtliche Flugzeugtypen und sämtliche Routen aufsummiert, erhält man die vollständige Maximalpegelhäufigkeitsverteilung  $H$  in Formel 3-6. Somit sind mit den bereits verfügbaren typen- und routenspezifischen Maximalpegeln die Maximalpegelverteilungen ohne zusätzliche Fluglärmrechnungen bestimmbar.

### 3.2.3. Berechnen der Anzahl Aufwachreaktionen

Die Anzahl  $AWR$  wird berechnet, indem pro Gitterpunkt des Berechnungsausschnitts die Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen ermittelt und in Formel 3-6 eingesetzt werden. Formel 3-6 wird dabei so in FLULA2 implementiert, dass – anstatt die vollständigen Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen  $H_i$  einzusetzen – für sämtliche typen- und routenspezifischen Häufigkeitsverteilungen direkt die  $AWR$  berechnet und danach zu einer Gesamtzahl aufsummiert werden. Zur Bestimmung der  $AWR$  müssen sinnvolle Integrationsgrenzen gewählt werden, d.h. minimale und maximale zu berücksichtigende Maximalpegelwerte. Die untere Integrationsgrenze wird bei 32.6 dB, die obere bei 110.0 dB festgelegt (vgl. Formel 3-6:  $P_{AWR} = 0$  für  $L_{AS,max} + D = 32.6$  dB). Anschliessend müssen die  $AWR$  ins Hektarraster umgerechnet werden. Dazu wird zwischen den Gitterpunkten linear interpoliert.

### 3.2.4. Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen

Mit der ZFI-VO vom 7. Dezember 2011 [61] wird im  $ZFI$  seit der Berechnung zum  $ZFI$  2011 [25] die Wirkung passiver Schallschutzmassnahmen (PM) mittels der Einfügungsdämpfung berücksichtigt (Formel 3-6). Hierbei beeinflussen solche Massnahmen nur die  $HSD$ , deren Ermittlung auf Innenpegel („am Ohr des Schlafers“) beruht, nicht aber die  $HA$ , welche mittels Aussenpegel ermittelt werden. Die ZFI-VO schreibt für gewöhnliche Bauten eine Einfügungsdämpfung von –15 dB, für „herkömmliche“ Bauten (s.u.) mit PM von –25 dB, und für Bauten, die mit erhöhten bzw. aufgrund von Art. 32 Abs. 2 der LSV verschärften Anforderungen der SIA-Norm 181 [60] erstellt wurden, von entsprechender Höhe vor. Letztere können der sogenannten Standardschallpegeldifferenz  $D_e$  nach [60] für Wohnräume der Lärmempfindlichkeit „mittel“ gleichgesetzt werden [29]. In der Praxis sieht die Fachstelle Lärmschutz (FALS) des Kantons Zürich als Vollzugsbehörde hierbei je nach Beurteilungspegel ( $L_r$ ) Standardschallpegeldifferenzen  $D_e$  zwischen 27 und 54 dB oder gar mehr vor [55]. Für die Berechnung des  $ZFI$  werden nur  $D_e$ -Werte bis 43 dB berücksichtigt, da die Anzahl Baugesuche mit  $D_e$ -Werten über 43 dB gering und die Schalldämmungen schwierig zu realisieren sind. Zudem wird so die Konsistenz zu den vergangenen  $ZFI$ -Berechnungen bewahrt, und die Rechnung stellt eine konservative Abschätzung dar. Die Grundannahme bei der Ermittlung der  $HSD$  ist somit, dass Personen in Bauten ohne passive Massnahmen bei offenem (gekipptem) Fenster schlafen ( $D = -15$  dB), in Bauten mit passiven Massnahmen jedoch bei geschlossenem Fenster ( $D \leq -25$  dB).

Bis und mit Belastungsjahr 2011 konnten die Bauten nach SIA-Norm 181 nicht berücksichtigt werden, da die Angaben zu Gebäuden nach SIA-Norm 181 nicht verfügbar waren. Für das Berechnungsjahr 2012 hingegen konnten die entsprechenden Informationen für die Berechnungen aufbereitet werden. Das Amt für Mobilität (damals Amt für Verkehr) entschied sich, diese Daten nicht für die offizielle Berechnung des *ZFI* des Jahres 2012 zu verwenden, sondern zuerst eine zusätzliche Sensitivitätsanalyse durchzuführen [29]. Es zeigte sich, dass die Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen der SIA-Norm ( $D = -27$  dB ...  $-43$  dB statt  $D = -25$  dB) den rechnerisch ermittelten *ZFI*-Wert des Jahres 2012 um nur 76 Personen gesenkt hätte. Der Einfluss erhöhter Anforderungen auf den *ZFI* war also gering. (Auch für das Jahr 2022 ist der Einfluss eher gering, mit einer Differenz von 454 Personen). Um die *ZFI*-VO [61] vollumfänglich umzusetzen, werden ab dem Berichtsjahr 2013 dennoch die Einfügungsdämpfungen gemäss erhöhten Anforderung nach SIA-Norm 181 für die offizielle Berechnung verwendet.

Die Zuordnung zu den Einfügungsdämpfungen erfolgt nach Gebäudeart und -alter (Details vgl. Kap. 3.2.5). Bis und mit dem Berechnungsjahr 2019 wurden dabei drei Altersklassen berücksichtigt, seit dem Berechnungsjahr 2020 vier Altersklassen (neu  $D_{e,17}$ , da seit dem 18.11.2016 eine neue Fluglärmbelastung (vBR12 [28]) für Baubewilligungen massgebend ist):

- Bauten ohne PM:  $D = -15$  dB
- Bauten mit PM, bis und mit 31.12.2006 erstellt:  $D = -25$  dB
- Bauten mit PM, zwischen 01.01.2007 und 31.12.2011 erstellt:  $D = D_{e,07}$  ( $-27$  dB ...  $-43$  dB)
- Bauten mit PM, zwischen 01.01.2012 und 31.12.2016 erstellt:  $D = D_{e,12}$  ( $-27$  dB ...  $-43$  dB)
- Bauten mit PM, ab dem 01.01.2017 erstellt:  $D = D_{e,17}$  ( $-27$  dB ...  $-43$  dB)

(Man beachte, dass bis und mit dem Berechnungsjahr 2019  $D_{e,07}$  als  $D_{e,alt}$  und  $D_{e,12}$  als  $D_{e,akt}$  bezeichnet wurden, und dass  $D_{e,akt}$  alle Gebäude ab 01.01.2012 enthielt, auch die nach dem 01.01.2017 erstellten Gebäude, d.h. die aktuellen Gebäudeklassen  $D_{e,12}$  und  $D_{e,17}$ .)

Bei der Ermittlung der *HSD* wird somit den Personen, abhängig von Gebäudeart und -alter, die entsprechende Einfügungsdämpfungen zugeordnet ( $D = -15$  dB,  $D = -25$  dB,  $D = D_{e,07}$ ,  $D = D_{e,12}$  oder  $D = D_{e,17}$ ). In den Berechnungen werden nur die durch Fluglärm bestimmten Schallschutzanforderungen nach SIA-Norm 181 berücksichtigt, da diese die ganze Gebäudehülle betreffen. Die durch Strassen- und Eisenbahnlärm verursachten Anforderungen werden nicht berücksichtigt, da diese nur an betreffenden lärmexponierten Fassaden gelten, aber nicht an der gesamten Gebäudehülle, welche für den Fluglärm massgebend ist. In den Berechnungen werden die Anforderungen nach SIA-Norm 181 zudem nur für Gebäude im Kanton Zürich berücksichtigt, da der Empa für die anderen Kantone entsprechende Informationen zu den Gebäuden nicht vorliegen. Allerdings dürfte dies die Resultate nur geringfügig beeinflussen, da der Kanton Zürich den grössten Anteil am *ZFI* ausmacht (2022: 94.1% der *HSD*). Die Berechnungen für Personen ausserhalb des Kantons Zürich werden daher ausschliesslich mit  $D = -15$  dB durchgeführt.

Die originalen  $D_{e,07}$ - und  $D_{e,12}$ -Datensätze der FALS wurden von der Empa für die Berechnungen folgendermassen modifiziert (für Details siehe [29]):

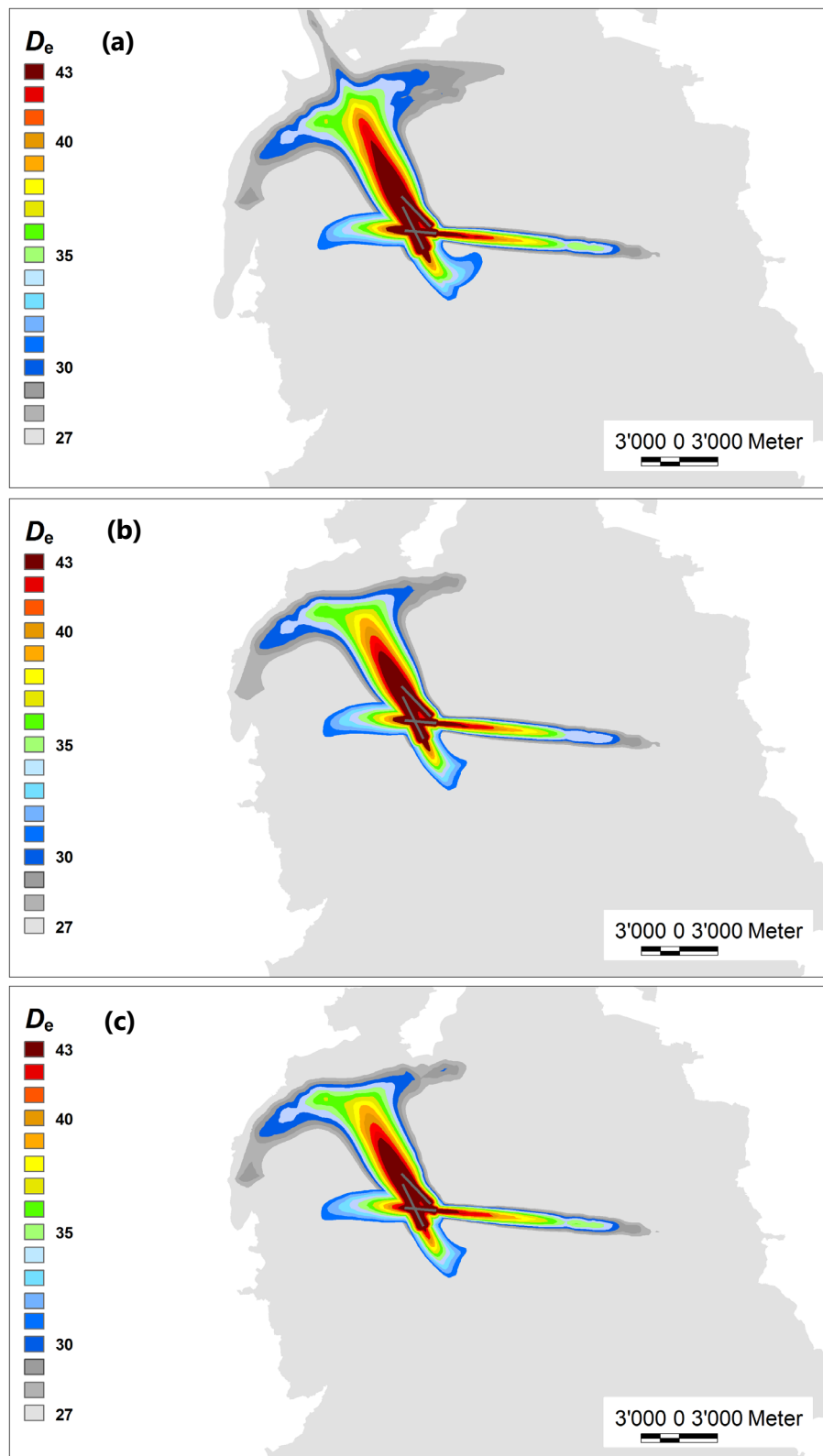
- Die Belastung durch den Militärflugplatz Dübendorf wurde nicht berücksichtigt, da der dazumal gültige Kataster die heutige Fluglärmbelastung nicht adäquat repräsentierte.
- Als Obergrenze für  $D_e$  wird 43 dB verwendet (s.o.).

Abbildung 3-2(a) und (b) zeigen die entsprechenden massgebenden  $D_{e,07}$ - und  $D_{e,12}$ -Werte um den Flughafen Zürich (modifizierter Datensatz). Diese Daten wurden dem Statistischen Amt des Kantons Zürich im Rahmen der Berechnung des *ZFI* des Jahres 2013 [31] zur Verfügung gestellt, um die massgebenden  $D_e$ -Werte pro Hektare zu bestimmen. Als konservative Abschätzung wurde der jeweils kleinste zu einer Hektare gehörige Wert verwendet, unabhängig davon, ob dieser Wert für ein Gebäude innerhalb der Hektare massgeblich ist oder nicht<sup>4</sup>. Die vom Statistischen Amt so aufbereiteten  $D_e$ -Werte wurden der Empa zur Verfügung gestellt. Fehlende minimale  $D_e$ -Werte von Hektaren, welche auf der Kantonsgrenze liegen (d.h. Minimalwert der Hektare liegt ausserhalb des Kantons und ist leer), wurden von der Empa auf  $-27$  dB gesetzt. Die Daten werden seither in den *ZFI*-Berechnungen verwendet.

Der neue originale  $D_{e,17}$ -Datensatz des Amtes für Raumentwicklung (ARE) wurde von der Empa im Rahmen von [50] analog zu obigen  $D_{e,07}$ - und  $D_{e,12}$ -Datensätze modifiziert (Nichtberücksichtigung der Belastung durch den Militärflugplatz Dübendorf, Obergrenze 43 dB als konservative Abschätzung für den massgebenden  $D_{e,17}$ -Wert pro Hektare). Abbildung 3-2(c) zeigt die entsprechenden massgebenden  $D_{e,17}$ -Werte um den Flughafen Zürich.

---

<sup>4</sup> Im Gegensatz hierzu wurden in der Sensitivitätsanalyse von [29] die minimalen  $D_e$ -Werte verwendet, welche zu tatsächlich existierenden Gebäuden gehörten. Die hier verwendeten  $D_e$ -Werte sind somit geringfügig tiefer, d.h. die Berechnung ist etwas konservativer.



[Abbildung\_De\_um\_ZRH\_ohneUP.mxd / Abbildung\_De\_um\_ZRH\_ohneUP\_DE\_AKT.png, Abbildung\_De\_um\_ZRH\_ohneUP\_DE\_ALT.png, Abbildung\_De\_um\_ZRH\_ohneUP\_DE\_NEU.png]

**Abbildung 3-2** (a)  $D_{e,07}$ , (b)  $D_{e,12}$  und (c)  $D_{e,17}$  Standard-Schallpegeldifferenzen: Anforderungswerte gemäss SIA-Norm 181, konkretisiert von der FALS für die Fluglärmbelastung um den Flughafen Zürich. Graphiken (a) und (b) aus [29].

### 3.2.5. Hektardaten der Wohnbevölkerung

**Gesamtbevölkerungsdaten:** Zur Berechnung des *ZFI* werden Informationen über die Bevölkerungsstruktur und -anzahl um den Flughafen für das jeweilige Jahr benötigt, für das der *ZFI* bestimmt werden soll. Die Erfassungsmethodik für das Berichtsjahr 2022 wird im Folgenden erläutert.

Seit dem Jahr 2011 [25] werden die Bevölkerungsdaten der Kantone Aargau, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Zug und Schwyz vom Bundesamt für Statistik (BFS) als geokodierte Hektardaten bezogen. Diese Daten beruhen auf den STATPOP-Daten des BFS und liegen jeweils für das Vorjahresende vor, also zur Berechnung des *ZFI* 2022 für das Jahresende 2021. Auf eine Skalierung der Daten um die provisorischen Einwohnerzahlen auf Gemeindeebene wird seit der Berechnung des *ZFI* für das Jahr 2013 [31] verzichtet, da die tatsächlich betroffene Bevölkerung hauptsächlich im Kanton Zürich lebt (2022: 98.5% der *HA* und 94.1% der *HSD*). Die Nachführung der Einwohnerentwicklung in den genannten Kantonen erfolgt im Rahmen des *ZFI* somit um ein Jahr verzögert.

Die Bevölkerungsdaten des Kantons Zürich basieren hingegen auf der kantonalen Bevölkerungsstatistik. Sie umfasst die wirtschaftliche Bevölkerung zum Jahresendstand 2022. Auf Grundlage der kantonalen Bevölkerungsdaten sind somit für den bezüglich *ZFI* massgeblichen Kanton sowohl Bevölkerungsverteilung und -anzahl insgesamt als auch die Bevölkerung in Gebäuden mit PM konsistent und aktuell.

Die Bevölkerungsdaten für Süddeutschland sind ebenfalls geokodierte Hektardaten, sie beruhen auf den Angaben des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg und beziehen sich auf die wirtschaftliche Bevölkerung zum Jahresendstand 2022.

Das Statistische Amt des Kantons Zürich fügte die verschiedenen Datensätze zusammen, ordnete jeder Hektare eine Gemeinde und einen Kanton zu und leitete die Daten der Empa in elektronischer Form weiter [A].

**Bevölkerung in Gebäuden mit PM:** Für die Berechnung der passiven Massnahmen mit den erhöhten Anforderungen nach SIA-Norm 181 werden die Personen in Gebäuden mit PM benötigt. Diese Kategorie umfasst Minergie-Gebäude, Gebäude mit Komfort- und Schalldämm-Lüftungsanlagen, sowie Gebäude mit Fensterschliessmechanismen.

Letztere Gebäude werden seit dem Berechnungsjahr 2018 verwendet [44]. In den Berechnungsjahren 2019 und 2020 wurden zudem alle Gebäude mit Baujahr 2017 und jünger als Gebäude mit PM in den Berechnungen berücksichtigt, was im Kanton Zürich zwischen 2018 und 2019 insgesamt zu einer starken Zunahme der in den Berechnungen berücksichtigten Anzahl Personen in Gebäuden mit PM führte (Details vgl. [46]) und zu einer Überschätzung der PM in den Berechnungen des *ZFI* 2019 [46] und 2020 [50] geführt haben dürfte. Seit dem Berechnungsjahr 2021 werden hingegen nur noch diejenigen Gebäude mit Baujahr 2017 und jünger als Gebäude mit PM berücksichtigt, welche abhängig von der massgebenden Fluglärmbelastung gewisse Anforderungen an die PM erfüllen. Namentlich werden nur noch diejenigen Neubauten berücksichtigt, welche die entsprechenden Auflagen betreffend PM einhalten (Kriterien: Beurteilungspegel für den Tag  $L_{rT} \geq 65$  dB und für die erste Nachtstunde  $L_{rN1} \geq 55$  dB; massgebende Fluglärmbelastung  $vBR2012$  [28]). Um den Einfluss dieser methodischen Änderung zu quantifizieren, führte die Empa eine Sensitivitätsanalyse für das (pre-COVID-19) Jahr 2019 durch (Details siehe [49]). Während die Anzahl berücksichtigter Personen mit PM mit der angepassten Methodik deutlich (um mehrere 10'000 Personen) abnahm, bewirkte diese Abnahme eine leichte Zunahme von wenigen hundert Personen in den rechnerisch ermittelten *HSD* bzw. im *ZFI* (Zunahme um knapp 2% in den *HSD* bzw. 1% im *ZFI*). Hierbei gilt



allerdings zu berücksichtigen, dass, während diese Veränderungen insgesamt gering sind, sie bezüglich der ermittelten Wirkung der passiven Massnahmen, d.h. bezogen auf die Wirkung der passiven Massnahmen ( $\Delta HSD$ , s.u.), beträchtlich sind. Seit dem letzten Berechnungsjahr 2021 [52] blieb die Methodik zur Ermittlung der PM für den *ZFI* 2022 unverändert.

Die Gebäude mit PM werden in vier Altersklassen eingeteilt (vgl. Kap. 3.2.4). Hierzu bereitete das Statistische Amt des Kantons Zürich zusätzlich zu den Gesamtbevölkerungsdaten die Hektardaten der in Gebäuden mit PM lebenden Wohnbevölkerung in die vier Altersklassen auf. Die resultierenden Hektardaten der in Gebäuden mit PM lebenden Wohnbevölkerung wurden der Empa in derselben Datei wie die Gesamtbevölkerungsdaten zur Verfügung gestellt [A] und zur Berücksichtigung der in Kapitel 3.2.4 diskutierten Einfügdämpfung gemäss *ZFI-VO* verwendet.

### **3.2.6. Datenbank**

Sämtliche Daten (Belastungen, Bevölkerung, *AWR*, *HA*, *HSD* und *ZFI*) werden nach Interpolation ins Hektaraster (knapp 400'000 Hektarpunkte) in einer Access-Datenbank verwaltet. Zu jedem Hektarpunkt können die Wohnbevölkerung, die Gemeinde- und Kantonszugehörigkeit, die Höhe der Belastungen, die *AWR*, die *HA*, *HSD* und der *ZFI* abgefragt werden. Die *HA*, *HSD* und der *ZFI* werden in Access unter Anwendung der in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Verfahren berechnet. Die Auswertung und Darstellung der Resultate erfolgt in Excel mit Hilfe von Pivot-Tabellen-Abfragen. Die *HA*, *HSD* und der *ZFI* lassen sich dort in tabellarischer Form zusammenfassen und in Diagrammen grafisch darstellen. Die Datenstruktur ermöglicht zudem eine gemeinde- oder kantonsweise Auswertung.

In der Datenbank werden neben den neu berechneten *HA*, *HSD* und *ZFI* des Jahres 2022 auch die *HA*, *HSD* und der *ZFI* des RZ sowie der vorangegangenen Jahre 2005 bis 2021 verwaltet.

### **3.2.7. Räumliche Darstellung der Resultate**

Um eine Vorstellung über die räumliche Ausdehnung und Verteilung der *HA*, *HSD* und des *ZFI* zu erhalten, werden die Daten aus Access ins Geoinformationssystem Esri ArcGIS eingelesen und kartografisch dargestellt (vgl. Karten am Ende des Berichts). Pro Hektarpunkt werden die *HA*, die *HSD* und der *ZFI* ausgewiesen. Wo keine Hektarpunkte zu sehen sind, sind (rechnerisch) keine Personen durch den Fluglärm beeinträchtigt.

## 4. Eingabedaten für die Belastungsrechnungen

### 4.1. Belastungsrechnungen

Für die Ermittlung des *ZFI* und seiner Komponenten *HA* und *HSD* des Jahres 2022 wird eine bestehende Belastungsrechnung verwendet [53]. Die Belastungsrechnungen wurden mit dem an der Empa entwickelten Fluglärmrechnungsprogramm FLULA2 [22] durchgeführt. Sie erfolgten nach dem Prinzip der Einzelflugsimulation<sup>5</sup> unter Verwendung von Radardaten. Details zu den Eingabedaten (Pisten- und Routenbelegung, Flugzeugflotte) finden sich in [53].

Die Fluglärmbelastungen der Jahre 2004 (verwendet im RZ) [5], 2005 [8] und 2006 [9] wurden mittels sogenannter Standardsimulation, diejenigen der Jahre 2007 bis 2015 [13, 17, 19, 24, 26, 30, 32, 34, 36] mittels *Full-Size-Simulation* ermittelt, wobei die Umstellung auf die *Full-Size-Simulation* aus methodischen Gründen auch ein neues Radardatenaufbereitungsprogramm bedingte. Für die Berechnungsjahre 2016 bis 2022 [39, 41, 43, 47, 48, 51, 53] wird die Belastung am Tag wieder mittels der Standardsimulation gerechnet (Nacht: *Full-Size*), da sich der Berechnungsaufwand mit den Anpassungen an die Anforderungen des Leitfadens Fluglärm [2], insbesondere die Verfeinerung des Berechnungsgitters (Tabelle 2-2), erheblich erhöhte. Bei der Standardsimulation werden pro Typ und Route eine bestimmte Anzahl Flugbahnen (vor 2006: bis zu 100; 2016 und 2017 Tag: bis zu 500; 2018 bis 2022 Tag: bis zu 250) stochastisch ausgewählt (für das Jahr 2006 beispielsweise gesamthaft rund 27'000 Flugbahnen; 2016 tags rund 58'000 Flugbahnen), einzeln durchgerechnet, und daraus die typen- und routenspezifischen *Footprints*<sup>6</sup> ermittelt. Bei der *Full-Size-Simulation* hingegen werden alle verfügbaren Flugbahnen durchgerechnet (z.B. für das Jahr 2015 rund 247'000 Flugbahnen). Für die Standardsimulation (RZ, 2005 und 2006) wird pro Typ und Route je ein *Footprint* ermittelt, für die *Full-Size-* bzw. kombinierte Standard- und *Full-Size-Simulation* (2007–2022) hingegen pro LSV-Verkehrszeit (T, N1, N2 und N3 [57]) je ein *Footprint*. Die Unterschiede zwischen der Standard- und *Full-Size-Simulation* sind für eine Jahresberechnung grösstenteils vernachlässigbar [38, 59].

Für die Fluglärmrechnungen des RZ (Belastungsrechnung 2004) wurde FLULA2 Version 002 verwendet, für diejenigen der Jahre 2005 bis 2007 FLULA2 Version 003, und für diejenigen der Jahre 2008 bis 2022 die aktuelle FLULA2 Version 004 (Details siehe [16]). Die oben aufgeführten Änderungen im Berechnungsverfahren wirken sich auch auf den *ZFI* aus. Die resultierenden Auswirkungen wurden exemplarisch für das Jahr 2006 untersucht [14, 18, 21]. Es zeigte sich, dass sich die Auswirkungen der Änderungen im Berechnungsverfahren teilweise kompensieren. Insgesamt (Wechsel von der Standard- zur *Full-Size-Simulation* und Wechsel von FLULA2 Version 003 auf Version 004) führten die Berechnungspassungen zu einer Abnahme in den *HA* um 1.1%, zu einer Zunahme in den *HSD* um 0.4% und zu einer Abnahme im *ZFI* um 0.7%. Zusätzlich ergaben sich mit dem seit Anfang 2014 verfügbaren Leitfaden Fluglärm (seit 2016 in der endgültigen Fassung; aktualisiert 2021 [2]) weitere methodische Änderungen. Namentlich wurde im Berechnungsjahr 2013 das Beschleunigungsmodell auf der Piste angepasst [32], und im Jahr 2016 wurden das Gelände sowie das Berechnungsgitter verfeinert [38]. Auf die Resultate wirkte sich dabei insbesondere das geän-

---

<sup>5</sup> Als Simulation bezeichnet man die Berechnung der *Footprints*, indem die Schallquellen rechnerisch entlang der Flugbahnen bewegt werden und daraus die resultierende Fluglärmbelastung am Boden bestimmt wird.

<sup>6</sup> Ein *Footprint* entspricht dem typen- und routenspezifischen energetischen Mittelwert der Ereignispegel der entsprechenden simulierten Einzelflüge, normiert auf eine Bewegung.

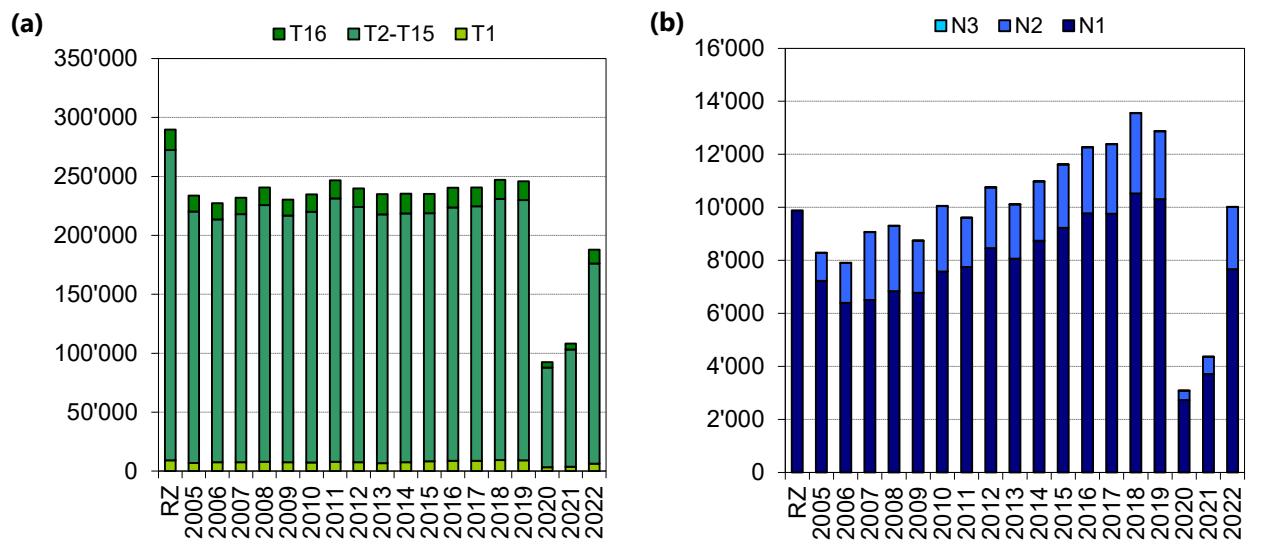
derte Beschleunigungsmodell für Flugzeuge auf der Piste aus, welches die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung in unmittelbarer Pistennähe um mehrere dB erhöhte. Der Einfluss dieser methodischen Änderung nimmt mit zunehmender Distanz von der Piste stark ab, bewirkt aber in Gemeinden nahe der Pistenschwellen eine rechnerische Zunahme der Belastung [32]. Der Einfluss der ab 2016 eingeführten Änderungen bezüglich Gelände- und Berechnungsgitterauflösung sind hingegen generell gering und für den Tag vernachlässigbar [38].

Schliesslich wurden zwischen den Berechnungsjahren 2017 und 2018 die Quelldaten von FLULA2 basierend auf Messkampagnen in den Jahren 2013 bis 2018 um dem Flughafen Zürich aktualisiert. Mit dem neuen Quelldatensatz werden einerseits die sich seit der letzten Vermessung (1991 und 1996) geänderten Flugverfahren als auch die grossen Veränderungen der am Flughafen Zürich verkehrenden Flugzeuge, insb. der Umflottung der Swiss während der Jahre 2016–2020 mit einer gewissen Verzögerung in Fluglärm-berechnungen und somit auch in der Ermittlung des *ZFI* berücksichtigt. Für das Jahr 2017 durchgeführte Vergleichsberechnungen zeigten, dass die Berechnung mit dem aktuellen Quelldatensatz im Bereich unmittelbar um den Flughafen eine leichte Pegelerhöhung von rund 0.1 dB, weiter entfernt hingegen tendenziell eine Pegelreduktion von bis zu 1 dB ergibt [45]. Der Einfluss dieser methodischen Änderung auf den *ZFI* wird in [44] dokumentiert. Es zeigt sich, dass die Aktualisierung des Quelldatensatzes den *ZFI* des Jahres 2017 deutlich um 11% verminderte (*HA*: Abnahme von 14%, *HSD*: Abnahme von 6%). Diese deutlichen Abnahmen sind auf die akustisch günstige Entwicklung der Flugzeuge bzw. der Flugverfahren in den letzten Jahren zurückzuführen.

Die Methodenänderungen flossen implizit in die Veränderung der Fluglärmbelastung von 2006 auf 2007 (Wechsel Standard- zu *Full-Size-Simulation*) und von 2007 auf 2008 (Wechsel von FLULA2 Version 003 auf Version 004) ein. Zwischen 2008 und 2012 gab es keine methodischen Änderungen. Zwischen 2012 und 2013 wurde das neue Beschleunigungsmodell eingeführt, dessen Einfluss auf den *ZFI* nicht quantifiziert wurde. Diese Änderung dürfte die Anzahl *HA*, *HSD* und den *ZFI* jedoch nur geringfügig erhöhen, da sich der Einfluss auf pistennahe Gebiete beschränkt. Im Berechnungsjahr 2016 wurden die übrigen Änderungen gemäss Anforderungen des Leitfadens Fluglärm umgesetzt (feineres Gelände und Berechnungsgitter), sowie für die Berechnung der *Footprints* am Tag von der *Full-Size-* zur Standardmethode gewechselt. Der Einfluss dieser Änderungen auf den *ZFI* dürfte sehr gering sein. Die Aktualisierung des Quelldatensatzes von FLULA2 zwischen 2017 und 2018 verminderte den *ZFI* hingegen deutlich.

## 4.2. Bewegungszahlen und Pistenbelegung

Abbildung 4-1 zeigt die jährlichen Flugbewegungszahlen des RZ und der Jahre 2005 bis 2022, getrennt für den Tag und die Nacht. Für den Tag sind Flugbewegungen nach den Tagesrand- und übrigen Tagesstunden (T1, T2-T15, T16; vgl. Tabelle 2-1) und für die Nacht nach den drei Nachtstunden der LSV aufgeschlüsselt (N1 bis N3 [57]). Da im RZ sowie in den Jahren 2005 bis 2022 in der letzten Nachtstunde (N3) praktisch keine Flüge stattfanden, sind die entsprechenden Balken in Abbildung 4-1 nicht sichtbar. Die zugehörigen Daten sind im Anhang (Kap. 9.2) zusammengestellt. Ebenfalls im Anhang (Kap. 9.3) finden sich Grafiken zu den Pistenbelegungen am Tag und in der Nacht. Deutlich sichtbar ist der markante Einbruch der Bewegungszahlen zwischen 2019 und 2020 aufgrund der COVID-19 Situation. Die Bewegungszahlen erholten sich bis ins Jahr 2022 zwar markant, liegen jedoch noch immer deutlich unter den Zahlen von 2019. Am Tag nahmen die Bewegungen zwischen 2021 und 2022 insgesamt um 74% und in der Nacht um 129% zu.



[ZF122\_SENS21.xlsx/ Bewegungszahlen]

**Abbildung 4-1** Jährliche Flugbewegungszahlen des RZ und der Jahre 2005 bis 2022 für (a) den Tag (06–22 h) und (b) die Nacht (22–06 h).

## 5. Ergebnisse

Die *HA*, *HSD* und *ZFI* werden in einer Access-Datenbank [ZFI22\_SENS21\_V1.mdb] hektarpunktspezifisch berechnet und verwaltet. Die pro Gemeinde zusammengefassten Daten befinden sich in einer Excel-Datei [ZFI22\_SENS21\_V1.xlsx].

### 5.1. Fluglärmbelastungen

#### 5.1.1. Fluglärmbelastung am Tag

Für die Berechnung der *HA* muss der  $Leq^{*}_{16}$  nach Formel 3-7 ermittelt werden. Auf Karte 1 am Ende des Berichts wird der  $Leq^{*}_{16}$  des Jahres 2022 der LSV-konformen Belastung (ungewichteter 16h-Mittelungspegel  $Leq_{16}$ ) gegenübergestellt. Die rote 47dB-Kurve markiert die Grenze des UP für die Berechnung der *HA* des Jahres 2022. Die sich aus dem  $Leq^{*}_{16}$  ergebenden UP für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022 befinden sich im Anhang (Kap. 9.1). Zusätzlich sind die Untersuchungsperimeter des RZ und der Jahre 2021 und 2022 auf Karte 5 am Ende des Berichts dargestellt.

#### 5.1.2. Fluglärmbelastung in der Nacht

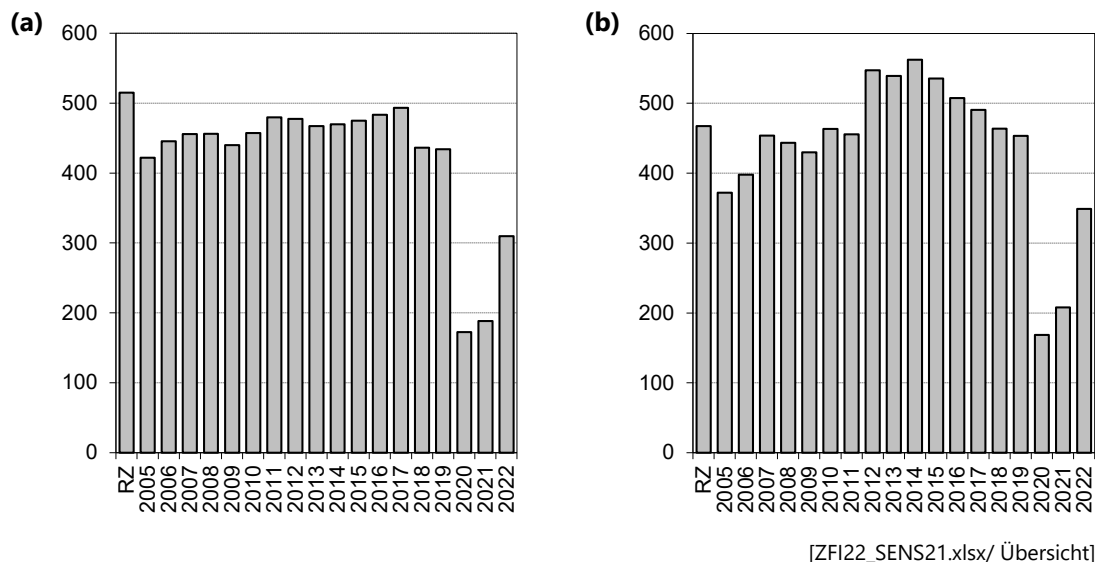
Für die Berechnung der *HSD* werden Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen benötigt, aus denen die *AWR* ermittelt werden (siehe Kap. 3.1.2). Die Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen lassen sich nicht auf Karten darstellen. Was sich in Form von Isolinien auf Karten darstellen lässt, sind die *AWR*. Da sich diese allerdings durch einen Umrechnungsfaktor (*GsS*) in %*HSD* bzw. durch zusätzliche Multiplikation mit der Bevölkerungsdichte in *HSD* umwandeln lassen, wird auf eine kartografische Darstellung der *AWR* verzichtet.

Der 8h-Mittelungspegel  $Leq_N$  der Nacht (22–06 h) wird lediglich für die Festlegung des UP bei der Berechnung der *HSD* verwendet. Es wird daher auf dessen kartografische Darstellung verzichtet. Hingegen befinden sich die aus dem  $Leq_N$  ergebenden UP für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022 im Anhang (Kap. 9.1). Zusätzlich sind die Untersuchungsperimeter des RZ und der Jahre 2021 und 2022 auf Karte 6 am Ende des Berichts dargestellt.

## 5.2. Quantifizierungen zum ZFI

### 5.2.1. Flächen der Untersuchungsperimeter

Abbildung 5-1 zeigt die Flächen der UP für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022, getrennt für den Tag und die Nacht. Die räumliche Lage der UP ist im Anhang (Kap. 9.1) und auf den Karten 5 und 6 am Ende des Berichts dargestellt. Wie die Flugbewegungszahlen nahmen auch die Flächen der Untersuchungsperimeter zwischen 2021 und 2022 deutlich zu, nämlich um 65% am Tag und 68% in der Nacht.

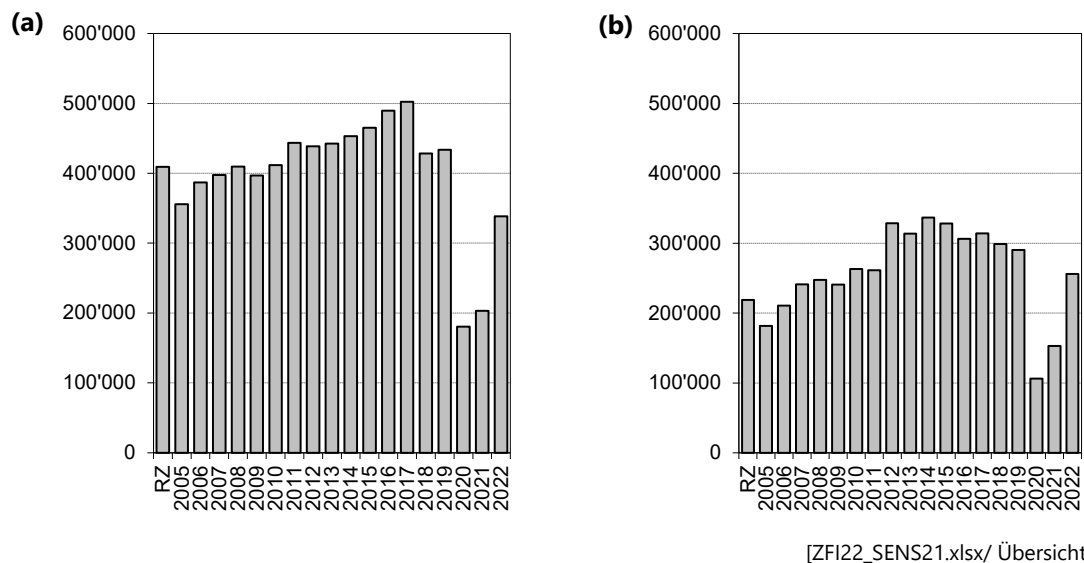


[ZFI22\_SENS21.xlsx/ Übersicht]

**Abbildung 5-1** Flächen [km<sup>2</sup>] der Untersuchungsperimeter (a) für den Tag ( $Leq^{*16} \geq 47$  dB) und (b) die Nacht ( $Leq_N \geq 37$  dB). Zahlenwerte: Anhang, Kap. 9.1.

### 5.2.2. Personen innerhalb der Untersuchungsperimeter

Abbildung 5-2 zeigt die Einwohnerzahlen innerhalb der UP für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022, getrennt für den Tag und die Nacht. Mit den Flächen nahmen auch die Personen innerhalb der Untersuchungsperimeter zwischen 2021 und 2022 deutlich zu, nämlich um 67% am Tag und 67% in der Nacht.



[ZFI22\_SENS21.xlsx/ Übersicht]

**Abbildung 5-2** Personen innerhalb der Untersuchungsperimeter (a) für den Tag ( $Leq^{*16} \geq 47$  dB) und (b) die Nacht ( $Leq_N \geq 37$  dB). Zahlenwerte: Anhang, Kap. 9.1.

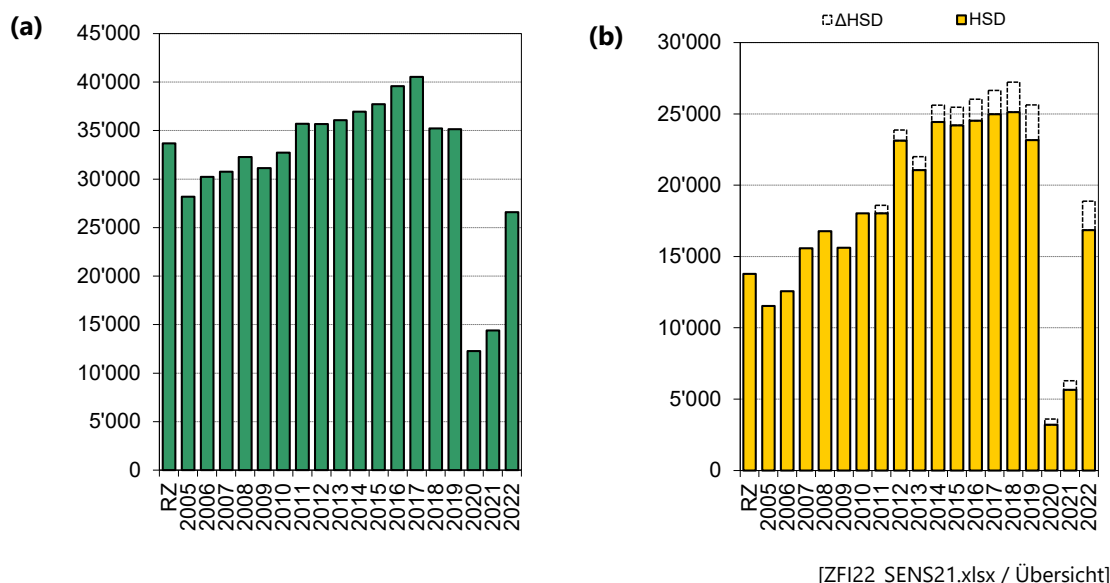
### 5.2.3. *Highly Annoyed, HA*

Abbildung 5-3(a) zeigt die Summe der *HA* des RZ und der Jahre 2005 bis 2022 innerhalb der jeweiligen UP. Die *HA* des RZ und der letzten 10 Jahre, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Gemeinden und Kantonen, können dem Anhang (Kap. 9) entnommen werden. Die räumliche Verteilung der *HA* für das Jahr 2022 ist auf der Karte 3 am Ende des Berichts ausgewiesen. Zwischen 2021 und 2022 nahmen die *HA* stark um 85% zu.

### 5.2.4. *Highly Sleep Disturbed, HSD*

Abbildung 5-3(b) zeigt die Summe der *HSD* des RZ und der Jahre 2005 bis 2022 innerhalb der jeweiligen UP. Die Balken für die *HSD* werden seit 2011 in den offiziellen *HSD*-Wert und in die Differenz  $\Delta HSD$  unterteilt. Der offizielle *HSD*-Wert wird nach ZFI-VO [61] seit 2011 unter Berücksichtigung der PM berechnet. Zum Vergleich zur früheren Berechnung ohne Berücksichtigung der PM wird die Darstellung um  $\Delta HSD$  ergänzt und repräsentiert den nach neuer ZFI-VO nicht massgebenden *HSD*-Wert ohne PM. Somit wird die Zeitreihe einerseits konsistent fortgeführt, andererseits ist direkt der Einfluss der PM (im Jahr 2022 von 2'027 Personen) auf den *HSD*-Wert sichtbar.

Die *HSD* des RZ und der letzten 10 Jahre, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Gemeinden und Kantonen, können dem Anhang (Kap. 9) entnommen werden. Die räumliche Verteilung der *HSD* für das Jahr 2022 ist auf der Karte 4 am Ende des Berichts ausgewiesen. Zwischen 2021 und 2022 nahmen die *HSD* sehr stark um 198% zu (Verdreifachung der *HSD* seit 2021).

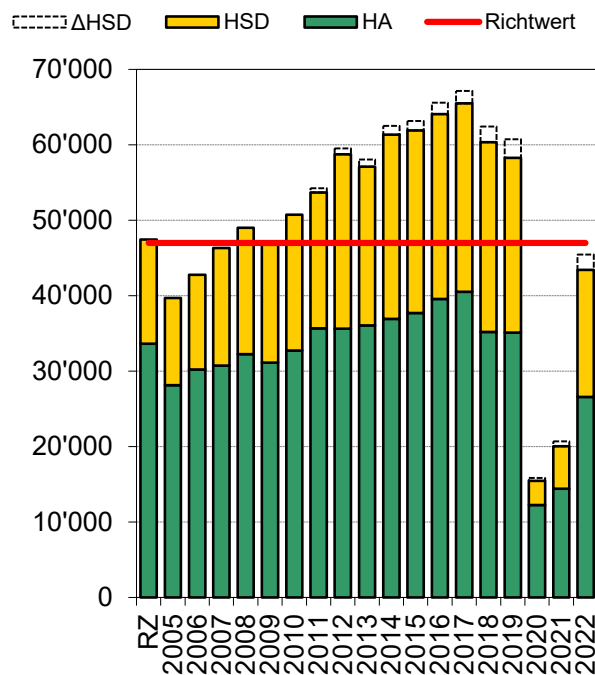


**Abbildung 5-3 (a) Anzahl *Highly Annoyed* (HA) und (b) Anzahl *Highly Sleep Disturbed* (HSD); Fortführung der *HSD* ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen über  $\Delta HSD$ . Zahlenwerte: Tabelle 5-1.**

### 5.2.5. *Kombination von HA und HSD zum ZFI*

In Abbildung 5-4 werden die *HA* und *HSD* zum *ZFI* summiert und dem Richtwert von 47'000 Personen gegenübergestellt. Der Richtwert ist in der ZFI-VO [61] definiert, für den der RZ die Grundlage bildet und der daher mit aufgeführt wird. Tabelle 5-1 weist die dazugehörigen Zahlenwerte aus. Äquivalent zur *HSD*-

Zeitreihe wird sowohl der offiziell gültige Monitoringwert gemäss ZFI-VO [61] unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen ( $HA+HSD$ ) als auch der  $ZFI$ -Wert nach alter Berechnungsvorschrift ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen ( $HA+HSD+\Delta HSD$ ) dargestellt. Der  $ZFI$  des Jahres 2022 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen beträgt 43'448 und unterschreitet den Richtwert von 47'000 somit um 3'552 Personen. Der Richtwert ist somit zwar noch immer deutlich eingehalten, aber der Monitoringwert kommt dem Richtwert wieder deutlich näher als im Vorjahr 2021.



[ZFI22\_SENS21.xlsx / Übersicht]

**Abbildung 5-4 Kombination der HA (grüne Säulen) und HSD (orange Säulen) zum ZFI (Zahlenwerte: Tabelle 5-1) und die Differenz  $\Delta HSD$  zum ZFI ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen. Richtwert (rote Linie): 47'000 Personen.**

Der  $ZFI$  des RZ und der letzten 10 Jahre, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Gemeinden und Kantonen, kann dem Anhang (Kap. 9.4) entnommen werden. Die räumliche Verteilung des  $ZFI$  des Jahres 2022 ist auf Karte 2 am Ende des Berichts ausgewiesen. Zwischen dem Vorjahr 2021 und dem Betriebsjahr 2022 nahmen der  $HA$ -Wert um 85% und der  $HSD$ -Wert um 198% zu (s.o.), sodass der  $ZFI$  um insgesamt 116% zunahm (mehr als Verdopplung seit dem Vorjahr). Gegenüber dem RZ sanken die  $HA$  um 21%, die  $HSD$  nahmen hingegen um 22% zu. Insgesamt nahm der  $ZFI$  gegenüber dem RZ um 8% ab. Die deutliche Zunahmen der  $HA$ , der  $HSD$  und des  $ZFI$  zwischen Vorjahr 2021 und Berichtsjahr 2022 sind vor allem auf die Zunahme der Flugbewegungen zurückzuführen. Sie werden im Teilbericht 2 [54] im Detail analysiert und diskutiert.



**Tabelle 5-1 Offizielle Werte HA, HSD und ZFI und deren jährliche Veränderungen ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])**

Jahr		HA	HSD	ZFI
RZ		33'668	13'782	47'450
2011 *		35'685	18'019	53'704
2012 *		35'660	23'124	58'785
2013 *		36'068	21'055	57'123
2014 *		36'949	24'432	61'381
2015*		37'726	24'190	61'916
2016*		39'583	24'528	64'110
2017*		40'539	24'968	65'507
2018*		35'223	25'124	60'347
2019*		35'132	23'168	58'300
2020*		12'272	3'195	15'468
2021*		14'410	5'661	20'071
2022*		26'593	16'855	43'448
Veränderung	absolut	+12'183	+11'195	+23'377
2022 – 2021	prozentual	+85%	+198%	+116%
Veränderung	absolut	-7'075	+3'073	-4'002
2022 – RZ	prozentual	-21%	+22%	-8%

**Tabelle 5-2 Fortführung von Tabelle 5-1 ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen**

Jahr	$\Delta HSD$	in % zum ZFI	HSD	ZFI
2011	564	1%	18'584	54'269
2012	753	1%	23'878	59'538
2013	952	2%	22'007	58'075
2014	1'170	2%	25'602	62'551
2015	1'275	2%	25'465	63'190
2016	1'500	2%	26'027	65'610
2017	1'669	3%	26'638	67'177
2018	2'102	3%	27'226	62'449
2019	2'466	4%	25'634	60'766
2020	399	3%	3'594	15'866
2021	635	3%	6'296	20'706
2022	2'027	5%	18'882	45'475

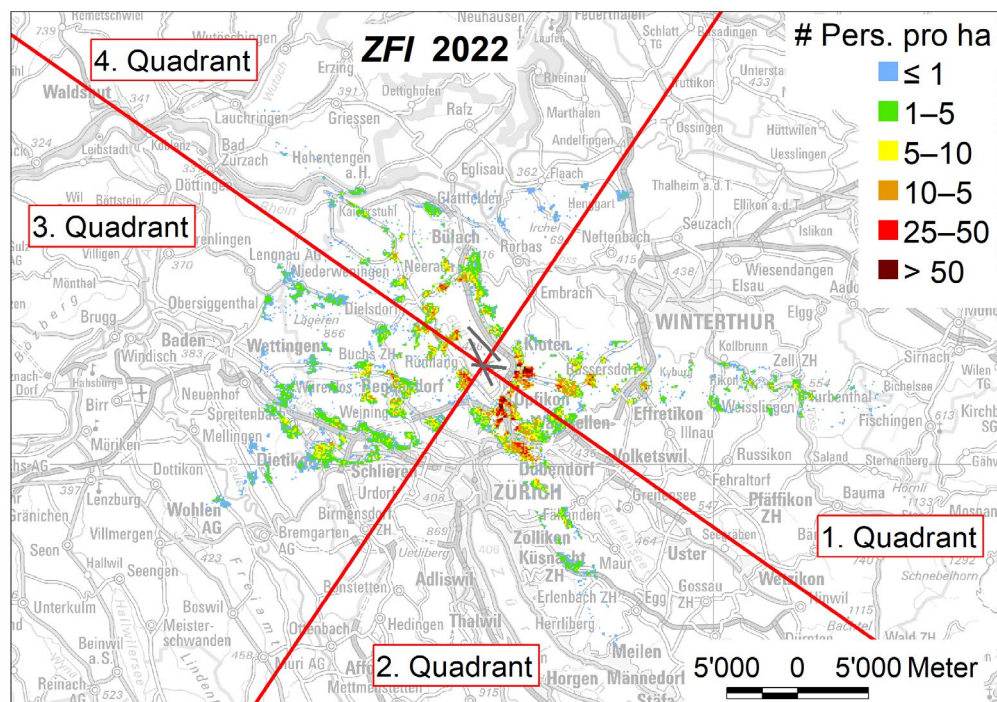
### 5.2.6. HA, HSD und ZFI nach Stadtzürcher Quartieren und nach Himmelsrichtung (Quadranten)

Im Februar 2013 veröffentlichte das Amt für Mobilität (damals Amt für Verkehr) einen Kurzbericht mit Zusatzauswertungen zum ZFI der Jahre 2000 und 2005 bis 2011 [1], welche u.a. die HA, die HSD und den ZFI nach Zürcher Stadtquartiere sowie nach Himmelsrichtung um den Flughafen Zürich darstellte. Diese Auswertung wird seit dem Berichtsjahr 2012 weitergeführt.

**Zürcher Stadtquartiere:** Die Unterteilung der Stadt Zürich in Quartiere (nicht zu verwechseln mit den Stadtkreisen 1 bis 12) richtet sich nach den Vorgaben des Statistischen Amt des Kantons Zürich [A]. Die Unterteilung erlaubt im Nahbereich um den Flughafen eine kleinräumige Darstellung der Resultate. Die

Tabellen sind im Anhang (Kap. 9) dargestellt. In diesen sind die Berechnungsergebnisse des RZ und der letzten 10 Jahre aufgeführt.

**Himmelsrichtung (Quadranten):** Die Aufschlüsselung in die Himmelsrichtungen erlaubt es, die *HA*, *HSD* und den *ZFI* nicht nur innerhalb der jeweiligen Untersuchungsperimeter zu analysieren, sondern auch nach Himmelsrichtung. Dazu wurde das Untersuchungsgebiet in Quadranten mit Mittelpunkt im Pistenkreuz (Flughafenbezugspunkt) unterteilt. Da es aufgrund der Ausrichtung des Pistenystems nicht angezeigt war, die Trennlinien der Quadranten genau in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Ausrichtung verlaufen zu lassen, wurde das "Fadenkreuz" so gedreht, dass die Trennlinien mittig zu den sich aus dem Pistenkreuz ergebenden Winkeln liegen. Mit dieser Darstellungsart wird erreicht, dass die in den jeweiligen Quadranten ausgewiesenen *ZFI*-Werte den darin vorherrschenden An- und Abflugrichtungen entsprechen. Abbildung 5-5 zeigt für den *ZFI* des Jahres 2022 die Unterteilung des Gebietes um den Flughafen Zürich in die vier Quadranten. Die Tabellen sind im Anhang (Kap. 9) dargestellt. In diesen sind die Berechnungen des RZ und der letzten 10 Jahre aufgeführt.



[Abbildung\_ZFI22\_4Quadranten.mxd/png]

**Abbildung 5-5** *ZFI* des Jahres 2022, unterteilt in die vier Quadranten. Übersichtskarte PK200: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.

Abbildung 5-6 zeigt die prozentualen Anteile der vier Quadranten an den *HA*-, *HSD*- und *ZFI*-Werten. Die Summe von 100% entspricht den Absolutwerten in Abbildung 5-4 bzw. Tabelle 5-1. Über die Jahre (auch 2022) befinden sich die meisten *HA* am Tag im zweiten und dritten Quadranten. Hier widerspiegeln sich die Haupt-Startrichtungen nach Westen und Süden. Die Hauptlanderichtung von Norden (4. Quadrant) wirkt sich auf die *HA* hingegen eher wenig aus. Bei den *HSD* in der Nacht befinden oftmals – wie auch im Jahr 2022 – die meisten Personen im ersten und vierten Quadranten, was auf die Starts Richtung Norden und die Landungen von Osten zurückzuführen ist. Im Jahr 2022 weist zusätzlich der zweite Quadrant einen Viertel der *HSD* auf, was auf einen hohen Anteil an Landungen von Süden her zurückzuführen ist (26% Südlan- dungen im Vergleich zu 16% im Jahr 2021, vgl. Anhang, Kap. 9.3). Zum *ZFI*, welcher sich aus den *HA* des

Tages und den *HSD* der Nacht zusammensetzt, tragen die vier Quadranten zu ähnlichen Teilen bei, wobei der Anteil des 4. Quadranten am tiefsten ist.



**Abbildung 5-6** Prozentuale Anteile der *HA*, *HSD* und des *ZFI* in den vier Quadranten (Q1–Q4) an den Gesamtzahlen gemäss Tabelle 5-1. Zahlenwerte: Kap. 9. Unten rechts der *ZFI* 2022, unterteilt in die 4 Quadranten (grösser dargestellt in Abbildung 5-5). Übersichtskarte PK200: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.

## 6. Unsicherheit der Berechnungen

In den vorangegangenen Kapiteln wurden Funktionsgleichungen aufgeführt, mit deren Hilfe die *HA* und *HSD* berechnet werden können. Da der wahre Wert der *HA* bzw. *HSD* jedoch aus verschiedenen Gründen unbestimmbar bleibt, sind die (rechnerisch) ermittelten Werte bloss Schätzungen für diese. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese Schätzungen mit dem „wahren“ Sachverhalt übereinstimmen, wird vorliegend mittels der (einfachen) Standardunsicherheit beschrieben, was bei einer Normalverteilung einem 68%-Vertrauensintervall entspricht. Die Unsicherheit der *HA* bzw. *HSD* wird durch verschiedene Teilunsicherheiten bestimmt, welche in die Ermittlung der Gesamtunsicherheit einzubeziehen sind:

- Unsicherheit in den Belastungsrechnungen und in der Bestimmung der Maximalpegelhäufigkeitsverteilungen
- Unsicherheit in den Fitparametern der Funktionsgleichungen zur Berechnung der *HA* und *HSD*
- Unsicherheit wegen der Wahl des Abbruchkriteriums und damit wegen der Festlegung des UP

Geht man von der Annahme aus, dass die Unsicherheit der *HA*-Komponente von der Unsicherheit der Belastungsrechnung dominiert wird und diese über den gesamten massgebenden Pegelbereich 1 dB beträgt, so kann man von einer Unsicherheit der *HA* von 10–35% ausgehen [6]. Die Unsicherheit der *HSD* beträgt rund 40% [6]. Demnach dürfte die Unsicherheit des *ZFI* zwischen 10 und 30% liegen.

Da der *ZFI* aber vor allem als Vergleichsgrösse zwischen verschiedenen Betriebsszenarien dienen soll, welche weitgehend mit denselben Methoden ermittelt werden, ist für die Beurteilung der Ergebnisse nicht die oben gegebene Gesamtunsicherheit massgebend. Verschiedene Einflussfaktoren sind bei den zu vergleichenden Berechnungen identisch und heben sich daher bei einem direkten Vergleich gegenseitig auf (z.B. Unsicherheiten bei der Berechnung der Schallausbreitung in der Atmosphäre, Fluggeometrien, Leistungsetzung der einzelnen Flugzeugtypen, leichte Überbewertung in den *AWR* durch Verwendung der energetischen Maximalpegelmittelwerte etc.). Dadurch reduziert sich die massgebende Unsicherheit beträchtlich und dürfte rund 10% betragen [6]. Dieser Wert wird dann relevant, wenn es darum geht, zu entscheiden, ob zwei Belastungszustände sich im *ZFI* signifikant unterscheiden oder nicht.

## 7. Abkürzungen, Datengrundlagen, Literatur

### 7.1. Verwendete Abkürzungen

<i>AWR</i>	Durch Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen
BFS	Bundesamt für Statistik
BFS-Nr.	Vom BFS im Amtlichen Gemeindeverzeichnis der Schweiz den politischen Gemeinden zur eindeutigen Gemeindeidentifikation zugeordnete Zahl (= Gemeinde-Nr.)
<i>D</i>	Einfügungsdämpfung für den Übergang vom Aussen- zum Innenpegel zur Berechnung der <i>AWR</i> , für gekipptes Fenster rund -15 dB, bei passiven Schallschutzmassnahmen mit geschlossenem Fenster rund -25 dB bzw. -27 dB ... -43 dB
dB	Dezibel
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
FLULA2	Fluglärmrechnungsprogramm der Empa
<i>GsS</i>	Gewichtsfaktor zur Umrechnung der <i>AWR</i> in den prozentualen Anteil der starken Schlafstörung ( <i>%HSD</i> )
<i>H</i>	Gesamthäufigkeitsverteilung der Maximalpegel
<i>HA</i>	<i>Highly Annoyed</i> ; Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag stark belästigten Personen
<i>HSD</i>	<i>Highly Sleep Disturbed</i> ; Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht stark gestörten Personen
<i>L<sub>AS,max</sub></i>	A-bewerteter Maximalpegel, Zeitkonstante <i>slow</i>
<i>Leq</i>	Mittelungspegel
<i>Leq*<sub>16</sub></i>	Tagesrandstundengewichteter 16h-Mittelungspegel (06–22 h)
<i>Leq<sub>16</sub></i>	Ungewichteter 16h-Mittelungspegel am Tag (06–22 h) nach LSV
<i>Leq<sub>N</sub></i>	8h-Mittelungspegel in der Nacht (22–06 h)
LSV	Lärmschutz-Verordnung
N	Nacht (22–06 h)
N1	Erste Nachtstunde nach LSV (22–23 h)
N2	Zweite Nachtstunde nach LSV (23–05 h)
N3	Letzte Nachtstunde nach LSV (05–06 h)
<i>N<sub>pop</sub></i>	Einwohnerzahl (Population)
PM	Passive Schallschutzmassnahmen, d.h. Komfort- und Schalldämmlüftungen sowie Fensterschliessmechanismen
<i>P<sub>AWR</sub></i>	Wahrscheinlichkeit einer durch Fluglärm zusätzlich induzierten Aufwachreaktion
RZ	Referenzzustand
T	Tag (06–22 h)
T1	Erste Tagesstunde (06–07 h)
T16	Letzte Tagesstunde (21–22 h)
T2-T15	Übrige Tagesstunden (07–21 h)
UP	Untersuchungsperimeter
<i>ZFI</i>	Zürcher Fluglärm-Index
ZRH	Zürich
$\Delta HSD$	Differenz der <i>HSD</i> -Werte mit und ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen

## 7.2. Datengrundlagen

- [A] Statistisches Amt des Kantons Zürich, 2023: *Bevölkerungsdaten ZFI 2022*.  
ZFI\_4\_EW\_HA\_KSL\_EMPA\_MV\_2022.txt. Datenlieferung per E-Mail am 11.04.2023.

## 7.3. Literatur

- [1] AFV, 2013. *Zürcher Fluglärm-Index (ZFI), Zusatzauswertungen zum Berichtsjahr 2011, Februar 2013*. Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr (AFV), Zürich.
- [2] BAFU, BAZL, und GS VBS, 2021. *Leitfaden Fluglärm, Vorgaben für die Lärmmessung. Umwelt-Vollzug, Lärm Nr. 1625 (Ersetzt Fassung des Leitfadens Fluglärm von 2016)*. Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Generalsekretariat des Eidg. Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS (GS VBS), Bern, Switzerland. URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/publikationen-studien/publikationen/leitfaden-fluglaerm.html>.
- [3] Basner, M., U. Isermann, und A. Samel, 2005. *Die Umsetzung der DLR-Studie in einer lärmmedizinischen Beurteilung für ein Nachtschutzkonzept*. Zeitschrift für Lärmbekämpfung **52**, 109-123.
- [4] Basner, M., H. Buess, D. Elmenhorst, A. Gerlich, N. Luks, H. Maaß, L. Mawet, E.-W. Müller, U. Müller, G. Plath, J. Quehl, A. Samel, M. Schulze, M. Vejvoda, und J. Wenzel, 2004. *Nachtfluglärmwirkungen, Band 1, Zusammenfassung. Forschungsbericht 2004-07/D*. Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin, Köln, Deutschland.
- [5] Empa, 2005. *Flughafen Zürich Kloten, Fluglärmbelastung im Jahre 2004*. Bericht Nr. 437'000. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [6] Empa, 2006. *Zürcher Fluglärmindex ZFI, Technische Umsetzung der Machbarkeitsstudie. Version 2*. Bericht Nr. 441'255 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [7] Empa, 2006. *Zürcher Fluglärmindex ZFI, Berechnungsvorschrift. Version 2*. Bericht Nr. 441'255 - 4. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [8] Empa, 2007. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2005*. Bericht Nr. 441'549. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [9] Empa, 2007. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2006*. Bericht Nr. 446'085. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [10] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Veränderungen im Zürcher Fluglärm-Index ZFI vom Referenzzustand zum Jahr 2007*. Bericht Nr. 450'617. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [11] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2007*. Bericht Nr. 448'144. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [12] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Sensitivitäten Zürcher Fluglärm-Index, Entwicklung einer Methode zur isolierten Betrachtung des Einflusses von Veränderungen in der Wohnbevölkerung und im Flugbetrieb auf den Zürcher Fluglärm-Index ZFI. Version 2*. Bericht Nr. 448'451. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [13] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2007, Belastungsrechnung mit dem neuen Radarprogramm SELFA2 nach der Full-Size-Methode der Empa (Full Single Flight Simulation)*. Bericht Nr. 448'339. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [14] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2006, Vergleich der Full-Size-Methode (Full Single Flight Simulation, SELFA2) mit der Standardmethode der Empa (Single Flight Simulation, SELFA2)*. Bericht Nr. 445'518 - 3. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.

- [15] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2008*. Bericht Nr. 452'380 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [16] Empa, 2009. *Anpassungen in FLULA2 im Zusammenhang mit den Empfehlungen des BAFU für Fluglärmrechnungsverfahren. Bericht 2: Technische Umsetzung*. Bericht Nr. 841'384 - 2. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [17] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2008*. Bericht Nr. 452'555. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [18] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2006, Wirkung methodischer Berechnungsansätze auf Fluglärmbelastungen*. Bericht Nr. 841'425. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [19] Empa, 2010. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2009*. Bericht Nr. 454'915. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [20] Empa, 2010. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2009*. Bericht Nr. 455'224 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [21] Empa, 2010. *Anpassungen in FLULA2 im Zusammenhang mit den Empfehlungen des BAFU für Fluglärmrechnungsverfahren. Bericht 3: Auswirkungen auf die Fluglärmrechnung*. Bericht Nr. 841'384 - 3. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [22] Empa, 2010. *FLULA2, Ein Verfahren zur Berechnung und Darstellung der Fluglärmbelastung. Technische Programm-Dokumentation. Version 4*. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf. URL: <https://www.empa.ch/de/web/s509/flula2>.
- [23] Empa, 2011. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2010*. Bericht Nr. 458'512 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [24] Empa, 2011. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2010*. Bericht Nr. 457'090. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [25] Empa, 2012. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2011*. Bericht Nr. 460'539 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [26] Empa, 2012. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2011*. Bericht Nr. 459'899. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [27] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2012*. Bericht Nr. 5214.001738 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [28] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Vorläufiges Betriebsreglement, Berechnung des genehmigten Lärms gemäss Bundesgerichtsentscheid*. Bericht Nr. 461'852. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [29] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2012, Einfluss der erhöhten bzw. verschärften Schallschutzanforderungen der SIA-Norm 181 auf den ZFI*. Bericht-Nr. 5214.001738 - 3. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [30] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2012*. Bericht Nr. 5214.000982. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [31] Empa, 2014. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2013*. Bericht Nr. 5214.005883 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.

- [32] Empa, 2014. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2013*. Bericht Nr. 5214.004983. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [33] Empa, 2015. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2014*. Bericht Nr. 5214.008333 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [34] Empa, 2015. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2014*. Bericht Nr. 5214.008708. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [35] Empa, 2016. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2015*. Bericht Nr. 5214.012095 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [36] Empa, 2016. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2015*. Bericht Nr. 5214.011975. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [37] Empa, 2017. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2016*. Bericht Nr. 5214.014941 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [38] Empa, 2017. *Modifications of aircraft noise calculations with FLULA2 responding to the specifications of the Aircraft Noise Guidelines. Effects on calculation results*. Bericht Nr. 5213.00094. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [39] Empa, 2017. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2016*. Bericht Nr. 5214.014942. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [40] Empa, 2018. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2017*. Bericht Nr. 5214.018366 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [41] Empa, 2018. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2017*. Bericht Nr. 5214.018332. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [42] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2018*. Bericht Nr. 5214.021166 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [43] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2018*. Bericht Nr. 5214.021462. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [44] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2018, Einfluss der Fensterschliessmechanismen und des aktualisierten Quelldatensatzes von FLULA2 auf den ZFI*. Bericht Nr. 5214.021166 - 3. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [45] Empa, 2019. *FLULA2 — Auswirkungen neuer, aus sonAIR abgeleiteter Quelldaten auf Fluglärm-Belastungsrechnungen*. Bericht Nr. 5214.019893. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [46] Empa, 2020. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2019*. Bericht Nr. 5214.024180 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [47] Empa, 2020. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2019*. Bericht Nr. 5214.024057. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [48] Empa, 2021. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2020*. Bericht Nr. 5214.026525. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.



- [49] Empa, 2021. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2019, Einfluss der Methodik zur Erhebung der passiven Massnahmen auf die HSD*. Bericht Nr. 5214.027861. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [50] Empa, 2021. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2020*. Bericht Nr. 5214.026437 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [51] Empa, 2022. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2021*. Bericht Nr. 5214.028919. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [52] Empa, 2022. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2021*. Bericht Nr. 5214.028868 - 1. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [53] Empa, 2023. *Flughafen Zürich, Fluglärmbelastung im Jahre 2022*. Bericht Nr. 5214.031386. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [54] Empa, 2023. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2022, Sensitivitätsbetrachtungen 2021*. Bericht Nr. 5214.031408 - 2. Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa), Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [55] FALS, 2021. *Webpage: Schallschutz - Gebäudeaussenhülle, Vollzugspraxis Art. 32 LSV, De-Werte Wohnräume Lärmempfindlichkeit mittel (PDF: Anforderungswerte De Wohnräume Lärmempfindlichkeit mittel)*. Fachstelle Lärmschutz des Kantons Zürich (FALS), Zürich, Schweiz. URL: <https://www.zh.ch/de/umwelt-tiere/laerm-schall/planen-bauen-laerm/laerm-schutz-bauvorhaben.html>.
- [56] Hofmann, R., 2006. *ZFI, ein Zürcher Fluglärmindex? Machbarkeitsstudie im Auftrag des Amtes für Verkehr des Kt. Zürich*. Wallisellen, Schweiz.
- [57] LSV, 1986. *Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand am 1. Juli 2021)*. URL: [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338\\_338\\_338/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/de).
- [58] Miedema, H.M.E. und C.G.M. Oudshoorn, 2001. *Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals*. Environmental Health Perspectives **109**, 409-416.
- [59] Schäffer, B., R. Bütikofer, S. Plüss, und G. Thomann, 2011. *Aircraft noise: accounting for changes in air traffic with time of day*. Journal of the Acoustical Society of America **129**, 185-199.
- [60] SIA, 2020. *Norm SIA 181:2020 Bauwesen, SN 520 181, Schallschutz im Hochbau*. Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA), Zürich
- [61] ZFI-Verordnung, 2011. *Verordnung zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI-VO) vom 7. Dezember 2011. LS 748.15*. URL: <http://www.zhlex.zh.ch/Erlass.html?Open&Ordnr=748.15>.

## 8. Verzeichnisse

### 8.1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1	Belastungs-Wirkungsbeziehungen zur Bestimmung (a) des Prozentsatzes der durch Fluglärm am Tag (06–22 h) stark belästigten Personen (%HA), und (b) des Prozentsatzes der durch Fluglärm im Schlaf stark gestörten Personen (%HSD) für einen, fünf, zehn und zwanzig Überflüge. ....	10
Abbildung 3-2	(a) $D_{e,07}$ , (b) $D_{e,12}$ und (c) $D_{e,17}$ Standard-Schallpegeldifferenzen: Anforderungswerte gemäss SIA-Norm 181, konkretisiert von der FALS für die Fluglärmbelastung um den Flughafen Zürich. Graphiken (a) und (b) aus [27]. ....	15
Abbildung 4-1	Jährliche Flugbewegungszahlen des RZ und der Jahre 2005 bis 2022 für (a) den Tag (06–22 h) und (b) die Nacht (22–06 h). ....	20
Abbildung 5-1	Flächen [km <sup>2</sup> ] der Untersuchungsperimeter (a) für den Tag ( $Leq^{*}_{16} \geq 47$ dB) und (b) die Nacht ( $Leq_N \geq 37$ dB). Zahlenwerte: Anhang, Kap. 9.1. ....	22
Abbildung 5-2	Personen innerhalb der Untersuchungsperimeter (a) für den Tag ( $Leq^{*}_{16} \geq 47$ dB) und (b) die Nacht ( $Leq_N \geq 37$ dB). Zahlenwerte: Anhang, Kap. 9.1. ....	22
Abbildung 5-3	(a) Anzahl <i>Highly Annoyed</i> (HA) und (b) Anzahl <i>Highly Sleep Disturbed</i> (HSD); Fortführung der HSD ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen über $\Delta HSD$ . Zahlenwerte: Tabelle 5-1. ....	23
Abbildung 5-4	Kombination der HA (grüne Säulen) und HSD (orange Säulen) zum ZFI (Zahlenwerte: Tabelle 5-1) und die Differenz $\Delta HSD$ zum ZFI ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen. Richtwert (rote Linie): 47'000 Personen. ....	24
Abbildung 5-5	ZFI des Jahres 2022, unterteilt in die vier Quadranten. Übersichtskarte PK200: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	26
Abbildung 5-6	Prozentuale Anteile der HA, HSD und des ZFI in den vier Quadranten (Q1–Q4) an den Gesamtzahlen gemäss Tabelle 5-1. Zahlenwerte: Kap. 9. Unten rechts der ZFI 2022, unterteilt in die 4 Quadranten (grösser dargestellt in Abbildung 5-5). Übersichtskarte PK200: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	27
Abbildung 9-1	Untersuchungsperimeter HA und HSD des Jahres 2022. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	37
Abbildung 9-2	Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2019 bis 2021. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	38
Abbildung 9-3	Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2016 bis 2018. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	39
Abbildung 9-4	Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2013 bis 2015. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	40
Abbildung 9-5	Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2010 bis 2012. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	41
Abbildung 9-6	Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2007 bis 2009. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	42
Abbildung 9-7	Untersuchungsperimeter HA und HSD des Jahres 2005, 2006 und des RZ. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie. ....	43
Abbildung 9-8	Prozentuale Pistenbelegung der (a) Starts und (b) Landungen am Tag für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022. ....	46
Abbildung 9-9	Prozentuale Pistenbelegung der (a) Starts und (b) Landungen in der Nacht für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022. ....	47

## 8.2. Tabellenverzeichnis

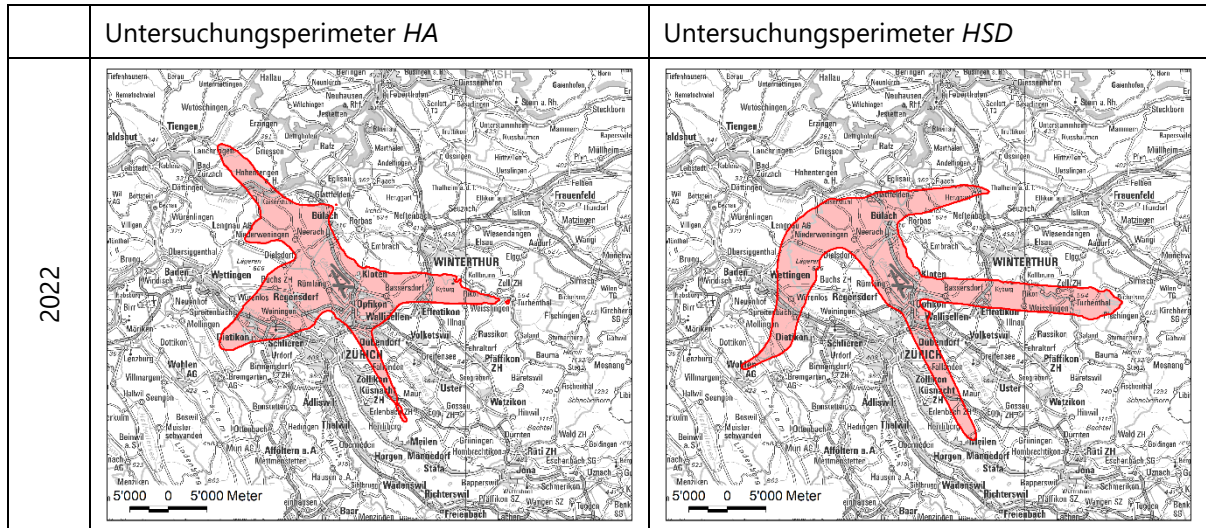
Tabelle 2-1	Zeitperioden .....	6
Tabelle 2-2	Berechnungsausschnitte .....	6
Tabelle 5-1	Offizielle Werte <i>HA</i> , <i>HSD</i> und <i>ZFI</i> und deren jährliche Veränderungen ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	25
Tabelle 5-2	Fortführung von Tabelle 5-1 ohne Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen..	25
Tabelle 9-1	Flächen und Anzahl Personen (AP) im Untersuchungsperimeter (UP) für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022 .....	44
Tabelle 9-2	Jährliche Flugbewegungszahlen der Grossflugzeuge für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022 .....	45
Tabelle 9-3	<i>ZFI</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	48
Tabelle 9-4	<i>ZFI</i> der einzelnen Gemeinden von Deutschland sowie der Kantone Schaffhausen und Thurgau ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	49
Tabelle 9-5	<i>ZFI</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 1 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	50
Tabelle 9-6	<i>ZFI</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	51
Tabelle 9-7	<i>ZFI</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	52
Tabelle 9-8	<i>HA</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau sowie von Deutschland .....	53
Tabelle 9-9	<i>HA</i> der einzelnen Gemeinden der Kantone Schaffhausen und Zürich – Teil 1 .....	54
Tabelle 9-10	<i>HA</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2.....	55
Tabelle 9-11	<i>HA</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3.....	56
Tabelle 9-12	<i>HSD</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	57
Tabelle 9-13	<i>HSD</i> der einzelnen Gemeinden der Kantone Schaffhausen und Thurgau ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	58
Tabelle 9-14	<i>HSD</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 1 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	59
Tabelle 9-15	<i>HSD</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	60
Tabelle 9-16	<i>HSD</i> der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3 ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	61
Tabelle 9-17	<i>ZFI</i> der einzelnen Stadtzürcher Quartiere ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	62
Tabelle 9-18	<i>HA</i> der einzelnen Stadtzürcher Quartiere .....	63
Tabelle 9-19	<i>HSD</i> der einzelnen Stadtzürcher Quartiere ( * : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61]).....	64
Tabelle 9-20	Absolutwerte der <i>HA</i> , <i>HSD</i> und <i>ZFI</i> der vier Quadranten. Die Summe entspricht den offiziellen Werten der Berechnungsjahre (Tabelle 5-1).....	65
Tabelle 9-21	Prozentuale Anteile der <i>HA</i> , <i>HSD</i> und <i>ZFI</i> der vier Quadranten.....	66

### **8.3. Kartenverzeichnis**

- |         |  |
|---------|--|
| Karte 1 | Vergleich des tagesrandstundengewichteten 16h-Mittelungspegels ( $Leq^*_{16}$ ) mit dem ungewichteten 16h-Mittelungspegel ( $Leq_{16}$ ), 2022, Grossflugzeuge Tag (06 bis 22 Uhr) |
| Karte 2 | ZFI 2022   |
| Karte 3 | Anzahl der durch Fluglärm am Tag stark belästigten Personen <i>HA</i> , 2022   |
| Karte 4 | Anzahl der durch Fluglärm im Schlaf während der Nacht stark gestörten Personen <i>HSD</i> , 2022   |
| Karte 5 | Untersuchungsperimeter <i>HA</i> der Jahre 2022, 2021 sowie des Referenzzustands   |
| Karte 6 | Untersuchungsperimeter <i>HSD</i> der Jahre 2022, 2021 sowie des Referenzzustands  |

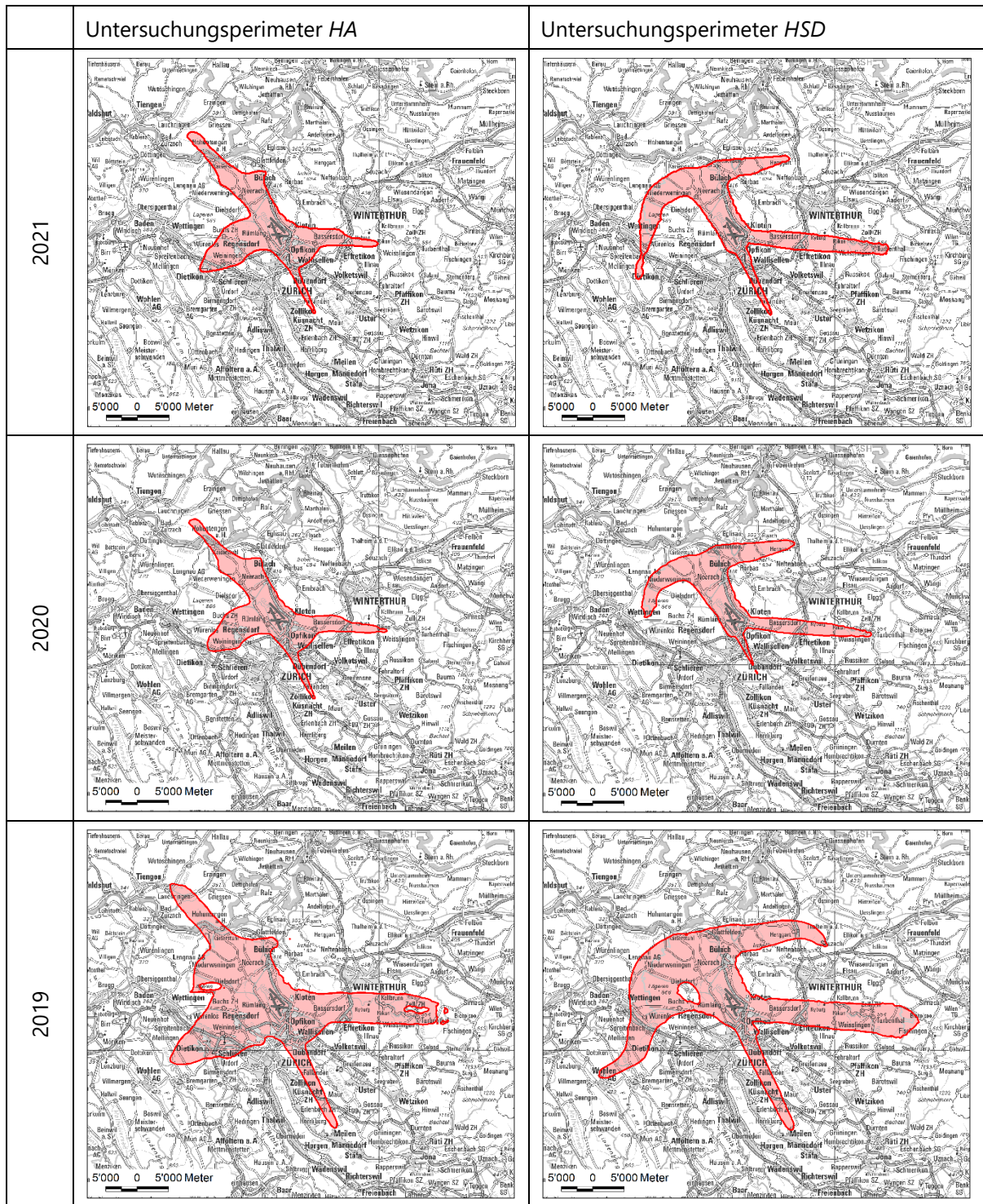
## 9. Anhang

### 9.1. Untersuchungsperimeter für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022



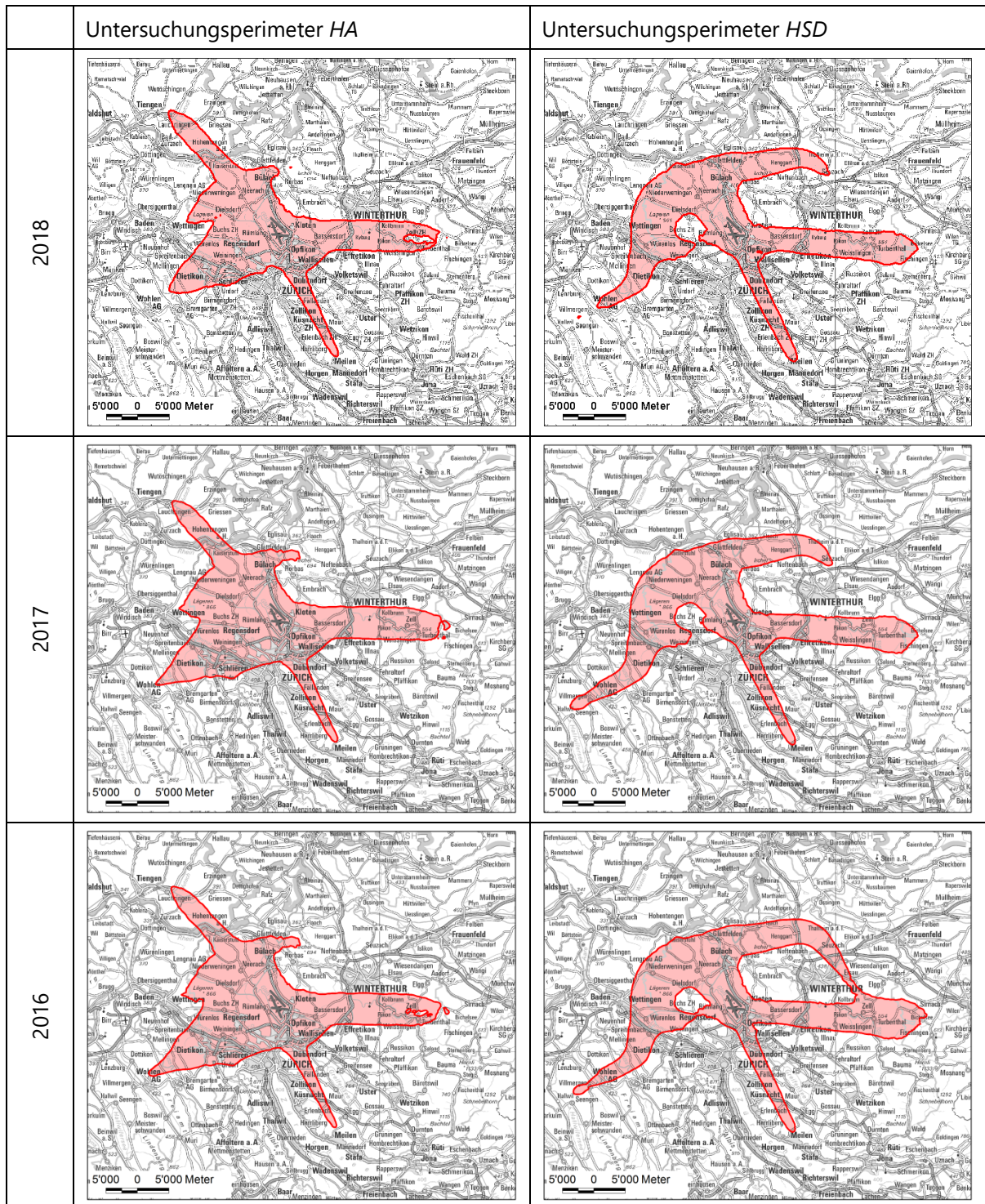
[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

Abbildung 9-1 Untersuchungsperimeter HA und HSD des Jahres 2022. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.



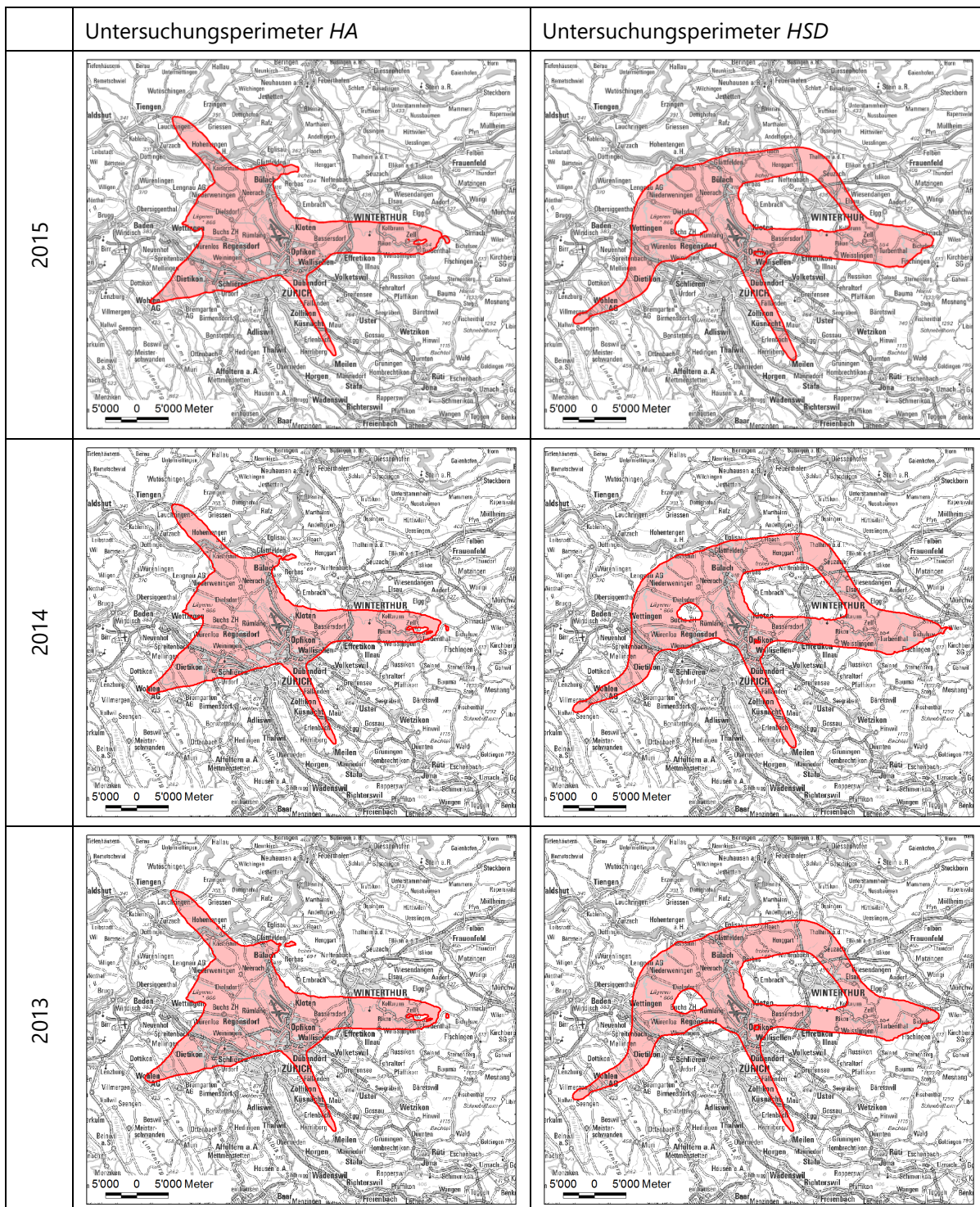
[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

Abbildung 9-2 Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2019 bis 2021. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.



[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

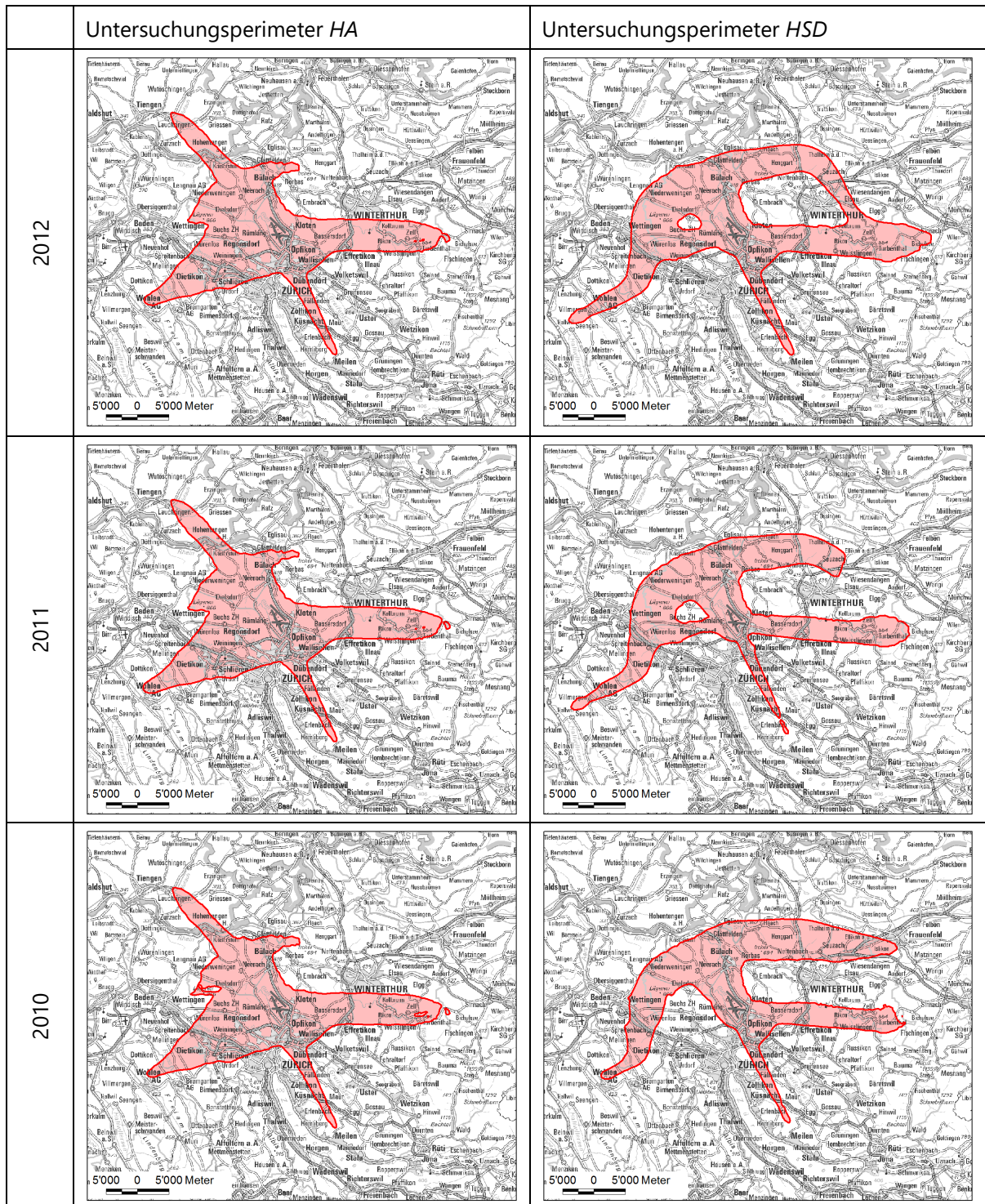
**Abbildung 9-3** Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2016 bis 2018. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.



[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

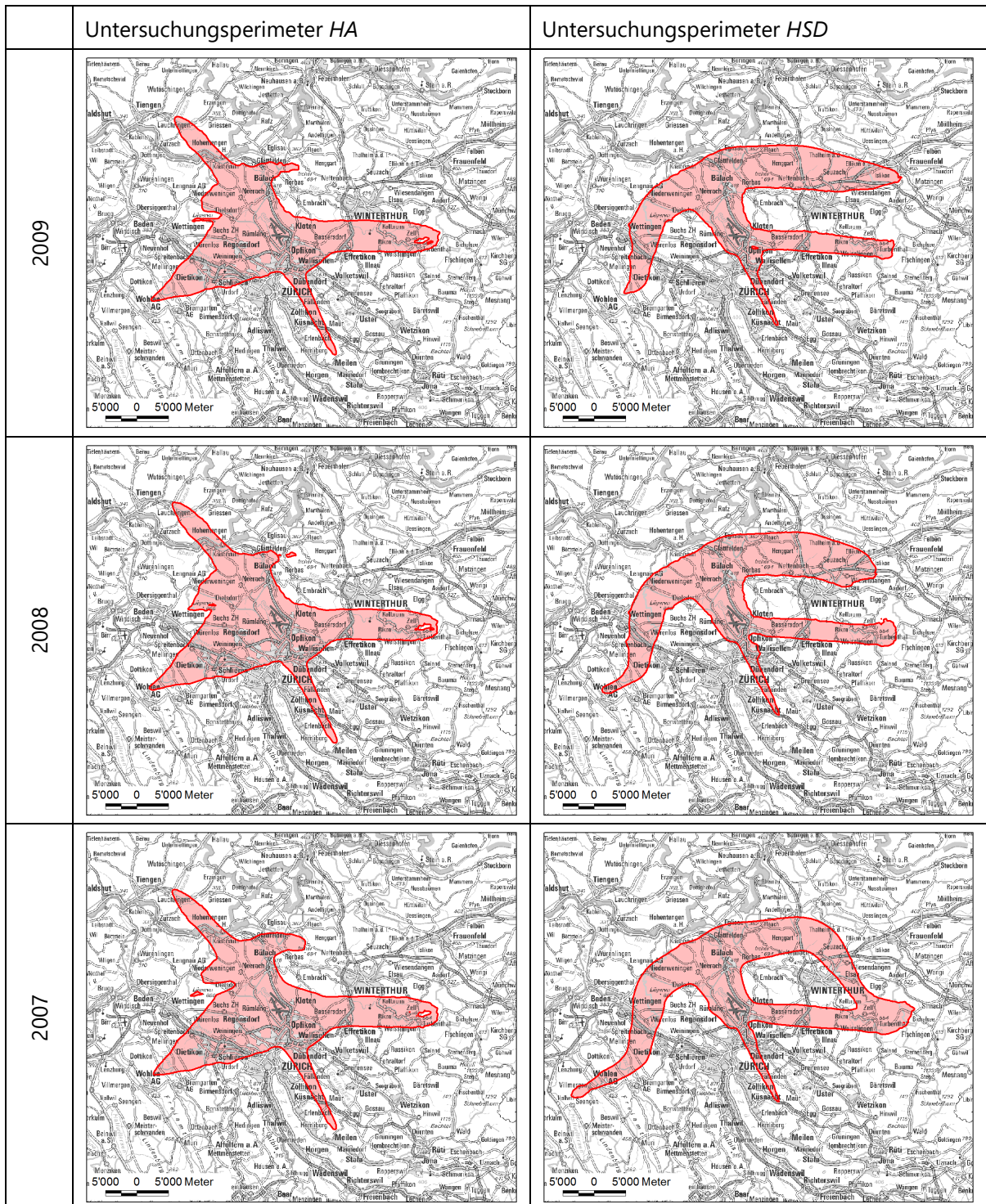
Abbildung 9-4 Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2013 bis 2015. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.





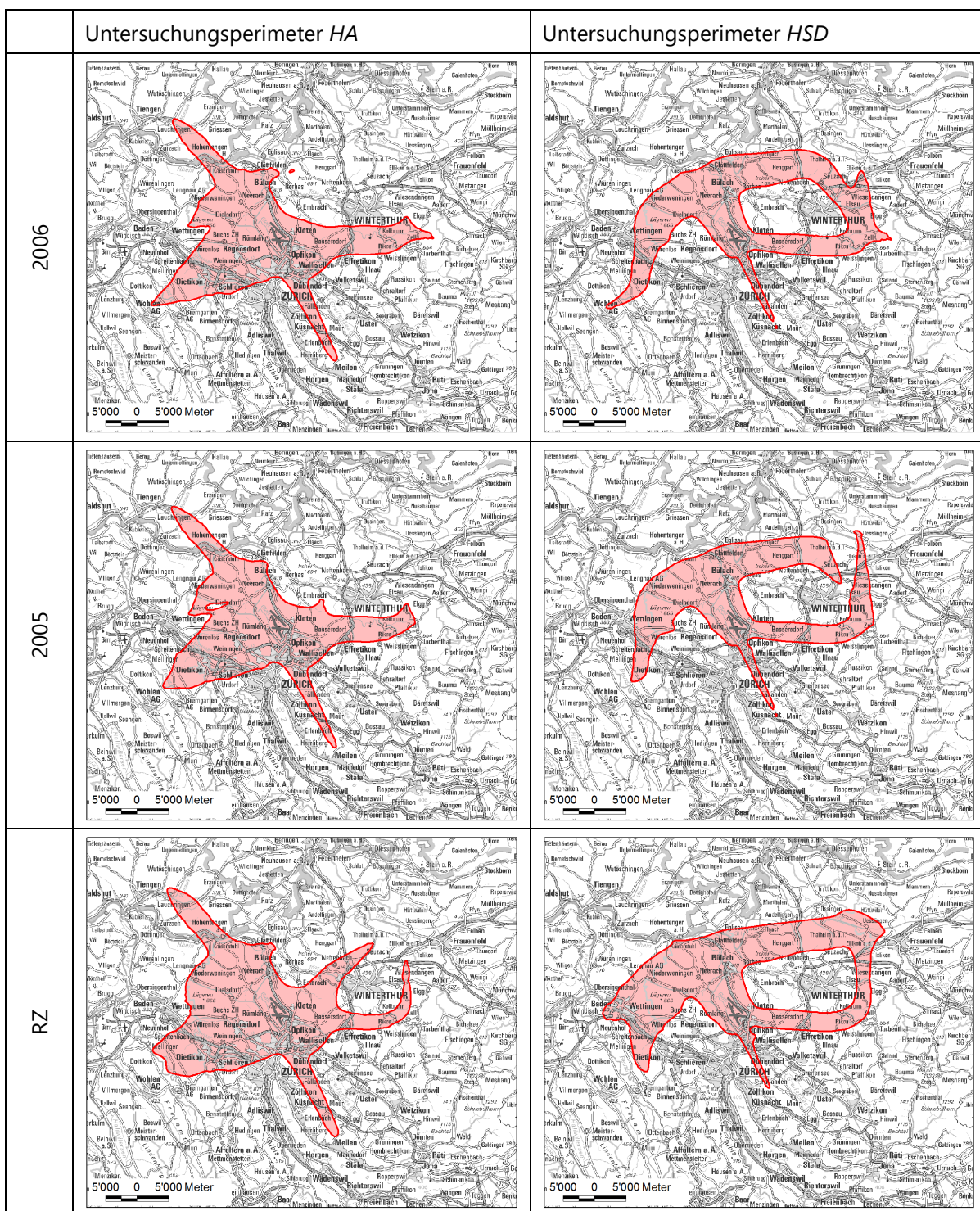
[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

**Abbildung 9-5 Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2010 bis 2012. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.**



[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

**Abbildung 9-6 Untersuchungsperimeter HA und HSD der Jahre 2007 bis 2009. Übersichtskarte PK500: Quelle: Bundesamt für Landestopografie.**



[Untersuchungsperimeter\_RZ\_05bis22.mxd]

**Abbildung 9-7 Untersuchungsperimeter HA und HSD des Jahres 2005, 2006 und des RZ. Übersichtskarte PK500:  
 Quelle: Bundesamt für Landestopografie.**

**Tabelle 9-1 Flächen und Anzahl Personen (AP) im Untersuchungsperimeter (UP) für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022**

Szenario	Jahr	Tag (06–22 h)		Nacht (22–06 h)	
		Fläche UP	AP im UP	Fläche UP	AP im UP
ZRH22	2022	309.6	338'446	348.9	255'984
ZRH21	2021	188.1	203'121	208.1	153'081
ZRH20	2020	172.6	180'561	168.6	106'180
ZRH19	2019	434.3	433'517	453.5	290'228
ZRH18	2018	436.2	428'427	463.8	298'715
ZRH17	2017	493.4	502'330	490.8	314'146
ZRH16	2016	483.6	489'442	507.6	306'403
ZRH15	2015	475.1	465'119	535.6	328'296
ZRH14	2014	469.7	452'968	562.4	336'566
ZRH13	2013	467.1	442'490	539.1	313'687
ZRH12	2012	477.5	438'624	547.4	328'687
ZRH11	2011	479.7	443'362	455.6	261'282
ZRH10	2010	457.4	411'710	463.5	262'942
ZRH09	2009	439.9	396'920	430.1	240'726
ZRH08	2008	456.0	409'586	443.5	247'505
ZRH07	2007	455.7	397'500	453.8	240'966
ZRH06	2006	445.4	386'780	397.8	210'752
ZRH05	2005	421.8	355'656	372.2	181'697
ZRHRZ	RZ	515.2	409'104	467.4	218'813

[ZF122\_SENS21.xlsx/ Übersicht]

Fläche UP Fläche des Untersuchungsperimeters in [km<sup>2</sup>]  
 AP im UP Anzahl Personen im Untersuchungsperimeter

## 9.2. Jährliche Flugbewegungszahlen der Grossflugzeuge

Tabelle 9-2 Jährliche Flugbewegungszahlen der Grossflugzeuge für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022

Jahr	T1 (06–07 h)	T2-T15 (07–21 h)	T16 (21–22 h)	Tag (06–22 h)	N1 (22–23 h)	N2 (23–05 h)	N3 (05–06 h)	Nacht (22–06 h)	Total
<b>2022</b>	6'242	169'826	11'844	187'912	7'666	2'345	1	10'012	<b>197'924</b>
<b>2021</b>	3'716	99'371	5'039	108'126	3'709	654	1	4'364	<b>112'490</b>
<b>2020</b>	3'207	84'527	4'792	92'526	2'727	353	2	3'082	<b>95'608</b>
<b>2019</b>	9'194	220'791	15'913	245'898	10'306	2'565	1	12'872	<b>258'770</b>
<b>2018</b>	9'329	221'594	16'108	247'031	10'528	3'027	3	13'558	<b>260'589</b>
<b>2017</b>	8'784	215'967	15'832	240'583	9'761	2'623	6	12'390	<b>252'973</b>
<b>2016</b>	8'723	214'904	16'768	240'395	9'781	2'486	6	12'273	<b>252'668</b>
<b>2015</b>	8'414	210'401	16'442	235'257	9'230	2'385	7	11'622	<b>246'879</b>
<b>2014</b>	7'537	211'124	16'782	235'443	8'740	2'237	5	10'982	<b>246'425</b>
<b>2013</b>	6'812	210'997	17'259	235'068	8'068	2'046	3	10'117	<b>245'185</b>
<b>2012</b>	7'529	216'495	15'821	239'845	8'457	2'289	3	10'749	<b>250'594</b>
<b>2011</b>	7'874	223'475	15'420	246'769	7'747	1'862	3	9'612	<b>256'381</b>
<b>2010</b>	7'327	212'673	14'795	234'795	7'580	2'464	12	10'056	<b>244'851</b>
<b>2009</b>	7'602	209'195	13'607	230'404	6'775	1'968	6	8'749	<b>239'153</b>
<b>2008</b>	7'922	217'808	14'943	240'673	6'839	2'456	8	9'303	<b>249'976</b>
<b>2007</b>	7'594	210'486	13'830	231'910	6'501	2'560	5	9'066	<b>240'976</b>
<b>2006</b>	7'442	206'177	13'583	227'202	6'394	1'508	2	7'904	<b>235'106</b>
<b>2005</b>	6'991	213'293	13'492	233'776	7'229	1'052	4	8'285	<b>242'061</b>
<b>RZ</b>	9'153	263'230	17'348	289'731	9'883	0	0	9'883	<b>299'614</b>

[ZFI22\_SENS21.xlsx / Bewegungszahlen]

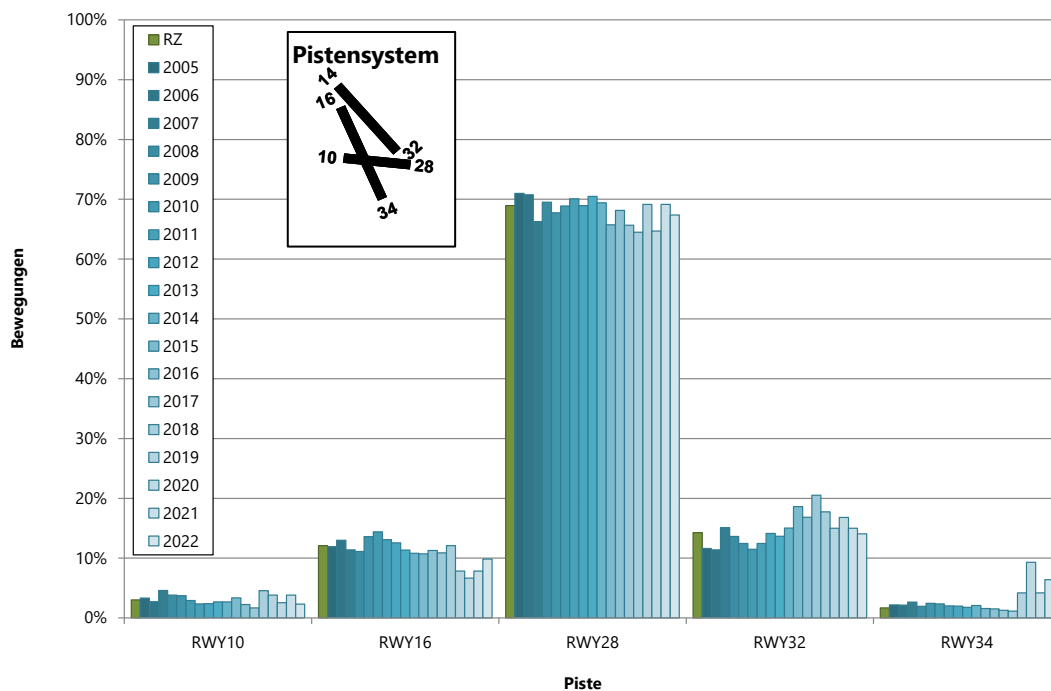
T1 Erste Tagesstunde  
 N1 Erste Nachtstunde

T2-T15 Übrige Tagesstunden  
 N2 Zweite Nachtstunde

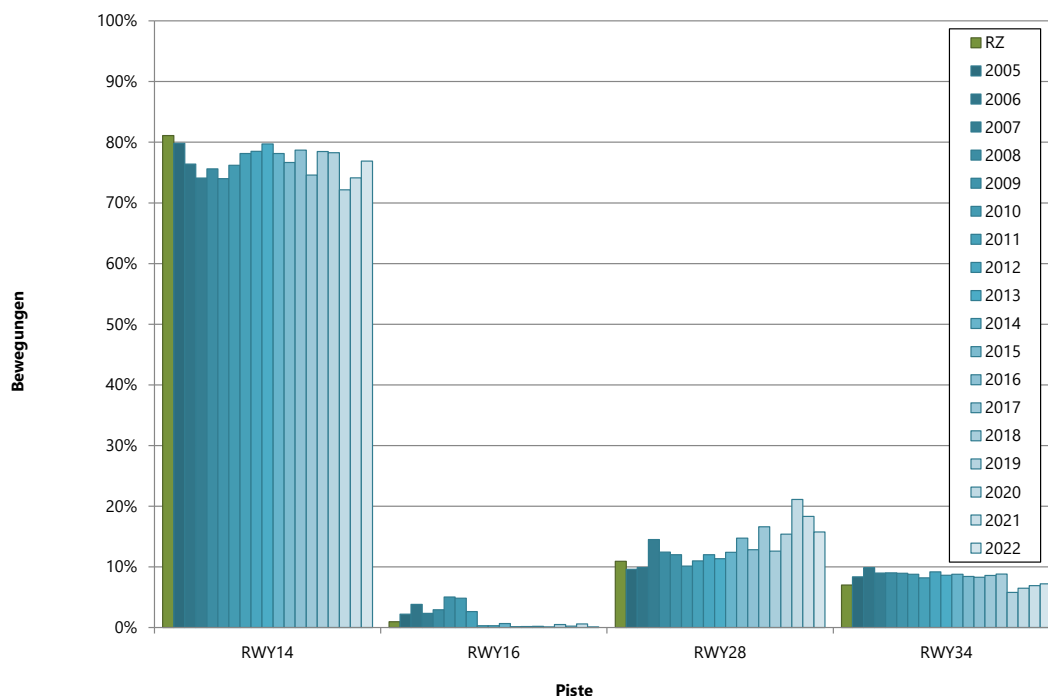
T16 Letzte Tagesstunde  
 N3 Letzte Nachtstunde

### 9.3. Pistenbelegung am Tag und in der Nacht

#### (a) Starts (Tag)



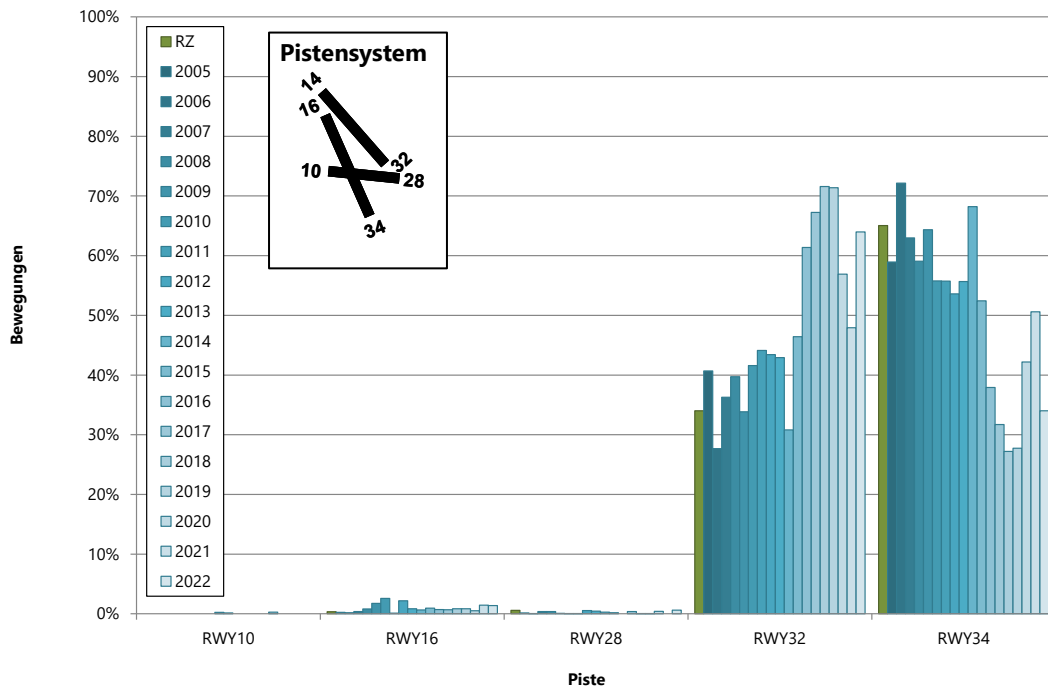
#### (b) Landungen (Tag)



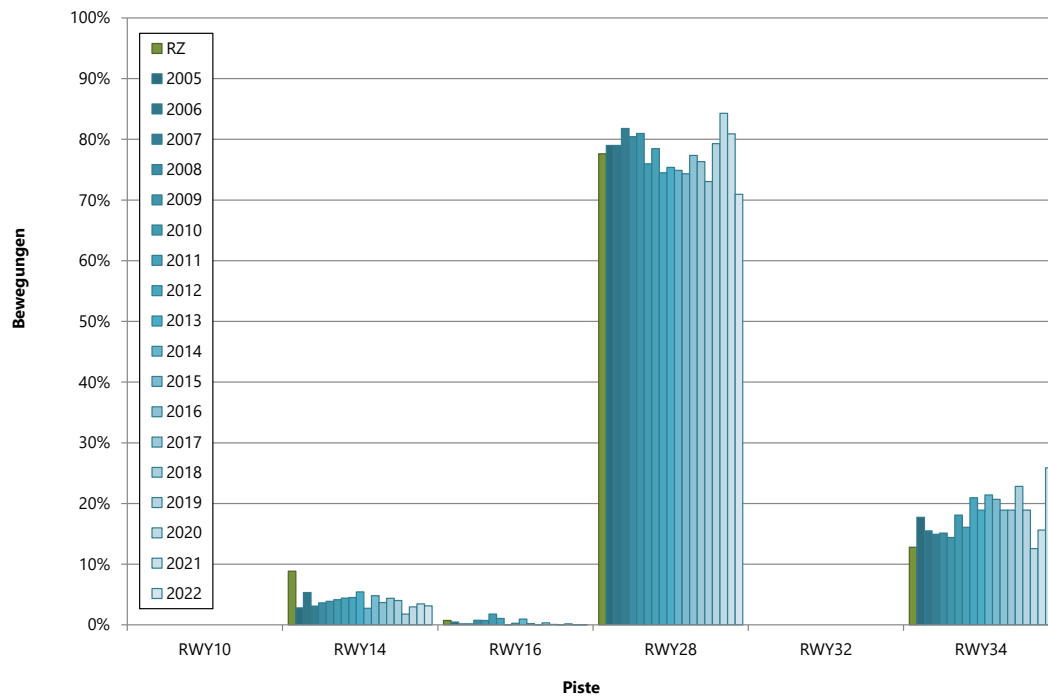
[ZHRZund05bis22\_PistenBelegung.xlsx / PistenRoutenbelegung]

**Abbildung 9-8** Prozentuale Pistenbelegung der (a) Starts und (b) Landungen am Tag für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022.

**(a) Starts (Nacht)**



**(b) Landungen (Nacht)**



[ZRRHZund05bis22\_PistenBelegung.xlsx / PistenRoutenbelegung]

**Abbildung 9-9** Prozentuale Pistenbelegung der (a) Starts und (b) Landungen in der Nacht für den RZ und die Jahre 2005 bis 2022.

## 9.4. ZFI aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen

**Tabelle 9-3 ZFI der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau**  
 (\* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Aargau	Baden	4021	345	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bellikon	4022	100	176	175	170	181	160	142	134	0	1	91
	Bergdietikon	4023	109	135	141	143	149	141	121	117	0	0	49
	Eggenwil	4066	0	8	7	5	5	2	0	0	0	0	0
	Ehrendingen	4049	157	157	215	214	221	251	230	250	0	0	76
	Ennetbaden	4026	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fischbach-Gössikon	4067	0	92	98	95	105	82	43	38	0	0	21
	Fisibach	4306	25	24	24	24	27	29	32	34	3	10	28
	Freienwil	4028	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hägglingen	4068	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Kaiserstuhl	4308	47	37	37	37	38	39	43	43	19	22	34
	Killwangen	4030	107	96	108	111	120	120	115	101	0	3	71
	Künten	4031	52	138	146	145	152	136	120	109	0	0	48
	Lengnau (AG)	4312	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Mellingen	4033	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Neuenhof	4034	212	33	45	64	73	136	68	26	0	0	0
	Niederrohrdorf	4035	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Niederwil (AG)	4072	0	117	119	112	130	97	58	51	0	0	18
	Oberrohrdorf	4037	123	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
	Obersiggenthal	4038	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Remetschwil	4039	82	72	76	71	82	70	53	46	0	1	23
	Rudolfstetten-Friedlisberg	4075	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Schneisingen	4318	80	63	77	72	75	85	80	99	1	8	59
	Seengen	4208	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Siglistorf	4319	5	1	1	1	1	1	1	10	0	0	1
	Spreitenbach	4040	889	1'025	1'067	1'076	1'185	1'163	990	858	0	9	515
	Stetten (AG)	4041	31	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Villmergen	4080	0	89	86	89	81	116	0	0	0	0	0
	Wettingen	4045	601	194	264	239	263	328	263	225	0	0	16
	Widen	4081	11	13	12	10	12	8	2	2	0	0	0
Wohlen (AG)	4082	0	124	126	134	139	172	42	19	0	0	0	
Würenlos	4048	372	354	398	401	443	469	423	368	0	102	251	
<b>Aargau Total</b>			<b>3'567</b>	<b>2'948</b>	<b>3'223</b>	<b>3'215</b>	<b>3'483</b>	<b>3'609</b>	<b>2'828</b>	<b>2'529</b>	<b>23</b>	<b>157</b>	<b>1'300</b>



**Tabelle 9-4 ZFI der einzelnen Gemeinden von Deutschland sowie der Kantone Schaffhausen und Thurgau  
 (\* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])**

Kanton / Land	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Deutschland	Hohentengen am Hochrhein		79	87	86	87	94	93	100	103	14	23	72
	Klettgau		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Küssaberg		43	13	12	11	12	12	16	14	0	1	6
	Lauchringen		35	3	1	1	2	1	27	7	0	0	0
<b>Deutschland Total</b>			<b>157</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>108</b>	<b>106</b>	<b>143</b>	<b>124</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>78</b>
Schaffhausen	Buchberg	2933	34	35	30	25	24	25	22	19	1	0	1
	Rüdlingen	2938	15	17	12	4	2	1	0	0	0	0	0
<b>Schaffhausen Total</b>			<b>49</b>	<b>52</b>	<b>42</b>	<b>29</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Thurgau	Aadorf	4551	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bichelsee-Balterswil	4721	0	158	186	183	167	16	9	23	0	0	2
	Eschlikon	4724	0	50	66	37	0	0	0	0	0	0	0
	Fischingen	4726	0	4	18	5	3	2	1	4	0	0	2
	Frauenfeld	4566	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gachnang	4571	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Neunforn	4601	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sirnach	4761	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
	Uesslingen-Buch	4616	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Thurgau Total</b>			<b>102</b>	<b>213</b>	<b>280</b>	<b>224</b>	<b>170</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

[ZFI22\_SENS21.xlsx / ZFI]

**Tabelle 9-5 ZFI der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 1**  
 (\* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Adlikon	21	19	18	16	14	11	1	1	0	0	0	0
	Altikon	211	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Andelfingen	30	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bachenbülach	51	487	563	582	564	580	646	575	577	102	121	373
	Bachs	81	101	98	105	104	114	116	105	99	14	16	70
	Bassersdorf	52	1'421	2'201	2'428	2'532	2'615	2'556	2'567	2'600	646	910	2'014
	Berg am Irchel	23	32	32	27	22	22	22	20	18	6	4	10
	Boppelsen	82	83	92	101	101	106	116	72	77	0	0	36
	Brütten	213	20	108	110	111	103	97	98	89	0	1	33
	Buch am Irchel	24	33	45	37	32	34	33	31	28	8	5	12
	Buchs (ZH)	83	516	821	922	854	777	705	634	833	271	353	536
	Bülach	53	1'733	2'070	2'215	2'208	2'263	2'510	1'994	2'006	373	422	1'350
	Dägerlen	214	33	47	39	34	33	30	26	23	0	0	0
	Dällikon	84	502	704	763	746	786	750	701	546	285	343	486
	Dänikon	85	150	209	226	212	220	215	195	166	0	5	74
	Dättlikon	215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dielsdorf	86	349	382	377	377	397	418	314	307	3	34	228
	Dietlikon	243	1'339	1'780	1'829	1'832	1'939	1'831	1'579	1'594	0	173	1'151
	Dietlikon	54	646	626	688	711	675	758	669	662	122	207	521
	Dinhard	216	43	36	19	13	14	6	1	0	0	0	0
	Dorf	26	29	33	28	23	23	24	21	18	4	0	11
	Dübendorf	191	520	488	550	620	636	684	731	648	139	191	604
	Egg	192	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1
	Eglisau	55	112	126	93	49	48	66	47	38	4	2	5
	Elgg	294	13	20	20	16	14	0	5	4	0	0	0
	Ellikon an der Thur	218	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Elsau	219	51	106	90	52	38	0	0	0	0	0	0
	Embrach	56	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fällanden	193	80	106	128	132	132	139	170	143	7	11	132
	Flaach	28	45	52	43	35	33	33	26	20	0	0	0
	Freienstein-Teufen	57	52	40	31	33	40	40	22	18	8	7	11
	Geroldswil	244	462	486	517	498	519	538	469	429	140	226	373
	Glattfelden	58	367	383	378	378	384	420	301	313	87	90	187

**Tabelle 9-6 ZFI der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Henggart	31	71	114	95	78	81	75	67	62	6	0	29
	Herrliberg	152	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Hettlingen	221	50	90	70	36	37	6	1	1	0	0	0
	Hochfelden	59	457	509	534	511	508	521	465	460	191	204	330
	Höri	60	1'011	1'042	1'042	1'016	1'081	1'123	1'107	1'047	508	548	897
	Humlikon	32	18	24	20	17	17	16	14	13	0	0	0
	Hüttikon	87	50	61	69	74	81	83	69	45	0	0	19
	Illnau-Effretikon	296	79	265	361	405	469	500	455	491	21	46	247
	Kloten	62	4'850	5'827	6'332	6'569	7'000	6'958	7'247	7'331	2'578	3'445	5'982
	Küsnacht (ZH)	154	23	27	37	43	40	44	58	49	0	0	37
	Lindau	176	345	652	763	814	874	893	867	920	259	315	676
	Lufingen	63	74	37	37	38	36	38	37	39	0	0	27
	Maur	195	113	128	166	183	172	183	247	201	0	0	168
	Meilen	156	0	0	1	2	2	2	5	2	0	0	4
	Neerach	88	370	513	508	521	567	612	554	510	144	158	381
	Neftenbach	223	159	9	7	6	6	7	6	3	0	0	0
	Niederglatt	89	969	1'155	1'149	1'161	1'266	1'366	1'295	1'256	463	494	914
	Niederhasli	90	1'368	1'519	1'570	1'498	1'588	1'682	1'500	1'505	515	627	1'105
	Niederweningen	91	249	213	275	266	285	349	279	307	43	66	164
	Nürensdorf	64	918	1'377	1'566	1'658	1'741	1'703	1'726	1'774	561	734	1'359
	Oberembrach	65	61	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
	Oberengstringen	245	335	353	358	356	372	381	291	298	0	0	224
	Oberglatt	92	1'636	1'765	1'820	1'781	1'864	1'986	1'917	1'868	848	967	1'508
	Oberweningen	93	126	197	225	225	235	258	224	168	0	11	68
	Oetwil an der Limmat	246	211	242	268	270	294	311	284	172	13	55	140
	Opfikon	66	3'581	4'828	5'260	5'595	5'718	5'810	6'315	5'961	2'592	3'125	5'393
	Ossingen	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Otelfingen	94	147	143	180	168	203	248	172	147	0	1	92
	Pfungen	224	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Regensberg	95	38	22	22	21	23	32	18	16	0	0	0
	Regensdorf	96	2'010	2'560	2'871	2'735	2'532	2'479	2'161	2'159	1'079	1'271	1'910
	Rickenbach (ZH)	225	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabelle 9-7 ZFI der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRRHZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Rorbas	68	59	39	11	3	8	5	3	1	0	0	0
	Rümlang	97	1'433	1'929	2'084	2'044	2'172	2'185	2'137	2'127	940	1'174	1'726
	Schlatt (ZH)	226	48	52	54	48	41	18	17	16	0	0	0
	Schleinikon	98	67	82	94	93	100	111	97	81	3	16	41
	Schlieren	247	605	743	757	781	860	859	654	682	0	0	267
	Schöfflisdorf	99	104	148	161	167	178	195	159	117	0	0	39
	Seuzach	227	35	203	168	112	102	1	0	0	0	0	0
	Stadel	100	513	560	608	617	649	694	682	633	274	302	496
	Stammheim	292	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Steinmaur	101	202	201	229	232	265	316	219	160	0	0	3
	Thalheim an der Thur	39	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Turbenthal	228	0	488	562	612	647	667	613	689	0	164	422
	Unterenstringen	249	213	258	267	268	281	287	234	240	0	23	200
	Urdorf	250	260	213	211	229	318	285	114	133	0	0	0
	Volken	43	13	14	13	11	11	11	10	9	0	0	0
	Wallisellen	69	1'634	2'072	2'346	2'484	2'282	2'359	2'445	2'300	593	859	1'973
	Wangen-Brüttisellen	200	282	272	276	289	285	296	260	268	0	0	163
	Weiach	102	185	169	183	209	223	273	277	305	118	139	256
	Weiningen (ZH)	251	339	415	410	415	450	439	378	376	63	159	309
	Weisslingen	180	37	215	281	309	328	350	339	346	19	45	235
	Wiesendangen	298	67	139	108	45	28	0	0	0	0	0	0
	Wila	181	0	42	69	85	102	103	94	79	0	0	25
	Wildberg	182	0	36	43	47	49	49	49	48	1	1	37
	Winkel	72	601	697	685	684	736	833	800	761	201	238	555
	Winterthur	230	167	733	696	538	396	185	181	180	0	0	2
	Zell (ZH)	231	254	697	776	811	821	813	779	826	51	146	437
Zollikon	161	19	23	29	30	29	31	36	33	0	0	26	
Zumikon	160	131	116	171	211	205	224	298	248	0	0	181	
Zürich	261	7'512	7'905	8'468	8'625	9'110	9'740	7'711	6'879	1'127	1'437	4'777	
<b>Zürich Total</b>			<b>43'574</b>	<b>53'807</b>	<b>57'736</b>	<b>58'348</b>	<b>60'323</b>	<b>61'749</b>	<b>57'343</b>	<b>55'601</b>	<b>15'430</b>	<b>19'890</b>	<b>42'066</b>
<b>Total</b>			<b>47'450</b>	<b>57'123</b>	<b>61'381</b>	<b>61'916</b>	<b>64'110</b>	<b>65'507</b>	<b>60'347</b>	<b>58'300</b>	<b>15'468</b>	<b>20'071</b>	<b>43'448</b>

## 9.5. HA aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen

Tabelle 9-8 HA der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau sowie von Deutschland

Kanton / Land	Gemeinden	BFS	ZRRHZ	ZRH13	ZRH14	ZRH15	ZRH16	ZRH17	ZRH18	ZRH19	ZRH20	ZRH21	ZRH22
Aargau	Bellikon	4022	67	103	99	94	97	90	78	75	0	0	45
	Bergdietikon	4023	109	135	141	143	149	141	121	117	0	0	49
	Eggenwil	4066	0	8	7	4	5	1	0	0	0	0	0
	Ehrendingen	4049	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fischbach-Göslikon	4067	0	43	43	38	42	30	0	0	0	0	0
	Fisibach	4306	24	23	23	23	26	28	30	32	3	10	26
	Hägglingen	4068	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kaiserstuhl	4308	47	37	37	37	38	39	43	43	19	22	34
	Killwangen	4030	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Künten	4031	52	73	75	72	74	69	57	52	0	0	0
	Mellingen	4033	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Neuenhof	4034	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Niederrohrdorf	4035	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Niederwil (AG)	4072	0	56	52	41	51	28	0	0	0	0	0
	Oberrohrdorf	4037	123	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Remetschwil	4039	74	22	22	17	24	15	4	3	0	0	0
	Rudolfstetten-Friedlisberg	4075	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Schneisingen	4318	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Siglistorf	4319	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Spreitenbach	4040	619	466	468	468	522	494	374	324	0	0	154
Stetten (AG)	4041	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Wettingen	4045	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Widen	4081	11	13	12	10	12	8	2	2	0	0	0	
Wohlen (AG)	4082	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Würenlos	4048	195	0	1	1	9	12	0	0	0	0	0	
<b>Aargau Total</b>			<b>1'470</b>	<b>980</b>	<b>980</b>	<b>948</b>	<b>1'049</b>	<b>955</b>	<b>710</b>	<b>649</b>	<b>22</b>	<b>32</b>	<b>308</b>
Deutschland	Hohentengen am Hochrhein		79	87	86	87	94	93	100	103	14	23	72
	Klettgau		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Küssaberg		43	13	12	11	12	12	16	14	0	1	6
	Lauchringen		35	3	1	1	2	1	27	7	0	0	0
<b>Deutschland Total</b>			<b>157</b>	<b>103</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>108</b>	<b>106</b>	<b>143</b>	<b>124</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>78</b>

**Tabelle 9-9 HA der einzelnen Gemeinden der Kantone Schaffhausen und Zürich – Teil 1**

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRRHZ	ZRH13	ZRH14	ZRH15	ZRH16	ZRH17	ZRH18	ZRH19	ZRH20	ZRH21	ZRH22
Schaffhausen	Buchberg	2933	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Schaffhausen Total</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zürich	Bachenbülach	51	182	215	224	238	233	259	196	212	23	21	138
	Bachs	81	47	41	43	44	46	48	38	41	3	0	30
	Bassersdorf	52	935	1'222	1'239	1'236	1'248	1'258	1'214	1'203	474	561	995
	Berg am Irchel	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Boppelsen	82	41	40	42	42	44	48	9	7	0	0	0
	Brütten	213	19	106	108	109	101	96	97	87	0	1	32
	Buchs (ZH)	83	516	685	672	672	713	699	612	600	271	353	536
	Bülach	53	508	667	741	861	856	976	601	697	127	136	439
	Dägerlen	214	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dällikon	84	502	563	580	581	623	614	551	546	285	343	486
	Dänikon	85	150	118	117	112	121	119	100	92	0	5	74
	Dielsdorf	86	334	382	377	377	396	410	314	307	3	34	228
	Dietikon	243	1'339	1'780	1'829	1'832	1'939	1'831	1'579	1'594	0	173	1'151
	Dietlikon	54	646	621	675	688	675	665	664	662	122	207	521
	Dinhard	216	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dübendorf	191	481	379	375	406	449	482	453	459	135	141	306
	Egg	192	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eglisau	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Elgg	294	1	4	4	4	4	0	4	3	0	0	0
	Elsau	219	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Embrach	56	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fällanden	193	78	68	71	69	73	81	88	83	7	6	52
	Freienstein-Teufen	57	0	0	1	10	13	13	0	0	0	0	0
	Geroldswil	244	462	486	491	487	514	493	437	429	140	226	373
	Glattfelden	58	84	48	51	84	70	80	5	18	1	3	4
	Herrliberg	152	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hettlingen	221	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hochfelden	59	181	214	227	235	230	236	196	209	123	126	172
	Höri	60	480	516	527	533	555	575	557	573	384	406	575
	Hüttikon	87	32	24	25	31	35	35	23	10	0	0	0
	Illnau-Effretikon	296	20	64	67	67	68	100	49	67	7	6	23

**Tabelle 9-10 HA der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2**

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13	ZRH14	ZRH15	ZRH16	ZRH17	ZRH18	ZRH19	ZRH20	ZRH21	ZRH22
Zürich	Kloten	62	2'701	2'801	2'765	2'791	2'874	2'960	3'063	2'985	1'718	1'947	2'724
	Küsnacht (ZH)	154	23	15	16	15	16	20	23	23	0	0	6
	Lindau	176	142	238	244	246	252	283	242	260	117	95	205
	Lufingen	63	74	37	36	38	36	38	35	33	0	0	27
	Maur	195	113	81	87	87	89	101	112	112	0	0	51
	Meilen	156	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
	Neerach	88	183	264	267	282	295	313	271	264	94	98	210
	Neftenbach	223	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Niederglatt	89	444	531	540	563	587	620	536	560	287	290	473
	Niederhasli	90	929	1'080	1'092	1'082	1'135	1'153	989	998	502	601	895
	Niederweningen	91	95	6	34	37	37	78	11	61	0	0	0
	Nürensdorf	64	484	609	623	636	654	681	651	642	333	345	536
	Oberembrach	65	61	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
	Oberengstringen	245	335	353	358	356	372	381	291	298	0	0	224
	Oberglatt	92	867	996	1'019	1'045	1'077	1'117	1'045	1'065	647	711	969
	Oberweningen	93	53	85	98	99	97	109	80	61	0	0	0
	Oetwil an der Limmat	246	211	182	181	185	207	197	178	169	13	55	140
	Opfikon	66	3'124	3'759	3'874	4'086	4'261	4'288	4'532	4'540	2'413	2'710	3'924
	Otelfingen	94	73	8	25	17	42	79	3	2	0	0	0
	Pfungen	224	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Regensberg	95	22	22	22	21	21	24	16	15	0	0	0
	Regensdorf	96	2'010	2'316	2'342	2'360	2'455	2'476	2'145	2'135	1'079	1'271	1'910
	Rorbas	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rümlang	97	1'039	1'227	1'253	1'256	1'340	1'345	1'312	1'310	783	886	1'152
	Schlatt (ZH)	226	15	17	18	18	18	17	16	15	0	0	0
	Schleinikon	98	27	30	35	35	36	41	30	24	0	0	0
	Schlieren	247	605	743	757	781	860	859	654	682	0	0	267
	Schöfflisdorf	99	44	70	77	81	81	90	62	48	0	0	0
	Seuzach	227	35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Stadel	100	269	299	327	336	345	361	353	359	209	222	315
	Steinmaur	101	104	143	147	156	162	182	121	117	0	0	0
	Turbenthal	228	0	92	95	107	105	145	84	138	0	0	0
	Untereingstringen	249	213	258	267	268	281	287	234	240	0	23	200

**Tabelle 9-11 HA der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3**

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13	ZRH14	ZRH15	ZRH16	ZRH17	ZRH18	ZRH19	ZRH20	ZRH21	ZRH22
Zürich	Urdorf	250	260	213	211	229	318	285	114	133	0	0	0
	Wallisellen	69	1'586	1'701	1'835	1'935	1'887	1'771	1'844	1'858	579	795	1'505
	Wangen-Brüttisellen	200	282	272	276	289	285	289	260	268	0	0	163
	Weiach	102	128	123	132	152	169	198	213	225	118	138	205
	Weiningen (ZH)	251	339	415	410	414	449	438	377	376	63	159	309
	Weisslingen	180	6	31	32	33	31	55	30	41	4	0	12
	Wiesendangen	298	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Wildberg	182	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
	Winkel	72	277	317	314	333	337	375	341	351	114	119	284
	Winterthur	230	159	173	178	182	181	178	180	177	0	0	2
	Zell (ZH)	231	62	213	215	221	218	246	212	235	0	0	33
	Zollikon	161	19	14	15	14	15	17	17	17	0	0	8
	Zumikon	160	131	72	75	75	83	103	123	122	0	0	33
	Zürich	261	7'154	6'933	7'088	7'095	7'713	8'158	5'780	5'500	1'058	1'142	3'284
<b>Zürich Total</b>			<b>32'041</b>	<b>34'985</b>	<b>35'869</b>	<b>36'679</b>	<b>38'425</b>	<b>39'477</b>	<b>34'370</b>	<b>34'359</b>	<b>12'237</b>	<b>14'354</b>	<b>26'207</b>
<b>Total</b>			<b>33'668</b>	<b>36'068</b>	<b>36'949</b>	<b>37'726</b>	<b>39'583</b>	<b>40'539</b>	<b>35'223</b>	<b>35'132</b>	<b>12'272</b>	<b>14'410</b>	<b>26'593</b>

[ZF122\_SENS21.xlsx / HA]



## 9.6. HSD aufgeschlüsselt nach Gemeinden und Kantonen

Tabelle 9-12 HSD der einzelnen Gemeinden des Kantons Aargau

(\* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRRHZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Aargau	Baden	4021	345	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bellikon	4022	33	73	76	76	84	70	65	59	0	1	46
	Bergdietikon	4023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Eggenwil	4066	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
	Ehrendingen	4049	157	157	215	214	221	251	230	250	0	0	76
	Ennetbaden	4026	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fischbach-Gösslikon	4067	0	50	55	58	63	53	43	38	0	0	21
	Fisibach	4306	2	1	1	1	1	1	1	2	0	0	1
	Freienwil	4028	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Hägglingen	4068	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Killwangen	4030	44	96	108	111	120	120	115	101	0	3	71
	Künten	4031	0	64	71	73	78	67	63	57	0	0	48
	Lengnau (AG)	4312	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Neuenhof	4034	212	33	45	64	73	136	68	26	0	0	0
	Niederwil (AG)	4072	0	61	67	72	79	69	58	51	0	0	18
	Oberrohrdorf	4037	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
	Obersiggenthal	4038	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Remetschwil	4039	8	50	54	54	59	55	49	43	0	1	23
	Schneisingen	4318	65	63	77	72	75	85	80	99	1	8	59
	Seengen	4208	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Siglistorf	4319	5	1	1	1	1	1	1	10	0	0	1
Spreitenbach	4040	270	559	599	608	663	669	616	535	0	9	361	
Stetten (AG)	4041	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	
Villmergen	4080	0	89	86	89	81	116	0	0	0	0	0	
Wettingen	4045	601	194	264	239	263	327	263	225	0	0	16	
Wohlen (AG)	4082	0	122	126	134	139	172	42	19	0	0	0	
Würenlos	4048	177	353	397	400	435	457	423	368	0	102	251	
<b>Aargau Total</b>			<b>2'097</b>	<b>1'968</b>	<b>2'243</b>	<b>2'267</b>	<b>2'434</b>	<b>2'653</b>	<b>2'118</b>	<b>1'880</b>	<b>1</b>	<b>125</b>	<b>992</b>

[ZFI22\_SENS21.xlsx / HSD]

**Tabelle 9-13 HSD der einzelnen Gemeinden der Kantone Schaffhausen und Thurgau**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRRHZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Schaffhausen	Buchberg	2933	34	35	30	24	24	25	22	19	1	0	1
	Rüdlingen	2938	15	17	12	4	2	1	0	0	0	0	0
<b>Schaffhausen Total</b>			<b>49</b>	<b>52</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Thurgau	Aadorf	4551	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bichelsee-Balterswil	4721	0	158	186	183	167	16	9	23	0	0	2
	Eschlikon	4724	0	50	66	37	0	0	0	0	0	0	0
	Fischingen	4726	0	4	18	5	3	2	1	4	0	0	2
	Frauenfeld	4566	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gachnang	4571	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Neunforn	4601	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sirnach	4761	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0
	Uesslingen-Buch	4616	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Thurgau Total</b>			<b>102</b>	<b>213</b>	<b>280</b>	<b>224</b>	<b>170</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

[ZFI22\_SENS21.xlsx / HSD]

**Tabelle 9-14 HSD der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 1**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Adlikon	21	19	18	16	14	11	1	1	0	0	0	0
	Altikon	211	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Andelfingen	30	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bachenbülach	51	305	348	358	325	347	387	379	365	78	100	235
	Bachs	81	54	57	62	60	68	69	67	58	11	15	39
	Bassersdorf	52	486	979	1'188	1'296	1'367	1'298	1'354	1'397	172	349	1'019
	Berg am Irchel	23	32	32	27	22	22	22	20	18	6	4	10
	Boppelsen	82	42	53	60	58	62	68	64	71	0	0	36
	Brütten	213	0	1	2	2	1	1	1	2	0	0	0
	Buch am Irchel	24	33	45	37	32	34	33	31	28	8	5	12
	Buchs (ZH)	83	0	137	250	182	64	6	22	233	0	0	0
	Bülach	53	1'226	1'403	1'474	1'347	1'407	1'534	1'393	1'309	246	286	910
	Dägerlen	214	29	47	39	34	33	30	26	23	0	0	0
	Dällikon	84	0	141	183	165	163	136	150	0	0	0	0
	Dänikon	85	1	91	110	100	99	96	96	74	0	0	0
	Dättlikon	215	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dielsdorf	86	15	0	0	0	0	7	0	1	0	0	0
	Dietikon	243	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Dietlikon	54	0	5	14	23	0	93	5	0	0	0	0
	Dinhard	216	39	36	19	13	14	6	1	0	0	0	0
	Dorf	26	29	33	28	23	23	24	21	18	4	0	11
	Dübendorf	191	38	109	175	214	188	202	278	190	5	50	298
	Egg	192	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Eglisau	55	112	126	93	49	48	65	47	38	4	2	5
	Elgg	294	12	16	16	13	10	0	1	1	0	0	0
	Ellikon an der Thur	218	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Elsau	219	47	106	90	52	38	0	0	0	0	0	0
	Embrach	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fällanden	193	2	38	57	63	59	58	82	60	0	4	80
	Flaach	28	45	52	43	35	33	33	26	20	0	0	0
	Freienstein-Teufen	57	52	40	29	22	27	26	22	18	8	7	11
	Geroldswil	244	0	0	26	11	5	45	32	0	0	0	0
	Glattfelden	58	284	335	327	294	314	340	295	295	86	86	182

**Tabelle 9-15 HSD der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 2**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Henggart	31	71	114	95	78	81	75	67	62	6	0	29
	Herrliberg	152	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	Hettlingen	221	6	90	70	36	37	6	1	1	0	0	0
	Hochfelden	59	276	295	308	276	278	285	269	251	68	77	158
	Höri	60	531	526	515	482	526	548	550	474	125	143	321
	Humlikon	32	18	24	20	17	17	16	14	13	0	0	0
	Hüttikon	87	18	37	44	43	46	48	45	35	0	0	18
	Illnau-Effretikon	296	59	201	294	338	401	399	405	424	14	40	224
	Kloten	62	2'149	3'026	3'567	3'779	4'125	3'998	4'185	4'347	860	1'498	3'258
	Küsnacht (ZH)	154	0	11	21	28	24	25	35	26	0	0	31
	Lindau	176	203	414	519	568	622	611	625	660	142	221	472
	Lufingen	63	0	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0
	Maur	195	0	47	78	95	83	82	135	89	0	0	117
	Meilen	156	0	0	1	2	2	2	4	2	0	0	4
	Neerach	88	187	249	241	239	272	298	283	246	49	61	172
	Neftenbach	223	8	9	7	6	6	7	6	3	0	0	0
	Niederglatt	89	526	625	609	598	679	745	759	696	176	204	441
	Niederhasli	90	439	440	478	416	453	529	511	508	13	26	210
	Niederweningen	91	154	207	241	230	248	271	267	247	43	66	164
	Nürens Dorf	64	434	768	943	1'021	1'087	1'022	1'075	1'132	228	389	823
	Oberglatt	92	769	770	801	737	787	869	873	802	201	255	538
	Oberweningen	93	73	111	127	125	138	149	145	106	0	11	68
	Oetwil an der Limmat	246	0	60	87	85	87	114	106	3	0	0	0
	Opfikon	66	457	1'069	1'386	1'509	1'457	1'522	1'783	1'421	179	415	1'469
	Ossingen	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Otelfingen	94	75	134	156	151	161	169	168	144	0	1	91
	Regensberg	95	16	0	0	0	1	9	1	1	0	0	0
	Regensdorf	96	0	244	529	375	77	3	16	25	0	0	0
	Rickenbach (ZH)	225	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Rorbas	68	59	39	11	3	8	5	3	1	0	0	0
	Rümlang	97	395	702	831	787	832	840	824	818	157	288	574
	Schlatt (ZH)	226	33	35	36	30	23	1	1	0	0	0	0

**Tabelle 9-16 HSD der einzelnen Gemeinden des Kantons Zürich – Teil 3**  
 ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Kanton	Gemeinden	BFS	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
Zürich	Schleinikon	98	40	51	58	58	65	70	67	57	3	16	41
	Schöfflisdorf	99	60	78	84	86	98	105	98	68	0	0	39
	Seuzach	227	0	203	168	112	102	1	0	0	0	0	0
	Stadel	100	244	260	281	281	304	333	329	274	65	79	182
	Stammheim	292	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Steinmaur	101	98	58	82	77	103	134	99	43	0	0	3
	Thalheim an der Thur	39	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Turbenthal	228	0	396	467	505	542	522	529	551	0	164	422
	Volken	43	13	14	13	11	11	11	10	9	0	0	0
	Wallisellen	69	48	371	511	550	395	589	601	443	14	63	468
	Wangen-Brüttisellen	200	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
	Weiach	102	57	46	52	57	54	75	64	80	0	1	51
	Weiningen (ZH)	251	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Weisslingen	180	31	183	249	276	297	295	309	305	15	45	223
	Wiesendangen	298	64	139	108	45	28	0	0	0	0	0	0
	Wila	181	0	42	69	85	102	103	94	79	0	0	25
	Wildberg	182	0	35	42	47	49	48	48	47	1	1	37
	Winkel	72	324	379	370	351	399	459	459	411	87	118	270
	Winterthur	230	8	560	519	356	215	7	1	3	0	0	0
	Zell (ZH)	231	192	484	561	590	603	568	567	591	51	146	404
Zollikon	161	0	9	14	16	14	15	19	15	0	0	18	
Zumikon	160	0	44	95	137	122	122	175	126	0	0	148	
Zürich	261	358	972	1'380	1'530	1'397	1'582	1'931	1'378	69	295	1'494	
<b>Zürich Total</b>			<b>11'533</b>	<b>18'822</b>	<b>21'868</b>	<b>21'670</b>	<b>21'898</b>	<b>22'272</b>	<b>22'973</b>	<b>21'242</b>	<b>3'193</b>	<b>5'536</b>	<b>15'859</b>
<b>Total</b>			<b>13'782</b>	<b>21'055</b>	<b>24'432</b>	<b>24'190</b>	<b>24'528</b>	<b>24'968</b>	<b>25'124</b>	<b>23'168</b>	<b>3'195</b>	<b>5'661</b>	<b>16'855</b>

[ZFI22\_SENS21.xlsx / HSD]

## 9.7. HA, HSD und ZFI nach Stadtzürcher Quartieren

Tabelle 9-17 ZFI der einzelnen Stadtzürcher Quartiere (\* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])

Quartiernummer	Quartier	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
111	Affoltern	929	1'269	1'312	1'244	1'293	1'333	950	825	0	0	372
91	Albisrieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	Altstetten	477	214	216	264	438	449	0	0	0	0	0
31	Alt-Wiedikon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	City	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Enge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	Escher-Wyss	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
71	Fluntern	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	Friesenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	Gewerbeschule	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	Hard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	Hirslanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
123	Hirzenbach	1'602	1'661	1'871	1'941	1'976	2'083	2'243	2'059	700	852	1'816
12	Hochschulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	Höngg	941	848	868	884	997	1'043	553	540	0	0	197
72	Hottingen	11	12	15	16	16	18	18	15	0	0	12
42	Langstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Leimbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lindenhof	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	Mühlebach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	Oberstrass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
115	Oerlikon	535	604	615	597	689	768	110	62	0	0	0
11	Rathaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
121	Saatlen	519	532	589	677	635	685	702	617	62	87	442
122	Schwamendingen Mitte	1'096	1'155	1'269	1'306	1'281	1'338	1'402	1'234	289	351	1'043
119	Seebach	1'232	1'511	1'593	1'571	1'590	1'771	1'667	1'489	75	146	853
81	Seefeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Sihlfeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	Unterstrass	87	88	94	87	151	182	0	0	0	0	0
83	Weinegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	Werd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
102	Wipkingen	34	5	6	5	16	37	0	0	0	0	0
74	Witikon	42	5	20	34	29	34	67	37	0	0	41
21	Wollishofen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>7'512</b>	<b>7'905</b>	<b>8'468</b>	<b>8'625</b>	<b>9'110</b>	<b>9'740</b>	<b>7'711</b>	<b>6'879</b>	<b>1'127</b>	<b>1'437</b>	<b>4'777</b>

[ZFI\_RZ\_05-22\_QuartiereZürich.xlsx / ZFI]

**Tabelle 9-18 HA der einzelnen Stadtzürcher Quartiere**

Quartiernummer	Quartier	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
111	Affoltern	929	1'269	1'312	1'244	1'293	1'333	950	825	0	0	372
91	Albisrieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	Altstetten	477	214	216	264	438	449	0	0	0	0	0
31	Alt-Wiedikon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	City	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Enge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	Escher-Wyss	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
71	Fluntern	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	Friesenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	Gewerbeschule	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	Hard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	Hirslanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
123	Hirzenbach	1'374	1'180	1'229	1'241	1'309	1'390	1'403	1'403	652	653	1'052
12	Hochschulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	Höngg	941	848	868	884	997	1'043	553	540	0	0	197
72	Hottingen	10	8	8	8	9	9	9	9	0	0	4
42	Langstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Leimbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lindenhof	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	Mühlebach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	Oberstrass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
115	Oerlikon	535	604	615	597	689	768	110	62	0	0	0
11	Rathaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
121	Saatlen	498	438	449	500	496	512	483	484	62	71	291
122	Schwamendingen Mitte	989	846	849	842	848	886	846	826	268	271	574
119	Seebach	1'231	1'428	1'436	1'419	1'461	1'533	1'408	1'336	75	146	793
81	Seefeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Sihlfeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	Unterstrass	87	88	94	87	151	182	0	0	0	0	0
83	Weinegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	Werd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
102	Wipkingen	34	5	6	5	16	37	0	0	0	0	0
74	Witikon	42	4	4	4	8	14	18	17	0	0	0
21	Wollishofen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>7'154</b>	<b>6'933</b>	<b>7'088</b>	<b>7'095</b>	<b>7'713</b>	<b>8'158</b>	<b>5'780</b>	<b>5'500</b>	<b>1'058</b>	<b>1'142</b>	<b>3'284</b>

[ZFI\_RZ\_05-22\_QuartiereZürich.xlsx / HA]

**Tabelle 9-19 HSD der einzelnen Stadtzürcher Quartiere ( \* : seit 2011 unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen nach ZFI-VO [61])**

Quartiernummer	Quartier	ZRHRZ	ZRH13*	ZRH14*	ZRH15*	ZRH16*	ZRH17*	ZRH18*	ZRH19*	ZRH20*	ZRH21*	ZRH22*
111	Affoltern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91	Albisrieden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
92	Altstetten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	Alt-Wiedikon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	City	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24	Enge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	Escher-Wyss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
71	Fluntern	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33	Friesenberg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
51	Gewerbeschule	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	Hard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73	Hirslanden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
123	Hirzenbach	228	481	641	700	668	693	840	657	48	199	764
12	Hochschulen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
101	Höngg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72	Hottingen	0	5	6	7	7	7	9	6	0	0	8
42	Langstrasse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23	Leimbach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Lindenhof	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82	Mühlebach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
63	Oberstrass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
115	Oerlikon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Rathaus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
121	Saatlen	21	94	140	176	140	173	219	133	0	16	151
122	Schwamendingen Mitte	107	309	420	464	433	452	556	408	21	80	469
119	Seebach	1	84	157	152	128	238	258	153	0	0	60
81	Seefeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Sihlfeld	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	Unterstrass	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
83	Weinegg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
41	Werd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
102	Wipkingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74	Witikon	0	1	16	30	21	20	49	20	0	0	41
21	Wollishofen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>		<b>358</b>	<b>972</b>	<b>1'380</b>	<b>1'530</b>	<b>1'397</b>	<b>1'582</b>	<b>1'931</b>	<b>1'378</b>	<b>69</b>	<b>295</b>	<b>1'494</b>

[ZFI\_RZ\_05-22\_QuartiereZürich.xlsx / HSD]



## 9.8. HA, HSD und ZFI nach Himmelsrichtung (Quadranten)

Tabelle 9-20 Absolutwerte der HA, HSD und ZFI der vier Quadranten. Die Summe entspricht den offiziellen Werten der Berechnungsjahre (Tabelle 5-1).

<b>Highly Annoyed (HA)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	5'168	5'848	5'911	5'990	6'089	6'367	6'151	6'158	2'607	2'934	4'752
Q2	12'366	12'412	12'791	13'148	13'819	14'201	12'712	12'492	4'374	5'038	9'148
Q3	12'604	13'821	14'099	14'138	15'140	15'085	12'222	12'144	3'385	4'398	9'131
Q4	3'529	3'988	4'147	4'450	4'534	4'885	4'137	4'337	1'907	2'040	3'562
<b>Summe</b>	<b>33'668</b>	<b>36'068</b>	<b>36'949</b>	<b>37'726</b>	<b>39'583</b>	<b>40'539</b>	<b>35'223</b>	<b>35'132</b>	<b>12'272</b>	<b>14'410</b>	<b>26'593</b>

<b>Highly Sleep Disturbed (HSD)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	3'984	8'002	9'230	9'389	9'835	8'939	9'174	9'530	1'484	2'804	6'825
Q2	1'063	2'831	3'912	4'335	3'915	4'416	5'222	3'917	278	887	4'262
Q3	3'707	4'676	5'771	5'372	5'301	5'639	5'013	4'480	260	590	2'355
Q4	5'029	5'545	5'519	5'094	5'477	5'974	5'716	5'241	1'174	1'380	3'413
<b>Summe</b>	<b>13'782</b>	<b>21'055</b>	<b>24'432</b>	<b>24'190</b>	<b>24'528</b>	<b>24'968</b>	<b>25'124</b>	<b>23'168</b>	<b>3'195</b>	<b>5'661</b>	<b>16'855</b>

<b>Zürcher Fluglärm Index (ZFI)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	9'152	13'850	15'141	15'379	15'924	15'306	15'325	15'688	4'091	5'738	11'577
Q2	13'428	15'243	16'704	17'483	17'735	18'617	17'934	16'409	4'652	5'925	13'410
Q3	16'311	18'497	19'871	19'510	20'441	20'725	17'235	16'624	3'644	4'988	11'486
Q4	8'558	9'533	9'666	9'544	10'011	10'859	9'853	9'578	3'081	3'419	6'975
<b>Summe</b>	<b>47'450</b>	<b>57'123</b>	<b>61'381</b>	<b>61'916</b>	<b>64'110</b>	<b>65'507</b>	<b>60'347</b>	<b>58'300</b>	<b>15'468</b>	<b>20'071</b>	<b>43'448</b>

[ZFI\_RZ\_05-22\_4Quadranten\_InOutAGL.xlsx / HA\_HSD\_ZFI\_Quadr]

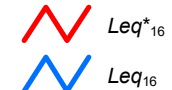
**Tabelle 9-21 Prozentuale Anteile der HA, HSD und ZFI der vier Quadranten.**

<b>Highly Annoyed (HA)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	15%	16%	16%	16%	15%	16%	17%	18%	21%	20%	18%
Q2	37%	34%	35%	35%	35%	35%	36%	36%	36%	35%	34%
Q3	37%	38%	38%	37%	38%	37%	35%	35%	28%	31%	34%
Q4	10%	11%	11%	12%	11%	12%	12%	12%	16%	14%	13%
<b>Summe</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>Highly Sleep Disturbed (HSD)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	29%	38%	38%	39%	40%	36%	37%	41%	46%	50%	40%
Q2	8%	13%	16%	18%	16%	18%	21%	17%	9%	16%	25%
Q3	27%	22%	24%	22%	22%	23%	20%	19%	8%	10%	14%
Q4	36%	26%	23%	21%	22%	24%	23%	23%	37%	24%	20%
<b>Summe</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

<b>Zürcher Fluglärm Index (ZFI)</b>											
<b>Quadrant</b>	<b>RZ</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Q1	19%	24%	25%	25%	25%	23%	25%	27%	26%	29%	27%
Q2	28%	27%	27%	28%	28%	28%	30%	28%	30%	30%	31%
Q3	34%	32%	32%	32%	32%	32%	29%	29%	24%	25%	26%
Q4	18%	17%	16%	15%	16%	17%	16%	16%	20%	17%	16%
<b>Summe</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

[ZFI\_RZ\_05-22\_4Quadranten\_InOutAGL.xlsx / HA\_HSD\_ZFI\_Quadr]

**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 1****Vergleich des tagesrand-  
stundengewichteten  
16h-Mittelungspegels ( $Leq^{*}_{16}$ )  
mit dem ungewichteten  
16h-Mittelungspegel ( $Leq_{16}$ )  
2022****Grossflugzeuge  
Tag (06 bis 22 Uhr)**Kennzahlen Flugbetrieb Grossflugzeuge:  
Tag (06 bis 22 Uhr):  
T = 16h  
 $N_{g,t} = 187'912$ ,  $n^*_{g,t} = 515$ **Legende****Kennzahlen Flugbetrieb**N = jährliche Flugbewegungszahlen  
 $n^*$  = tägliche Flugbewegungszahlen  
im Jahresmittel**Fluglärmbelastung (47 bis 70 dB)**

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**

Übersichtskarte

Quelle: Bundesamt  
für Landestopografie

Auftraggeber:

Amt für Mobilität Kt. ZH

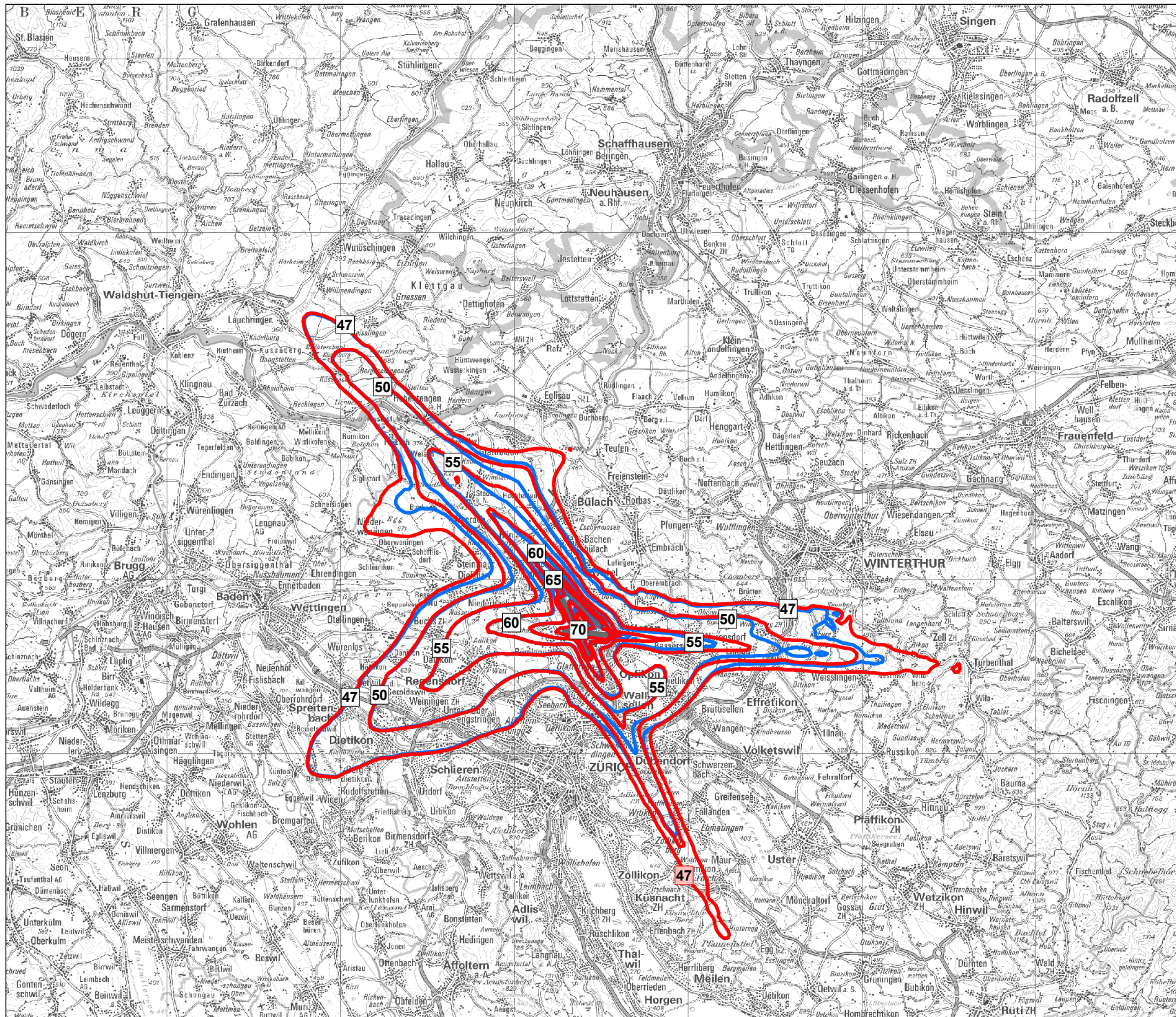
Version / Datum / 1 / 2023-05-22 / scst

Ersteller:

[01\_ZRH\_ZFI22\_Leq16\_TRSG\_V1.mxd]

[SL16ZRH22\_G8T\_TRSG\_06\_22.shp]

[SL16ZRH22\_G8T\_06\_22.shp]



**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 2****ZFI  
2022**

Kennzahlen Flugbetrieb Grossflugzeuge:

Tag (06 bis 22 Uhr):

T = 16h

 $N_{g,t} = 187'912$ ,  $n^*_{g,t} = 515$ 

Nacht (22 bis 06 Uhr):

T = 8h

 $N_{g,n} = 10'012$ ,  $n^*_{g,n} = 27$ **Legende****Kennzahlen Flugbetrieb**

N = jährliche Flugbewegungszahlen

n\* = tägliche Flugbewegungszahlen  
im Jahresmittel**ZFI (in Anzahl Personen pro Hektare)**

- ≤ 1
- 1 - 5
- 5 - 10
- 10 - 25
- 25 - 50
- > 50

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**

Übersichtskarte

PK200:

Quelle: Bundesamt  
für Landestopografie

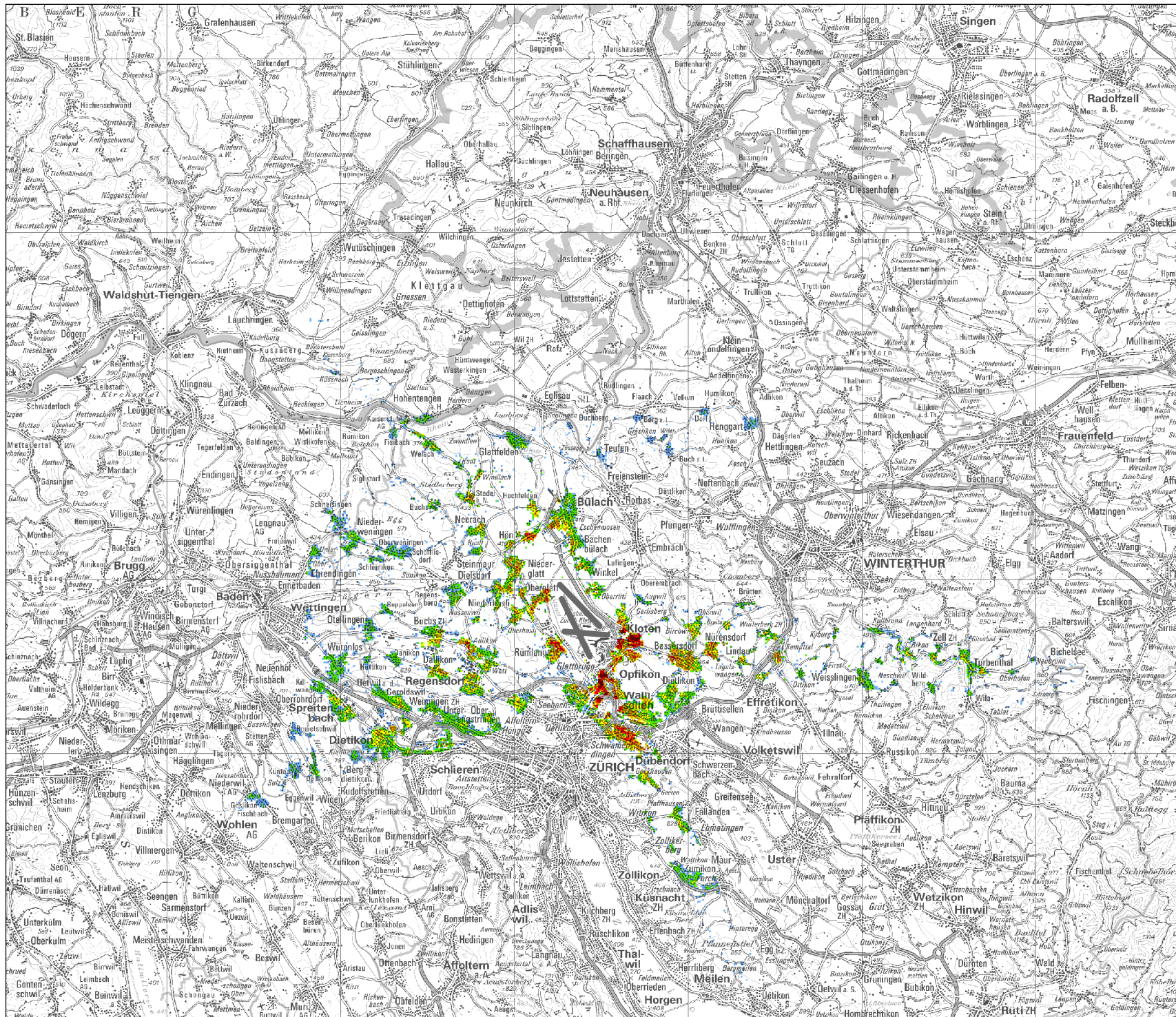
Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH

Version / Datum / 1 / 2023-06-12 / mejo

Ersteller:

[02\_ZRH\_ZFI22\_ZFI22\_V1.mxd]

[zfi22\_sia181]



**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 3****Anzahl der durch Fluglärm am  
Tag stark belästigten Personen  
HA  
2022**

Kennzahlen Flugbetrieb Grossflugzeuge:

Tag (06 bis 22 Uhr):

T = 16h





 $N_{gt} = 187'912$ ,  $n^*_{gt} = 515$ **Legende****Kennzahlen Flugbetrieb**

N = jährliche Flugbewegungszahlen

n\* = tägliche Flugbewegungszahlen

im Jahresmittel

**HA (in Anzahl Personen pro Hektare)**

-  ≤ 1
-  1 - 5
-  5 - 10
-  10 - 25
-  25 - 50
-  > 50

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**

Übersichtskarte

Quelle: Bundesamt  
für Landestopografie

Auftraggeber:

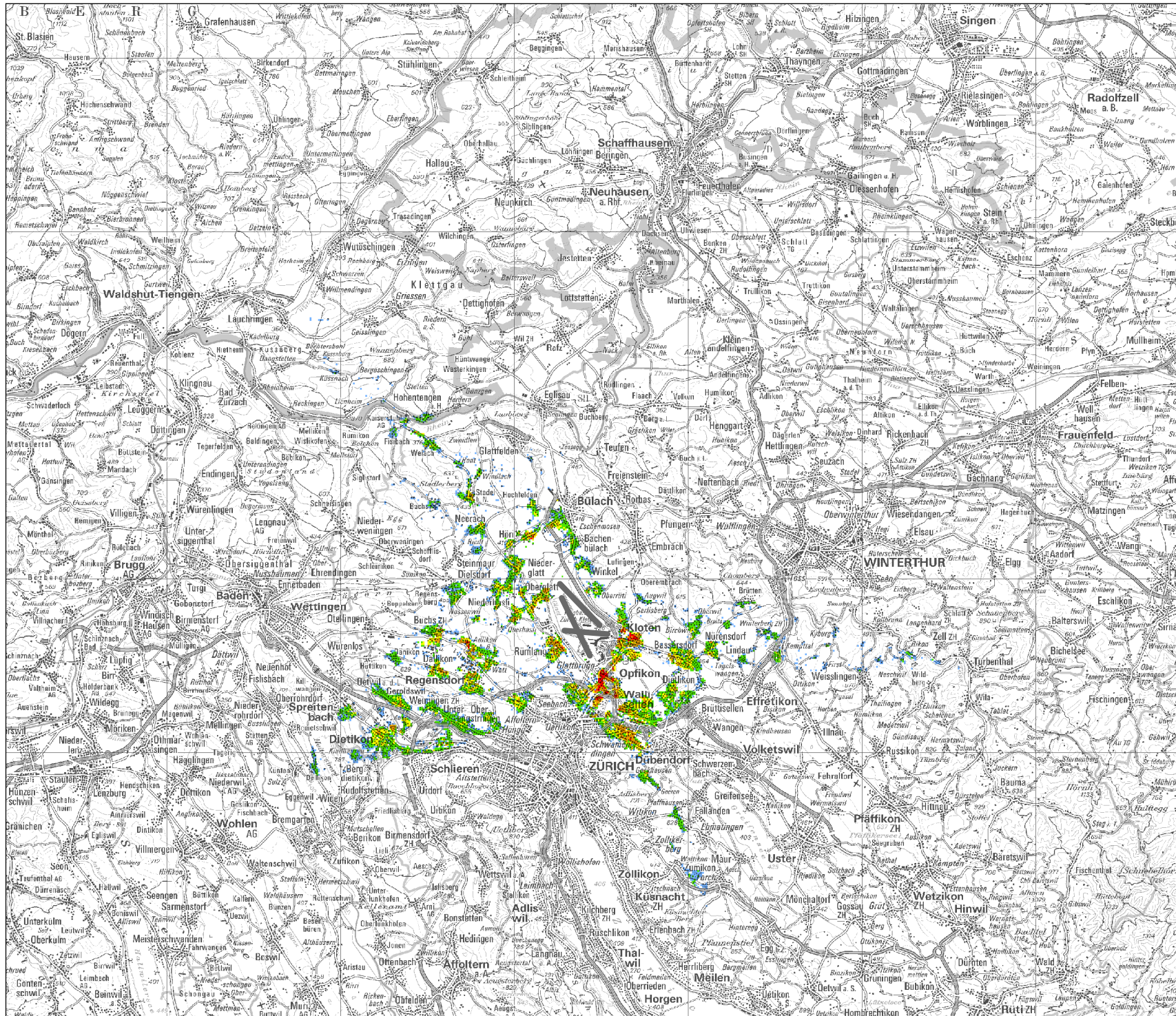
Amt für Mobilität Kt. ZH

Version / Datum / 1 / 2023-06-12 / mejo

Ersteller:

[03\_ZRH\_ZFI22\_HA22\_V1.mxd]

[ha22]



**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 4****Anzahl der durch Fluglärm  
im Schlaf während der Nacht  
stark gestörten Personen****HSD****2022**

Kennzahlen Flugbetrieb Grossflugzeuge:

Nacht (22 bis 06 Uhr):

T = 8h

 $N_{g,n} = 10^6/12$ ,  $n^*_{g,n} = 27$ **Legende****Kennzahlen Flugbetrieb**

N = jährliche Flugbewegungszahlen

n\* = tägliche Flugbewegungszahlen  
im Jahresmittel**HSD (in Anzahl Personen pro Hektare)**

- ≤ 1
- 1 - 5
- 5 - 10
- 10 - 25
- 25 - 50
- > 50

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**

Übersichtskarte

PK200:

Quelle: Bundesamt  
für Landestopografie

Auftraggeber:

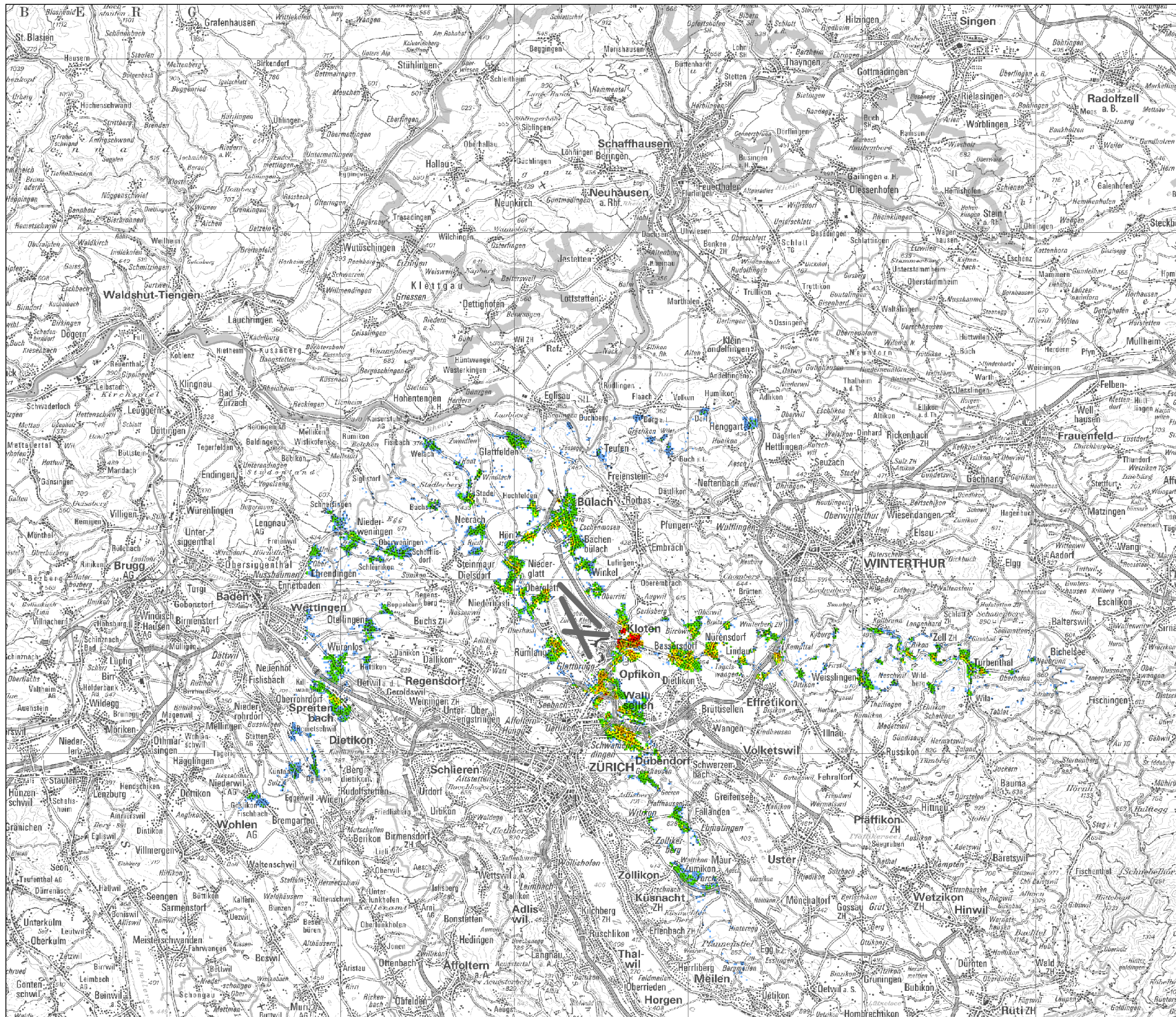
Amt für Mobilität Kt. ZH

Version / Datum / 1 / 2023-06-12 / mejo




Ersteller:

[04\_ZRH\_ZFI22\_HSD22\_V1.mxd]

[hds22\_sia181]

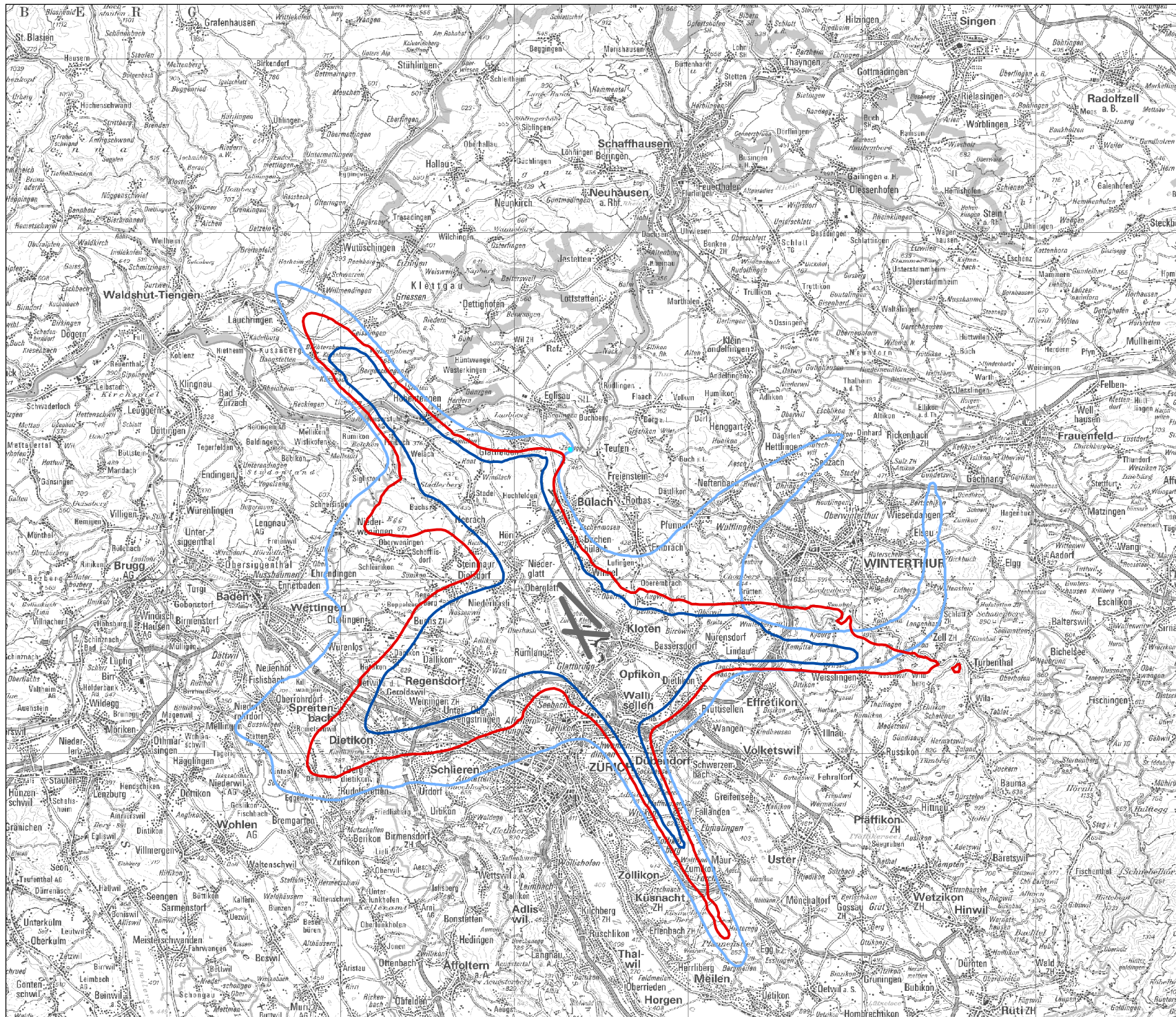


**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 5****Untersuchungsperimeter HA  
der Jahre 2021, 2022 sowie  
des Referenzzustands****Legende****Untersuchungsperimeter HA**




-  Berichtsjahr 2022
-  Vorjahr 2021
-  Referenzzustand RZ

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**Übersichtskarte Quelle: Bundesamt  
PK200: für LandestopografieAuftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
Version / Datum / 1 / 2023-05-22 / scst  
Ersteller:[05\_ZRH\_ZFI22\_UP\_HA\_V1.mxd]  
[up\_ha\_zrh22.shp] [up\_ha\_zrh21.shp]  
[up\_ha\_zrh\_zfi\_r22.shp]

**Flughafen Zürich****Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
im Jahre 2022****Karte 6****Untersuchungsperimeter HSD  
der Jahre 2021, 2022 sowie  
des Referenzzustands****Legende****Untersuchungsperimeter HSD**

-  Berichtsjahr 2022
-  Vorjahr 2021
-  Referenzzustand RZ

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

**Impressum**Übersichtskarte Quelle: Bundesamt  
PK200: für LandestopografieAuftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
Version / Datum / 1 / 2023-05-22 / scst  
Ersteller:[06\_ZRH\_ZFI22\_UP\_HSD\_V1.mxd]  
[up\_hsd\_zrh22.shp] [up\_hsd\_zrh21.shp]  
[up\_hsd\_zrh\_zfi\_r22.shp]