

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 2021

### Sensitivitätsbetrachtungen 2020

<b>Auftrags-Nr.:</b>	<b>5214.028868</b>
Bericht-Nr.:	5214.028868 - 2
Auftraggeber:	Amt für Mobilität des Kantons Zürich
Anzahl Seiten:	31
Beilagen:	6 Karten (A4-Format)
Die Verfasser:	B. Schäffer S. Schalcher T. Ramseier

Status: genehmigter Bericht

---

Dübendorf, 28. Oktober 2022  
Der Projektleiter:

Abteilung Akustik / Lärminderung  
Der Abteilungsleiter:

Dr. Beat Schäffer

Dr. Jean Marc Wunderli

---

Anmerkung: Bericht und Unterlagen werden 10 Jahre archiviert.

## Zusammenfassung

Am 16. März 2022 beauftragte das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, den Zürcher Fluglärm-Index (*ZFI*) für das Jahr 2021 zu berechnen. Der *ZFI* ist eine Einzahlgrosse, namentlich die Summe der Anzahl der durch Fluglärm während des Wachzustands am Tag stark belästigten 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 2020 und dem Berichtsjahr 2021 diskutiert werden. Die Berechnungen werden dabei gemäss Vorschrift der *ZFI*-Verordnung (*ZFI*-VO) vom 7. Dezember 2011 durchgeführt.

Der *ZFI*, die *HSD* und die *HA* des Jahres 2021 nahmen gegenüber dem Vorjahr 2020 aufgrund der allmählichen Erholung von der COVID-19 Situation zu (Vergleich der offiziellen Monitoringwerte). Der *ZFI* nahm um 30% zu, die *HSD* 77% und die *HA* um 17%. Die Sensitivitätsanalyse zeigt, dass das Bevölkerungswachstum alleine (d.h. ohne Veränderungen im Flugbetrieb) den *ZFI* um 2% erhöht hätte; die restliche Zunahme wird durch den Flugbetrieb verursacht. Bei den Komponenten des Flugbetriebs trug hauptsächlich die Zunahme der Flugbewegungszahlen aufgrund der allmählichen Erholung von der COVID-19 Situation mit +24% zur Zunahme des *ZFI* bei. Die verbleibenden Flugbetriebskomponenten Routenbelegung, Flugzeugflotte und Fluggeometrien trugen mit +5.2%, +1.8%, bzw. +0.6% weniger zu den Veränderungen im *ZFI* bei.

Im Jahr 2021 lag der *ZFI* 58% unter dem Wert des Referenzzustands, wobei die *HA* um 57% und die *HSD* um 59% darunter lagen. Eine zusätzliche Sensitivitätsanalyse zeigt, dass das Bevölkerungswachstum um den Flughafen vom Referenzzustand zum Jahr 2021 alleine (d.h. ohne Veränderungen im Flugbetrieb) zu einer Zunahme des *ZFI* von 10% geführt hätte. Aufgrund der starken Veränderungen im Flugbetrieb nahm der *ZFI* hingegen deutlich um 68% ab, wobei sowohl der günstigere (die *HA* vermindernde) Flugbetrieb am Tag (-69%) wie auch der günstigere (die *HSD* vermindernde) Flugbetrieb in der Nacht (-67%) zur Abnahme beitrugen.

## Inhalt

1.	Auftrag .....	4
2.	Grundlagen und Methodik .....	5
2.1.	Übersicht .....	5
2.2.	Einfluss von Veränderungen in der Wohnbevölkerung.....	7
2.3.	Einfluss von Veränderungen der passiven Massnahmen.....	7
2.4.	Einfluss von Veränderungen in den Flugbewegungszahlen.....	8
2.5.	Einfluss von Veränderungen in der Flugzeugflotte.....	8
2.6.	Einfluss von Veränderungen in der Flugroutenbelegung.....	9
2.7.	Einfluss von Veränderungen in den Fluggeometrien .....	9
2.8.	Rangfolge der Einflussgrössen .....	10
3.	Einfluss der Veränderungen in der Bevölkerung und im Flugbetrieb auf die Entwicklung des <i>ZFI</i> ....	11
4.	Sensitivitätsanalyse <i>ZFI</i> vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021 .....	14
4.1.	Veränderung im <i>ZFI</i> vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021 .....	14
4.2.	Einfluss von Veränderungen in der Bevölkerung .....	15
4.3.	Einfluss von Veränderungen im Flugbetrieb.....	16
4.4.	Zusammenstellung der Resultate.....	24
5.	Unsicherheit der Berechnungen .....	25
6.	Abkürzungen und Literatur .....	26
6.1.	Verwendete Abkürzungen.....	26
6.2.	Literatur.....	27
7.	Verzeichnisse.....	29
7.1.	Abbildungsverzeichnis.....	29
7.2.	Tabellenverzeichnis .....	29
7.3.	Kartenverzeichnis .....	30
8.	Anhang .....	31

## 1. Auftrag

Am 16. März 2022 beauftragte das Amt für Mobilität des Kantons Zürich die Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, den Zürcher Fluglärm-Index (*ZFI*) für das Jahr 2021 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 2020 ausgewiesen werden. Der RZ wurde vom Regierungsrat des Kantons Zürich definiert und bildet die Grundlage des heutigen *ZFI*-Richtwerts (vgl. *ZFI*-VO [39]). 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* resp. der *HA* und der *HSD* über einen längeren Zeitraum hinweg zu beurteilen. Die entsprechenden Werte wurden bereits in früheren Empa-Berichten [3] (RZ) sowie [4, 5, 8, 11, 13, 16, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 33, 36] (2005 bis 2020) ausgewiesen. Die Berechnungen sollen nach dem in [1] dokumentierten Verfahren und unter Anwendung der aktuellen *ZFI*-VO von Dezember 2011 [39] unter Berücksichtigung von passiven Schallschutzmassnahmen (PM) durchgeführt werden. Seit dem Jahr 2013 werden dazu in der offiziellen Berechnung Gebäude mit PM, die den Anforderungen der SIA-Norm 181 genügen, mit entsprechenden Einfügungsdämpfungen berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgen gemäss der Methodik des 3. Teilberichts zum *ZFI* des Jahres 2012 [18]. 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, für die Stadtzürcher Quartiere und nach Himmelsrichtung in vier Quadranten gewünscht. 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 2020 und dem Berichtsjahr 2021 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 [2] durchgeführt werden, wobei seit dem Berichtsjahr 2012 die Veränderung des *ZFI* aufgrund neuer PM als zusätzliche Komponente betrachtet wird. Zudem wird im Sinne einer vereinfachten Sensitivitätsanalyse der Einfluss der Bevölkerung und des Flugbetriebs als Ganzes auf die Veränderungen zwischen dem RZ und dem Berichtsjahr untersucht.

Die Resultate sollen in zwei technischen Berichten zuhanden des Auftraggebers dokumentiert werden. Der erste Teilbericht [38] dokumentiert den *ZFI* resp. dessen Komponenten *HA* und *HSD* für das Jahr 2021 sowie für den RZ und die Jahre 2005 bis 2020. Der vorliegende zweite Teilbericht dokumentiert die Sensitivitätsanalyse zwischen dem Berichtsjahr 2021 und dem Vorjahr 2020.

---

<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. Grundlagen und Methodik

In diesem Kapitel wird die Methodik der Sensitivitätsanalyse (Details siehe [2]) zur Untersuchung der Gründe für die Veränderungen des *ZFI* zwischen dem Vorjahr 2020 und dem Berichtsjahr 2021 erläutert.

In früheren Berichten wurden die Veränderungen der *HA*, der *HSD* sowie des *ZFI* zwischen dem Berichtsjahr und dem Vorjahr resp. Vergleichsjahr (2000 oder RZ) verglichen sowie deren Gründe ausführlich dokumentiert. Sie können in den entsprechenden Berichten nachgeschlagen werden (Tabelle 2-1). In der vorliegenden Berechnung wurde auf eine detaillierte Sensitivitätsanalyse zwischen dem Berichtsjahr und dem RZ verzichtet. Es wird lediglich der Einfluss der Bevölkerung und des Flugbetriebs als Ganzes auf den *ZFI* untersucht (Kap. 3).

**Tabelle 2-1** Übersicht der bisher durchgeführten Sensitivitätsanalysen

Berichtsjahr	Sensitivitätsanalysen	Referenzen
2020	2019 vs. 2020	[35]
2019	2018 vs. 2019	[34]
2018	2017 vs. 2018	[30]
2017	2016 vs. 2017	[28]
2016	2015 vs. 2016	[26]
2015	2014 vs. 2015	[24]
2014	2013 vs. 2014 RZ vs. 2014	[22]
2013	2012 vs. 2013 RZ vs. 2013	[20]
2012	2011 vs. 2012 2000 vs. 2012	[17]
2011	2010 vs. 2011 2000 vs. 2011	[14]
2010	2009 vs. 2010 2000 vs. 2010	[12]
2009	2008 vs. 2009 2000 vs. 2009	[10]
2008	2007 vs. 2008 2000 vs. 2008	[6]
2007	2006 vs. 2007 2000 vs. 2007 RZ vs. 2007	[4] [7] [3]
2006	2005 vs. 2006	[2]

### 2.1. Übersicht

Die Berechnungsvorschrift zur Ermittlung des *ZFI* und deren technische Umsetzung der *ZFI*-Berechnung sind in [1] und [38] dokumentiert. Die Sensitivitätsuntersuchungen werden seit dem Berechnungsjahr 2012 [17] unter Berücksichtigung passiver Schallschutzmassnahmen, also gemäss heute offizieller Berechnung nach *ZFI*-VO [39] durchgeführt. Die Sensitivitätsanalyse, deren Methodik im Detail in [2] beschrieben ist, wurde daher seit dem Berichtsjahr 2012 um die Komponente „Passive Massnahmen“ (PM) erweitert. Da der offizielle *ZFI* seit dem Berichtsjahr 2013 die erhöhte Anforderung nach SIA-Norm 181 berücksichtigt, werden diese auch für die Komponente PM verwendet. Bei allen anderen Komponenten werden jedoch Bauten mit PM vereinfacht mit einer einheitlichen Einfügungsdämpfung (*D*) von –25 dB berücksichtigt. Deren Einfluss auf die einzelnen Komponenten ist vernachlässigbar [18]. Daher werden die Komponenten

der Sensitivitätsanalyse nicht dem offiziellen Monitoringwert aus [38], sondern einem Vergleichswert gegenübergestellt, welcher einheitlich mit  $D = -25$  dB für Bauten mit PM berechnet wird (Index PM25<sup>2</sup>). Einzig die Komponente PM, welche unter Berücksichtigung der SIA-Norm 181 ermittelt wird, wird mit dem offiziellen Monitoringwert verglichen.

Grundsätzlich bestimmen die Wohnbevölkerung, die PM sowie die Fluglärmbelastung in den Untersuchungssperimetern die Höhe des *ZFI*. Bei der Fluglärmbelastung beeinflussen folgende vier Faktoren die Lärmimmissionen: (1) die Anzahl Flugbewegungen, (2) die Flugzeugflottenzusammensetzung und deren zeitlicher Einsatz (Flugzeugflotte), (3) die Routenbelegung und (4) die Fluggeometrien resp. die räumliche Verteilung der Flugwege. Es sind somit sechs Berechnungen nötig, um den Einfluss der einzelnen Komponenten abschätzen zu können. Untenstehende Tabelle 2-2 gibt einen Überblick.

Um den Einfluss dieser Komponenten auf den *ZFI* ermitteln zu können, muss das Set der Eingabedaten zur *ZFI*-Berechnung so angepasst werden, dass jeweils nur die Veränderung einer Komponente sichtbar wird. Dazu wird im Set der Komponenten zur *ZFI*-Berechnung jeweils nur eine Komponente verändert, anschliessend eine *ZFI*-Berechnung durchgeführt und mit der ursprünglichen *ZFI*-Berechnung verglichen (sogenannte *Ceteris Paribus*-Methode). Der Fokus der Veränderungen liegt dabei auf dem Berichtsjahr. Das heisst, sämtliche Inputdaten werden vom Berichtsjahr übernommen, ausser derjenigen, von der die Sensitivität bestimmt werden soll. Dort werden die Inputdaten aus dem Vorjahr verwendet. Damit wird die hypothetische Frage beantwortet: Wie würde sich der *ZFI* vom Vorjahr zum Berichtsjahr verändern, wenn sich nur die Komponente, von der man die Sensitivität bestimmen will, ändern würde? Zur Verständlichkeit ein Beispiel: Will man den Einfluss der Veränderung in der Flugzeugflotte vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021 bestimmen, so wird eine *ZFI*-Berechnung mit den Inputdaten aus dem Berichtsjahr 2021 durchgeführt, jedoch mit der Flugzeugflotte aus dem Vorjahr 2020. Diese Berechnung wird mit der *ZFI*-Berechnung des Berichtsjahres 2021 verglichen. Daraus lässt sich der Einfluss der Veränderung in der Flugzeugflotte bestimmen, da sich die beiden Berechnungen lediglich bezüglich der Flugzeugflotte unterscheiden.

Abgesehen von den Komponenten Bevölkerung (BEV) und passive Massnahmen (PM) müssen für alle Komponenten neue Fluglärmbelastungen, namentlich der tagesrandstundengewichtete 16-Stunden-Mittelungspegel am Tag ( $Leq^*_{16}$ ), der 8h-Mittelungspegel in der Nacht ( $Leq_N$ ), sowie die Maximalpegelhäufigkeiten resp. die Anzahl durch den Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen (AWR) der Nacht ermittelt werden, um daraus die *HA*, die *HSD* und den *ZFI* zu berechnen (vgl. Kap. 3 in [38]).

Um den Einfluss der Veränderungen in den Flugbewegungszahlen (BEW), in der Flugzeugflotte (FF) und in der Routenbelegung (RB) zu bestimmen, müssen für die massgebenden Zeitperioden neue Bewegungsstatistiken<sup>3</sup> erstellt werden. In den nachfolgenden Kapiteln wird das Vorgehen zur Bestimmung des Einflusses der Veränderungen in den einzelnen Komponenten erläutert. Als Berichtsjahr gilt das Jahr 2021, als Vorjahr das Jahr 2020.

---

<sup>2</sup> Bis und mit Berechnungsjahr 2017 wurde der Index PM25 als KSL25 (für "Komfort- und Schalldämmlüftung) gekennzeichnet. Da seit dem Berechnungsjahr 2018 die passiven Schallschutzmassnahmen neu auch Fensterschliessmechanismen beinhalten [31], wird der Index verallgemeinert als PM25 bezeichnet, welcher alle Arten passiver Massnahmen umfasst.

<sup>3</sup> Kreuztabelle, welche in den Spaltenköpfen die An- oder Abflugrouten, in den Zeilenköpfen die verschiedenen Flugzeugtypen und in den Feldern die Anzahl Flugbewegungen je Typ und Route enthält.

**Tabelle 2-2 Zusätzliche Berechnungen zur Bestimmung der Sensitivitäten**

Komponente	Abkürzung	ZFI <sub>BEV_VJ</sub>	ZFI <sub>PM_VJ</sub>	ZFI <sub>BEW_VJ</sub>	ZFI <sub>FF_VJ</sub>	ZFI <sub>RB_VJ</sub>	ZFI <sub>FG_VJ</sub>
Bevölkerung	BEV	VJ <sup>1</sup>	BJ <sup>1</sup>	BJ	BJ	BJ	BJ
Passive Massnahmen <sup>2</sup>	PM	BJ	VJ	BJ	BJ	BJ	BJ
Flugbewegungszahlen	BEW	BJ	BJ	VJ	BJ	BJ	BJ
Flugzeugflotte	FF	BJ	BJ	BJ	VJ	BJ	BJ
Flugroutenbelegung	RB	BJ	BJ	BJ	BJ	VJ	BJ
Fluggeometrien	FG	BJ	BJ	BJ	BJ	BJ	VJ
Veränderung gegenüber ZFI des Berichtsjahrs		$\Delta ZFI_{BEV}$	$\Delta ZFI_{PM}$	$\Delta ZFI_{BEW}$	$\Delta ZFI_{FF}$	$\Delta ZFI_{RB}$	$\Delta ZFI_{FG}$

<sup>1</sup> VJ = Vorjahr, BJ = Berichtsjahr,  $\Delta ZFI_i = ZFI_{BJ} - ZFI_{i,VJ}$  (vgl. Kap. 2.2 bis 2.7)

<sup>2</sup> PM ist eine zusätzliche Komponente, die implizit schon in BEV enthalten ist (vgl. Kap. 2.3).

## 2.2. Einfluss von Veränderungen in der Wohnbevölkerung

Um den Einfluss der Veränderungen in der Wohnbevölkerung (BEV) auf den ZFI zu bestimmen, wird eine ZFI-Berechnung mit der Wohnbevölkerung aus dem Vorjahr durchgeführt. Sämtliche Fluglärm- und AWR-Daten ( $Leq^{*}_{16}$ ,  $Leq_N$  und  $AWR$ ) resp. die daraus ermittelten %HA und %HSD werden vom Berichtsjahr übernommen. Der Vergleich mit dem ZFI des Berichtsjahres zeigt, wie gross der Einfluss der Veränderungen in der Wohnbevölkerung vom Vorjahr zum Berichtsjahr auf den ZFI ist.

**Formel 2-1** 
$$\Delta ZFI_{BEV} = ZFI_{BJ,PM25} - ZFI_{BEV,VJ}$$

$\Delta ZFI_{BEV}$  Differenz im ZFI, die auf die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ,PM25}$  ZFI des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25$  dB).

$ZFI_{BEV,VJ}$  ZFI des Berichtsjahres, berechnet mit den Bevölkerungszahlen und unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25$  dB) des Vorjahres.

Die Komponente BEV umfasst die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur als Ganzes, d.h. die Veränderungen in der Bevölkerung insgesamt sowie der Personen in Bauten mit PM (Kap. 2.3) zwischen dem Vorjahr und dem Berichtsjahr. Im Unterschied zu Kap. 2.3 werden hier die passiven Massnahmen allerdings vereinfacht mit einer einheitlichen Einfügungsdämpfung von -25 dB berechnet und nicht mit den erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181. Der methodische Unterschied hierbei ist gering, wobei die Differenz zwischen den Berechnungen über die Jahre zunimmt (2012: 76 Personen [18]; 2021: 164 Personen [38]).

## 2.3. Einfluss von Veränderungen der passiven Massnahmen

Mit der Berücksichtigung der PM in der Sensitivitätsanalyse kann deren Effizienz, d.h. deren (verminderten) Einfluss auf die rechnerisch ermittelten HSD und den ZFI quantifiziert werden. Um den Einfluss der Veränderungen der PM auf den ZFI zu bestimmen, wird eine ZFI-Berechnung mit der Wohnbevölkerung aus dem Berichtsjahr unter Berücksichtigung der Bevölkerung in Bauten mit PM des Vorjahres durchgeführt. Hierbei werden sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr die erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181 berücksichtigt, um den Einfluss der passiven Massnahmen möglichst genau zu bestimmen. Sämtliche Fluglärm- und AWR-Daten ( $Leq^{*}_{16}$ ,  $Leq_N$  und  $AWR$ ) resp. die daraus ermittelten %HA und %HSD werden vom Berichtsjahr übernommen. Der Vergleich mit dem ZFI des Berichtsjahres zeigt, wie gross der Einfluss der

Veränderungen passiver Massnahmen vom Vorjahr zum Berichtsjahr auf den *ZFI* ist. Man beachte, dass die passiven Massnahmen nur die *HSD*, nicht aber die *HA* beeinflussen (vgl. Kap. 3.2.4 in [38]).

**Formel 2-2**  $\Delta ZFI_{PM} = ZFI_{BJ} - ZFI_{PM\_VJ}$

$\Delta ZFI_{PM}$  Differenz im *ZFI*, die auf die Veränderungen von passiven Massnahmen zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ}$  *ZFI* des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen mit erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181.

$ZFI_{PM\_VJ}$  *ZFI* des Berichtsjahres, berechnet mit den Bevölkerungszahlen des Berichtsjahres und den passiven Massnahmen des Vorjahres unter Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181.

Mithilfe der Komponente PM wird die Effizienz der seit dem Vorjahr erstellten passiven Massnahmen quantifiziert, den *ZFI* zu vermindern. Diese Komponente ist implizit (allerdings ohne Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen nach SIA-Norm 181) in der Komponente BEV enthalten, da BEV sowohl die Veränderung in der Gesamtbevölkerung als auch der Bevölkerung in Bauten mit PM ausweist (Kap. 2.2). Analog dazu sind auch die Komponenten BEW, FF, RB und FG implizit im Flugbetrieb als Ganzes enthalten (vgl. Kap. 2.8).

## 2.4. Einfluss von Veränderungen in den Flugbewegungszahlen

Um den Einfluss der Veränderungen in den Flugbewegungszahlen (BEW) auf den *ZFI* zu bestimmen, werden zuerst Fluglärmrechnungen mit den Bewegungszahlen aus dem Vorjahr durchgeführt. Dabei werden lediglich die Gesamtbewegungszahlen, getrennt nach Starts und Landungen, pro Zeitperiode vom Vorjahr übernommen und nicht die gesamten Bewegungsstatistiken, da sich sonst auch die Routenbelegung und die Flugzeugflotte verändern würden. Es werden daher neue Bewegungsstatistiken generiert. Mit den modifizierten Bewegungsstatistiken werden der  $Leq^{*}_{16}$ , der  $Leq_N$  und die *AWR* neu berechnet. Daraus werden die %*HA* und die %*HSD* neu ermittelt. Diese werden mit der Wohnbevölkerung des Berichtsjahres multipliziert, und man erhält die *HA*, die *HSD* und damit den *ZFI*. Die Differenz dieser Berechnung zum *ZFI* des Berichtsjahres ist hauptsächlich auf die Veränderungen in den Bewegungszahlen zurückzuführen.

**Formel 2-3**  $\Delta ZFI_{BEW} = ZFI_{BJ,PM25} - ZFI_{BEW\_VJ}$

$\Delta ZFI_{BEW}$  Differenz im *ZFI*, die auf die Veränderungen in den Flugbewegungen zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ,PM25}$  *ZFI* des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ).

$ZFI_{BEW\_VJ}$  *ZFI* des Berichtsjahres, berechnet mit den Flugbewegungszahlen des Vorjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ) des Berichtsjahres.

## 2.5. Einfluss von Veränderungen in der Flugzeugflotte

Unter Veränderungen in der Flugzeugflotte (FF) fallen sowohl Veränderungen in der Flottenzusammensetzung als auch Veränderungen im zeitlichen Einsatz der Flotte. Um den Einfluss dieser Veränderungen auf den *ZFI* zu bestimmen, werden Fluglärmrechnungen durchgeführt, bei denen die Flugzeugflotte des Berichtsjahres an diejenige des Vorjahres angepasst wird. Dazu werden neue Bewegungsstatistiken generiert, die sich lediglich in der Zusammensetzung und im Einsatz der Flugzeugflotte von denjenigen des Berichtsjahres unterscheiden. Mit den neu erstellten Bewegungsstatistiken werden der  $Leq^{*}_{16}$ , der  $Leq_N$  und die *AWR* neu berechnet und daraus die %*HA* und die %*HSD* neu ermittelt. Diese werden mit der Wohnbevölke-



zung des Berichtsjahres multipliziert, und man erhält die *HA*, die *HSD* und damit den *ZFI*. Die Differenz dieser Berechnung zum *ZFI* des Berichtsjahres ist hauptsächlich auf die Veränderungen in der Flugzeugflotte zurückzuführen.

**Formel 2-4**  $\Delta ZFI_{FF} = ZFI_{BJ,PM25} - ZFI_{FF\_VJ}$

$\Delta ZFI_{FF}$  Differenz im *ZFI*, die auf die Veränderungen in der Flugzeugflotte zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ,PM25}$  *ZFI* des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ).

$ZFI_{FF\_VJ}$  *ZFI* des Berichtsjahres, berechnet mit der Flugzeugflotte des Vorjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ) des Berichtsjahres.

## 2.6. Einfluss von Veränderungen in der Flugroutenbelegung

Um den Einfluss der Veränderungen in der Flugroutenbelegung (RB) auf den *ZFI* zu bestimmen, werden neue Fluglärmrechnungen durchgeführt, bei denen die Routenbelegung des Berichtsjahres derjenigen des Vorjahres angepasst wird. Dazu werden neue Bewegungsstatistiken generiert, die sich lediglich in der Routenbelegung von jenen des Berichtsjahres unterscheiden. Mit den neu erstellten Bewegungsstatistiken werden der  $Leq^{*16}$ , der  $Leq_N$  und die *AWR* neu berechnet und daraus die *%HA* und die *%HSD* neu ermittelt. Durch Multiplikation mit der Wohnbevölkerung des Berichtsjahres erhält man die *HA*, die *HSD* und damit den *ZFI*. Die Differenz dieser Berechnung zum *ZFI* des Berichtsjahres ist hauptsächlich auf die Veränderungen in der Routenbelegung zurückzuführen.

**Formel 2-5**  $\Delta ZFI_{RB} = ZFI_{BJ,PM25} - ZFI_{RB\_VJ}$

$\Delta ZFI_{RB}$  Differenz im *ZFI*, die auf die Veränderungen in der Routenbelegung zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ,PM25}$  *ZFI* des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ).

$ZFI_{RB\_VJ}$  *ZFI* des Berichtsjahres, berechnet mit der Routenbelegung des Vorjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ) des Berichtsjahres.

## 2.7. Einfluss von Veränderungen in den Fluggeometrien

Um den Einfluss der Veränderungen in den Fluggeometrien (FG), d.h. der Veränderungen in Lage und Verlauf der Flugbahnen im Raum, auf den *ZFI* zu bestimmen, werden wiederum neue Fluglärmrechnungen durchgeführt. Dazu werden anstelle der *Footprints*<sup>4</sup> des Berichtsjahres diejenigen des Vorjahres verwendet. Da die *Footprints* auf den Radardaten des Vorjahres basieren, werden somit bei der Berechnung der Fluglärmbelastungen implizit die Fluggeometrien aus dem Vorjahr berücksichtigt. Zur Hochrechnung der *Footprints* zur Gesamtbelastung (sogenannte Superposition) werden die Bewegungsstatistiken des Berichtsjahres benutzt. Somit wird bezüglich der Flugbewegungszahlen, der Flugzeugflotte und der Flugroutenbelegung gegenüber der *ZFI*-Berechnung des Berichtsjahres nichts verändert. Bei fehlenden *Footprints*, d.h. wenn ein Flugzeugtyp auf einer bestimmten Flugroute in den Bewegungsstatistiken des Berichtsjahres vorkommt, aber in denjenigen des Vorjahres fehlt, werden bei der Analyse der Veränderungen zwischen dem Berichtsjahr 2021 und dem Vorjahr 2020 die *Footprints* des Jahres 2021 verwendet.

---

<sup>4</sup> Typen- und routenspezifisches Belastungsfile, welches die Schallenergie (Ereignispegel  $L_{AE}$  oder Maximalpegel  $L_{A,max}$ ) enthält, normiert auf eine Bewegung eines bestimmten Flugzeugtyps auf einer vorgegebenen Route und evtl. während einer bestimmten Zeitperiode.

Mit den so ermittelten Fluglärmbelastungen werden die %HA und die %HSD bestimmt und durch Multiplikation mit der Wohnbevölkerung des Berichtsjahres die HA, die HSD und damit der ZFI berechnet. Der Vergleich dieser Berechnung mit dem ZFI des Berichtsjahres zeigt den Einfluss der Veränderungen in den Fluggeometrien.

**Formel 2-6**  $\Delta ZFI_{FG} = ZFI_{BJ,PM25} - ZFI_{FG\_VJ}$

$\Delta ZFI_{FG}$  Differenz im ZFI, die auf die Veränderungen in den Fluggeometrien zurückzuführen ist.

$ZFI_{BJ,PM25}$  ZFI des Berichtsjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ).

$ZFI_{BEV\_VJ}$  ZFI des Berichtsjahres, berechnet mit den Fluggeometrien des Vorjahres unter Berücksichtigung passiver Massnahmen ( $D = -25\text{dB}$ ) des Berichtsjahres.

## 2.8. Rangfolge der Einflussgrössen

Mit der Sensitivitätsanalyse wird der Einfluss von Veränderungen in den einzelnen Komponenten auf den ZFI abgeschätzt. Insbesondere interessiert dabei, welche Komponente wie stark zur Gesamtdifferenz im ZFI vom Vor- zum Berichtsjahr beiträgt. Es soll somit eine Rangfolge der Einflussgrössen erstellt werden.

In der Sensitivitätsanalyse lassen sich zwei Hauptkomponenten identifizieren, nämlich die Bevölkerung als Ganzes (BEV, welche implizit auch PM enthält, vgl. Kap. 2.2 und 2.3) sowie der Flugbetrieb als Ganzes. Grundsätzlich lassen sich lediglich diese beiden Komponenten unabhängig voneinander betrachten, da der Flugbetrieb nicht von der Bevölkerungsstruktur um den Flughafen abhängt und umgekehrt. Die Sensitivitätsanalyse der Bevölkerung (BEV, Kap. 2.2) zeigt, welchen Wert der ZFI des Berichtsjahres angenommen hätte, wenn sich der Flugbetrieb seit dem Vorjahr nicht verändert hätte ( $ZFI_{BEV\_VJ}$ ). Die Differenz zwischen der effektiven Änderung vom Vorjahr zum Berichtsjahr ( $\Delta ZFI_{PM25}$ ) und der Änderung durch die Bevölkerung ( $\Delta ZFI_{BEV}$ ) ist auf die Änderung des Flugbetriebs als Ganzes zurückzuführen:

**Formel 2-7**  $\Delta ZFI_{FB} = \Delta ZFI_{PM25} - \Delta ZFI_{BEV}$

$\Delta ZFI_{FB}$  Differenz im ZFI, die auf die Veränderungen im Flugbetrieb zurückzuführen ist.

$\Delta ZFI_{PM25}$  Differenz im ZFI zwischen dem Berichtsjahr und dem Vorjahr unter Berücksichtigung passiver Massnahmen, mit  $D = -25\text{dB}$ .

$\Delta ZFI_{BEV}$  Differenz im ZFI, die auf die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur zurückzuführen ist, inkl. Veränderungen der passiven Massnahmen zwischen Berichts- und Vorjahr mit  $D = -25\text{dB}$ .

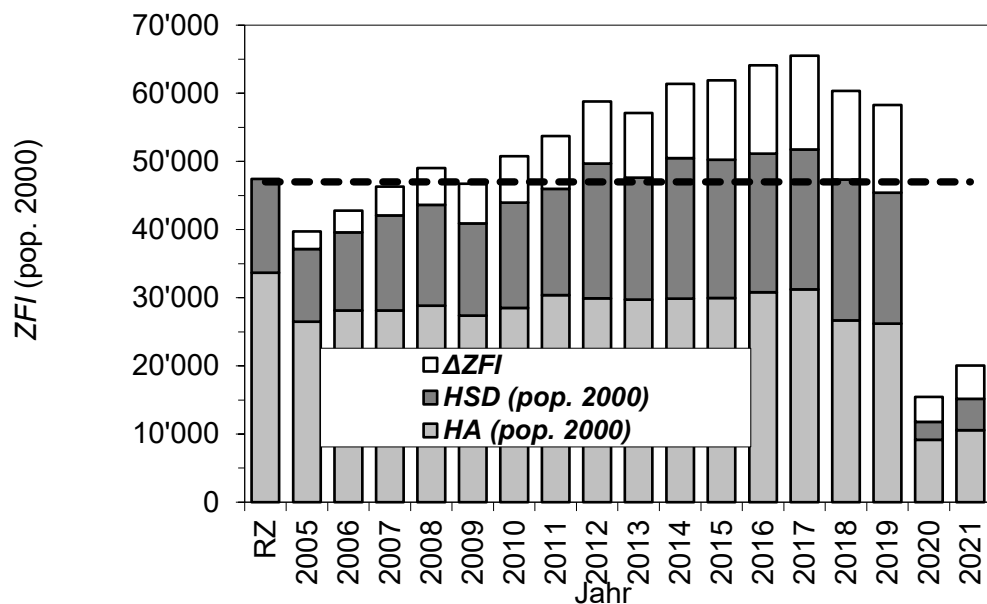
Die Sensitivitätsanalyse vermag somit die Anteile der Komponenten Bevölkerung und Flugbetrieb an der Veränderung des ZFI zwischen Berichts- und Vorjahr zu quantifizieren. Der Einfluss der beiden Komponenten auf Veränderungen im ZFI wird im Detail in Kapitel 3 diskutiert.

Hingegen hängen die einzelnen Flugbetriebskomponenten (BEW, FF, RB, FG) stark voneinander ab. So kann beispielsweise die Gesamtbewegungszahl nicht beliebig erhöht werden, ohne dass die Routenbelegung betrieblich entsprechend angepasst wird. Dementsprechend lassen sich die Flugbetriebskomponenten auch in der Sensitivitätsanalyse nur bedingt isoliert betrachten. Die Summe der Anteile der einzelnen Flugbetriebskomponenten kann denn auch vom Anteil des Flugbetriebs als Ganzes abweichen, da allfällige Abhängigkeiten resp. Interaktionen zwischen den Komponenten in der Sensitivitätsanalyse unberücksichtigt bleiben. Die Sensitivitätsanalyse erlaubt jedoch, die relative Wichtigkeit der Komponenten BEW, FF, RB, und FG im Sinne einer Rangfolge zu ermitteln, indem die Komponenten anhand der Differenzen  $\Delta ZFI_{BEW}$ ,  $\Delta ZFI_{FF}$ ,  $\Delta ZFI_{RB}$  und  $\Delta ZFI_{FG}$  (Kap. 2.4 bis 2.7) geordnet werden. Die Absolutwerte der einzelnen Differenzen sind jedoch nur bedingt aussagekräftig.

### **3. Einfluss der Veränderungen in der Bevölkerung und im Flugbetrieb auf die Entwicklung des *ZFI***

Die räumlichen Veränderungen in den *HA*, den *HSD* und im *ZFI* zwischen dem RZ und 2021 werden auf den Karten 4 bis 6 am Ende des vorliegenden Berichtes dargestellt. Die Entwicklung des *ZFI* wird durch die Veränderungen in der Bevölkerung und im Flugbetrieb bestimmt (Kap. 2). Um den Beitrag dieser Komponenten zu den Differenzen zwischen dem *ZFI*-Monitoringwert (2005 bis 2021) und dem RZ, welcher den Richtwert von 47'000 Personen bestimmt [39], zu untersuchen, wurde in einem ersten Schritt der Einfluss des Bevölkerungswachstums und der Entwicklung des Flugbetriebs als Ganzes auf den *ZFI* ermittelt (Abbildung 3-1). Hierzu wurde der *ZFI* für die Jahre 2005 bis 2021 wie für den RZ mit den Bevölkerungsdaten des Jahres 2000 berechnet (Sensitivität BEV, vgl. Kap. 2.2).

Ohne Bevölkerungswachstum seit dem Jahr 2000 wäre der *ZFI* deutlich geringer und hätte bis und mit 2011 den Richtwert nicht überschritten (Abbildung 3-1), in den Jahren 2012 bis 2018 hingegen schon. In den Jahren 2019 bis 2021 hätte der *ZFI* ohne Bevölkerungswachstum den Richtwert erneut eingehalten, 2020 und 2021 sehr deutlich. Offensichtlich fand – bis im Jahr 2011 sowie ab dem Jahr 2019 – eine Kompensation des Bevölkerungswachstums statt, ansonsten wäre der *ZFI* seit dem RZ kontinuierlich angestiegen: Der *ZFI* wächst alleine durch die Bevölkerungsentwicklung um den Flughafen Zürich jedes Jahr um 1–2%, wie die Sensitivitätsanalysen der letzten Jahre zeigten. Hierbei ist zu beachten, dass zwischen 2017 und 2018 durch die neue Berücksichtigung der Fensterschliessmechanismen in den PM (vgl. [31]) sowie zwischen 2018 und 2019 durch die Berücksichtigung aller Gebäude mit Baujahr 2017 und jünger als Bauten mit PM (vgl. Kap. 3.2.5 in [36]) der Anstieg der *HSD* resp. des *ZFI* rechnerisch etwas reduziert wurde, während zwischen 2020 und 2021 durch die Berücksichtigung nur noch derjenigen Gebäude mit Baujahr 2017 und jünger als Bauten mit PM, welche abhängig von der massgebenden Fluglärmbelastung gewisse Anforderungen an die PM erfüllen (vgl. Kap. 3.2.5 in [38]), der Anstieg rechnerisch wieder etwas erhöht wurde. Die oben erwähnte Kompensation des Bevölkerungswachstums ist auf eine im Vergleich zum RZ günstige (d.h. den *ZFI* vermindern) Entwicklung des Flugbetriebs zurückzuführen. In Abbildung 3-1 fällt auf, dass die *HA*, *HSD* bzw. der *ZFI* ohne Bevölkerungswachstum von 2017 bis 2020 sichtbar sanken, von 2020 zu 2021 hingegen wieder etwas anstiegen. Insbesondere zwischen dem Jahr 2019 und dem Jahr 2021 ist durch die COVID-19 Situation ein massiver Einbruch des *ZFI* und dessen Komponenten *HA* und *HSD* auszumachen, welcher aufgrund der allmählichen Erholung von der COVID-19 Situation von 2020 zu 2021 wieder etwas rückgängig gemacht wurde. Der Grund für diese massiven Veränderungen sind die Flugbewegungszahlen, welche 2020 noch 37% (Tag: 38%, Nacht: 24%) der Bewegungen des Jahres 2019 entsprachen, zwischen 2020 und 2021 jedoch wieder um 18% (Tag: 17%, Nacht: 42%) anstiegen. Der Richtwert wird in den Jahren 2020 und 2021 mit und ohne Bevölkerungswachstum deutlich eingehalten. Dennoch ist auch für die Jahre 2020 und 2021 jeweils zwischen Vorjahr und Betriebsjahr ein Bevölkerungswachstum in den beiden Untersuchungsperimetern (für die *HA* und *HSD*) von je 1% auszumachen (Kap. 4.2.1), wodurch der *ZFI* mit den Bevölkerungszahlen vom Jahr 2000 noch niedriger wäre (Abbildung 3-1).

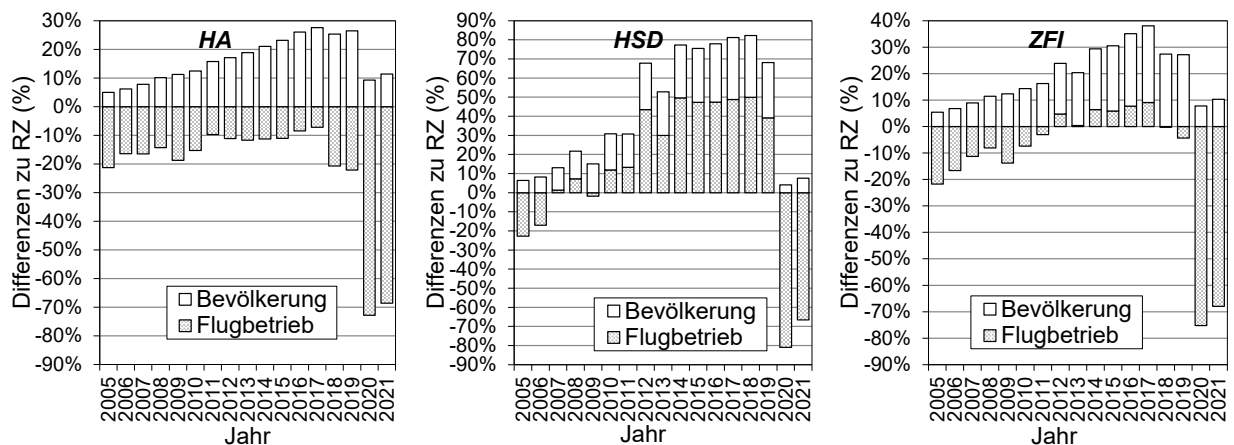


[ZFI\_RZ\_05-21\_SensBEV\_FB\_zuRZ.xlsx / ZFI\_SENS\_BEV]

**Abbildung 3-1** Der ZFI als Summe der HA und HSD für den RZ sowie die Jahre 2005 bis 2021, basierend auf den Bevölkerungsdaten des Jahres 2000 (pop. 2000), und Differenzen ( $\Delta ZFI$ ) zu den offiziellen Werten, mit Bevölkerungsdaten der entsprechenden Jahre (vgl. Abbildung 5-4 aus [38]). **Fette gestrichelte Linie: Richtwert (47'000 Personen).**

Die Kompensation des Bevölkerungswachstums durch den Flugbetrieb in den letzten Jahren wird im Folgenden detaillierter untersucht. Abbildung 3-2 zeigt die relativen Veränderungen in den HA, den HSD und im ZFI zwischen dem RZ und den Jahren 2005–2021, welche durch das Bevölkerungswachstum ( $\Delta ZFI$  in Abbildung 3-1) sowie durch die Entwicklung im Flugbetrieb verursacht wurden. Letztere ergeben sich als verbleibende Differenzen zwischen den ZFI-Werten der entsprechenden Jahre ohne Bevölkerungswachstum [= HA (pop. 2000)+ HSD (pop. 2000) in Abbildung 3-1] und dem RZ.

Am Tag (HA) kompensierte die Entwicklung des Flugbetriebs das Bevölkerungswachstum zwischen 2005 und 2021 mehr als vollständig (2005–2010, 2020–2021) oder teilweise (2011–2019). Während der Nacht (HSD) fand eine solche Kompensation bisher nur für die Jahre 2005, 2006, 2009 und insbesondere 2020 und 2021 statt. In den anderen Jahren erhöhte die Entwicklung des Flugbetriebs die HSD hingegen. In der Summe (ZFI) vermochte der Flugbetrieb das Bevölkerungswachstum seit dem Jahr 2000 in den Jahren 2008, 2010, 2011, 2018 und 2019 nicht vollständig zu kompensieren und trug in den Jahren 2012 bis 2017 sogar zum Wachstum des ZFI bei. In den Jahren 2005–2007, 2009 und insbesondere 2020 und 2021 wird das Bevölkerungswachstum jedoch kompensiert. Es fällt auf, dass neben 2020 und 2021 der Flugbetrieb in den Jahren 2018 und 2019 das Bevölkerungswachstum wieder zu einem kleinen Teil kompensiert. War die Kompensation im Jahr 2018 noch marginal, war sie im Berichtsjahr 2019 deutlich sichtbar. Ob dieser Trend ohne COVID-19 Situation und dem damit einhergehenden Einbruch der Flugbewegungszahlen angehalten hätte, lässt sich nicht beantworten. Es stellt sich eher die Frage, welche langfristigen Folgen dieser Einbruch im Flugbetrieb in Bezug auf den ZFI und dessen Komponenten hat.



[ZFI\_RZ\_05-21\_SensBEV\_FB\_zuRZ.xlsx / ZFI\_SENS\_BEV]

**Abbildung 3-2 Einfluss der Änderungen in der Bevölkerung und im Flugbetrieb zwischen dem RZ und den Jahren 2005 bis 2021 auf den ZFI: Differenzen (in %, relativ zu den Werten des RZ) in den HA, HSD und dem ZFI.**

Die Überschreitung des Richtwerts in den Vorjahren ist somit mehrheitlich durch das Bevölkerungswachstum seit dem Jahr 2000 zu erklären (Abbildung 3-1). Die positive, den ZFI vermindernde Flugbetriebsentwicklung im Vergleich zum RZ verringerte sich über die Jahre graduell und war in den Jahren 2012 bis 2017 nicht mehr feststellbar. In diesen Jahren war der Flugbetrieb am Tag zwar noch immer günstiger, in der Nacht hingegen deutlich ungünstiger und daher insgesamt, d.h. bezüglich des ZFI, ungünstiger als im RZ. Seit dem Jahr 2018 ist wegen des deutlich günstigeren Flugbetriebs am Tag (und 2020 und 2021 auch in der Nacht) die Kompensation des Bevölkerungswachstums im ZFI wieder feststellbar. Diese positive Entwicklung ist einerseits auf die Aktualisierung des Quelldatensatzes des Fluglärmrechnungsprogramms FLULA2 [32] zwischen 2017 [27] und 2018 [29] (Berücksichtigung der akustisch günstigen Entwicklung der Flugzeugflotte resp. der Flugverfahren in den letzten Jahren: Details siehe [31]) und andererseits auf die Abnahme der Flugbewegungszahlen zwischen 2018 und 2020 bei nur teilweisem Wiederanstieg zwischen 2020 und 2021 zurückzuführen (vgl. nachfolgendes Kap. 4).

## 4. Sensitivitätsanalyse *ZFI* vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021

Im Folgenden werden die Differenzen im *ZFI* zwischen dem Vorjahr 2020 und dem Berichtsjahr 2021 bezüglich der sechs Komponenten Bevölkerung, passive Massnahmen, Flugbewegungszahlen, Flugzeugflotte, Routenbelegung und Fluggeometrien untersucht. Die *HA*, *HSD* und der *ZFI* dieser Sensitivitätsanalyse werden in einer Access-Datenbank [ZFI21\_SENS20.mdb] hektarpunktspezifisch berechnet und verwaltet. Die pro Gemeinde zusammengefassten Daten befinden sich in einer Excel-Datei [ZFI21\_SENS20.xlsx].

### 4.1. Veränderung im *ZFI* vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021

Wie in Kap. 2.1 aufgeführt, wird seit dem Berichtsjahr 2012 in der Sensitivitätsanalyse der *ZFI*-Wert unter Berücksichtigung von Bauten mit PM als Vergleichswert verwendet, allerdings vereinfacht, d.h. ohne Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181. Zusätzlich wird die Komponente PM untersucht. **Die im Folgenden für den Vergleich mit den Sensitivitätskomponenten ausgewiesenen Werte für das Berichtsjahr 2021 (Index: PM25; vgl. Fussnote<sup>2</sup>) entsprechen daher nicht den offiziellen Monitoringwerten, wie sie in [38] dokumentiert sind.**

Die *HA*, die *HSD* und somit der *ZFI* des Jahres 2021 (ohne Anforderungen nach SIA-Norm 181) nahmen seit dem Jahr 2020 um 30%, 77% bzw. 17% zu (Tabelle 4-1).

**Tabelle 4-1** Veränderungen bei den *HA*, *HSD* und dem *ZFI* vom Jahr 2020 zum Jahr 2021

Jahr		<i>HA</i>	<i>HSD</i>	<i>ZFI</i>	
2021		14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$
2020		12'272	3'290	15'563	= $ZFI_{20,PM25}$
Veränderung	absolut	2'138	2'534	4'672	= $\Delta ZFI_{PM25}$
	prozentual	17%	77%	30%	

Um die Veränderungen im *ZFI* vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 auch räumlich analysieren zu können, werden die Differenzen in den *HA*, den *HSD* und im *ZFI* zwischen den Jahren 2020 und 2021 auf den Karten 1 bis 3 am Ende des vorliegenden Berichts dargestellt. Die räumlichen Verteilungen der *HA*, der *HSD* und des *ZFI* im Jahr 2021 finden sich auf den Karten 2 bis 4 des ersten Teilberichts [38] und diejenigen des Jahres 2020 auf den entsprechenden Karten von [36]. In den nachfolgenden Kapiteln wird ergründet, welche Komponente wie stark zu den in Tabelle 4-1 und in den Karten 1 bis 3 ausgewiesenen Differenzen beiträgt.

## 4.2. Einfluss von Veränderungen in der Bevölkerung

### 4.2.1. Einfluss von Veränderungen in der Wohnbevölkerung

Die Bevölkerung innerhalb der Untersuchungsperimeter des Jahres 2021 nahm von 2020 zu 2021 am Tag und in der Nacht um je rund 1% zu (Tabelle 4-2).

**Tabelle 4-2 Veränderungen der Bevölkerung innerhalb der Untersuchungsperimeter (UP) 2021 von 2020 zu 2021**

Bevölkerung	UP	Anzahl Personen im UP Tag (06–22 h)	Anzahl Personen im UP Nacht (22–06 h)
2021	2021	203'121	153'081
2020	2021	201'298	151'213
Veränderung	absolut	+1'823	+1'868
	prozentual	+1%	+1%

Der Anstieg der Bevölkerung in den Untersuchungsperimetern bewirkt einen Anstieg der *HA* von 1% und einen Anstieg der *HSD* um 2%. Der *ZFI* steigt gesamthaft um 1% (Tabelle 4-3:  $ZFI_{BEV,20} = 100\%$ ; vergleiche auch Tabelle 8-1 im Anhang, Kap. 8).

**Tabelle 4-3 Veränderungen bei den *HA*, *HSD* und dem *ZFI* des Jahres 2021, berechnet mit den Bevölkerungszahlen und passiven Schallschutzmassnahmen von 2021 resp. 2020**

Bevölkerung	Belastung	<i>HA</i>	<i>HSD</i>	<i>ZFI</i>	
2021	2021	14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$
2020	2021	14'280	5'712	19'993	= $ZFI_{BEV,20}$
Veränderung	absolut	+130	+112	+242	= $\Delta ZFI_{BEV}$
	prozentual	+1%	+2%	+1%	

### 4.2.2. Einfluss von Veränderungen der passiven Massnahmen

Zwischen 2020 und 2021 gab es eine methodische Veränderung bezüglich der in den Berechnungen berücksichtigten Gebäude mit PM (vgl. Kap. 3.2.5 in [38]): Während in den Berechnungsjahren 2019 und 2020 alle Gebäude mit Baujahr 2017 und jünger als Gebäude mit PM in den Berechnungen berücksichtigt wurden, werden seit dem Berechnungsjahr 2021 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. Eine hierzu durchgeführte Sensitivitätsanalyse für das (pre-COVID-19) Jahr 2019 zeigte, dass die Anzahl der berücksichtigten Personen mit PM mit der angepassten Methodik deutlich (um mehrere 10'000 Personen) abnahm, und dass dies eine leichte Zunahme von wenigen hundert Personen in den rechnerisch ermittelten *HSD* resp. im *ZFI* bewirkte (Details siehe [37]).

Während die PM zwischen 2020 und 2021 in Realität zugenommen haben dürften, wurde diese Zunahme durch die geänderte Methodik überkompensiert, so dass rechnerisch eine Abnahme in den PM zwischen 2020 und 2021 von 178'514 auf 135'385 Personen resultierte. Diese Abnahme führte zu einer leichten Zunahme der *HSD* resp. des *ZFI* um 42 Personen (Tabelle 4-4). Die Komponente PM ist in vereinfachter Form, d.h. unter Berücksichtigung einer einheitlichen Einfügungsdämpfung von -25 dB, implizit in der Komponente BEV enthalten (Kap. 2.2 und 2.3).

**Tabelle 4-4 Veränderungen bei den HA, HSD und dem ZFI des Jahres 2021, berechnet mit den passiven Schallschutzmassnahmen von 2021 resp. 2020 unter Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen nach SIA-Norm 181**

Passive Massnahmen	Restliche Inputdaten	HA	HSD	ZFI	
2021	2021	14'410	5'661	20'071	= $ZFI_{21}$
2020	2021	14'410	5'619	20'029	= $ZFI_{PM,20}$
Veränderung	absolut	0	+42	+42	= $\Delta ZFI_{PM}$
	prozentual	0%	+1%	0%	

### 4.3. Einfluss von Veränderungen im Flugbetrieb

#### 4.3.1. Einfluss von Veränderungen der Flugbewegungszahlen

Die Flugbewegungszahlen von 2020 zu 2021 nahmen am Tag insgesamt um 17% und in der Nacht um 42% zu (Tabelle 4-5). In der ersten und letzten Tagesstunde nahmen die Bewegungen um 16% resp. um 5% zu (vgl. Abbildung 4-1 in [36]).

**Tabelle 4-5 Veränderungen der Flugbewegungszahlen von 2020 zu 2021**

Jahr	Tag (06–22 h)	Erste Tagesstunde (06–07 h)	Letzte Tagesstunde (21–22 h)	Nacht (22–06 h)	Total (Tag + Nacht)
2021	108'126	3'716	5'039	4'364	112'490
2020	92'526	3'207	4'792	3'082	95'608
Veränderung	absolut	+15'600	+509	+1'282	+16'882
	prozentual	+17%	+16%	+42%	+18%

Die steigenden Bewegungszahlen führten zu einer Zunahme der HA am Tag um 12% und der HSD in der Nacht um 57%, was zu einer Zunahme im ZFI von insgesamt 22% führte.

**Tabelle 4-6 Veränderungen bei den HA, HSD und dem ZFI des Jahres 2021, berechnet mit den Bewegungszahlen von 2021 resp. 2020**

Bewegungszahlen	Restliche Inputdaten	HA	HSD	ZFI	
2021	2021	14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$
2020	2021	12'812	3'707	16'519	= $ZFI_{BEW,20}$
Veränderung	absolut	+1'599	+2'117	+3'715	= $\Delta ZFI_{BEW}$
	prozentual	+12%	+57%	+22%	

#### 4.3.2. Einfluss von Veränderungen in der Zusammensetzung und im Einsatz der Flugzeugflotte

Am Tag bewirkten die Veränderungen in der Flugzeugflotte im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 eine Erhöhung der HA um 73 Personen (+1%), der HSD in der Nacht um 207 Personen (+4%) und insgesamt des ZFI um 280 Personen (+1%). (Tabelle 4-7).



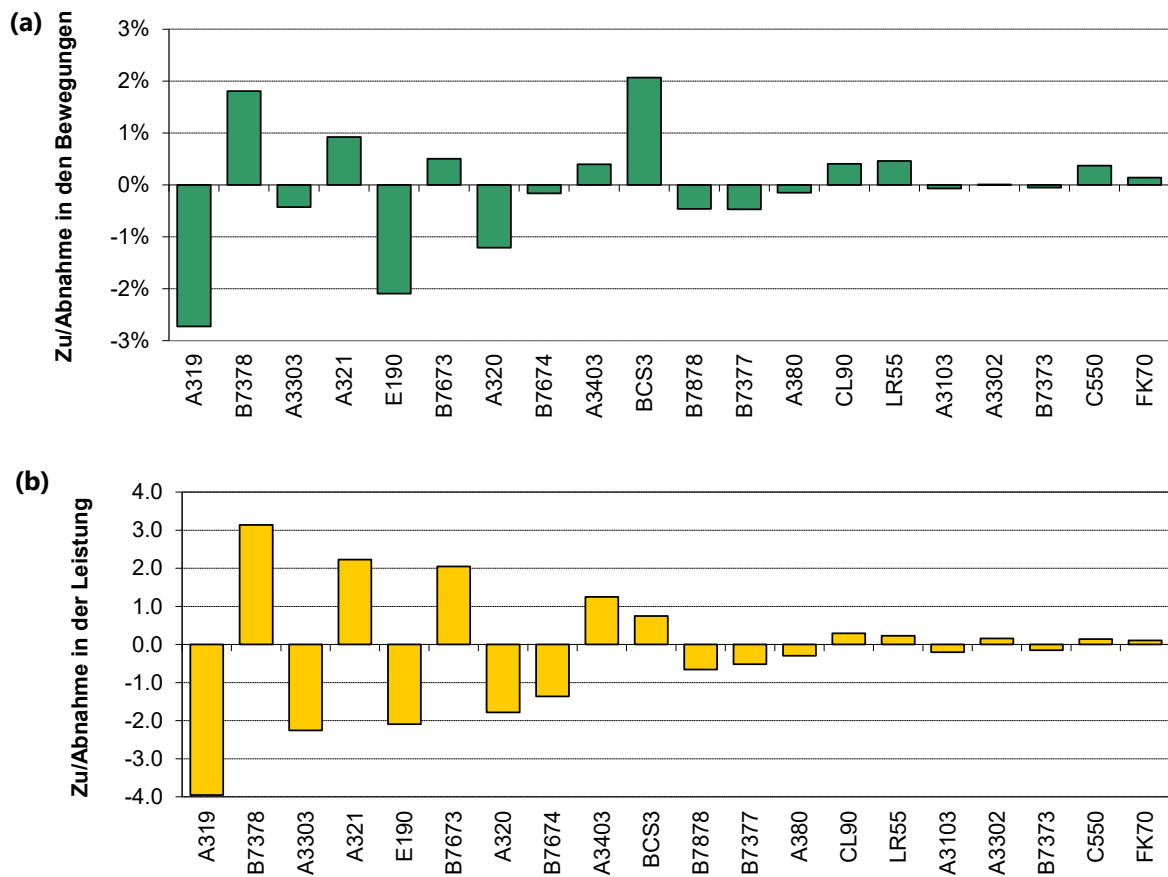
**Tabelle 4-7 Veränderungen bei den HA, HSD und dem ZFI des Jahres 2021, berechnet mit der Flugzeugflotte von 2021 resp. 2020**

Flugzeugflotte	Restliche Inputdaten	HA	HSD	ZFI	
2021	2021	14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$
2020	2021	14'337	5'617	19'954	= $ZFI_{FF,20}$
Veränderung	Absolut	+73	+207	+280	= $\Delta ZFI_{FF}$
	prozentual	+1%	+4%	+1%	

Abbildung 4-1 zeigt die Veränderungen in den Bewegungszahlen und der Schallenergie<sup>5</sup> pro Flugzeugtyp am Tag vom Jahr 2020 zum Jahr 2021. Hierbei werden 20 akustische Flugzeugtypen dargestellt, sortiert nach absteigender (absoluter) Veränderung der Schallenergie (akustische Typenzuordnung nach [9]). Insgesamt sank am Tag die Summe der Schallenergie aller Flugzeugtypen vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 um 2%, was die HA jedoch kaum beeinflusste (Zunahme um 73 Personen bzw. 1%; Tabelle 4-7). Dass es trotz Abnahme in der Schallenergie zu einer geringen Zunahme in der HA kam, dürfte auf Unterschiede in den Fluggeometrien der Flugzeuge zurückzuführen sein, deren Einfluss auf die Resultate der Sensitivitätsbetrachtung der Flugzeugflotte sich nicht vollständig vermeiden lassen (vgl. auch Kap. 2.8). Dies beobachtete man auch in früheren Jahren in den Sensitivitätsanalysen des entsprechenden Betriebsjahres mit dem Jahr 2000 (Ersatz MD11 durch A3403, vgl. z.B. [6]).

Die Abnahme der Schallenergie zwischen den Jahren 2020 und 2021 ist auf die Veränderungen in der Zusammensetzung der Flugzeugflotte zurückzuführen. Besonders nahmen die Anteile der A319, A320 und E190 ab (wie bereits im Vorjahr), während ein deutlicher Anstieg des Einsatzes der Flugzeugtypen B7378 und BCS3 im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen ist (Abbildung 4-1).

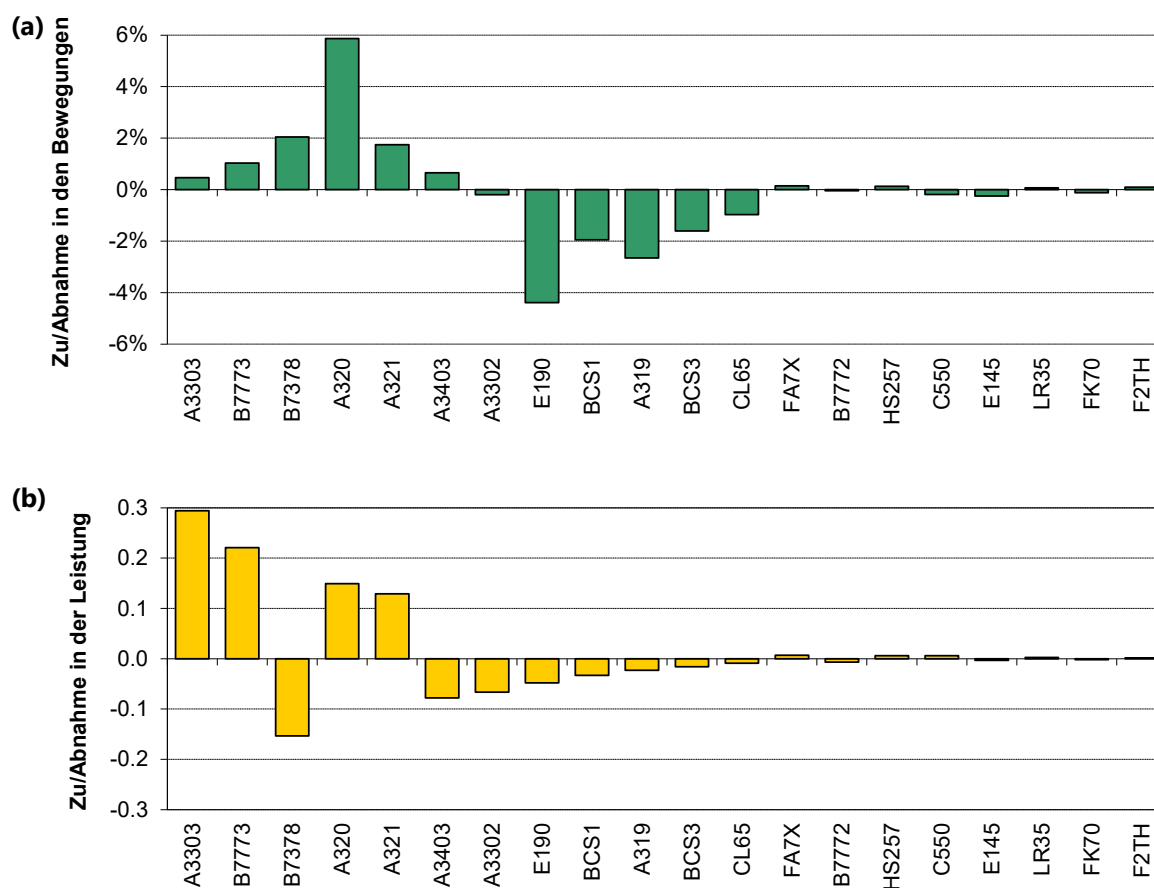
<sup>5</sup> Die Schallenergie pro Flugzeugtyp wird, getrennt für Starts und Landungen, aus den typenspezifischen Ereignispegeln ( $L_{AE}$ ), d.h. den akustischen Kenndaten der Flugzeugtypen des Fluglärmrechnungsprogramms FLULA2 [9], ermittelt. Dazu werden die  $L_{AE}$  in typenspezifische „Schallenergiedichten“ pro Einzelereignis, d.h. pro einzelner Bewegung, umgerechnet ( $E = 10^{-12} \times 10^{0.1 \times L_{AE}}$  [ $J/m^2$ ]) und mit der Anzahl Bewegungen (Starts resp. Landungen) pro Typ und Jahr multipliziert. Das Ergebnis entspricht der durch einen bestimmten Betrieb einer gegebenen Flugzeugflotte in rund 305 m Entfernung über ein Jahr resultierenden „Schallenergiedichte“ [ $J/m^2$ ]. Die akustischen Kenndaten gelten streng genommen nur für einen geradlinigen Vorbeiflug in 1'000 ft (304.8 m) Entfernung mit einer Geschwindigkeit von 160 kt (= 82.3 m/s) bei Standardatmosphäre (15°C, 70% rel. Feuchte), bei Starts zudem nur für Starts mit mittlerer Leistung („VG“) vor dem Cutback, und stellen somit eine relativ grobe Schätzung der emittierten Schallenergie dar. Im Folgenden wird vereinfachend von "Schallenergie" gesprochen. Wegen der vereinfachenden Annahmen bei deren Berechnung ist sie nur eine grobe Schätzung der tatsächlich durch den realen Flugbetrieb verursachten gesamten Schallenergie.



[BEWST2\_ZFI21\_SENS20.xlsm / Anteile]

**Abbildung 4-1** Veränderung pro Flugzeugtyp am Tag (a) der Bewegungszahlen (% der Gesamtbewegungen tags im Jahr 2021) und (b) in der Schallenergie [ $J/m^2$ ] zwischen den Jahren 2020 und 2021. Die Zu-/Abnahmen entsprechen den Differenzen Flugbetrieb 2021 minus Flugbetrieb 2021 mit Flugzeugflotte 2020.

Im Gegensatz zum Tag stieg in der Nacht die Summe der Schallenergie aller Flugzeugtypen vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 um +6% (Abbildung 4-2), was die HSD um +4% erhöhte (Tabelle 4-7). So nahm die Schallenergie der Flugzeugtypen A3303, B7773, A320 und A321 infolge Bewegungszunahme zu, während die Schallenergie mehrerer anderer Flugzeugtypen abnahm. Hierbei fällt insbesondere auf, dass die Schallenergie des B7378 (und weniger ausgeprägt auch des A3403) trotz Bewegungszunahme abnahm. Der Grund hierfür ist, dass die zunehmenden Bewegungen mehr (leisere) Landungen und weniger (lautere) Starts enthielten, was insgesamt zu einer Abnahme in der Schallenergie führte.



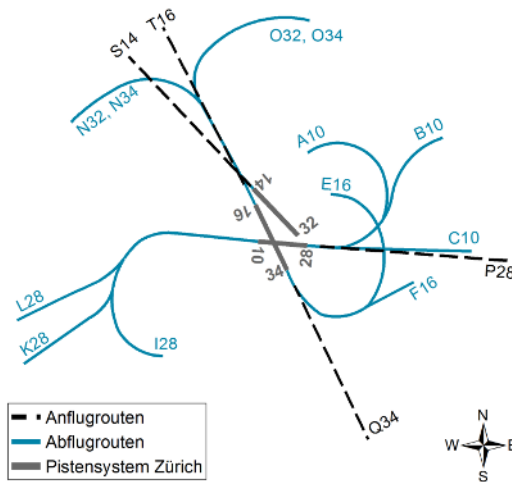
[BEWST2\_ZFI21\_SENS20.xlsm / Anteile]

**Abbildung 4-2** Veränderung pro Flugzeugtyp in der Nacht (a) der Bewegungszahlen (% der Gesamtbewegungen nachts im Jahr 2021) und (b) in der Schallenergie [J/m<sup>2</sup>] zwischen den Jahren 2020 und 2021. Die Zu-/Abnahmen entsprechen den Differenzen Flugbetrieb 2021 minus Flugbetrieb 2021 mit Flugzeugflotte 2020.

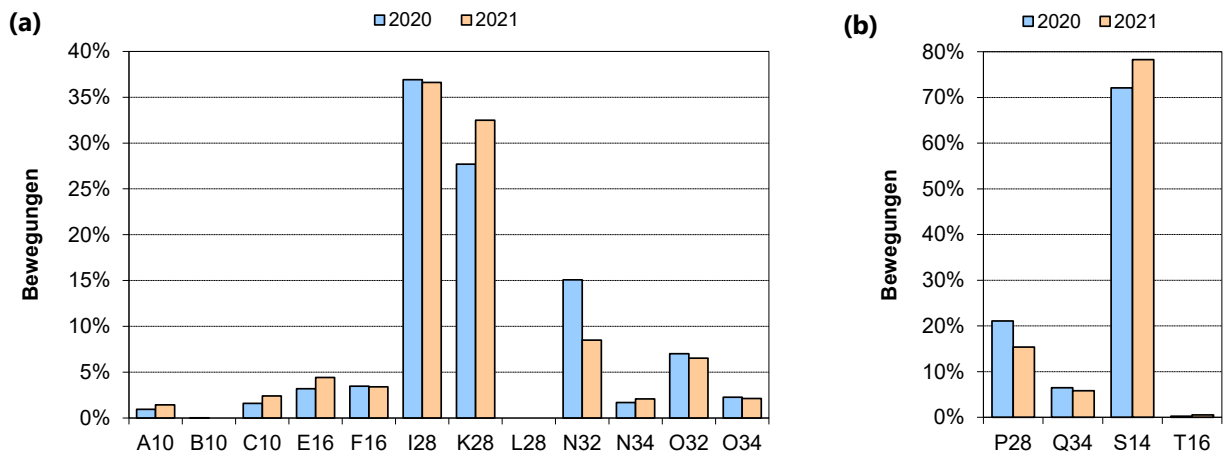
#### 4.3.3. Einfluss von Veränderungen in der Flugroutenbelegung

Abbildung 4-3 zeigt das Pisten- und Routensystem des Flughafens Zürich. Abbildung 4-4 vergleicht die Routenbelegung der Jahre 2020 und 2021 am Tag. Von den am häufigsten belegten Startrouten am Tag wurde im Jahr 2021 die Route K28 stärker (+5%) belegt, während die Belegung auf Route I28 annähernd gleich blieb (-0.3%). Insgesamt nahmen die Starts nach Westen somit um rund 4% zu, und es wurden 69% der Starts am Tag über die Piste 28 abgewickelt. Die Piste 10 in Richtung Osten wurde leicht stärker benutzt (Anstieg um 1% auf insgesamt 4%). Die Starts in Richtung Süden (E16, F16) nahmen wegen leicht stärkerer Belegung von E16 von 7% auf 8% zu. Bei den Starts nach Norden blieb die Belegung der Routen Richtung Nordosten (O32, O34) ähnlich (Abnahme um 0.6%), während die Belegung der Routen Richtung Nordwesten (N32, N34) wegen deutlicher Abnahme auf N32 um 6% abnahm (insgesamt Abnahme der Nordstarts um 7%).

Die meisten Landungen wurden mit 78% von Norden über die Route S14 abgewickelt, was einer Zunahme um 6% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dafür sank die Belegung auf der Ostlanderoute P28 um 6% sowie auf der Südländeroute Q34 um knapp 1%. Landungen auf T16 fanden wie in den Vorjahren kaum statt.



**Abbildung 4-3 Pisten- und Routensystem des Flughafens Zürich.**

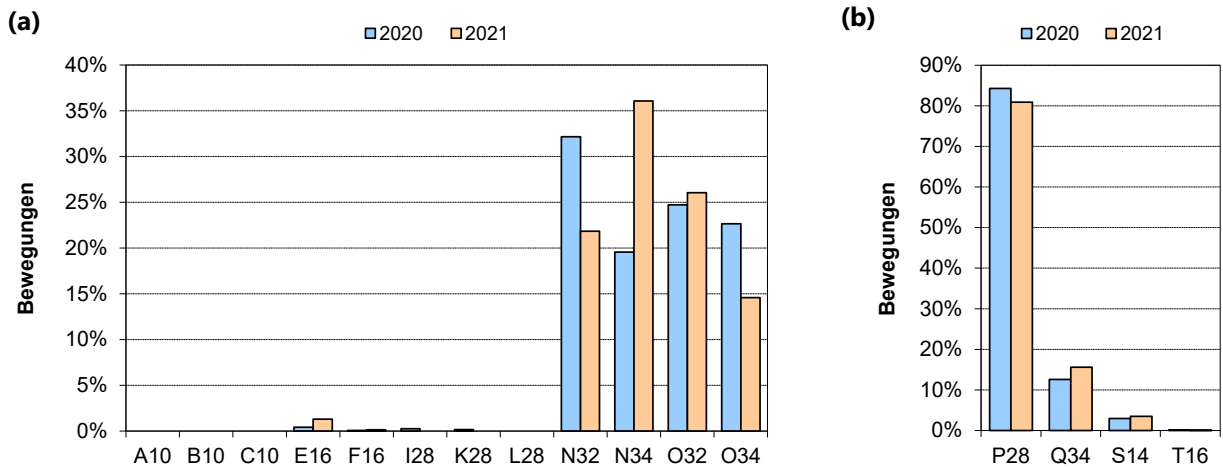


[BEWST2\_ZFI21\_SENS20.xlsm / F\_RB]

**Abbildung 4-4 Routenbelegungen der (a) Starts und (b) Landungen am Tag der Jahre 2020 und 2021**

Abbildung 4-5 zeigt die Veränderungen in der Routenbelegung zwischen den Jahren 2020 und 2021 in der Nacht. Bei den Nordstarts nahm die Belegung auf der Route N32 um rund 10% ab und auf N34 um knapp 17% zu, was insgesamt zu einer Zunahme der Starts Richtung Nordwesten (N32, N34) um 6% führte. Dafür nahmen die Starts Richtung Nordosten (O32, O34) um knapp 7% ab (O32: +1%; O34: -8%). Der Grund für diese deutliche Umlagerung nach Nordwesten – nach dem umgekehrten Trend im Vorjahr [36] – dürfte die wieder steigende Anzahl Landungen von Osten auf Piste 28 sein (höhere absolute Bewegungszahlen, nicht prozentuale Anteile wie in Abbildung 4-5 ausgewiesen). Bei grossem Verkehrsaufkommen (vgl. Vorjahre) starteten die Langstreckenflugzeuge vermehrt nach Nordwesten (Route N32 und N34) und wurden danach über eine Westschleife (270°-Kurve) südlich des Flughafens nach Osten geleitet, um genug Höhe zu gewinnen, damit sie mit den Landeanflügen auf die Piste 28 nicht in Konflikt geraten (Details siehe [15]). Wegen des geringen Verkehrsaufkommens im Jahre 2020 gab es offensichtlich weniger solche Konfliktsituationen, und die Langstreckenflugzeuge starteten vermehrt direkt nach Nordosten (Routen O32 und O34), während im Jahr 2021 dieser Trend wieder kehrte. Die Abflugrouten in Richtung Süden (E16 und F16) sowie Westen (I28 und K28) wurden wie in den Vorjahren kaum genutzt.

Bei den Landungen wurde die Ostanflugroute P28 mit einem Gesamtanteil von 81% um 3% weniger genutzt, dafür nahmen die Südlandungen auf der Route Q34 um 3% zu. Die Nordlandungen auf der Route S14 stiegen leicht um 0.5%. Die Route T16 wurde wie in den Vorjahren kaum belegt.



[BEWST2\_ZFI21\_SENS20.xlsm / F\_RB]

**Abbildung 4-5 Routenbelegungen der (a) Starts und (b) Landungen in der Nacht der Jahre 2020 und 2021**

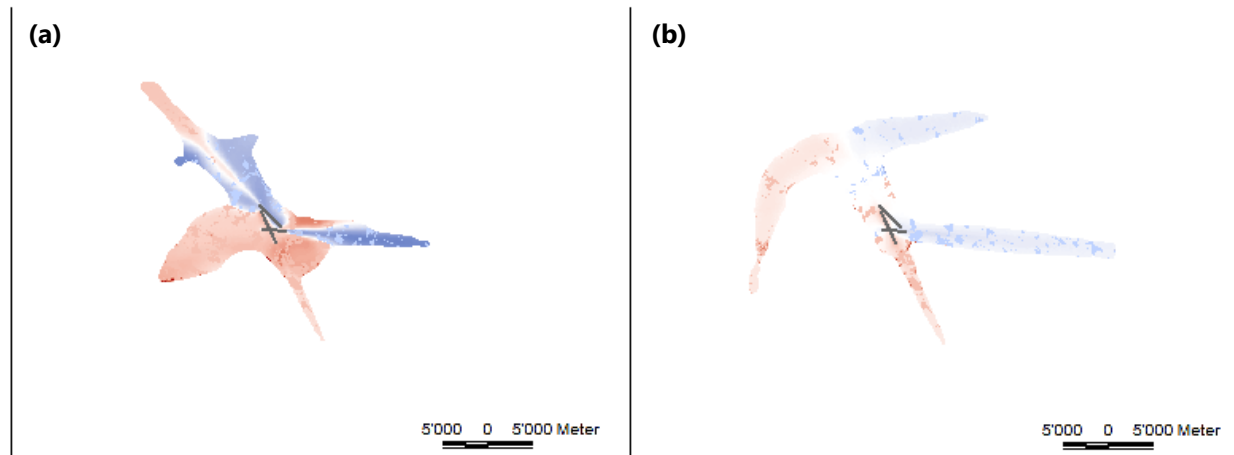
Die Unterschiede in der Routenbelegung führten zu einer Zunahme der *HA* am Tag, der *HSD* in der Nacht und im *ZFI* von je 4% (Tabelle 4-8).

**Tabelle 4-8 Veränderungen bei den *HA*, *HSD* und dem *ZFI* des Jahres 2021, berechnet mit den Routenbelegungen von 2021 resp. 2020**

Routenbelegung	Restliche Inputdaten	<i>HA</i>	<i>HSD</i>	<i>ZFI</i>	
2021	2021	14'410	5'824	20'234	= <i>ZFI</i> <sub>21,PM25</sub>
2020	2021	13'829	5'597	19'426	= <i>ZFI</i> <sub>RB,20</sub>
Veränderung	Absolut	+581	+227	+808	= $\Delta$ <i>ZFI</i> <sub>RB</sub>
	prozentual	+4%	+4%	+4%	

Am Tag (Abbildung 4-6 (a)) zeigt sich im Norden eine Abnahme der *HA* im Einflussbereich der abnehmenden Nordstarts (Route N32, N34, O32, O34) bei gleichzeitiger Zunahme im Einflussbereich der zunehmenden Nordlandungen (S14). Im Osten nahmen die *HA* ebenfalls ab (abnehmende Ostlandungen auf P28). Wegen des leichten Anstiegs der Starts ab Piste 10 nahmen die *HA* östlich des Flughafens im Nahbereich nördlich der Route P28 zu. Ebenfalls stiegen die *HA* südöstlich des Flughafens wegen der Zunahme der Südstarts (Route E16) an. Im Westen nahmen die *HA* wegen stärkerer Nutzung der Route K28 ab Piste 28 ebenfalls deutlich zu. Interessanterweise nehmen die *HA* im Süden im Bereich der Südlandungen (Route Q34) trotz Abnahme der Routenbelegung zu. Der Grund hierfür liegt in der zeitlichen Verteilung der Belegung über den Tag. So nahm die Belegung von Q34 in der ersten (T1) und letzten Tagesstunde (T16) deutlich um 2% bzw. 3% zu, in den übrigen Tagesstunden hingegen marginal um 0.1% ab, und insgesamt (gesamter Tag von 06–22 Uhr) um 0.7% ab. Die Anwendung eines Malus von je 5 dB für T1 und T16 (vgl. Kap. 3.2.1. in [38]) zur Ermittlung des  $Leq^*_{16}$  führte zu einer Zunahme desselben und somit der *HA*.

In der Nacht (Abbildung 4-6 (b)) sind zwei Trends deutlich sichtbar: Eine Abnahme der *HSD* im Osten und Nordosten aufgrund des geringeren Anteils der Landungen auf der Route P28 sowie der Starts auf den nordöstlichen Startrouten O32 und O34. Weiter erkennt man eine Zunahme der *HSD* im Nordwesten und Süden aufgrund der höheren Belegungen der nordwestlichen Startrouten N32 und N34 sowie der Lande-routen Q34. Generell ist die Verschiebung der Bewegungen von den Route O32 und O34 auf die Routen N32 und N34 deutlich. Diese Trends in der Nacht sind vollständig denjenigen des Vorjahres 2020 entgegengesetzt.



[Abbildungen\_für\_Bericht\_ZFI21\_SENS20.mxd, DiffPlot\_21min21\_RB20\_Tag.png, DiffPlot\_21min21\_RB20\_Nacht.png, trsg21-rb20.tif, ha21-rb20.tif, awr21-rb20\_15.tif, hsd21-rb20.tif]

**Abbildung 4-6** Differenzenplots 2021 minus 2021 mit Routenbelegung 2020 für die *HA* (kräftigere Farben) resp. den  $Leq^*_{16}$  am Tag (a) und die *HSD* (kräftigere Farben) resp. die *AWR* in der Nacht (b). Rot bedeutet eine Zunahme, blau eine Abnahme. Dargestellt sind die Gebiete innerhalb der Umhüllenden der relevanten Untersuchungsperimeter.

#### 4.3.4. Einfluss von Veränderungen der Fluggeometrien

Die Veränderungen der Fluggeometrien vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 erhöhten die *HA* um 1% und verminderten die *HSD* um 1%, was den *ZFI* in der Summe marginal um 0.4% erhöhte (Tabelle 4-9).

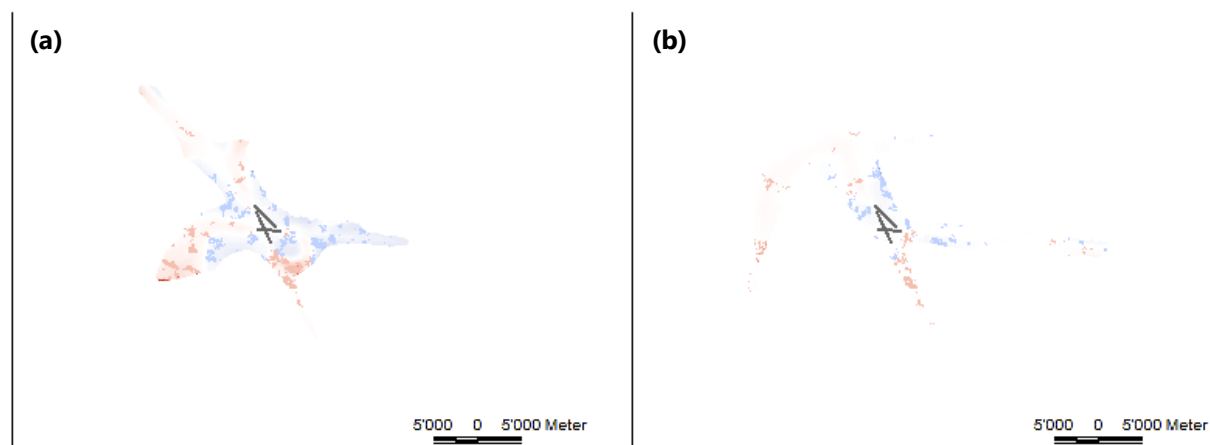
**Tabelle 4-9** Veränderungen bei den *HA*, *HSD* und dem *ZFI* des Jahres 2021, berechnet mit den Fluggeometrien des Jahres 2021 resp. 2020

Fluggeometrie	Restliche Inputdaten	<i>HA</i>	<i>HSD</i>	<i>ZFI</i>	
2021	2021	14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$
2020	2021	14'259	5'886	20'145	= $ZFI_{FG,20}$
Veränderung	absolut	+152	-62	+89	= $\Delta ZFI_{FG}$
	prozentual	+1%	-1%	0%	

Die Veränderungen der Fluggeometrien beinhalten sowohl Unterschiede im horizontalen (Flugspuren) und vertikalen (Flugprofile) Verlauf der Flugbahnen, als auch in deren Geschwindigkeitsverlauf. Diese Parameter werden durch den Flugbetrieb und die von meteorologischen Bedingungen abhängige Steigleistung beeinflusst. Am Tag sowie in der Nacht kommt es zu verschiedenen lokalen Unterschieden durch die Veränderungen der Fluggeometrien, welche sich auf die Fluglärmbelastung und somit die *HA* und *HSD* auswirken (Abbildung 4-7), in der Summe aber die *HA* und *HSD* nur wenig beeinflussen (Tabelle 4-9). Aufgrund der

Komplexität des Flugbetriebs und des Einflusses der meteorologischen Bedingungen auf die Steigleistung kann nicht im Detail auf die Veränderungen der Fluggeometrien eingegangen werden.

Generell nehmen die *HA* am Tag und *HSD* in der Nacht um den Flughafen im Nahbereich mehrheitlich ab, und im Fernbereich mehrheitlich zu. So nahmen die *HA* am Tag beispielsweise im Westen des Flughafens im Fernbereich zu, was auf eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Auslastung der Flugzeuge zurückzuführen sein könnte: Die eingesetzten Flugzeuge waren dadurch im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr schwerer, was die Steigleistung verminderte und so die Lärmbelastung erhöhte. Dieselbe Erklärung dürfte für die Zunahme der *HA* im Einflussbereich der Nordstarts (Routen N32, N34, O32, O34) zutreffen. Zudem nahmen die *HA* im Gebiet südöstlich des Flughafens zu. Ein möglicher Grund dürfte hier das spätere Abdrehen der Flugzeuge auf den Startrouten E16 und F16 nach Osten sein. Aufgrund des höheren Abfluggewichts der Flugzeuge im Jahr 2021 dürften diese die Höhenanforderung für das Abdrehen nach Osten später erreicht haben, sodass im Einflussgebiet der Routen E16 und F16 die nördlicheren Gebiete etwas weniger und die südlicheren Gebiete etwas mehr vom Fluglärm betroffen waren. In der Nacht gibt es ebenfalls lokale Zunahmen (z.B. im Bereich der Startrouten N32 und N34 nordöstlich des Flughafens, welche ebenfalls auf eine höhere Auslastung der Flugzeuge hindeuten), die jedoch nur schwach ausgeprägt sind und die *HSD* in der Summe entsprechend wenig beeinflussen (Tabelle 4-9).



[Abbildungen\_für\_Bericht\_ZFI21\_SENS20.mxd, DiffPlot\_21min21\_FG20\_Tag.png, DiffPlot\_21min21\_FG20\_Nacht.png, trsg21-fg20.tif, ha21-fg20.tif, awr21-fg20\_15.tif, hsd21-fg20.tif]

**Abbildung 4-7** Differenzenplots 2021 minus 2021 mit Fluggeometrien 2020 für die *HA* (kräftigere Farben) resp. den  $Leq^*_{16}$  am Tag (a) und die *HSD* (kräftigere Farben) resp. die *AWR* in der Nacht (b). Rot bedeutet eine Zunahme, blau eine Abnahme. Dargestellt sind die Gebiete innerhalb der Umhüllenden der relevanten Untersuchungsperimeter.

#### 4.4. Zusammenstellung der Resultate

Tabelle 4-10 zeigt den Anteil der Bevölkerung ( $\Delta ZFI_{BEV}$ ) und des Flugbetriebs an der Veränderung des  $ZFI$  vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 in der Sensitivitätsanalyse.

**Tabelle 4-10 Veränderungen der HA, HSD und des ZFI vom Jahr 2020 zum Jahr 2021, total und aufgrund der Bevölkerung und des Flugbetriebs als Ganzes (vgl. Tabelle 8-1 im Anhang, Kap. 8)**

Komponente	Absolute Veränderung			Prozentualer Anteil an den Veränderungen		
	HA	HSD	ZFI	HA	HSD	ZFI
<b><math>\Delta ZFI_{PM25}</math> von 2020 zu 2021<sup>a</sup></b>	+2'138	+2'534	+4'672	+100%	+100%	+100%
Bevölkerung: $\Delta ZFI_{BEV}$ <sup>b</sup>	+130	+112	+242	+6%	+4%	+5%
Flugbetrieb: $\Delta ZFI_{FB}$ <sup>c</sup>	+2'008	+2'422	+4'430	+94%	+96%	+95%

<sup>a</sup>  $\Delta ZFI_{PM25} = ZFI_{20PM25} - ZFI_{19PM25}$  (Kap. 4.1)    <sup>b</sup> siehe Kap. 4.2.1    <sup>c</sup> Differenz zw.  $\Delta ZFI_{PM25}$  und  $\Delta ZFI_{BEV}$  (Kap. 2.8)

Aus Tabelle 4-10 ist ersichtlich, dass die Veränderungen in der Bevölkerung als Ganzes (inkl. Entwicklung der passiven Schallschutzmassnahmen, vgl. Kap. 2.2) im Jahr 2021 den  $ZFI$  geringfügig um 5% erhöhte. Im Gegensatz dazu trugen die Veränderungen im Flugbetrieb mit 95% stark zur Zunahme im  $ZFI$  bei, und zwar fast gleich stark am Tag ( $HA$ ) wie in der Nacht ( $HSD$ ). Die vier Flugbetriebskomponenten Bewegungszahlen ( $BEW$ ), Zusammensetzung und Einsatz der Flugzeugflotte ( $FF$ ), Routenbelegung ( $RB$ ) sowie Lage und Verlauf der Flugbahnen ( $FG$ ) hängen stark voneinander ab und können nicht vollständig isoliert voneinander betrachtet werden (Kap. 2.8). Die Absolutwerte der in Kapitel 4.3.1 bis 4.3.4 ermittelten Differenzen  $\Delta ZFI_{BEW}$ ,  $\Delta ZFI_{FF}$ ,  $\Delta ZFI_{RB}$  und  $\Delta ZFI_{FG}$  weichen dementsprechend in der Summe von den in Tabelle 4-10 ausgewiesenen, auf den Flugbetrieb rückführbaren Differenzen ab.

Mittels der Differenzen wurde nachfolgende Rangfolge ermittelt, wobei die Zunahme der Flugbewegungszahlen aufgrund der allmählichen Erholung von der COVID-19 Situation am stärksten zur Zunahme des  $ZFI$  beiträgt. Änderungen in der Routenbelegung, der Fluggeometrien und der Flugzeugflotte haben einen vergleichsweise geringen Effekt, tragen aber ebenfalls alle zur Zunahme der  $HA$ , der  $HSD$  und des  $ZFI$  bei. Lediglich die Fluggeometrien in der Nacht bewirken eine marginale Abnahme der  $HSD$ .

1. **BEW:** → **ZFI** ↑ Die Zunahme Flugbewegungen zwischen 2020 und 2021 bewirkte eine deutliche Zunahme der  $HA$ ,  $HSD$  und des  $ZFI$ .
2. **RB:** → **ZFI** ↑ Die Änderungen in den Routenbelegungen führten ebenfalls zu einer Zunahme der  $HA$ ,  $HSD$  und des  $ZFI$ .
3. **FF:** → **ZFI** ↑ Die Veränderungen in der Flugzeugflotte führten ebenfalls zu einer (leichten) Zunahme der  $HA$ , der  $HSD$  und des  $ZFI$ .
4. **FF:** → **ZFI** ↑ Die Veränderungen in der Lage und im Verlauf der Flugbahnen führten zu einer leichten Zunahme der  $HA$ , einer marginale Abnahme der  $HSD$  und insgesamt zu einer leichten Zunahme des  $ZFI$ .



## 5. Unsicherheit der Berechnungen

Die Unsicherheiten der berechneten Werte betragen 10–35% für die *HA*, 40% für die *HSD* und 10–30% für den *ZFI* (vgl. Kap. 6 in [38]). Da bei den Sensitivitätsanalysen verschiedene Einflussfaktoren bei den zu vergleichenden Berechnungen identisch sind und sich bei einem direkten Vergleich gegenseitig aufheben, dürfte die Unsicherheit der mittels Sensitivitäten ausgewiesenen Differenzen wie beim Vergleich der *HA*, *HSD* und des *ZFI* verschiedener Belastungszustände rund 10% betragen (vgl. Kap. 6 in [38]). In der vorliegenden Untersuchung sollte deshalb bezüglich Sensitivitätsanalysen der Einfluss einer Komponente auf den *ZFI* erst dann als signifikant erachtet werden, wenn ihr prozentualer Anteil mehr als rund 10% beträgt. Zu beachten ist jedoch auch die Unschärfe der Einzelkomponentenbetrachtung. Je grösser diese ist, desto mehr weicht die Summe der einzelnen mittels Sensitivitätsanalyse ausgewiesenen Differenzen ( $\Delta ZFI_{BEV}$ ,  $\Delta ZFI_{BEW}$ ,  $\Delta ZFI_{FF}$ ,  $\Delta ZFI_{RB}$ ,  $\Delta ZFI_{FG}$ ; vgl. Kap. 2.1) von der realen Differenz  $\Delta ZFI$  zwischen den beiden betrachteten Betriebszuständen (Berichtsjahr und Vorjahr) ab, und desto mehr sind die Resultate mit Vorsicht zu geniessen, da diese Rechenartefakte enthalten können. Bei grossen Abweichungen ist eine Aussage bezüglich Signifikanz der Effekte der Einzelkomponenten kaum mehr möglich.

Im Falle der Sensitivitätsbetrachtung 2021 vs. 2020 (Einzelkomponentenbetrachtung) weicht die oben erwähnte Summe der einzelnen Differenzen um +10% von  $\Delta ZFI_{PM25}$  ab (*HA* +19%, *HSD* +3%), sodass die Einzelkomponentenbetrachtung der *HA*, *HSD* und des *ZFI* als zuverlässig angesehen werden kann.

## 6. Abkürzungen und Literatur

### 6.1. Verwendete Abkürzungen

<i>AWR</i>	Durch Fluglärm induzierte zusätzliche Aufwachreaktionen
<i>BEV</i>	Bevölkerung
<i>BEW</i>	Flugbewegungszahlen
<i>BJ</i>	Berichtsjahr
<i>D</i>	Einfügungsdämpfung für den Übergang vom Aussen- zum Innenpegel zur Berechnung der <i>AWR</i> , für gekipptes Fenster rund –15 dB, bei Komfort- und Schalldämmlüftungen mit geschlossenem Fenster rund –25 dB resp. –27 dB ... –43 dB
<i>Empa</i>	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
<i>FF</i>	Flugzeugflotte
<i>FG</i>	Fluggeometrien
<i>FLULA2</i>	Fluglärmrechnungsprogramm der Empa
<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>AE</sub></i>	Ereignispegel: Gesamtenergieinhalt eines Ereignisses normiert auf eine Sekunde, ausgedrückt als Pegelgrösse
<i>Leq*<sub>16</sub></i>	Tagesrandstundengewichteter 16h-Mittelungspegel (06–22 h)
<i>Leq<sub>N</sub></i>	8h-Mittelungspegel in der Nacht (22–06 h)
<i>PM</i>	Passive (Schallschutz-) Massnahmen (Komfort- und Schalldämmlüftungen sowie Fensterschliessmechanismen)
<i>PM25</i>	Index für die vereinfachte Berechnung von Gebäuden mit passiven Schallschutzmassnahmen (Komfort- und Schalldämmlüftungen sowie Fensterschliessmechanismen) durch eine einheitliche Einfügungsdämpfung von –25 dB
<i>RB</i>	Routenbelegung
<i>RZ</i>	Referenzzustand
<i>UP</i>	Untersuchungsperimeter
<i>VJ</i>	Vorjahr (d.h. dem Berichtsjahr vorangegangenes Jahr)
<i>ZFI</i>	Zürcher Fluglärm-Index
<i>ZFI-VO</i>	ZFI-Verordnung

## 6.2. Literatur

- [1] Empa, 2006. *Zürcher Fluglärmindex ZFI, Berechnungsvorschrift. Version 2*. Bericht Nr. 441'255 - 4. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf, Switzerland.
- [2] 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. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [3] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Veränderungen im Zürcher Fluglärm-Index ZFI vom Referenzzustand zum Jahr 2007*. Bericht Nr. 450'617. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [4] Empa, 2008. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2007*. Bericht Nr. 448'144. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [5] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2008*. Bericht Nr. 452'380 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [6] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2008, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 452'380 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [7] Empa, 2009. *Flughafen Zürich, Veränderungen im Zürcher Fluglärm-Index ZFI vom Jahr 2000 zum Jahr 2007. Version 2*. Bericht Nr. 451'116. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [8] Empa, 2010. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2009*. Bericht Nr. 455'224 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [9] Empa, 2010. *FLULA2, Ein Verfahren zur Berechnung und Darstellung der Fluglärmbelastung. Technische Programm-Dokumentation. Version 4*. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf. URL: <http://www.empa.ch/web/s509/flula2>.
- [10] Empa, 2010. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2009, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 455'224 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [11] Empa, 2011. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2010*. Bericht Nr. 458'512 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [12] Empa, 2011. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2010, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 458'512 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [13] Empa, 2012. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2011*. Bericht Nr. 460'539 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [14] Empa, 2012. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2011, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 460'539 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [15] Empa, 2012. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2011, Einfluss der Flight Level 80-Regel auf den ZFI*. Bericht Nr. 461'359. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [16] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2012*. Bericht Nr. 5'214'001'738 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [17] Empa, 2013. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2012, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 5'214'001'738 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [18] 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. 5'214'001'738 - 3. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [19] Empa, 2014. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2013*. Bericht Nr. 5214.005883 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [20] Empa, 2014. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2013, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 5214.005883 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [21] Empa, 2015. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2014*. Bericht Nr. 5214.008333 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [22] Empa, 2015. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2014, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 5214.008333 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [23] Empa, 2016. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2015*. Bericht Nr. 5214.012095 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.

- [24] Empa, 2016. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2015, Sensitivitätsbetrachtungen*. Bericht Nr. 5214.012095 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [25] Empa, 2017. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2016*. Bericht Nr. 5214.014941 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [26] Empa, 2017. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2016, Sensitivitätsbetrachtungen 2015*. Bericht Nr. 5214.014941 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [27] Empa, 2018. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2017*. Bericht Nr. 5214.018366 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [28] Empa, 2018. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2017, Sensitivitätsbetrachtungen 2016*. Bericht Nr. 5214.018366 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [29] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2018*. Bericht Nr. 5214.021166 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [30] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2018, Sensitivitätsbetrachtungen 2017*. Bericht Nr. 5214.021166 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [31] Empa, 2019. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2018, Einfluss der Fensterschliessmechanismen und des aktualisierten Quellendatensatzes von FLULA2 auf den ZFI*. Bericht Nr. 5214.021166 - 3. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [32] Empa, 2019. *FLULA2 — Auswirkungen neuer, aus sonAIR abgeleiteter Quellendaten auf Fluglärm-Belastungsrechnungen*. Bericht Nr. 5214.019893. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [33] Empa, 2020. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2019*. Bericht Nr. 5214.024180 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [34] Empa, 2020. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2019, Sensitivitätsbetrachtungen 2018*. Bericht Nr. 5214.024180 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [35] Empa, 2021. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2020, Sensitivitätsbetrachtungen 2019*. Bericht Nr. 5214.026437 - 2. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [36] Empa, 2021. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2020*. Bericht Nr. 5214.026437 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [37] 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. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [38] Empa, 2022. *Flughafen Zürich, Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2021*. Bericht Nr. 5214.028868 - 1. Empa, Abteilung Akustik / Lärminderung, Dübendorf.
- [39] 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>.

## 7. Verzeichnisse

### 7.1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1	Der <i>ZFI</i> als Summe der <i>HA</i> und <i>HSD</i> für den RZ sowie die Jahre 2005 bis 2021, basierend auf den Bevölkerungsdaten des Jahres 2000 (pop. 2000), und Differenzen ( $\Delta ZFI$ ) zu den offiziellen Werten, mit Bevölkerungsdaten der entsprechenden Jahre (vgl. Abbildung 5-4 aus [38]). Fette gestrichelte Linie: Richtwert (47'000 Personen). ....	12
Abbildung 3-2	Einfluss der Änderungen in der Bevölkerung und im Flugbetrieb zwischen dem RZ und den Jahren 2005 bis 2021 auf den <i>ZFI</i> : Differenzen (in %, relativ zu den Werten des RZ) in den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> . ....	13
Abbildung 4-1	Veränderung pro Flugzeugtyp am Tag (a) der Bewegungszahlen (% der Gesamtbewegungen tags im Jahr 2021) und (b) in der Schallenergie [ $J/m^2$ ] zwischen den Jahren 2020 und 2021. Die Zu-/Abnahmen entsprechen den Differenzen Flugbetrieb 2021 minus Flugbetrieb 2021 mit Flugzeugflotte 2020. ....	18
Abbildung 4-2	Veränderung pro Flugzeugtyp in der Nacht (a) der Bewegungszahlen (% der Gesamtbewegungen nachts im Jahr 2021) und (b) in der Schallenergie [ $J/m^2$ ] zwischen den Jahren 2020 und 2021. Die Zu-/Abnahmen entsprechen den Differenzen Flugbetrieb 2021 minus Flugbetrieb 2021 mit Flugzeugflotte 2020. ....	19
Abbildung 4-3	Pisten- und Routensystem des Flughafens Zürich. ....	20
Abbildung 4-4	Routenbelegungen der (a) Starts und (b) Landungen am Tag der Jahre 2020 und 2021 ...	20
Abbildung 4-5	Routenbelegungen der (a) Starts und (b) Landungen in der Nacht der Jahre 2020 und 2021 .....	21
Abbildung 4-6	Differenzenplots 2021 minus 2021 mit Routenbelegung 2021 für die <i>HA</i> (kräftigere Farben) resp. den $Leq^*_{16}$ am Tag (a) und die <i>HSD</i> (kräftigere Farben) resp. die <i>AWR</i> in der Nacht (b). Rot bedeutet eine Zunahme, blau eine Abnahme. Dargestellt sind die Gebiete innerhalb der Umhüllenden der relevanten Untersuchungsperimeter. ....	22
Abbildung 4-7	Differenzenplots 2021 minus 2021 mit Fluggeometrien 2021 für die <i>HA</i> (kräftigere Farben) resp. den $Leq^*_{16}$ am Tag (a) und die <i>HSD</i> (kräftigere Farben) resp. die <i>AWR</i> in der Nacht (b). Rot bedeutet eine Zunahme, blau eine Abnahme. Dargestellt sind die Gebiete innerhalb der Umhüllenden der relevanten Untersuchungsperimeter. ....	23

### 7.2. Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Übersicht der bisher durchgeführten Sensitivitätsanalysen .....	5
Tabelle 2-2	Zusätzliche Berechnungen zur Bestimmung der Sensitivitäten .....	7
Tabelle 4-1	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> vom Jahr 2020 zum Jahr 2021 .....	14
Tabelle 4-2	Veränderungen der Bevölkerung innerhalb der Untersuchungsperimeter (UP) 2021 von 2020 zu 2021 .....	15
Tabelle 4-3	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit den Bevölkerungszahlen und passiven Schallschutzmassnahmen von 2021 resp. 2020 .....	15

Tabelle 4-4	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit den passiven Schallschutzmassnahmen von 2021 resp. 2020 unter Berücksichtigung der erhöhten Anforderungen nach SIA-Norm 181.....	16
Tabelle 4-5	Veränderungen der Flugbewegungszahlen von 2020 zu 2021.....	16
Tabelle 4-6	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit den Bewegungszahlen von 2021 resp. 2020.....	16
Tabelle 4-7	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit der Flugzeugflotte von 2021 resp. 2020.....	17
Tabelle 4-8	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit den Routenbelegungen von 2021 resp. 2020.....	21
Tabelle 4-9	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> des Jahres 2021, berechnet mit den Fluggeometrien des Jahres 2021 resp. 2020.....	22
Tabelle 4-10	Veränderungen der <i>HA</i> , <i>HSD</i> und des <i>ZFI</i> vom Jahr 2020 zum Jahr 2021, total und aufgrund der Bevölkerung und des Flugbetriebs als Ganzes (vgl. Tabelle 8-1 im Anhang, Kap. 8).....	24
Tabelle 8-1	Veränderungen bei den <i>HA</i> , <i>HSD</i> und dem <i>ZFI</i> vom Jahr 2020 zum Jahr 2021, total und aufgrund der Veränderung in der Bevölkerung und im Flugbetrieb.....	31

### 7.3. Kartenverzeichnis

Karte 1	Differenzen im <i>ZFI</i> (PM25), 2021 minus 2020
Karte 2	Differenzen in den <i>HA</i> , 2021 minus 2020
Karte 3	Differenzen in den <i>HSD</i> (PM25), 2021 minus 2020
Karte 4	Differenzen im <i>ZFI</i> (PM25), 2021 minus RZ
Karte 5	Differenzen in den <i>HA</i> , 2021 minus RZ
Karte 6	Differenzen in den <i>HSD</i> (PM25), 2021 minus RZ

## 8. Anhang

Tabelle 8-1 zeigt die Veränderungen des *ZFI* (ohne Anforderungen nach SIA-Norm 181) vom Vorjahr 2020 zum Berichtsjahr 2021 insgesamt (total) sowie aufgeschlüsselt nach dem Einfluss der Bevölkerung ( $\Delta ZFI_{BEV}$ ) und des Flugbetriebs. Die hier ausgewiesenen prozentualen Veränderungen beziehen sich auf das Jahr 2020, d.h. die *HA*, *HSD* und der *ZFI* des Jahres 2020 werden auf 100% gesetzt.

**Tabelle 8-1 Veränderungen bei den *HA*, *HSD* und dem *ZFI* vom Jahr 2020 zum Jahr 2021, total und aufgrund der Veränderung in der Bevölkerung und im Flugbetrieb**

Jahr		<i>HA</i>	<i>HSD</i>	<i>ZFI</i>		
2021		14'410	5'824	20'234	= $ZFI_{21,PM25}$	
2020		12'272	3'290	15'563	= $ZFI_{20,PM25} = 100\%$	
Veränderung	Total <sup>a</sup>	absolut	+2'138	+2'534	+4'672	= $\Delta ZFI_{PM25}$
		prozentual	+17%	+77%	+30%	
	Bevölkerung <sup>b</sup>	absolut	+130	+112	+242	= $\Delta ZFI_{BEV}$
		prozentual	+1%	+3%	+2%	
	Flugbetrieb <sup>c</sup>	absolut	+2'008	+2'422	+4'430	= $\Delta ZFI_{FB}$
		prozentual	+16%	+74%	+28%	

<sup>a</sup>  $\Delta ZFI_{PM25} = ZFI_{20,PM25} - ZFI_{19,PM25}$  (Tabelle 4-1)

<sup>b</sup> Vgl. auch Kap. 4.2.1

<sup>c</sup> Differenz zw.  $\Delta ZFI_{PM25}$  und  $\Delta ZFI_{BEV}$  (Kap. 2.8)



Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
 im Jahre 2021

Sensitivitätsbetrachtungen

### Karte 1

Differenzen im ZFI (PM25)  
 2021 minus 2020

#### Legende

Differenz im ZFI (PM25)  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter



#### Impressum

Übersichtskarte Quelle: Bundesamt für Landestopografie  
 PK200:

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[01\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_ZFI21-ZFI20\_V2.mxd]  
 [zf121\_pm25-zf120\_pm25.tif]





Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
 im Jahre 2021

Sensitivitätsbetrachtungen

### Karte 2

Differenzen in den HA  
 2021 minus 2020

#### Legende

Differenz in den HA  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

Massstab: 1:300'000

3'000 0 3'000 Meter

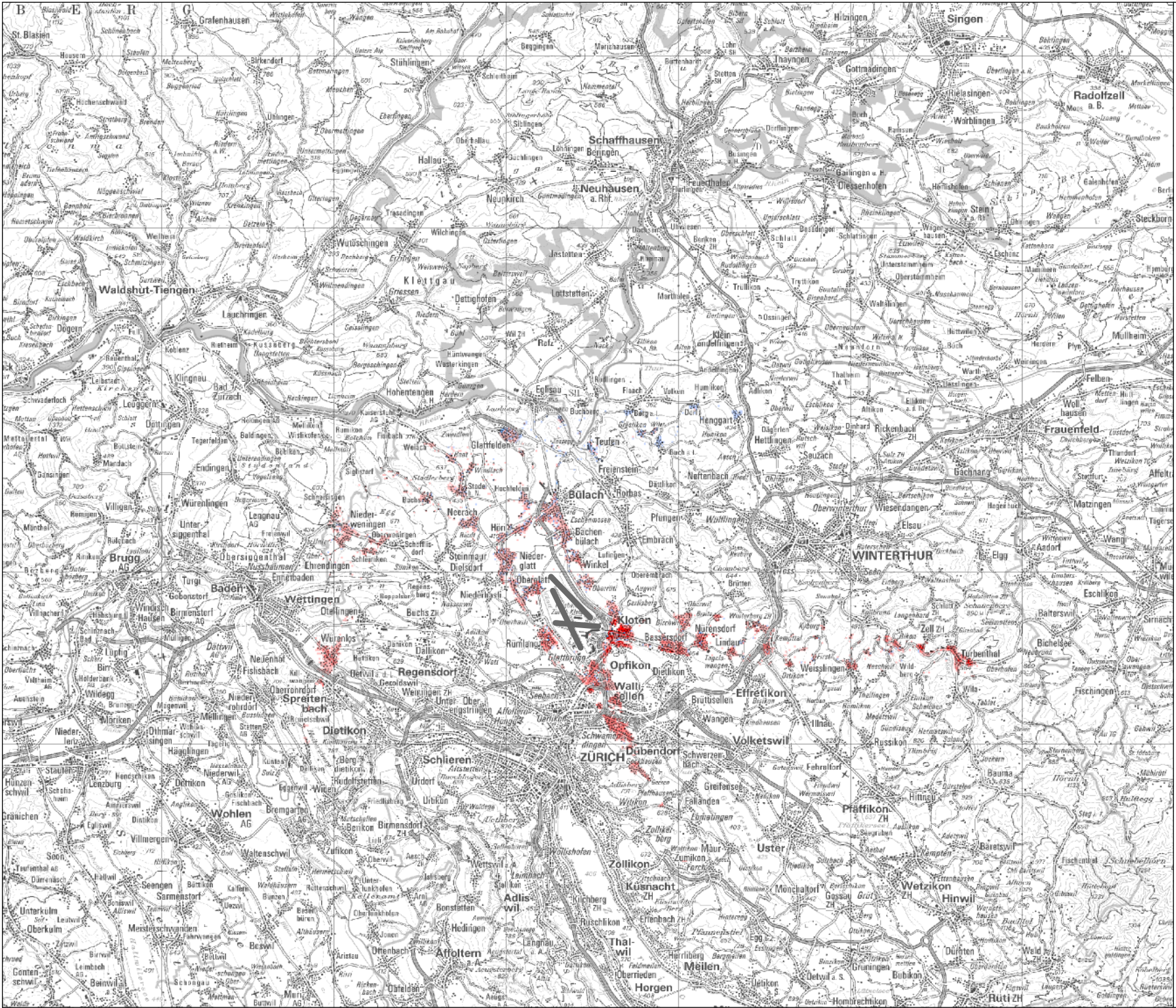


#### Impressum

Übersichtskarte Quelle: Bundesamt  
 PK200: für Landestopografie

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[02\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_HA21-HA20\_V1.mxd]  
 [ha21-20.tif]



Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
 im Jahre 2021

Sensitivitätsbetrachtungen

### Karte 3

Differenzen in den HSD (PM25)  
 2021 minus 2020

**Legende**  
 Differenz in den HSD (PM25)  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

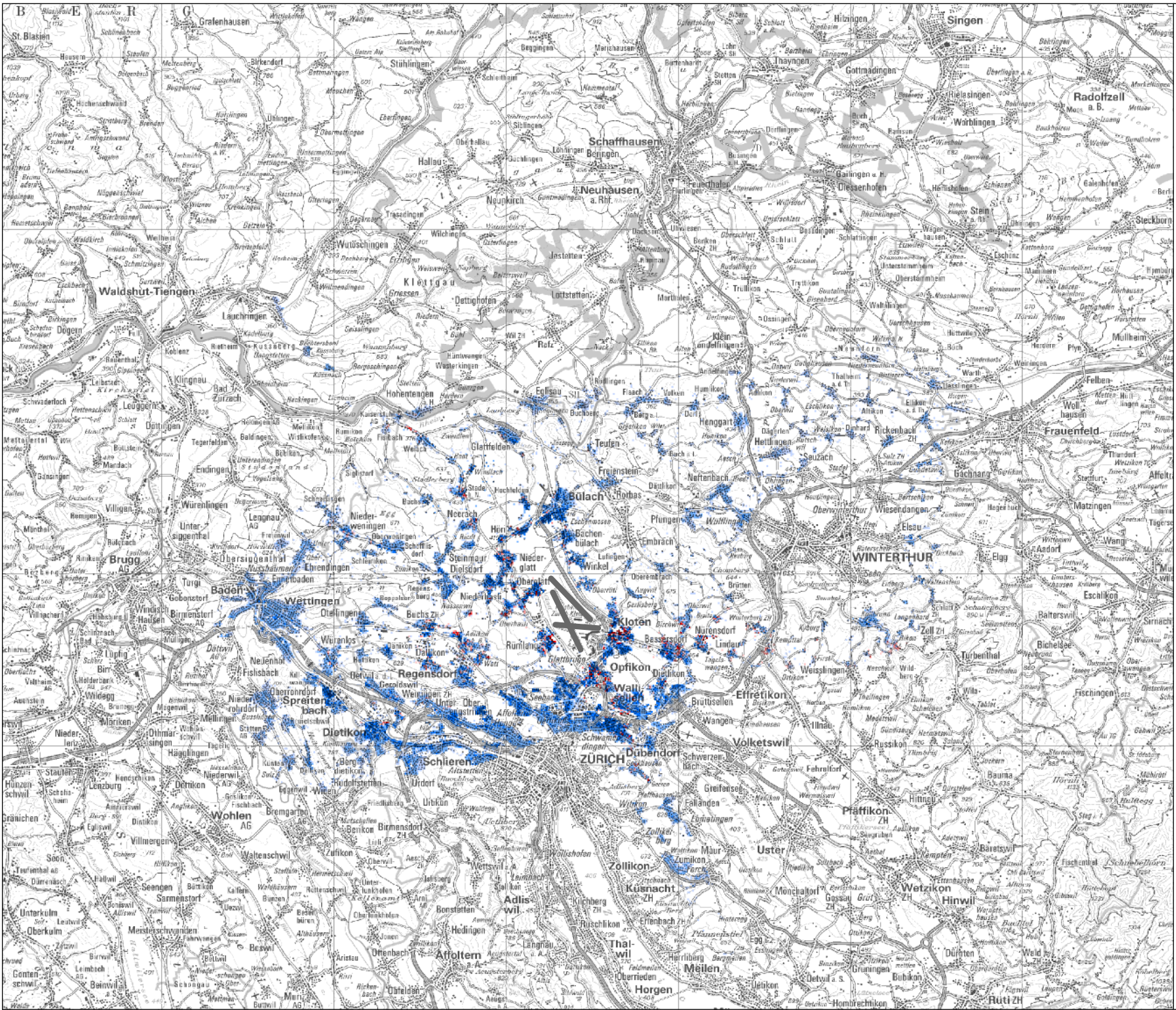
Massstab: 1:300'000  
 3'000 0 3'000 Meter



**Impressum**  
 Übersichtskarte Quelle: Bundesamt  
 PK200: für Landestopografie

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[03\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_HSD21-HSD20\_V2.mxd]  
 [hsd21\_pm25-hsd20\_pm25.tif]



Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

### Zürcher Fluglärm-Index ZFI im Jahre 2021

#### Sensitivitätsbetrachtungen

#### Karte 4

#### Differenzen im ZFI (PM25) 2021 minus RZ

**Legende**  
 Differenz im ZFI (PM25)  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

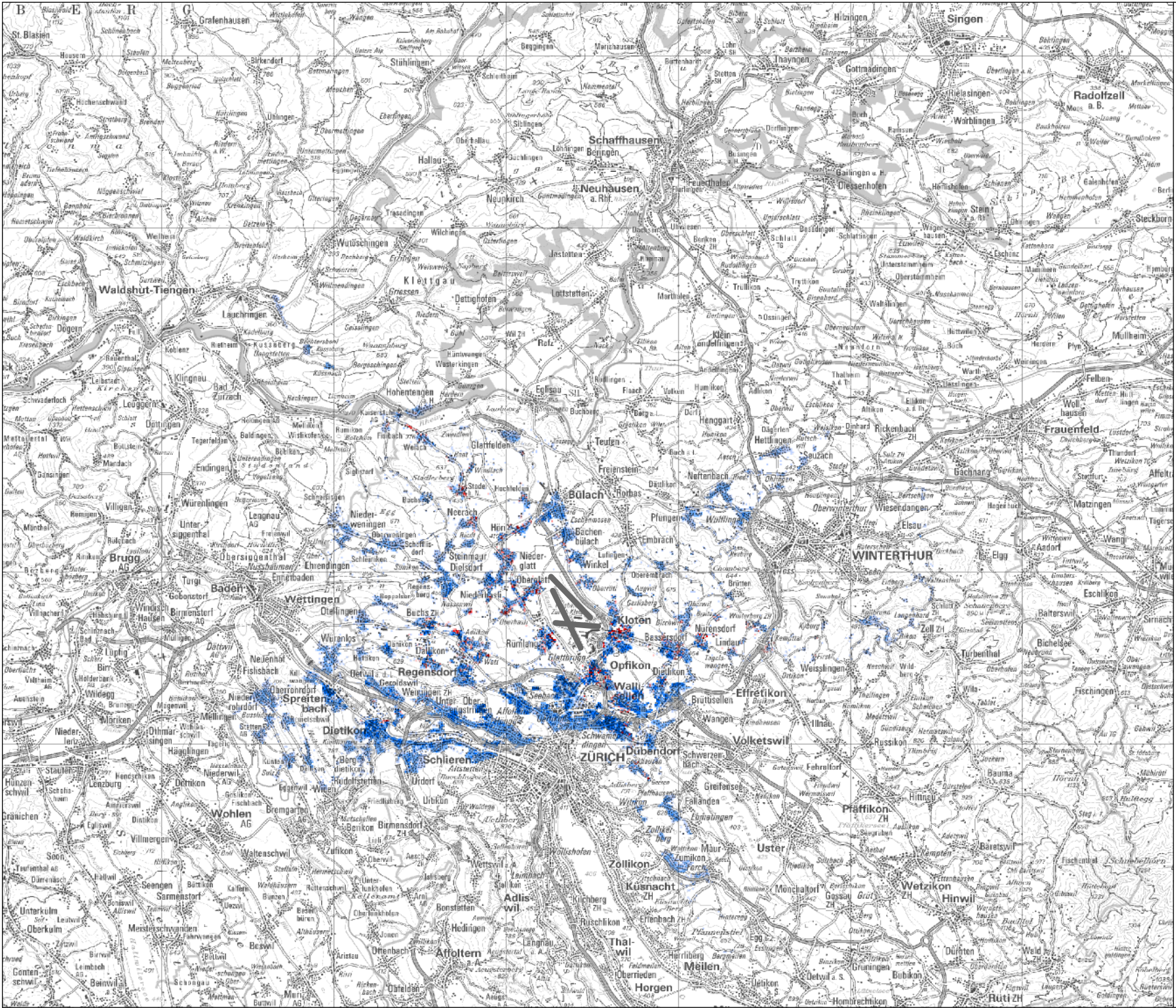
Massstab: 1:300'000  
 3'000 0 3'000 Meter



**Impressum**  
 Übersichtskarte Quelle: Bundesamt für Landestopografie  
 PK200:

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[04\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_ZFI21-RZ\_V2.mxd]  
 [zf121\_pm25-zfi\_rz2.tif]



Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
 im Jahre 2021

Sensitivitätsbetrachtungen

### Karte 5

Differenzen in den HA  
 2021 minus RZ

#### Legende

Differenz in den HA  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

Massstab: 1:300'000  
 3'000 0 3'000 Meter

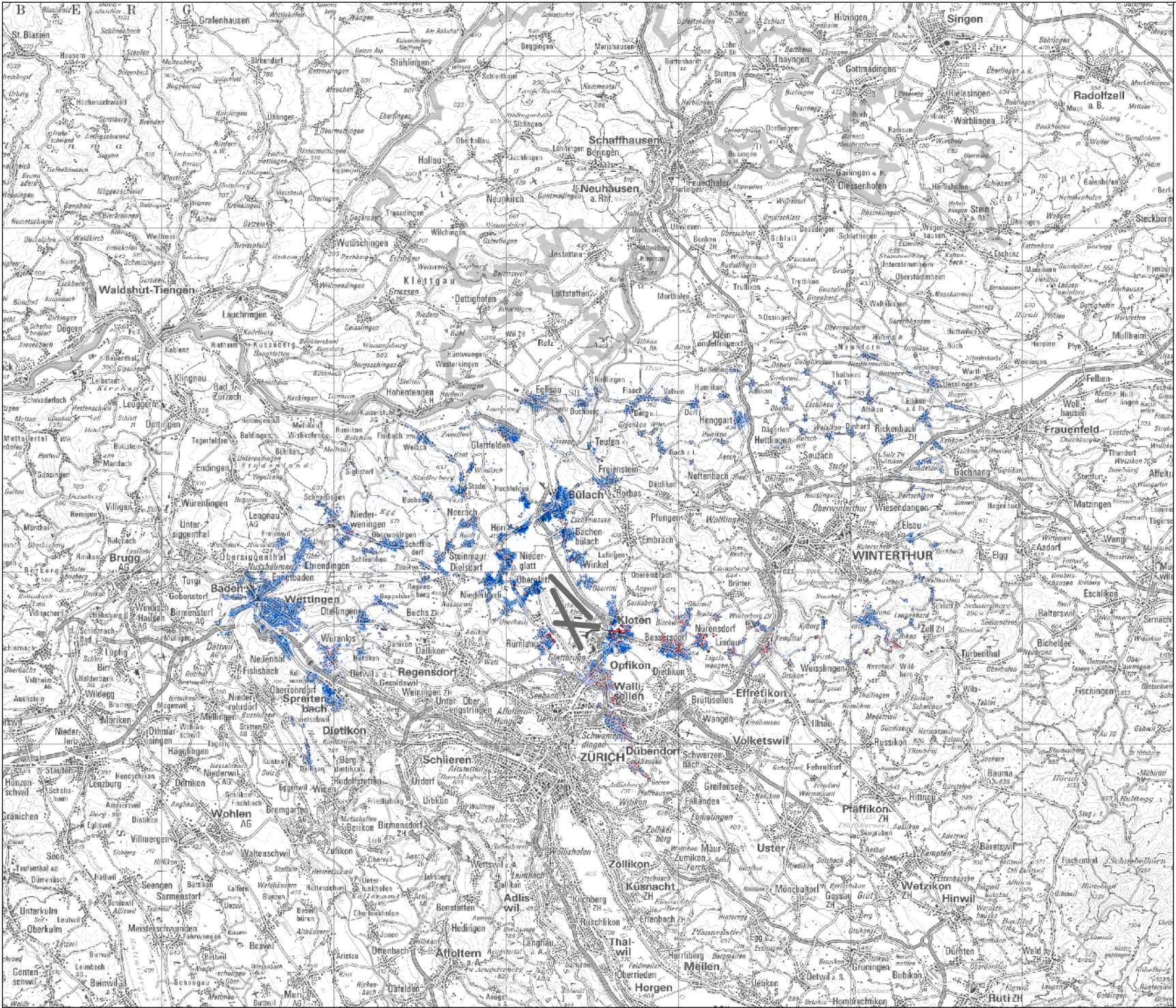


#### Impressum

Übersichtskarte Quelle: Bundesamt für Landestopografie  
 PK200:

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[05\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_HA21-RZ\_V1.mxd]  
 [ha21-ha\_r2.tif]



Materials Science and Technology

Abteilung Akustik / Lärminderung  
 Bericht-Nr.: 5214.028868

## Flughafen Zürich

Zürcher Fluglärm-Index ZFI  
 im Jahre 2021

Sensitivitätsbetrachtungen

### Karte 6

Differenzen in den HSD (PM25)  
 2021 minus RZ

#### Legende

Differenz in den HSD (PM25)  
 (in Anzahl Personen pro Hektare)

- ≥ +25
- +10 – +25
- +5 – +10
- +1 – +5
- > 0 – +1
- < 0 – -1
- -1 – -5
- -5 – -10
- -10 – -25
- ≤ -25

Massstab: 1:300'000  
 3'000 0 3'000 Meter



#### Impressum

Übersichtskarte Quelle: Bundesamt für Landestopografie  
 PK200:

Auftraggeber: Amt für Mobilität Kt. ZH  
 Version / Datum / 1 / 2022-06-08 / ajom  
 Ersteller:

[06\_ZRH\_ZFI21\_SENS\_HSD21-RZ\_V2.mxd]  
 [hsd21\_pm25-hsd\_rz2.tif]