

# Fluglärmvergleich Hohentengen – Zürichsee

Verfasser: Werner Moser, Uetikon [moseratti@bluewin.ch](mailto:moseratti@bluewin.ch)

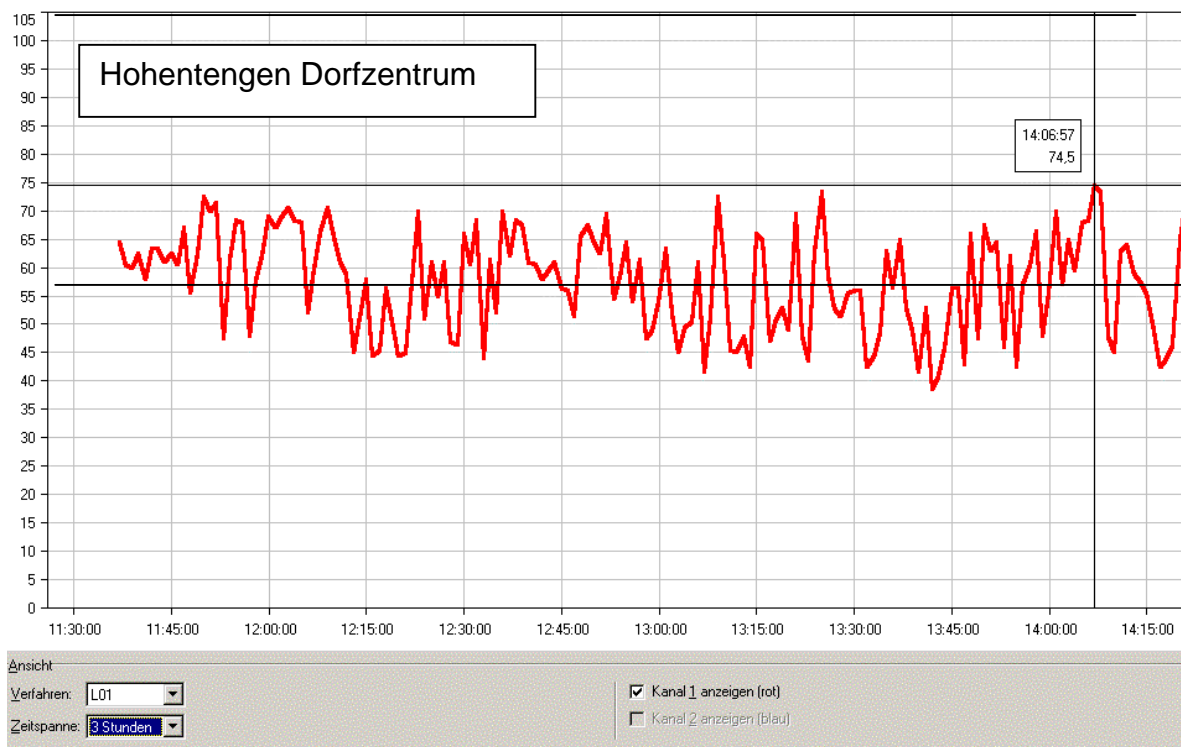
Im Zusammenhang mit meinem Flyer „Hohentengen liegt bei Südanflügen am Zürichsee“ wurde die aufgezeigte Lärmsituation verursacht durch die rechtswidrigen Südanflügen auf Piste 34 immer wieder in Frage gestellt. Es ist in der Tat auf den ersten Blick recht erstaunlich, warum Flugzeuge im Südanflug, rund doppelt so weit wie in Hohentengen vom Pistenanfang entfernt, mindestens die gleichen, oftmals sogar höhere Lärmpegel verursachen. Leider ist die stark störende Lärmzone im Bereich des Pfannenstiels wegen der höheren Flughöhe der Flugzeuge auch noch rund dreimal so breit wie in Flughafennähe.

Wie komme ich zu diesen Aussagen? Weil ich meinen akustischen Eindruck und die EMPA Lärmkarten nicht zusammenbrachte, habe ich mir mehrere Lärmmessstationen angeschafft und mir damit mit eigenen Messungen einen Überblick verschafft. Alle Messwerte stammen von Messgeräten gleicher Bauart. Diese werden regelmässig kalibriert und arbeiten in der Messgerätegruppe in einem Bereich von  $\pm 1$  dB.

Die Diagramme zeigen typische Lärmsituationen in Uetikon am See, Hohentengen, und Pfaffhausen.

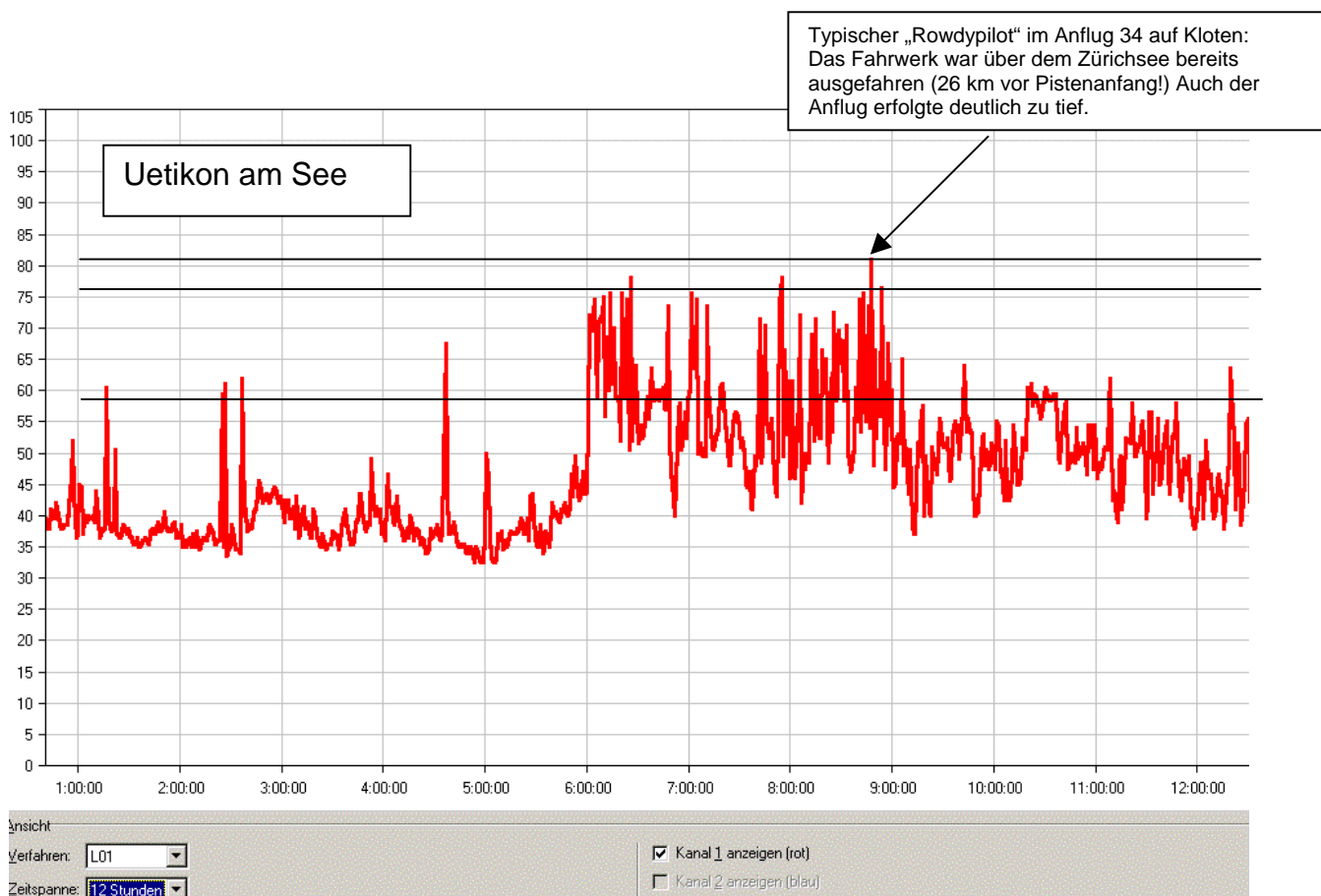
Messort: **Hohentengen Dorfzentrum**  
Aufgezeichnet: 1. Aug 2005

Diese Lärmpegel wurden auf einem Parkplatz im Dorfzentrum von Hohentengen mit wenig Fremdlärm aufgezeichnet. Flugzeuge erreichen hier Pegelwerte von circa 56 – 75 dB. Die Werte bewegen sich im Rahmen früherer Aufzeichnungen von Hohentengen.



Messort: **Uetikon am See „Holländerstrasse“**  
Aufgezeichnet: 24.04.2005

Diese Lärmpegel wurden in Uetikon am See „Im Holländer“ aufgezeichnet. Die Flugzeuge erreichen hier Pegelwerte von 58 – 77 dB. Einzelwerte erreichen immer wieder mehr als 80 dB. Die meisten dieser sehr hohen Werte werden bei gutem Wetter und ohne erkennbare flugtechnische Notwendigkeit erreicht. Oftmals sind solche Anflüge auch gut erkennbar viel zu tief. (Möglicherweise suchen die Piloten Wegweiser nach Kloten...!!)

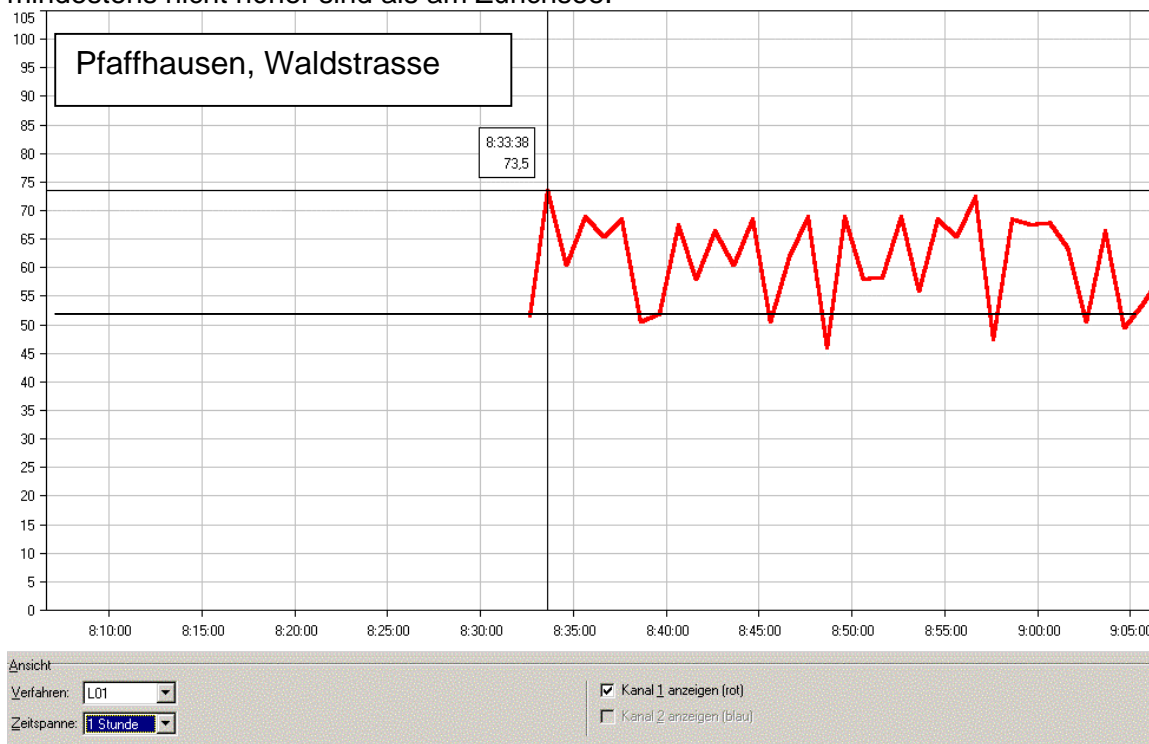


### Fazit Zürichsee:

Sicher tragen die ungünstige topografischen Situation am Zürichsee mit der offenen und ungeschützten Hanglage am Pfannenstiel zu diesen hohen Werten bei. Sicher erzeugen verschiedene Flugzeuge auch verschiedene Lärmpegel. Beobachtungen zeigen jedoch, dass mit dem gleichen Flugzeugtyp in der gleichen Anflugposition stark unterschiedliche Pegel erreicht werden. Es scheint, dass der Mensch (Pilot) ein massgebender Faktor für den im Anflug verursachten Lärmpegel zu bezeichnen ist. Überrascht hat auch, dass die Lärmpegel bei schlechtem Wetter, trotz notwendiger Flugkorrekturen deutlich weniger unterschiedlich sind, als bei gutem Wetter. Eine Erklärung dafür wäre, dass die Piloten dann mit höherer Präzision und Konzentration anfliegen.

Messort: **Pfaffhausen Waldstrasse**  
Aufgezeichnet: 17.07.2005

Interessant ist diese Sequenz aus Pfaffhausen beim Tennisplatz, Sie zeigt auf, dass die Lärmpegel auch beim Südanflug, deutlich näher am Flughafen ( wenn die Flugzeuge auf dem ILS fliegen) mindestens nicht höher sind als am Zürichsee.



Das heisst, dass der gleichmässiger Anflug die niedrigere Flughöhe lärmässig ein gutes Stück kompensiert. Die Lärmpegel sind in Hohentengen wie auch in Pfaffhausen deutlich ausgeglichener als am Zürichsee.

### Lärmmessungen „Offizielle“

Aus „Kostengründen“ beruhen die offiziellen Lärmmessungen der EMPA in der Südschneise weitgehend auf Berechnungen mit optimierten Computermodellen. Die wenigen Messungen in freier Natur wurden bei „messtechnisch optimalen“ Bedingungen ausgeführt, wie sich ein Beteiligter ausdrückte. Offenbar soll da nicht mehr Aufwand als nötig betrieben werden, haben wir am Zürichsee ja sowieso keinen Fluglärm. Ausdrücklich ausgenommen von dieser Aussage ist die „Lärmstudie Südanflug“ des Fluglärmforums Süd auf deren Messwerte der Flyer „Hohentengen liegt bei Südanflügen am Zürichsee“ abgestützt wurde.

Betrachtet man die Messresultate, wird der grosse Widerstand gegen offizielle geeichte Messstationen in der südlichen Südschneise durchaus verständlich. Offenbar ist sich auch der Flughafen der ganzen Lärmproblematik in der südlichen Südschneise nur zu bewusst. Das Auswerten der Unique Flugspuren zeigt, dass mit dem systematischen Verteilen der Anflüge auf ein mehrfaches der notwendigen Anflugbreite im Bereich des Zürichsees die Lärmengen (Leq Werte) niedrig gehalten werden können.

Den Verantwortlichen Flughafenknechten ist zu empfehlen, doch einmal einen Rechner in die Hand zu nehmen. Da wären dann die heutigen Lärmanflugwerte, und die durch den gedrehten Luftraum bereits deutlich hörbaren Überflüge, die sicher massiv zunehmen werden, sowie die geplanten Abflugrouten über den Süden zu addieren.

Kluge Rechner sollten an diesem Resultat eigentlich erkennen können, dass ein zügig vorangetriebener gekröpfter Nordanflug, zusammen mit einem eingehaltenen Richtplan die wirtschaftlich weitaus sinnvollste Kapitalanlage für den Kanton Zürich wie Flughafen

wären. Selbst wenn die neu von Fluglärm Betroffenen dort anständig entschädigt und geschützt werden müssten...!