

## REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau  
 Telefon 062 835 12 40  
 Fax 062 835 12 50  
 regierungsrat@ag.ch  
 www.ag.ch/regierungsrat

### Per E-Mail

Bundesamt für Zivilluftfahrt

adrian.nuetzi@bazl.admin.ch

10. Dezember 2025

### Flughafen Zürich, Monitoring der Lärmbelastung für das Jahr 2024; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2025 wurde der Regierungsrat des Kantons Aargau über den Nachweis der Lärmbelastung am Flughafen Zürich im Betriebsjahr 2024 in Kenntnis gesetzt und zur Stellungnahme eingeladen. Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit, Stellung nehmen zu können und äussert sich zu den Unterlage wie folgt.

Im Betriebsjahr 2024 sind die Flugbewegungszahlen insbesondere der Grossflugzeuge gegenüber dem Vorjahr (2023) nochmals angestiegen, wie nachfolgende Tabelle zeigt. Im Vergleich zu den Jahren von vor der Pandemie respektive zu den Bewegungszahlen welche dem vorläufigen Betriebsreglement (genehmigter Lärm, gLä) oder dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zugrunde gelegt wurden, sind die Flugbewegungszahlen am Tag jedoch nach wie vor tiefer. Bei den Starts und Landungen in der 1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) ist man mittlerweile sowohl über dem Niveau vor der Pandemie (2019) wie auch über dem des vorläufigen Betriebsreglements (gLä). Bei den Starts und Landungen in der 2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 05.00 Uhr) kam es nach erreichen neuer Höchstwerte im Vorjahr (2023) zu einer leichten Abnahme der Flugbewegungen. Nach wie vor liegen die Flugbewegungen allerdings massiv über den Vorgaben des vorläufigen Betriebsreglements (gLä) und in etwa auf dem Niveau, welches dem SIL zugrunde gelegt wurde.

**Tabelle 1:** Anzahl Grossflugzeuge am Tag und in den Nachtstunden

	Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)		1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr)		2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 05.00 Uhr)	
	Starts	Landungen	Starts	Landungen	Starts	Landungen
gLä	159'870	160'242	4'745	4'380	469	461
SIL	167'855	169'281	7'180	5'700	2'000	1'200
2019	124'523	121'375	3'180	7'126	1'682	883
2020	46'625	45'901	960	1'767	236	117
2021	54'978	53'148	890	2'819	419	235
2022	95'929	91'983	1'621	6'045	1'438	907
2023	110'901	106'768	2'627	7'372	2'049	1'430
2024	117'636	114'417	3'676	7'499	1'977	1'388
Differenz	+6'735	+7'649	+1'049	+127	-72	-42
2024–2023	(+6 %)	(+7 %)	(+40 %)	(+2 %)	(-4 %)	(-3 %)

Die leichte Zunahme der Flugbewegungen am Tag im Vergleich zum Vorjahr haben keinen grossen Einfluss auf die Fluglärmbelastung. Dies zeigt der Vergleich der Fluglärmbelastungskarten aus den Jahren 2023 und 2024, welche von der Empa jeweils berechnet und erstellt werden. Die Lärmbelastung liegt immer noch deutlich innerhalb der Lärmbelastungskurven des vorläufigen Betriebsreglements (gLä).

In der 1. Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr) hat der Fluglärm im Vergleich zum Vorjahr im Raum Siglistorf und Schneisingen nochmals um 1–2 Dezibel (dB) sowie im Bereich Ehrendingen und Wettingen um rund 1 dB zugenommen. Dies aufgrund der vermehrten Starts ab Piste 32 und 34, welche nach dem Start Richtung Westen abdrehen (Route N) und dann nach einer 240°-Kurve über den Flughafen Richtung Osten weiterfliegen. Im Gebiet Würenlos und Spreitenbach hat der Fluglärm im Vergleich zum Jahr 2023 um 2–3 dB zugenommen. Der Regierungsrat geht hier davon aus, dass wieder deutlich mehr Flugzeuge, die auf der Route N gestartet sind, nach Süden weitergefliegen sind.

In der 2. Nachtstunde (23.00 Uhr bis 05.00 Uhr) sind die Lärmkurven der Jahre 2023 und 2024 praktisch deckungsgleich. Somit sind Liegenschaften in Schneisingen nach 2023 auch im Jahr 2024 von IGW-Überschreitungen betroffen. Auch die Planungswertkurve der ES II hat sich dementsprechend nicht verkleinert, so dass wie schon 2022 und 2023 die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe ES II in Teilen der Gemeinden Ehrendingen, Würenlos, Killwangen, Spreitenbach und Bellikon wieder überschritten sind. Die Grenzwertkurven des Jahres 2024 überragen diejenigen des genehmigten Lärms (vorläufiges Betriebsreglement) deutlich um bis zu 8 dB und auch das Gebiet mit Lärmauswirkungen, welches im SIL verankert ist, kann nicht eingehalten werden (siehe Kapitel 4.2.3. des Berichts).

Im Bericht der Flughafen Zürich AG wird beim Vergleich der Lärmbelastungen zwischen den Jahren 2019, 2023 und 2024 für die 1. Nachtstunde ausgeführt, dass im Nordwesten grössere Gebiete von Fluglärm betroffen seien als im Vorjahr und die Ursache dafür die Zunahme der Starts auf Piste 32 sowie die verstärkte Nutzung der Route N sei. Für die 2. Nachtstunde wird ausgeführt, dass im Vergleich zum Jahr 2019 im Nordwesten im Jahr 2024 die Lärmbelastung leicht zugenommen, während sie im Nordosten etwas abgenommen habe. Ursache dafür sei, dass im Vergleich zu 2019 mehr Starts auf der Route N und weniger Starts auf der Route O durchgeführt wurden. Die Abbildung 12 im Bericht der Flughafen Zürich AG zeigt die kontinuierliche prozentuale Zunahme der Starts auf der Route N im Vergleich zur Route O sowohl in der 1. wie auch in der 2. Nachtstunde. Beim vorläufigen Betriebsreglement (gLä) ging man von 60 % Starts auf der Route N und 40 % auf der Route O aus. Im Jahr 2019 waren es in der 1. Nachtstunde bereits 80 % der Starts, welche auf der Route N abgewickelt wurden und im Jahr 2024 sind es mittlerweile fast 90 %. In der 2. Nachtstunde wurden 2019 62 % der Starts auf Route N abgewickelt, 2024 sind es nun bereits 74 %.

Diese Zahlen zeigen, dass ein dringender Handlungsbedarf besteht. Eine der zentralen Forderungen des Regierungsrats ist seit Jahren, dafür zu sorgen, dass möglichst viele Flugzeuge, die auf den Pisten 32 und 34 in Richtung Norden starten und eine Destination im Osten anfliegen, direkt nach dem Start auch in Richtung Osten abdrehen können und somit den Kanton Aargau nicht überfliegen. Im Bericht der Flughafen Zürich AG wird ausgeführt, dass der Grund für die vermehrte Nutzung der Route N die fehlende Umsetzung der modifizierten FL 80-Regelung sei, welche seit Jahren in den Verfahren hängig sei. Der Regierungsrat ersucht deshalb das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt dafür zu sorgen, dass die Umsetzung der modifizierten FL 80-Regelung mit hoher Priorität vorangetrieben wird, so dass sich das Verhältnis der Starts auf den Routen N und O in die Richtung der beim genehmigten Lärm berücksichtigten Aufteilung (60 % Route N und 40 % Route O) verschiebt. Bei den neusten Berechnungen der Nachtstunden im Rahmen der Überarbeitung des SIL-Objektblatts wurde sogar von einer prozentualen Aufteilung von 45 % Route N und 55 % Route O in den beiden Nachtstunden ausgegangen.

Ein weiterer Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat bei den Verspätungen. Im Bericht zum Betriebsjahr 2024 wird zwar aufgezeigt, dass die prozentualen Anteile der verspäteten Flüge (> 15 Minuten) im Vergleich zum Vorjahr (2023) abgenommen haben. Die prozentualen Werte sind allerdings nach wie vor höher als in den Jahren vor der Pandemie (2019 und früher), obwohl im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie die Flugbewegungszahlen immer noch geringer ausgefallen sind, wie die nachfolgende Tabelle in Kombination mit Tabelle 1 dieses Schreibens zeigt.

**Tabelle 2:** Anteil verspätete Flüge (> 15 Minuten)

	Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)		Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr)	
	Starts	Landungen	Starts	Landungen
2019	29,0 %	22,3 %	22,6 %	20,7 %
2020	13,7 %	11,3 %	9,5 %	7,3 %
2021	19,7 %	15,7 %	19,0 %	11,8 %
2022	33,5 %	25,7 %	41,8 %	22,8 %
2023	47,0 %	31,6 %	42,4 %	32,1 %
2024	39,5%	28,9 %	38,0 %	28,1 %

Im Bericht wird dazu ausgeführt, dass erste positive Effekte der ergriffenen Massnahmen zur Reduktion von Verspätungen erkennbar seien, das Niveau von 2019 sei jedoch noch nicht wieder erreicht worden. Damit mindestens die Lärmbelastungskurven gemäss SIL-Objektblatt zukünftig eingehalten werden könnten, laufe das Massnahmenprogramm zur Reduktion von Verspätungen daher nach wie vor weiter.

Gemäss Bericht wurde sowohl die Neueinteilung der Lärmklassen wie auch die Erhöhung der Lärmschläge insbesondere in der 2. Nachstunde mit Verfügung vom 31. März 2025 vom Bundesamt für Zivilluftfahrt genehmigt. Die Umsetzung solle spätestens per 1. Januar 2027 erfolgen. Mit diesen Massnahmen erhofft man sich, die Ablösung der Flugzeugflotten (A320-Familie, A340/A330, später B777) zu intensivieren und gleichzeitig die Starts nach 23.00 Uhr zu reduzieren. Auch die Beschränkung des Zugangs zum Flughafen Zürich auf RNAV1-zertifizierte Flugzeuge ist seit Ende 2024 in Kraft. Diese Massnahme trägt gemäss den Ausführungen im Bericht insgesamt zu einem stabilen Betrieb bei. Weitere Massnahmen wie die Verbesserung der Landekapazität auf Pisten 28 und 34, die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28 oder die Einführung einer neuen Startroute 16 mit einer erweiterten Linkskurve zur Rückgewinnung von Kapazität in den Startwellen sind alle Teil eines neuen Betriebsreglements, welches erst genehmigt werden kann, wenn die nötigen Grundlagen im SIL genehmigt wurden. Diese Verfahren nehmen erfahrungsgemäss sehr viel Zeit in Anspruch.

**Schlussfolgerungen**

Die Verspätungen haben 2024 im Vergleich zum Vorjahr leicht abgenommen. Sie sind allerdings nach wie vor hoch. Im Kanton Aargau werden vor allem die nächtlichen Überflüge als sehr störend empfunden. Nicht zuletzt ist die Verspätungssituation deshalb dringend weiter zu verbessern. Die im Bericht aufgeführten Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung und zur Verbesserung der Pünktlichkeit müssen noch konsequenter weiterverfolgt und mit konkreter Wirkung umgesetzt werden. Der weiterhin hohe Anteil an verspäteten Starts in der Nacht zeigt, dass der "slot freeze" weiter aufrechterhalten werden muss.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Anpassung des SIL-Objektblatts und der Genehmigung der Betriebsreglementsänderungen sind weiter voranzutreiben, damit die vorgesehenen Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung und Verbesserung der Pünktlichkeit – aber auch zur Verbesserung der Sicherheit – möglichst bald umgesetzt werden können.

Zentral ist, dass die Umsetzung der modifizierten FL 80-Regelung zügig an die Hand genommen wird, damit möglichst viele Flugzeuge, welche auf den Pisten 32 und 34 in Richtung Norden starten und eine Destination im Osten anfliegen, direkt nach dem Start auch in Richtung Osten abdrehen können und somit das Aargauer Staatsgebiet nicht überfliegen. Hier ist zu prüfen, ob die modifizierte FL 80-Regelung unabhängig von der Genehmigungsänderung des Betriebsreglements in Kraft gesetzt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dieter Egli  
Landammann

Joana Filippi  
Staatsschreiberin