
Messbericht der mobilen Fluglärmmessung in Enzersdorf/Fischa, Litschhausiedlung

Berichtszeitraum: 24. Mai bis 09. Juni 2016

Inhalt

1 Einführung

1.1.	Messsystem FANOMOS	Seite 3
1.2.	Messgeräte und Einstellungen	Seite 3
1.3.	Standort der Messstation	Seite 4

2 Erfassung der Schallereignisse

2.1.	Methodik und Geräuscherfassung	Seite 5
2.2.	Zuordnung zu Fluglärmereignissen	Seite 5

3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.1.	Auswertungsmethode und Erfassungsquoten	Seite 6
3.2.	Überflughöhen der für den Messpunkt relevanten Flugbewegungen	Seite 6
3.3.	Maximalpegelverteilung der einzelnen An- und Abflugrouten	Seite 7
3.4.	Maximalpegelverteilung der einzelnen Flugzeugtypen	Seite 8
3.5.	Äquivalente Dauerschallpegel (LEQ) für die versch. Betriebszustände	Seite 9
3.6.	Grafik zum Verlauf des Dauerschallpegels über den Messzeitraum	Seite 10

4 Verzeichnisse

4.1.	Abkürzungsverzeichnis und Erläuterung der versch. Dauerschallpegel	Seite 11
4.2.	Abbildungsverzeichnis	Seite 11
4.3.	Tabellenverzeichnis	Seite 11

1 Einführung

1.1. Messsystem FANOMOS

Mit FANOMOS (Flight Track and Noise Monitoring System) wurde bereits im Jahr 1990 am Flughafen Wien-Schwechat eine Fluglärm-Überwachungsanlage in Betrieb genommen.

FANOMOS misst die Fluggeräuschimmissionen aller startenden und landenden Flugzeuge und zeichnet in Verbindung mit Radardaten Flugspur, Geschwindigkeit und Flughöhe auf. Weiters liefert das System Daten für die Kontrolle von Lärmzonenberechnungen.

Am Flughafen Wien werden an 15 fixen und 3 mobilen Messstellen in Siedlungsgebieten in der Umgebung des Flughafens die Schallpegel der Überflüge registriert, und daraus die Werte für Tages-LEQ (06:00 Uhr -22:00 Uhr) und Nacht-LEQ (22:00 Uhr -06:00 Uhr) ermittelt.

Wesentliche Komponenten des Messsystems sind eine wetterfeste Mikrofoneinheit mit Windschirm, ein Messrechner (Analysator), ein GPS-System und eine Kommunikationseinheit, die eine kontinuierliche Datenübertragung gewährleistet. Eine unabhängige Energieversorgung wird mittels Brennstoffzelle gewährleistet.

Für die Geräuschauswertung wird eine spezielle Software eingesetzt, die eine automatische Unterscheidung zwischen Flug- und Fremdgeräusch trifft und eine Zuordnung der Fluginformationen eines in der Nähe befindlichen Flugzeuges durchführt.

1.2. Messgeräte und Einstellungen

Messgerät:	B&K-Analysator Typ 4441
Mikrofoneinheit:	B&K Typ 4184
Messhöhe über Grund:	4 m
Messbereich:	20 - 130 dB
Frequenzbewertung:	A
Zeitbewertung:	Slow

Ansprechpegel für Ereignisse:

Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr):	55 dB
Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr):	50 dB
Mindestdauer:	10 Sek.

Eichtechnische Prüfung:

Die verwendeten Messgeräte und Mikrofone entsprechen der Genauigkeitsklasse 0,7 des österr. Maß- und Eichgesetzes, was eine Messgenauigkeit von +/- 0,7 dB ergibt.

Die eichtechnischen Prüfungen erfolgen vorschriftsgemäß alle 2 Jahre in Übereinstimmung mit IEC 60651 Kl. 1, IEC 60804 Kl. 1 und IEC 61672 Kl.1.

1 Einführung

1.3. Standort der Messstelle

Messpunkt: Enzersdorf an der Fischa
Litschausiedlung

Abb. 1: Übersichtskarte:

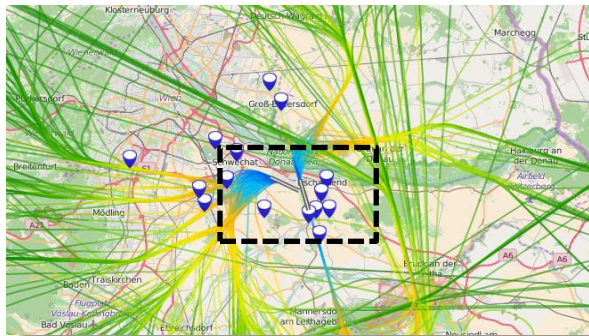
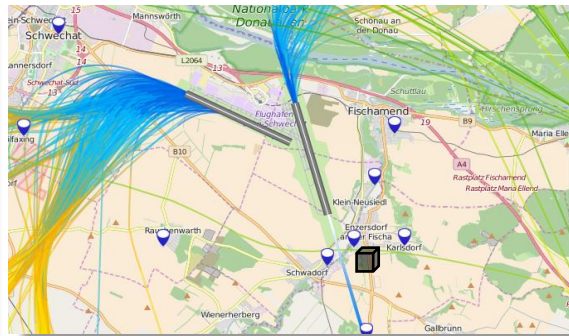


Abb. 2: Detailkarte:



 ... Detailausschnitt

 ... Messpunkt

Abb. 3: Foto der Messstelle:



Abb. 4: Messgerät und Modemeinheit:



2 Erfassung der Schallereignisse

2.1. Methodik und Geräuscherfassung

Als "Schallereignis" gelten jene Geräusche, die einen Messschwellenwert für eine bestimmte Mindestdauer übersteigen. Hierbei ist zwischen Fluglärmereignissen und Fremdgeräuschen (wie z.B. KFZ, Rasenmäher, ...) zu unterscheiden.

Tab. 1: Schallereignisse am Messpunkt für den gesamten Messzeitraum

registrierter Schallereignisse innerhalb des Messzeitraums		
Tag 06:00 Uhr - 22:00 Uhr	Nacht 22:00 Uhr - 06:00 Uhr	Gesamt 00:00 Uhr - 24:00 Uhr
4.961	949	5.910

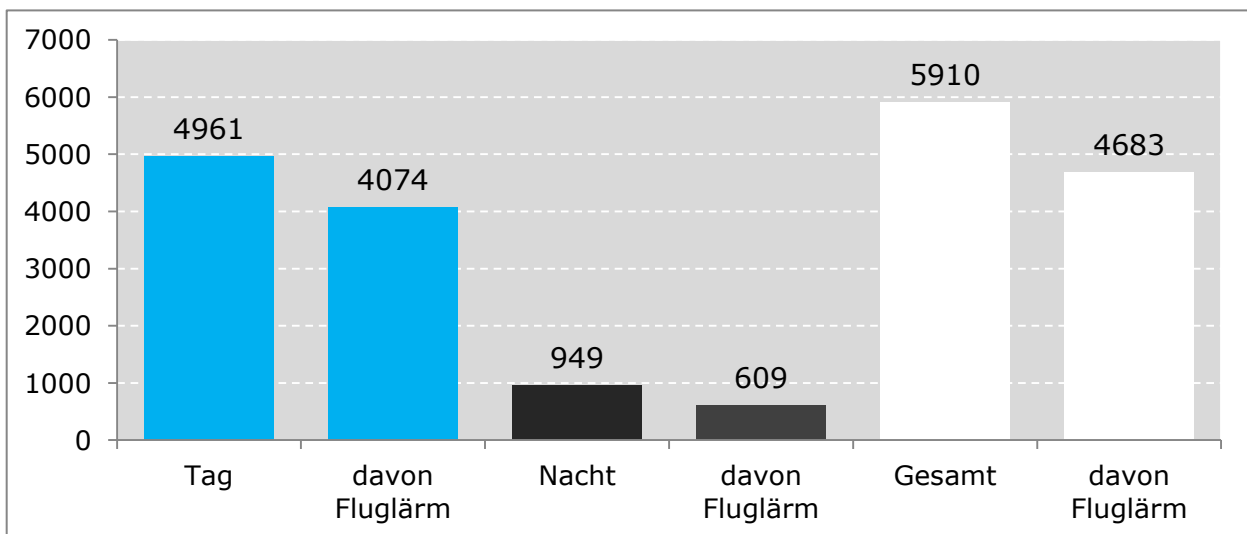
2.2. Zuordnung zu Fluglärmereignissen

Die Zuordnung zu Fluglärmereignissen basiert auf einer Korrelation mit den Radardaten der österr. Flugsicherung (Austro Control). Hierbei wird die Fluginformationen eines in der Nähe befindlichen Flugzeuges automatisch durchgeführt und manuell überprüft.

Tab. 2: zugeordneten Fluglärmereignisse am Messpunkt für den gesamten Messzeitraum

zugeordneten Fluglärmereignisse innerhalb des Messzeitraums		
Tag 06:00 Uhr - 22:00 Uhr	Nacht 22:00 Uhr - 06:00 Uhr	Gesamt 00:00 Uhr - 24:00 Uhr
4.074	609	4.683

Abb. 5: Schallereignisse am Messpunkt



3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.1. Auswertungsmethode und Erfassungsquoten

Zur Erfassung der Anzahl aller Flüge im Bereich für den Messzeitraum wurden im Umkreis von 4.000 m um den Messpunkt alle Flugspuren anhand der Radardaten analysiert und den jeweiligen Start- und Landerichtungen zugeordnet.

Tab. 3: Anteil der für den Messpunkt relevanten Flugbewegungen

Starts auf Piste 16	davon im Bereich	Anteil
1.290	1.285	99,6%

Tab. 4: Erfassungsquote der für den Messpunkt relevanten Flugbewegungen

relevante Flugbewegungen im Bereich	Anzahl	Anzahl der zugeordneten Lärmereignisse	Erfassungsquote
Starts Piste 16	1.285	1.279	99,5%

Nicht erfasste Flugbewegungen sind

- Flugbewegungen, welche von Fremdgeräuschen (z.B.: KFZ, Rasenmäher) überlagert wurden
- Flugbewegungen, die aufgrund ihrer Entfernung zum Messpunkt bzw. der Type des Flugzeuges die Mindestdauer bzw. den Mindestpegel nicht erreichen.

3.2. Überflughöhen der für den Messpunkt relevanten Flugbewegungen

Nachstehende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Überflughöhen am Messpunkt.

Tab. 5: Überflughöhen der relevanten Flugbewegungen

Höhen in ft MSL	Höhe 90 % der Flüge über	durchschnittliche Höhe
Starts Piste 16	1.400 ft MSL	3.300 ft MSL

3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.3. Maximalpegelverteilung der einzelnen An- und Abflugrouten

Tabelle 6 und 7 zeigen die energetisch gemittelten Maximalpegel in dBA der erfassten Fluglärmereignisse am Messpunkt.

Tab. 6: Maximalpegel für erfasste Landungen in dBA

Landungen Pistenrichtung	Anzahl	Anteil in %	* Durchschn. Max.-Pegel	* Durchschn. Dauer
Piste 11	0	0,0%	-	-
Piste 16	0	0,0%	-	-
Piste 29	15	0,8%	64,1	20,7
Piste 34	1810	99,2%	64,1	15,2
Summe erfasste Landungen	1825	100,0%	64,1	15,2

Tab. 7: Maximalpegel für erfasste Starts in dBA

Starts Pistenrichtung	Abflugstrecke	Anzahl	Anteil in %	* Durchschn. Max.-Pegel	* Durchschn. Dauer
R11	KOXER1A	1	0,1%	62,7	79,0
R11	SASAL1A	2	0,2%	66,5	22,5
R16	ADAMA1B	100	7,8%	76,0	36,6
R16	DITIS1B	130	10,1%	75,1	37,9
R16	IBKET1B	27	2,1%	71,2	34,2
R16	IMVOB1B	13	1,0%	73,7	37,5
R16	KOXER1B	162	12,6%	75,6	34,8
R16	LANUX4B	95	7,4%	73,9	36,3
R16	LEDVA1B	41	3,2%	74,3	36,0
R16	LUGIM3B	55	4,3%	73,8	35,4
R16	MOTIX3B	89	6,9%	75,0	36,0
R16	OGBAP1B	26	2,0%	73,4	37,4
R16	OSPEN3B	66	5,1%	73,8	35,5
R16	SASAL3B	235	18,3%	73,8	36,7
R16	SITNI5B	117	9,1%	74,0	34,1
R16	SNU4B	2	0,2%	74,9	30,8
R16	STEIN3B	29	2,3%	77,1	38,7
R16	UMBIL4B	92	7,2%	72,8	32,5
R29	KOXER1C	3	0,2%	63,1	19,0
Summe erfasste Starts		1285	100,0%	74,5	35,8

Tabelle 8 zeigt die energetisch gemittelten erfassten Fremdgeräusche am Messpunkt.

Tab. 8: Maximalpegel für Fremdgeräusche in dBA

Erfasste Fremdgeräusche:	2.342	71,2	25,8
--------------------------	-------	------	------

*) Anmerkung:

Energetisch gemittelter Maximalpegel in dBA
Durchschnittliche Dauer in Sekunden

3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.4. Maximalpegelverteilung der einzelnen Flugzeugtypen

Die Tabelle zeigt die Verteilung der Maximalpegel der Flugzeugtypen für ausgewählte Pistenrichtungen bzw. Abflugstrecken geordnet nach der Höhe der verursachten Maximalpegel.

Tab. 9: Maximalpegel der einzelnen Flugzeugtypen für relevante Flugbewegungen in dBA

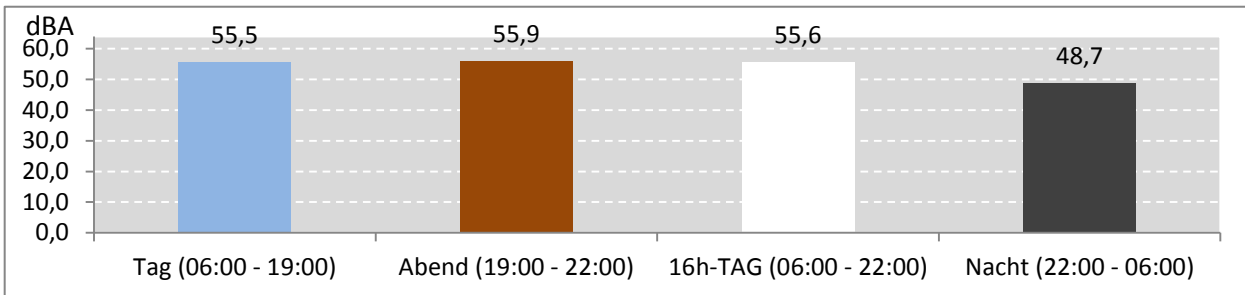
Starts auf Piste 16						
Flugzeugtyp	Code	Anzahl	Anteil in %	* Durchschn. Max.-Pegel	* Durchschn. Dauer	
AIRBUS A330/300	A3303	3	0,2%	81,3	47,7	
BOEING 767/300 W	B7673W	22	1,7%	79,9	41,2	
AIRBUS A330/200	A3302	9	0,7%	78,8	41,2	
BOEING 777-200 FREIGHT	B7772F	9	0,7%	78,5	42,9	
BOEING 747-400 CARGO	B744F	4	0,3%	78,1	54,4	
BOEING 777-300 W	B7773W	12	0,9%	78,1	35,5	
BOEING 777-200	B7772	17	1,3%	77,7	37,8	
AIRBUS A310/300	A3103	3	0,2%	77,7	48,3	
BOEING 747	B7478F	3	0,2%	77,6	38,3	
BOEING 737-400	B7374	7	0,5%	77,2	46,0	
BOEING 737-300	B7373	6	0,5%	76,7	44,4	
BOEING 737-500	B7375	15	1,2%	76,7	40,7	
BOEING 737-800 W	B7378W	42	3,3%	76,4	39,4	
BOEING 737-700 W	B7377W	19	1,5%	76,0	43,7	
BOEING 757-200 FRACHT	B7572F	6	0,5%	75,6	46,1	
EMBRAER 195	E195	51	4,0%	75,6	35,7	
FOKKER 70	FK70	47	3,7%	75,3	35,5	
EMBRAER 175	E175	2	0,2%	75,2	49,5	
AIRBUS A321	A321	28	2,2%	75,1	34,5	
Airbus 321S	A321S	13	1,0%	75,1	37,8	
AIRBUS A321/200	A3212	68	5,3%	75,0	36,4	
FOKKER 100	FK100	95	7,4%	74,6	39,0	
EMBRAER 170	E170	11	0,9%	74,5	39,4	
EMBRAER 190	E190	5	0,4%	74,3	36,1	
AIRBUS A320	A320	316	24,7%	73,9	37,0	
DASSAULT Falcon 900	F900	5	0,4%	73,7	32,4	
AIRBUS A320S	A320S	42	3,3%	73,5	36,2	
BD-700 GLOBAL EXPRESS	GLEX	7	0,5%	73,2	33,6	
AIRBUS A319	A319	172	13,4%	73,1	35,9	
Boeing 787 Dreamliner	B7878	8	0,6%	72,9	35,7	
AIRBUS A318-111	A3181	4	0,3%	72,9	36,8	
REGIONAL JET 90	CRJ900	16	1,3%	72,3	33,0	
C 25 A	C25A	5	0,4%	71,5	29,5	
CHALLENGER 30	CL30	7	0,5%	71,1	37,9	
EMBRAER 145	E145	4	0,3%	69,3	23,5	
F2TH	F2TH	4	0,3%	69,0	32,8	
EMBRAER/Legacy	E35L	4	0,3%	68,3	28,3	
CESSNA C525	C525	4	0,3%	67,6	25,9	
DE HAVILLAND	DH8400	121	9,5%	66,6	26,0	
ATR 72	ATR72	8	0,6%	66,5	26,8	
CESSNA 560	C56X	10	0,8%	66,3	23,7	
CESSNA CITATION	C510	5	0,4%	66,3	25,5	
REGIONAL JET CL65	CANRJ	3	0,2%	64,2	12,7	
Typen < 2 Erfassungen		37	2,9%	-	-	
Summe		1.279	100,0%	74,5	35,8	

*) Anmerkung:
 Energetisch gemittelter Maximalpegel in dBA
 Durchschnittliche Dauer in Sekunden

3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.5. Äquivalenter Dauerschallpegel (LEQ) für die verschiedenen Betriebszustände

Abb. 6: LEQ für den gesamten Messzeitraum während der Messdauer (Gesamt: 393 Stunden)



Als Information, welche Pistenbetriebsrichtungen am Messpunkt die höhere Schallimmission verursachen, werden die jeweiligen LEQs auch auf jene Zeiträume bezogen, in denen die gleichen Windverhältnisse geherrscht haben (westliche Winde – Windstille – östlichen Winde).

Abb. 7: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "westliche Winde" 238 Stunden im Messzeitraum

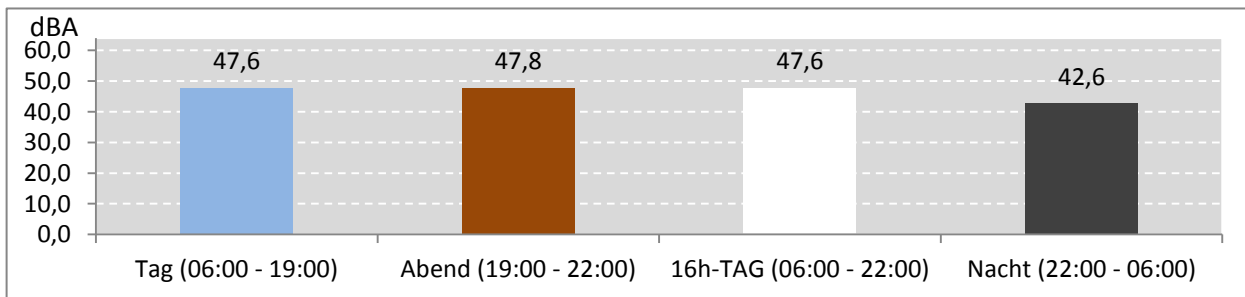


Abb. 8: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "Windstille" 59 Stunden im Messzeitraum

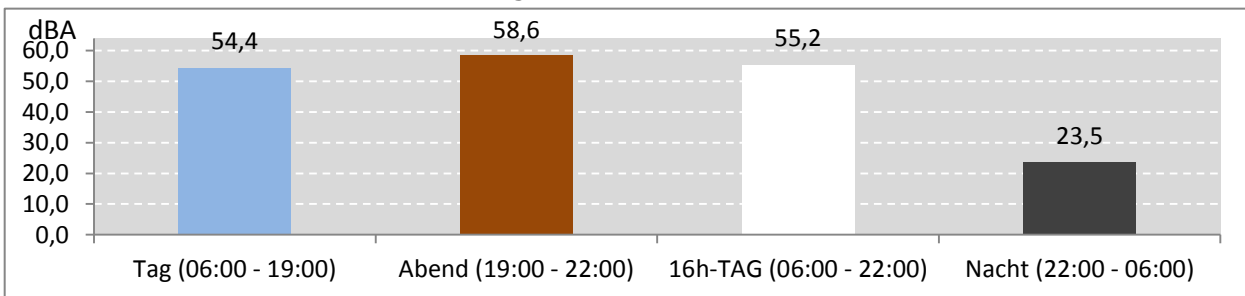
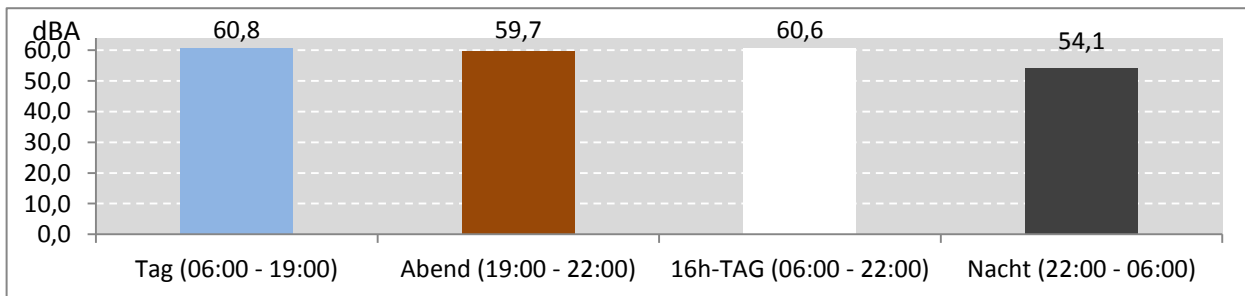


Abb. 9: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "östliche Winde" 96 Stunden im Messzeitraum



3 Auswertung der Fluglärmmessung

3.6. Grafiken zum Verlauf des Dauerschallpegels über den Messzeitraum

Die Grafiken zeigen den Verlauf der täglichen Dauerschallpegel über den Messzeitraum und den Verlauf der über den Messzeitraum gemittelten Stunden-LEQs für Flugverkehr.

Abb.9: LEQ für Flugverkehr über den Messzeitraum

Messdauer: 393 Stunden

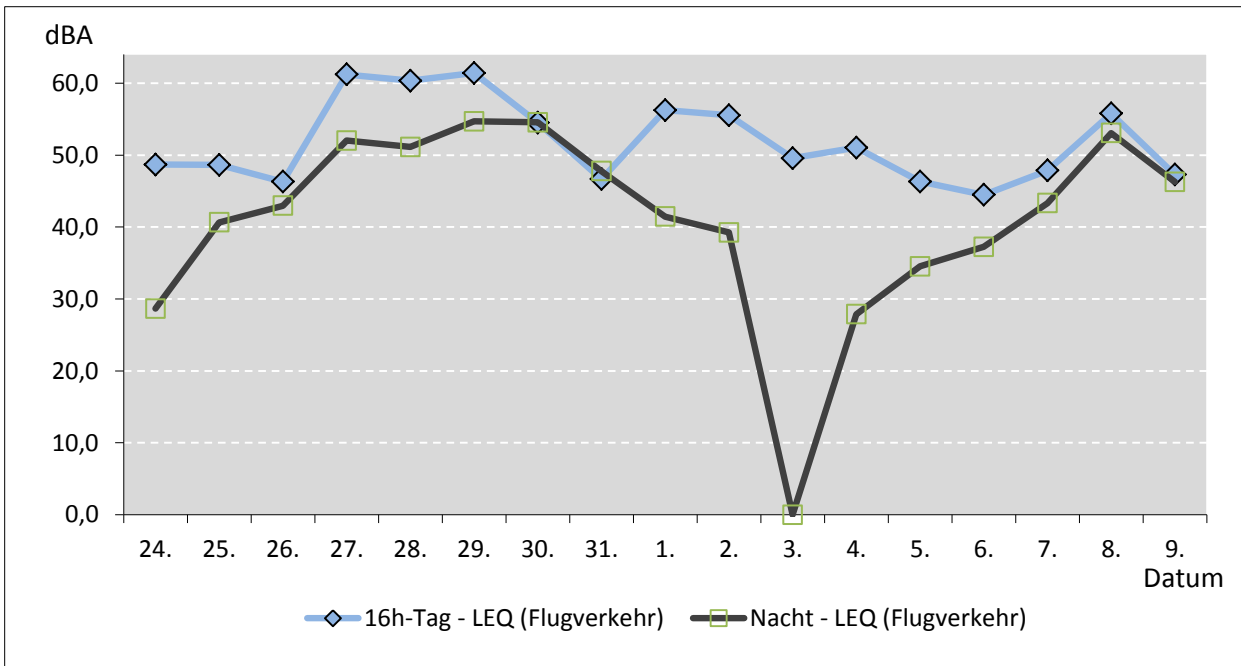
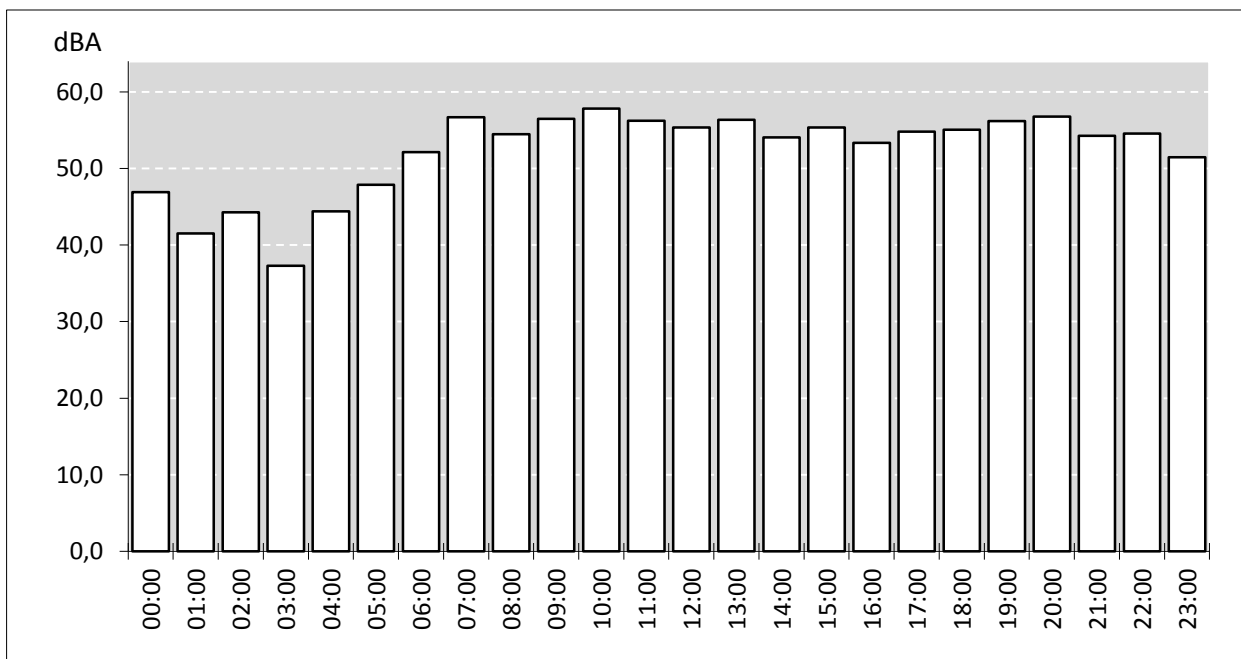


Abb. 10: Verlauf der über den Meßzeitraum gemittelten Stunden-LEQs für Flugverkehr



4 Verzeichnisse

4.1. Abkürzungen und Erläuterung der verschiedenen Dauerschallpegel

LEQ:

Äquivalenter Dauerschallpegel: Energetische Summe der einzelnen Schallereignisse bezogen auf einen bestimmten Zeitraum unter Berücksichtigung des jeweiligen Spitzenpegels, der Dauer und der Häufigkeit des Einzelereignisses; ergibt einen Zahlenwert, der der Summe der einzelnen Lärmereignisse innerhalb des Betrachtungszeitraumes entspricht, d.h. äquivalent ist.

Tages-LEQ:

Äquivalenter Dauerschallpegel bezogen auf den Tag (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr)

Abend-LEQ:

Äquivalenter Dauerschallpegel bezogen auf den Abend (19:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

Tages-LEQ (16h):

Äquivalenter Dauerschallpegel bezogen auf 16 Stunden (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

Nacht-LEQ:

Äquivalenter Dauerschallpegel bezogen auf die Nacht (22.00 Uhr bis 06:00 Uhr)

4.2. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Übersichtskarte Messpunkt

Abb. 2: Detailkarte Messpunkt

Abb. 3: Foto der Messstelle

Abb. 4: Messgerät und Modemeinheit

Abb. 5: Schallereignisse am Messpunkt

Abb. 6: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "westliche Winde"

Abb. 7: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "Windstille"

Abb. 8: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "östliche Winde"

Abb. 9: LEQ für Flugverkehr über den Messzeitraum

Abb. 10: Verlauf der über den Meßzeitraum gemittelten Stunden-LEQs für Flugverkehr

4.3. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Schallereignisse am Messpunkt für den gesamten Messzeitraum

Tab. 2: zugeordnete Fluglärmereignisse am Messpunkt

Tab. 3: Anteil der relevanten Flugbewegungen im Bereich

Tab. 4: Erfassungsquote der relevanten Flugbewegungen

Tab. 5: Überflughöhen der relevanten Flugbewegungen

Tab. 6: Maximalpegel für Landungen in dBA

Tab. 7: Maximalpegel für Starts in dBA

Tab. 8: Maximalpegel für Fremdgeräusche in dBA

Tab. 9: Maximalpegel der einzelnen Flugzeugtypen für relevante Flugbewegungen