

---

# Messbericht der mobilen Fluglärmmessung in Kleinneusiedl, Lerchengasse

---

Berichtszeitraum: 31. August bis 22. September 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, 9
3.5.	Äquivalente Dauerschallpegel (LEQ) für die versch. Betriebszustände	Seite 10
3.6.	Grafik zum Verlauf des Dauerschallpegels über den Messzeitraum	Seite 11

## 4 Verzeichnisse

---

4.1.	Abkürzungsverzeichnis und Erläuterung der versch. Dauerschallpegel	Seite 12
4.2.	Abbildungsverzeichnis	Seite 12
4.3.	Tabellenverzeichnis	Seite 12

# 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: Kleinneusiedl  
Lerchengasse

Abb. 1: Übersichtskarte:

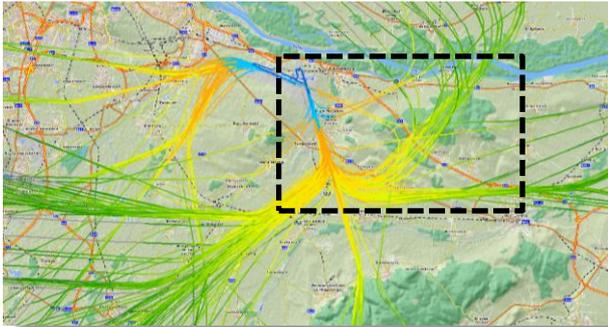
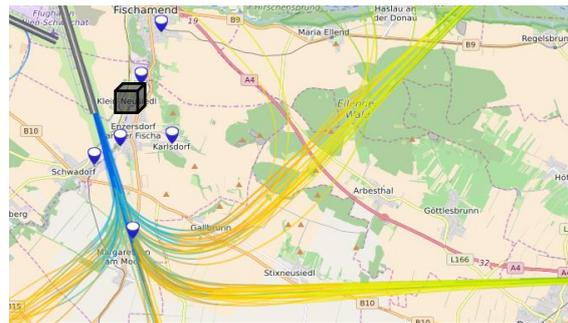


Abb. 2: Detailkarte:



 ... 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
2.133	529	2.662

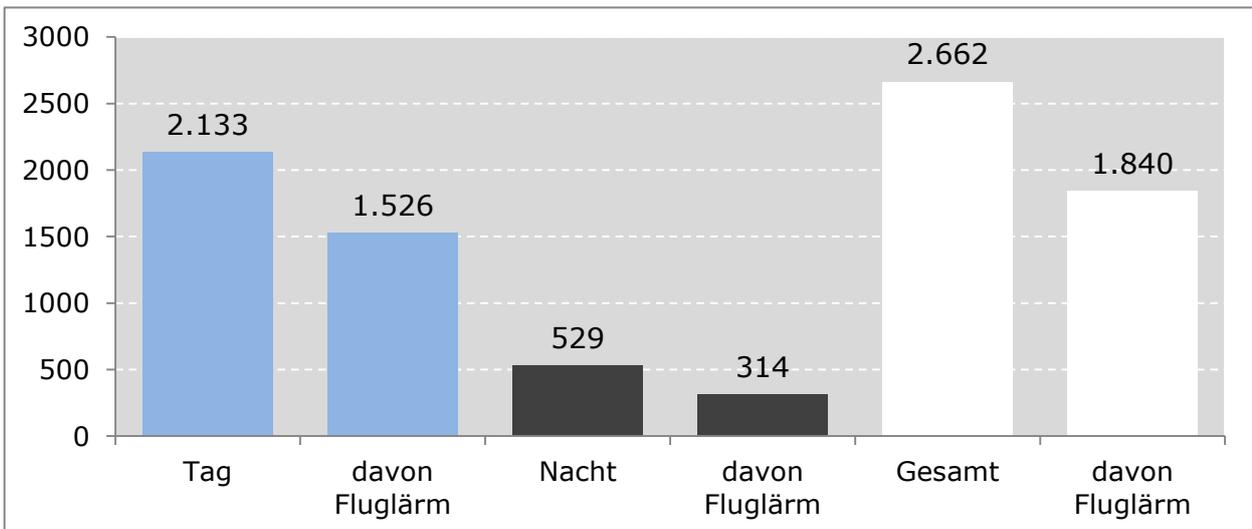
### 2.2. Zuordnung zu Fluglärmereignissen

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
1.526	314	1.840

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
1.817	1.817	100,0%

Tab. 4: Erfassungsquote der für den Messpunkt relevanten Flugbewegungen

relevante Flugbewegungen im Bereich	Anzahl	Anzahl der zugeordneten Lärmereignisse	Erfassungsquote
Starts Piste 16	1.817	1.682	92,6%

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	900 ft MSL	1.300 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	74	57,8%	60,8	16,4
Piste 34	54	42,2%	68,0	15,4
<b>Summe erfasste Landungen</b>	<b>128</b>	<b>100,0%</b>	<b>67,4</b>	<b>16,0</b>

Tab. 7: Maximalpegel für erfasste Starts in dBA

Starts Pistenrichtung Abflugstrecke	Anzahl	Anteil in %	* Durchschn. Max.-Pegel	* Durchschn. Dauer
R11 ADAMA1A	6	0,4%	69,3	21,0
R16 ADAMA1B	202	11,9%	74,5	20,3
R16 DITIS1B	154	9,1%	74,5	20,3
R16 IBKET1B	42	2,5%	72,5	23,0
R16 IMVOB1B	22	1,3%	75,0	23,8
R16 KOXER1B	295	17,4%	74,2	19,3
R16 LANUX4B	114	6,7%	73,4	21,9
R16 LEDVA1B	63	3,7%	74,2	19,8
R16 LUGIM3B	73	4,3%	74,0	21,4
R16 MOTIX3B	88	5,2%	74,8	23,8
R16 OGBAP1B	28	1,6%	73,5	22,2
R16 OSPEN3B	63	3,7%	73,7	19,0
R16 SASAL3B	299	17,6%	74,2	21,7
R16 SITNI5B	113	6,7%	74,0	19,7
R16 STEIN3B	49	2,9%	75,4	25,1
R16 UMBIL4B	77	4,5%	73,2	18,4
R34 ADAMA1D	2	0,1%	67,1	14,3
R34 DITIS1D	2	0,1%	68,2	18,0
R34 KOXER1D	3	0,2%	67,2	16,0
R34 ORVUR1D	1	0,1%	61,4	10,0
R34 OSNAS1D	2	0,1%	64,5	11,0
R34 SASAL2D	1	0,1%	62,7	20,0
<b>Summe erfasste Starts</b>	<b>1.699</b>	<b>100,0%</b>	<b>74,1</b>	<b>20,8</b>

Tab. 8: energetisch gemittelte erfasste Fremdgeräusche in dBA

Erfasste Fremdgeräusche:	822	73,6	18,3
--------------------------	-----	------	------

\*) 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 Piste 16						
Flugzeugtyp	Code	Anzahl	Anteil in %	* Durchschn. Max.-Pegel	* Durchschn. Dauer	
BOEING 747-400	B7474	3	0,2%	78,9	18,3	
BOEING 747 M	B747M	4	0,2%	78,9	27,3	
AIRBUS A330/300	A3303	7	0,4%	78,5	16,6	
BOEING 767/300 W	B7673W	29	1,7%	78,4	22,6	
AIRBUS A330/200	A3302	17	1,0%	78,1	23,5	
BOEING 777-200	B7772	33	2,0%	77,9	19,9	
BOEING 747-400 CARGO	B744F	4	0,2%	77,6	25,8	
BOEING 757-200 FRACHT	B7572F	12	0,7%	77,1	32,4	
BOEING 737-400	B7374	7	0,4%	77,0	28,2	
Airbus 330	A3302F	3	0,2%	76,4	29,2	
AIRBUS A321/200	A3212	91	5,4%	76,3	20,8	
AIRBUS A321	A321	25	1,5%	76,3	20,3	
BOEING 737-300	B7373	4	0,2%	76,2	20,5	
Airbus 321S	A321S	23	1,4%	76,1	20,3	
BOEING 777-300 W	B7773W	9	0,5%	75,6	22,3	
BOEING 777-200 FREIGHT	B7772F	7	0,4%	75,3	22,9	
BD-700 GLOBAL EXPRESS	GLEX	6	0,4%	75,0	21,5	
BOEING 737-500	B7375	22	1,3%	74,7	19,1	
Airbus 380	A3808	5	0,3%	74,4	17,7	
AIRBUS A320	A320	399	23,7%	74,3	22,1	
AIRBUS A320S	A320S	66	3,9%	74,3	23,5	
BOEING 737-800 W	B7378W	55	3,3%	74,3	20,7	
EMBRAER 195	E195	113	6,7%	74,1	20,7	
DASSAULT 70	FA7X	3	0,2%	74,0	31,7	
EMBRAER 170	E170	16	1,0%	74,0	19,4	
HS125	H25B	4	0,2%	73,4	18,3	
FOKKER 100	FK100	131	7,8%	73,0	20,7	
EMBRAER 190	E190	7	0,4%	73,0	20,6	
AIRBUS A319	A319	229	13,6%	72,8	21,6	
BOEING 737-700 W	B7377W	17	1,0%	72,7	21,5	
FOKKER 70	FK70	44	2,6%	71,7	19,5	
CHALLENGER 30	CL30	11	0,7%	71,5	19,4	
AIRBUS A318-111	A3181	5	0,3%	71,4	22,5	
Boeing 787 Dreamliner	B7878	17	1,0%	71,1	19,6	
F2TH	F2TH	5	0,3%	70,3	18,8	
IAI 1125 ASTRA	ASTR	3	0,2%	70,0	25,8	
REGIONAL JET 70	CRJ700	4	0,2%	69,5	15,3	
REGIONAL JET 90	CRJ900	23	1,4%	69,4	15,9	
DE HAVILLAND	DH8400	129	7,7%	69,2	16,3	

EMBRAER/Legacy	E35L	2	0,1%	69,2	11,3
ATR 72	ATR72	17	1,0%	69,1	14,4
C 25 A	C25A	5	0,3%	68,3	18,9
LEARJET 45	LR45	3	0,2%	67,4	13,2
CESSNA 560	C56X	13	0,8%	67,1	15,4
CESSNA CITATION II	C550	4	0,2%	65,8	12,3
CESSNA C525	C525	3	0,2%	65,6	16,3
ATR42-500	ATR425	5	0,3%	65,3	10,3
Typen < 2 Erfassungen		38	2,3%	-	-
Summe		1.682	100,0%	74,2	20,8

\*) Anmerkung:

Energetisch gemittelter Maximalpegel in dBA

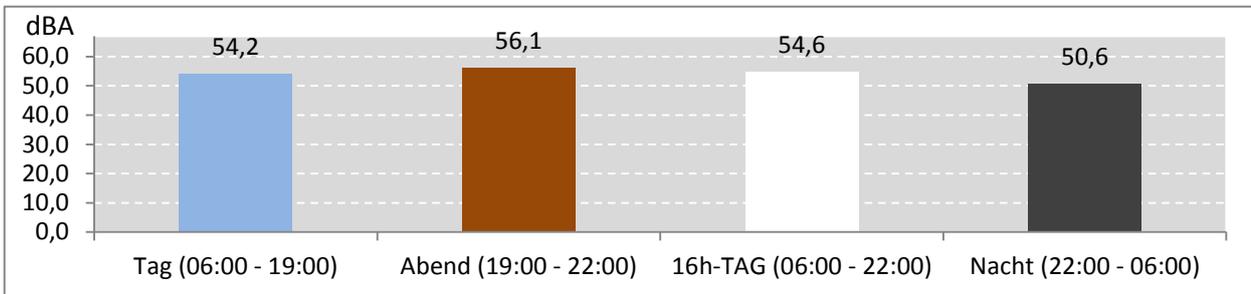
Durchschnittliche Dauer in Sekunden

Nur Flugzeugtypen mit 2 oder mehr gemessene Ereignissen eingetragen.

### 3 Auswertung der Fluglärmmessung

#### 3.5. Äquivalenter Dauerschallpegel (LEQ) für die verschiedenen Betriebszustände

Abb. 6: LEQ für den gesamten Messzeitraum während der Messdauer (Gesamt: 467 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" 183 Stunden im Messzeitraum

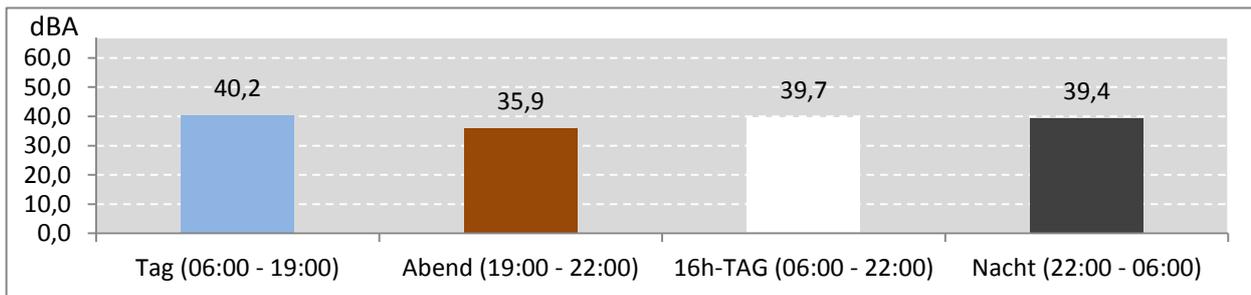


Abb. 8: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "Windstille" 124 Stunden im Messzeitraum

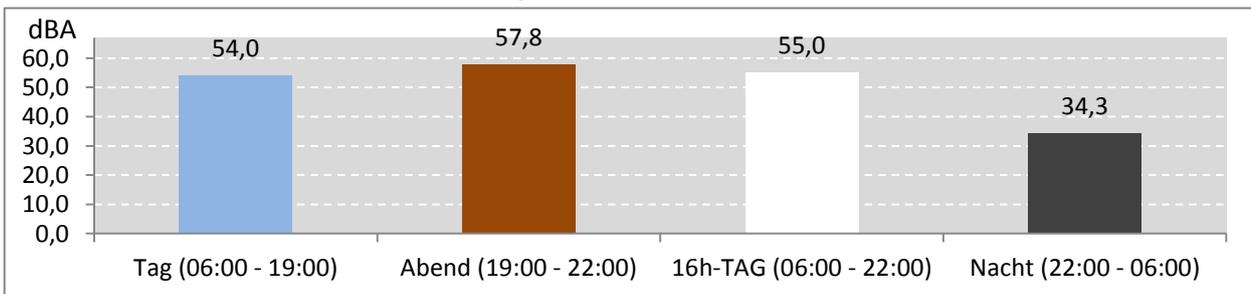
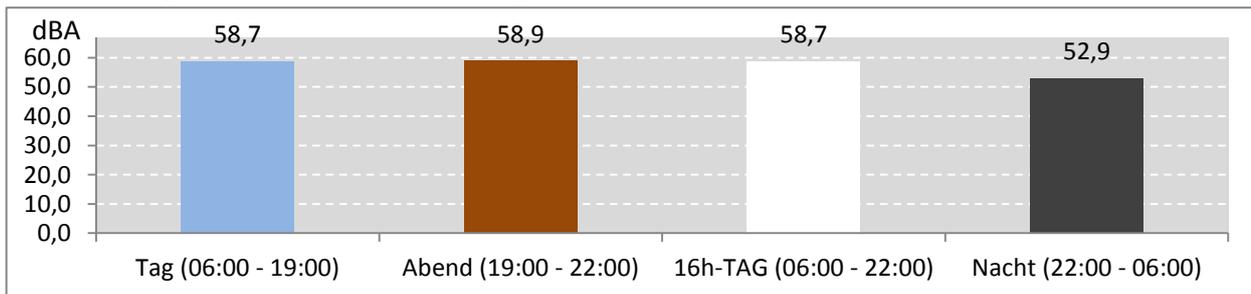


Abb. 9: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "östliche Winde" 160 Stunden im Messzeitraum



### 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.10: LEQ für Flugverkehr über den Messzeitraum

Messdauer: 467 Stunden

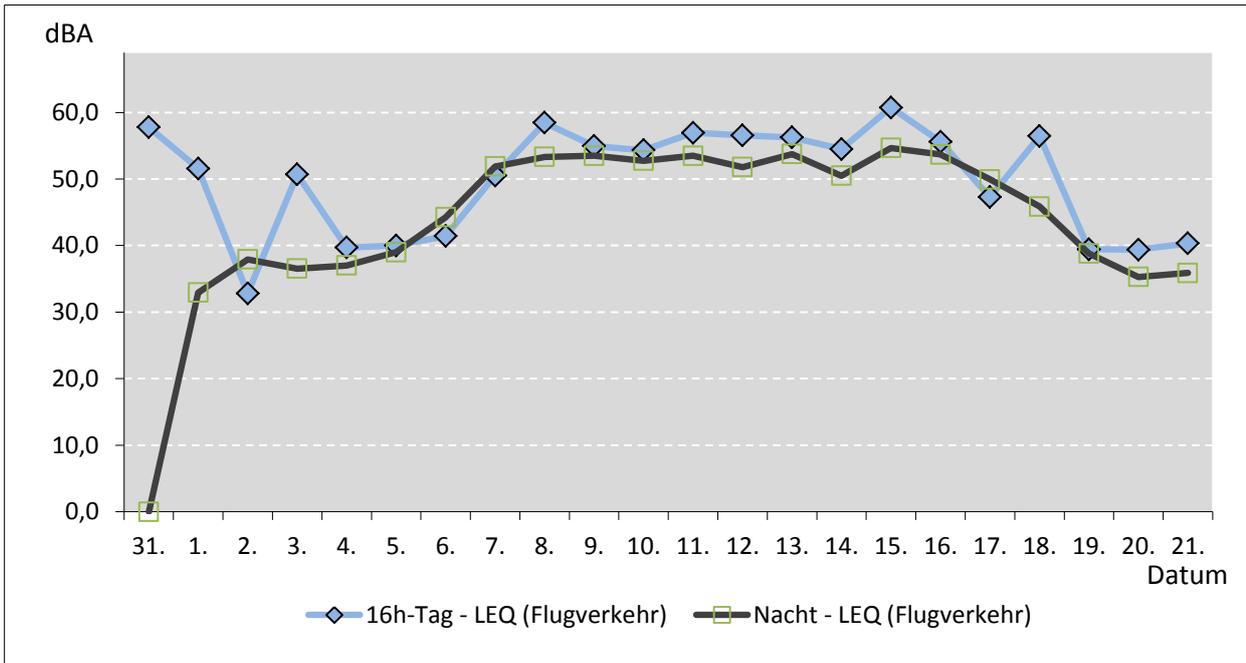
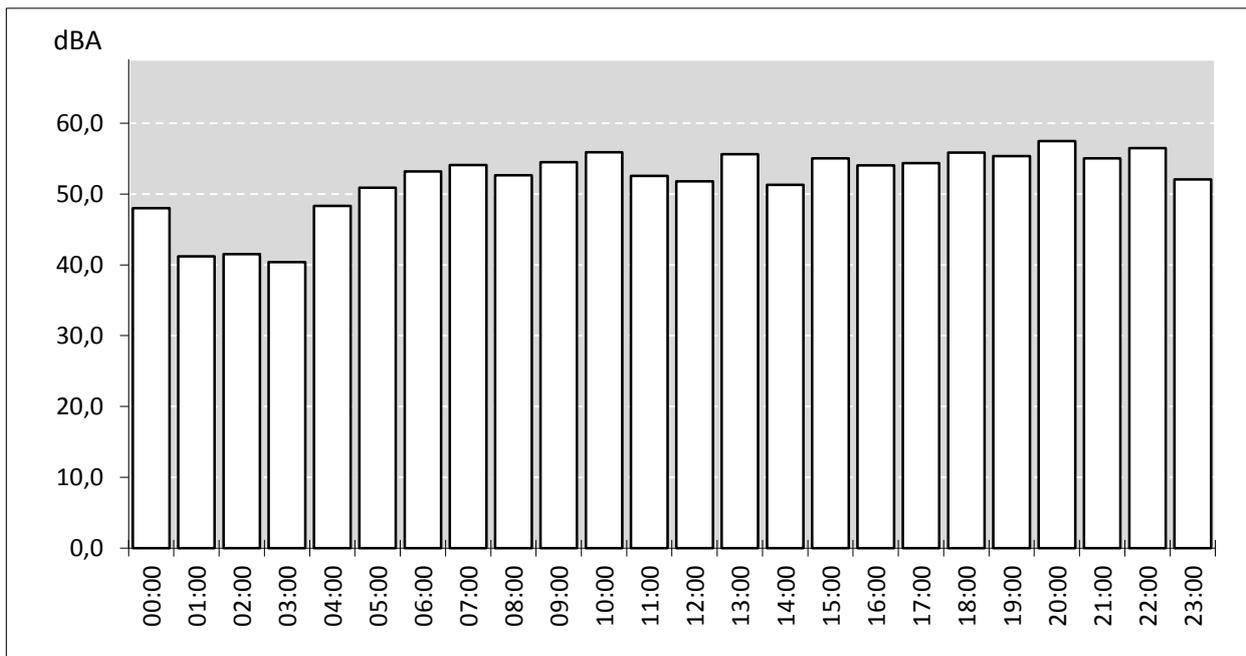


Abb. 11: Verlauf der über den Meßzeitraum gemittelten Stunden-LEQs für Flugverkehr



## 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 für den gesamten Messzeitraum während der Messdauer

Abb. 7: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "westliche Winde"

Abb. 8: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "Windstille"

Abb. 9: LEQ bei Pistenbetriebsrichtung "östliche Winde"

Abb. 10: LEQ für Flugverkehr über den Messzeitraum

Abb. 11: 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