



LAND

OBERÖSTERREICH

Lärmbericht Flughafen Linz Noise Report

Jänner–Dezember 2015



**Direktion Umwelt und
Wasserwirtschaft**
Abteilung Umweltschutz

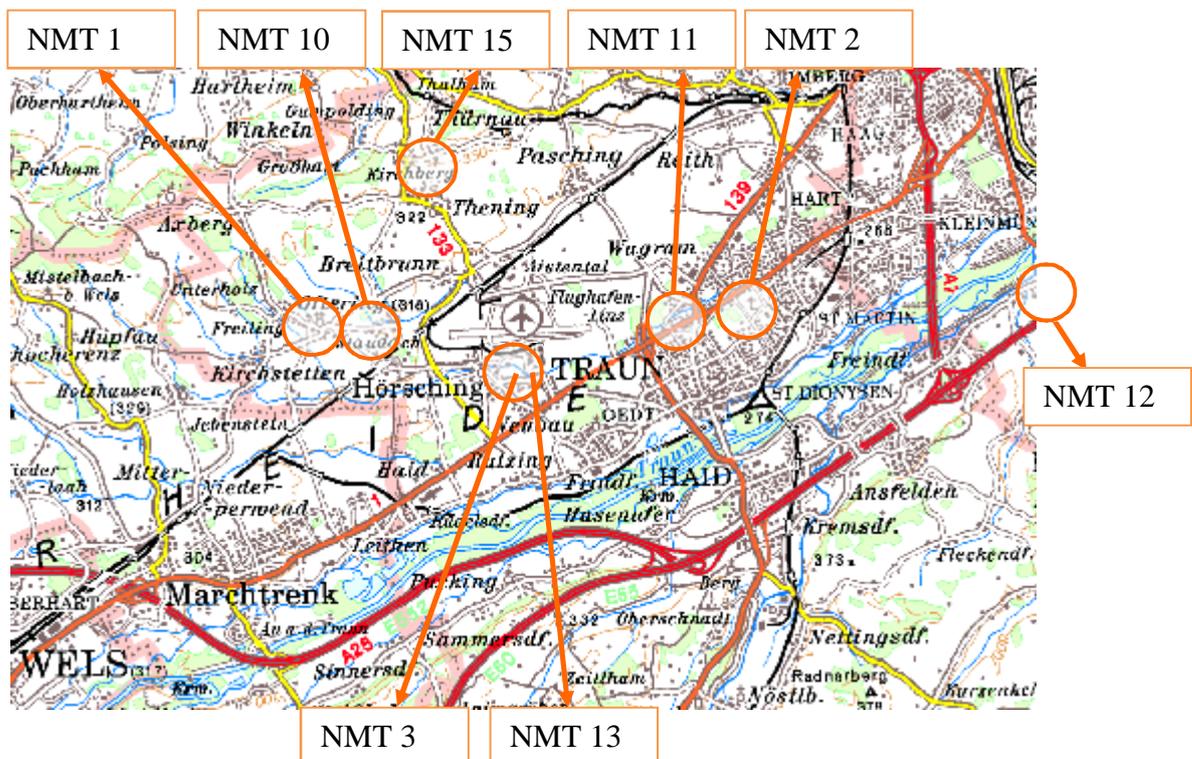


blue danube airport linz



Einleitung

Im Jahre 2003 wurden vom Flughafen Linz Lärmessstationen in Ergänzung zur bereits vorhandenen Flugwegaufzeichnung angekauft. Es handelt sich dabei um zwei stationäre Messstationen in Oftering (Feuerwehr) und Traun (Stadtfriedhof) sowie um eine mobile Messstation (Messanhänger). Die beiden stationären Messstationen befinden sich in einer Entfernung von 2.500 m (Feuerwehr Oftering) bzw. 3.000 m (Stadtfriedhof Linz) vom nächstgelegenen Pistenanfang. Die mobile Messstation wird an unterschiedlichen Standorten eingesetzt.

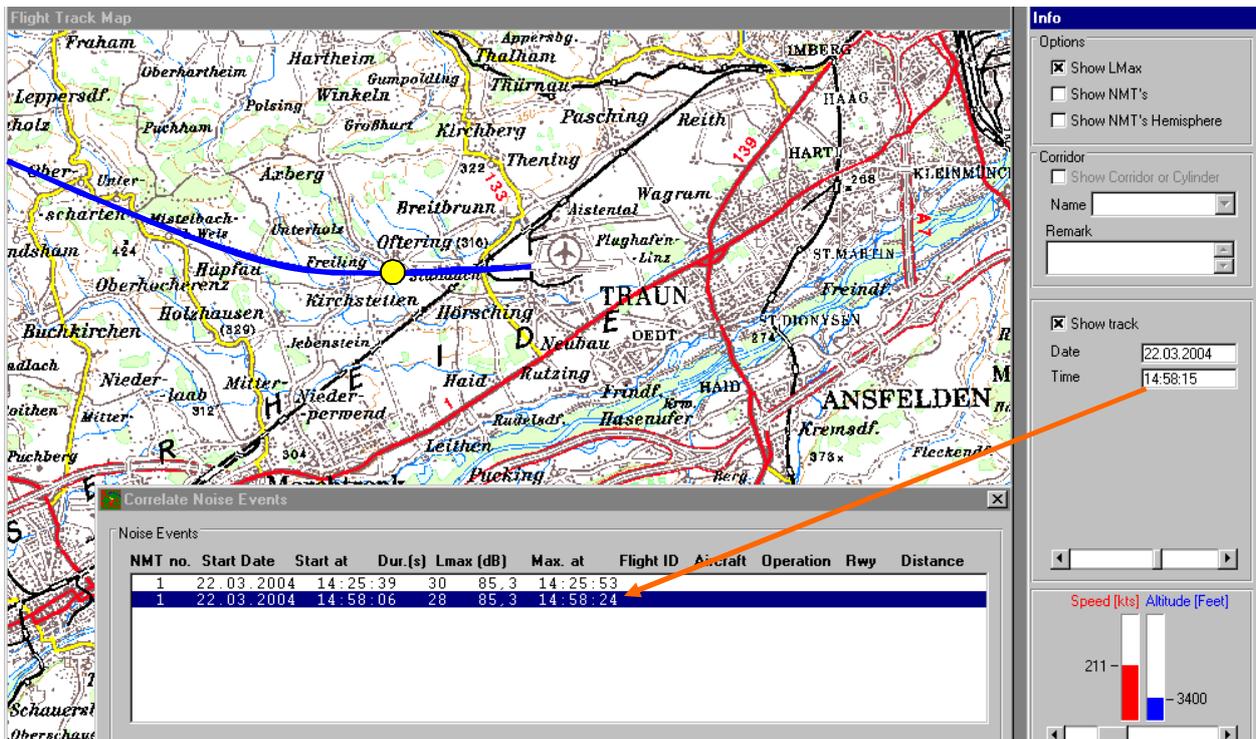


In einer Vereinbarung zwischen dem Flughafen Linz und dem Land Oberösterreich wurde festgehalten, dass das Land Oberösterreich (Abteilung Umweltschutz) Auswertungen der Messergebnisse durchführt und diese dem URIS-Beirat (**U**mfeld-, **R**ückkopplungs- und **I**nformations**S**ystem) zur Verfügung stellt. Auswertungen und aktuelle Messergebnisse können auch auf der Homepage des Landes Oberösterreich abgerufen werden (www.land-oberoesterreich.gv.at – Bereich Themen/Umwelt/Lärm).

Technische Kurzbeschreibung

Der Flughafen Linz erhält von der AustroControl die Radardaten samt Fluginformationen und speichert diese ab. Ein FTP-Server stellt diese Informationen dem Land Oberösterreich zur Verfügung. Der Fluglärmrechner des Landes Oberösterreich, der in der Abteilung Umweltschutz (Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz) stationiert ist, holt die Fluginformationen automatisiert per Internet und speichert diese ab.

Die stationären Lärmmessstationen sind mit dem Telefonfestnetz verbunden, die mobile Station ist per GSM-Netz erreichbar. Der Fluglärmrechner meldet sich in regelmäßigen Abständen bei den Lärmmessstationen an und ruft die Lärm- und Flugereignisse ab. Programmunterstützt erfolgt eine Korrelation der Lärm- und Flugereignisse. Das bedeutet, dass untersucht wird, ob zum Zeitpunkt des Lärmereignisses ein Flugzeug im Nahbereich der Messstation erfasst wurde. Wenn dies zutrifft, werden die Lärm- und Flugereignisse mit dieser Flugspur (samt den zugehörigen Fluginformationen) verknüpft. Dadurch kann ein Großteil der Lärmereignisse automatisch zugeordnet werden. Die Auswertungen und die Erstellung der Lärmberichte werden von der Abteilung Umweltschutz durchgeführt.



Darstellung einer Flugspur und Zuordnung eines Lärmereignisses, das zeitlich dazu übereinstimmt.

Anzahl der Flugbewegungen im Jahr 2015

Flugbewegungen Zivil	36.054
Flugbewegungen Militär	8.157
Flugbewegungen Rettung, Polizei	2.954
Summe	47.165

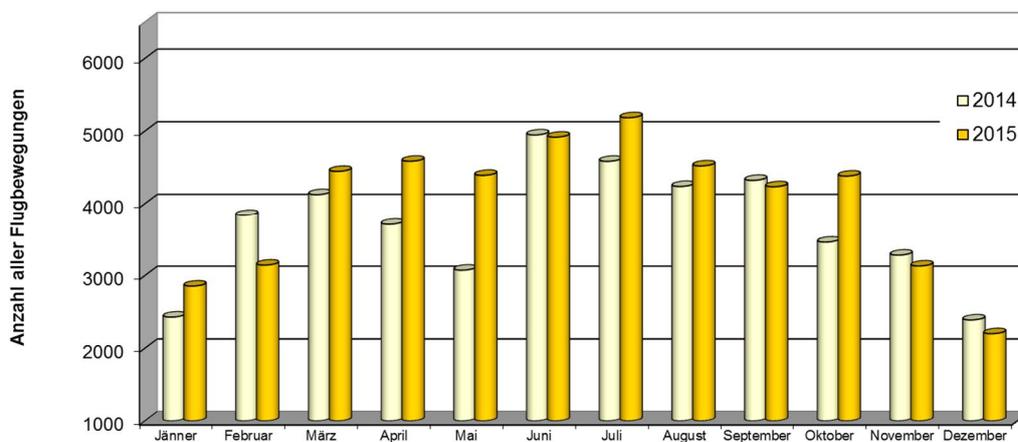
Registrierte Fluglärmereignisse bei den Messstationen (gesamt)

Messstation 1 - Oftring	7979
Messstation 2 - Traun	6260
Messstation 13 - mobil	1429
Summe	15.668

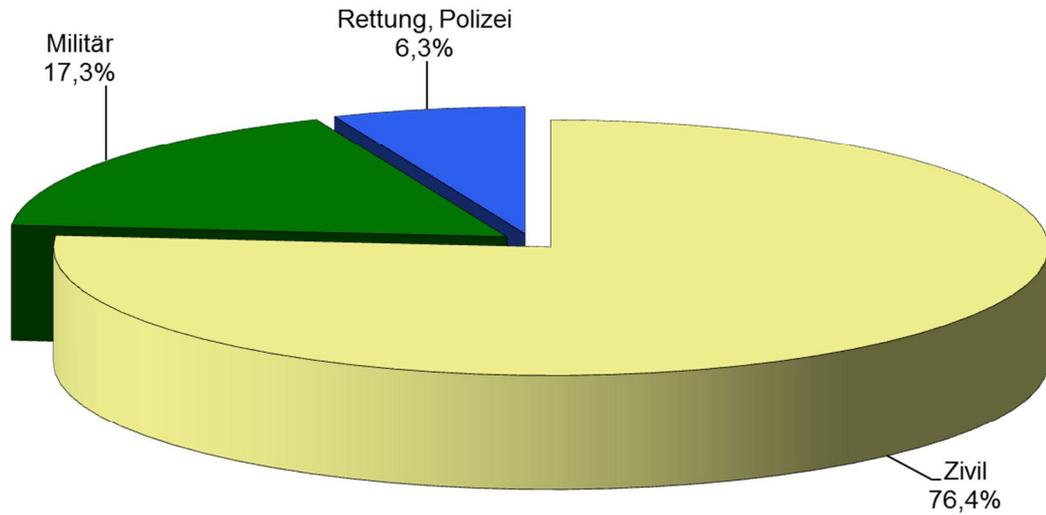
Registrierte Fluglärmereignisse bei den Messstationen außerhalb der Betriebszeit (23.00 - 05.30 Uhr)

Starts	25
Landungen	110
Summe	135
davon mehr als $L_{A,max} = 85$ dB	1

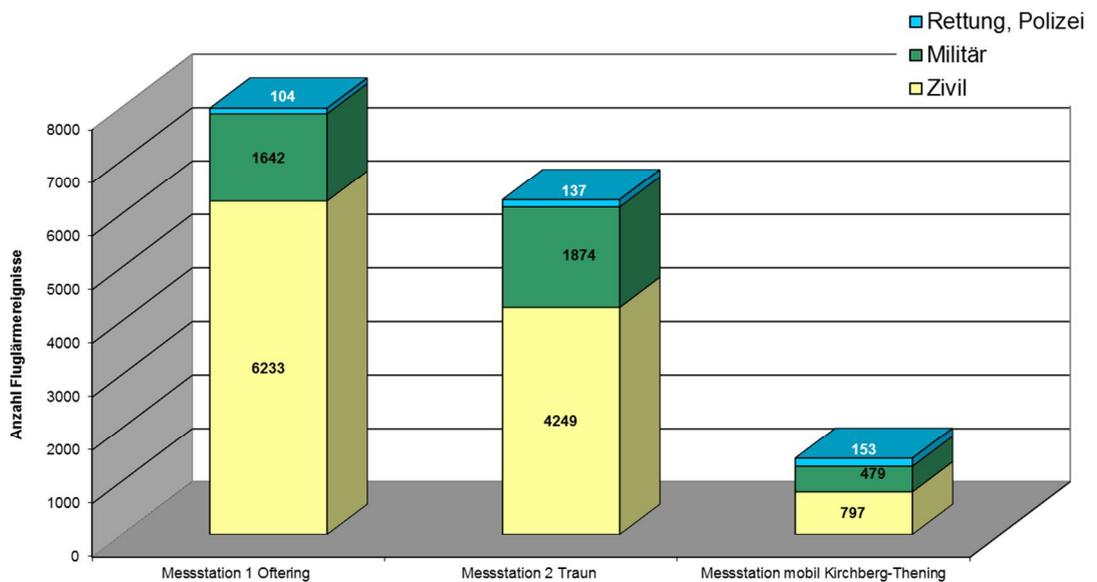
Anzahl aller Flugbewegungen



Aufteilung der Flugbewegungen



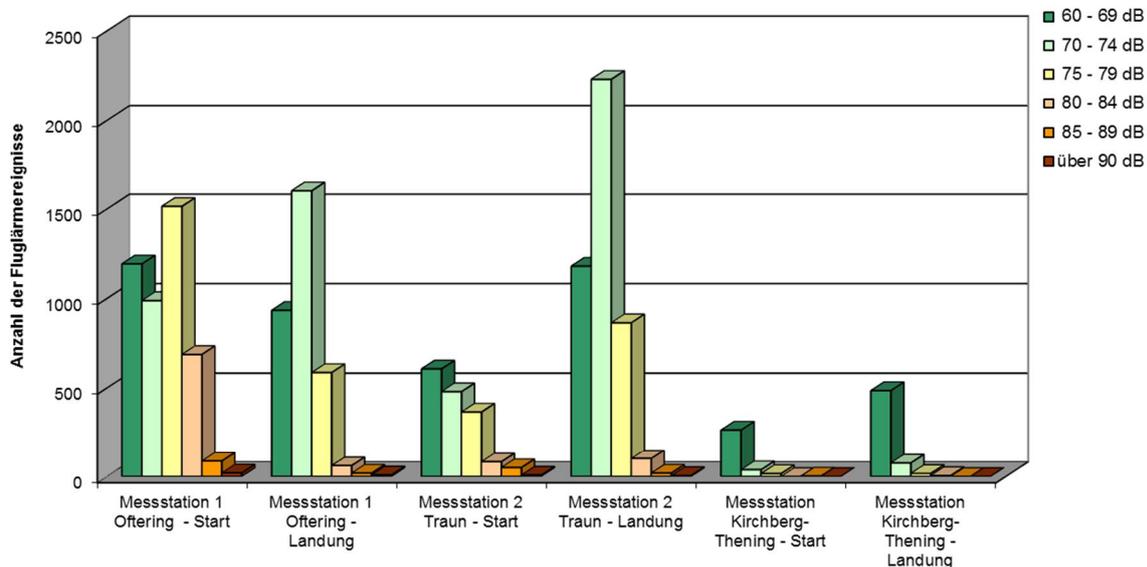
Anzahl der gemessenen Fluglärmereignisse



Anmerkung: Ein Fluglärmereignis tritt dann auf, wenn eine Flugbewegung erfasst und gleichzeitig ein definierter Schallpegel-Schwellwert überschritten wurde.

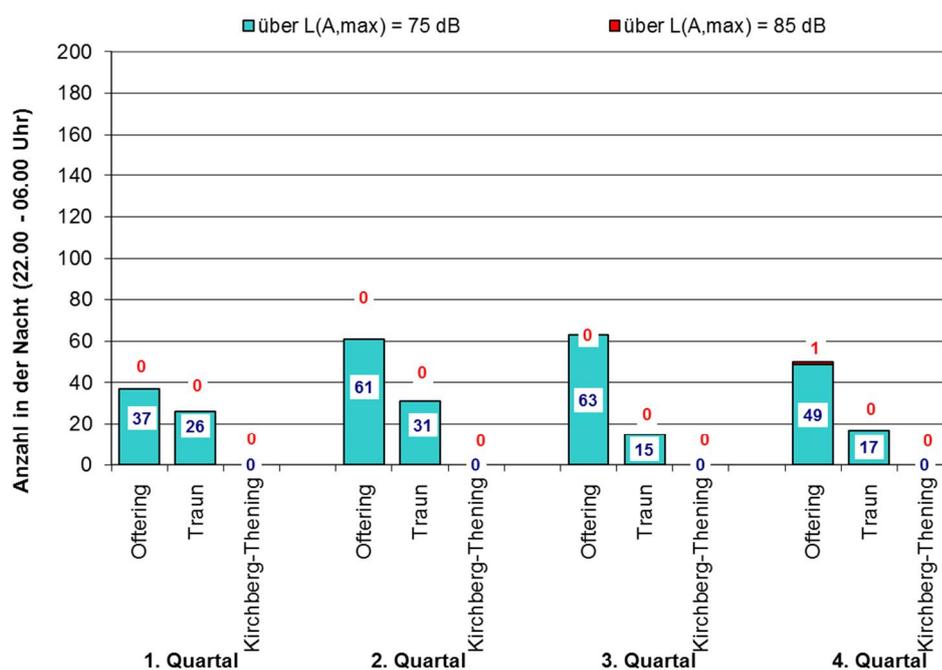
Häufigkeit der Fluglärmereignisse

Pegelklassen - L(A,max,slow):



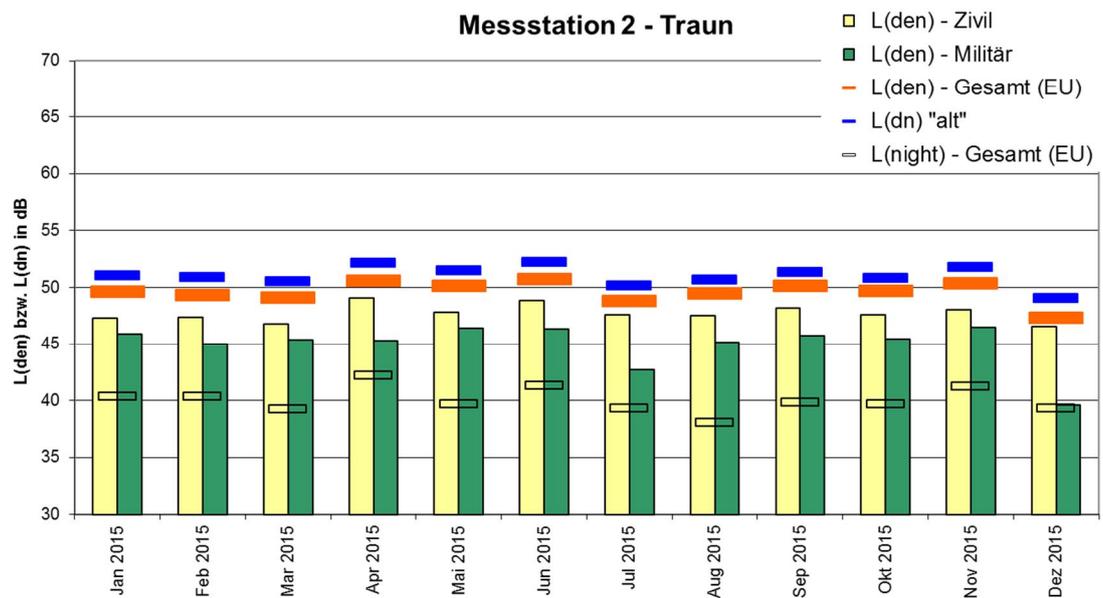
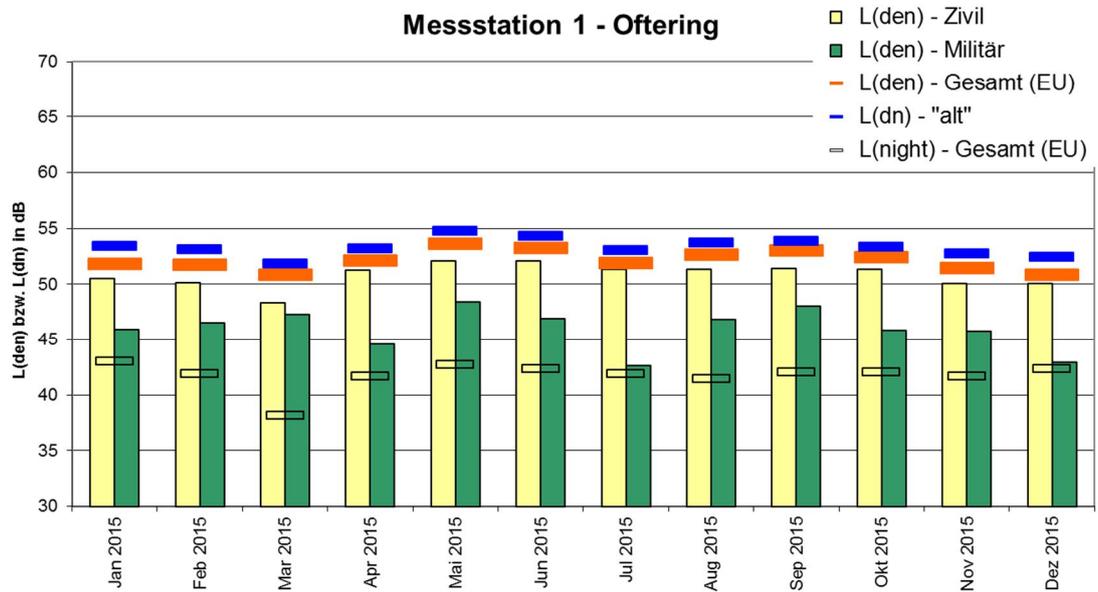
Anmerkung: Die Anzahl der Fluglärmereignisse in den einzelnen Pegelklassen ist nach Start und Landung getrennt. Die Klassierung erfolgt nach den gemessenen Maximalpegel der Flugereignisse bei den einzelnen Messstationen.

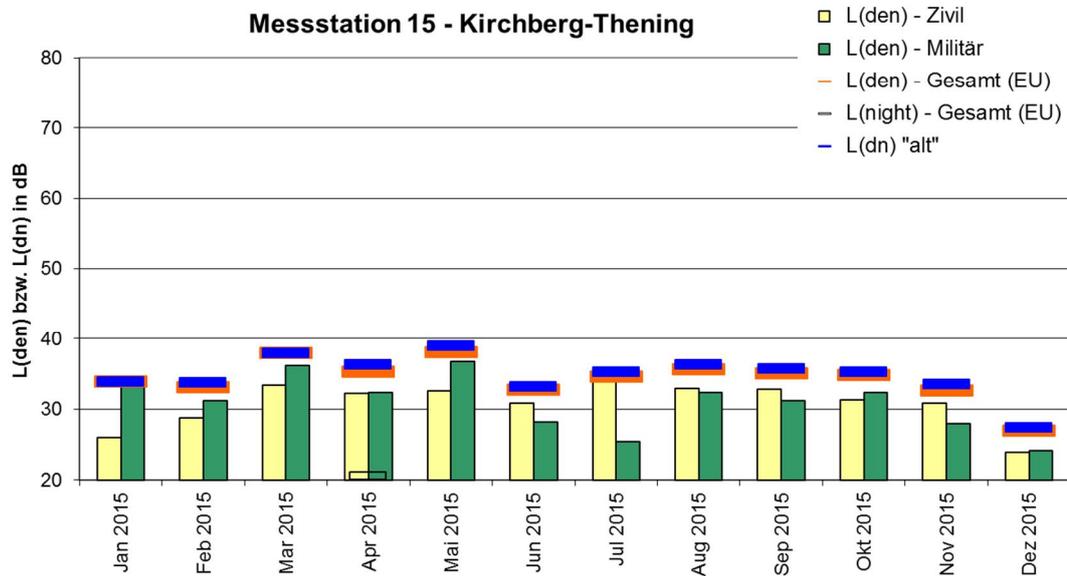
Überschreitung von Maximalpegel



Beurteilungspegel des Flugverkehrs

Vergleich Zivil - Militär - Gesamt



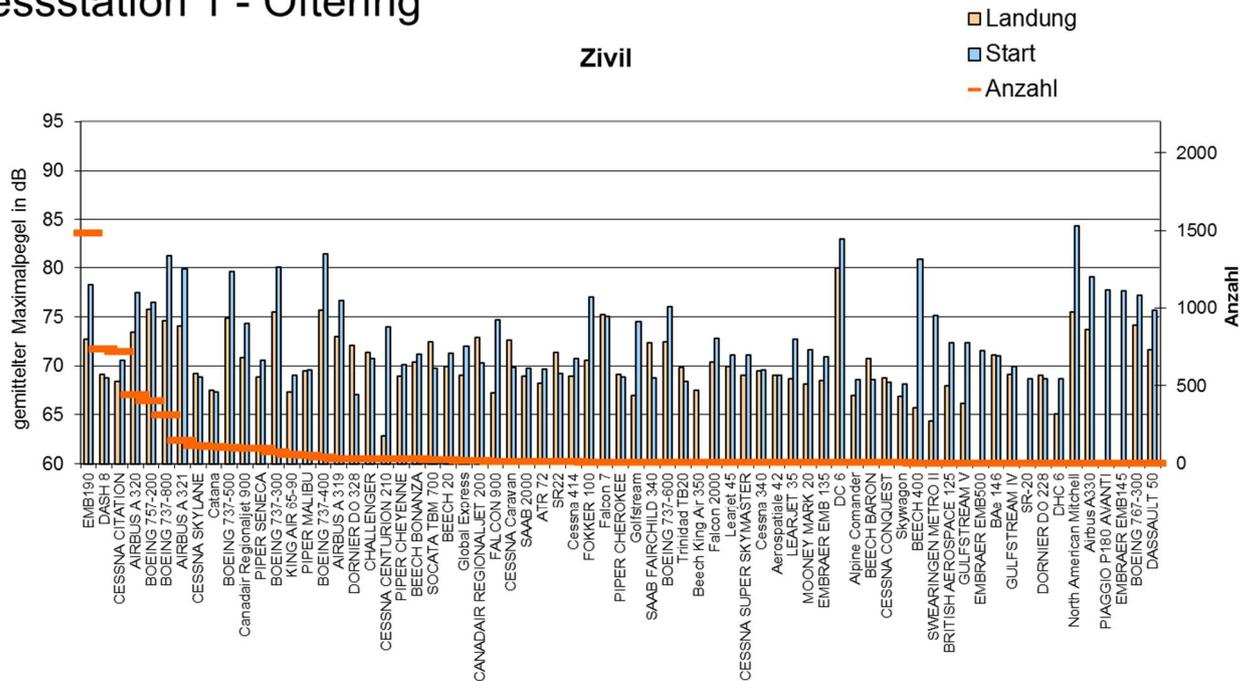


Anmerkung: Erklärung zu L_{den} , L_{dn} und L_{night} siehe unter "Begriffe und Definitionen". Die Darstellung dokumentiert den Unterschied zwischen "alter" Rechenmethode und aktueller EU-Berechnung sowie den Dauerschallpegel in der Nacht. Die Differenz resultiert aus den unterschiedlichen Beurteilungszeiträumen und dem Zuschlag für die Abendzeit nach der EU-Berechnung.

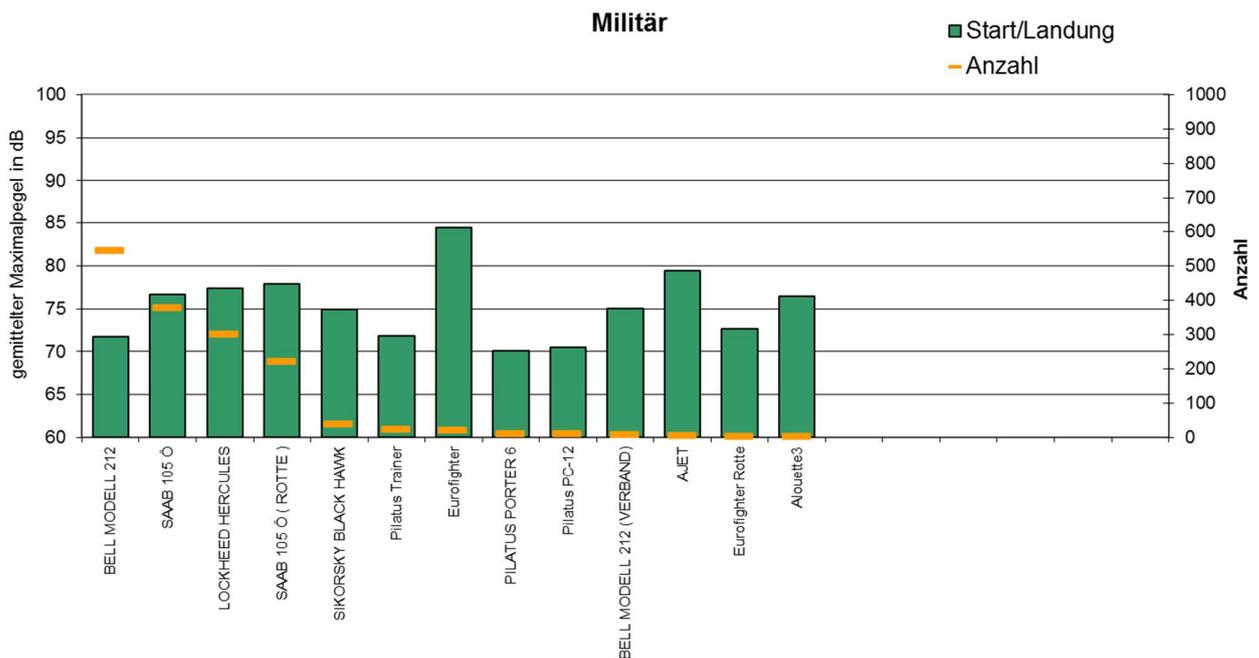
Es wird darauf hingewiesen, dass der hier dargestellte L_{den} den Beurteilungspegel über den jeweiligen Monat abbildet und nicht, wie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgesehen, den Beurteilungspegel über das gesamte Jahr. Damit soll auch während des Jahres ein Vergleich mit dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex als Jahresdurchschnittswert möglich sein.

Gemittelte Maximalpegel der Flugzeugtypen und Anzahl der schalltechnisch registrierten Fluglärmereignisse

Messstation 1 - Offering

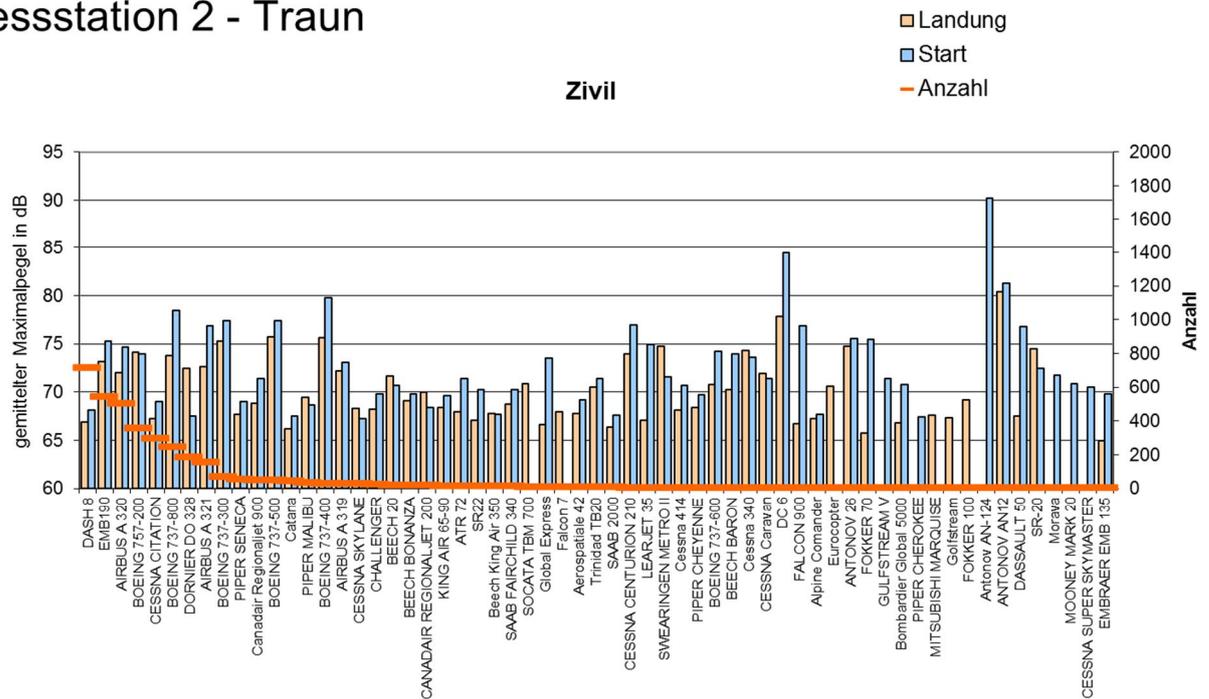


Anmerkung: Die Type "keine Fluginformation" stellt vorwiegend Sichtflüge mit kleinen Maschinen dar, bei denen nur die Flugspur aber keine weiteren Informationen enthalten sind.

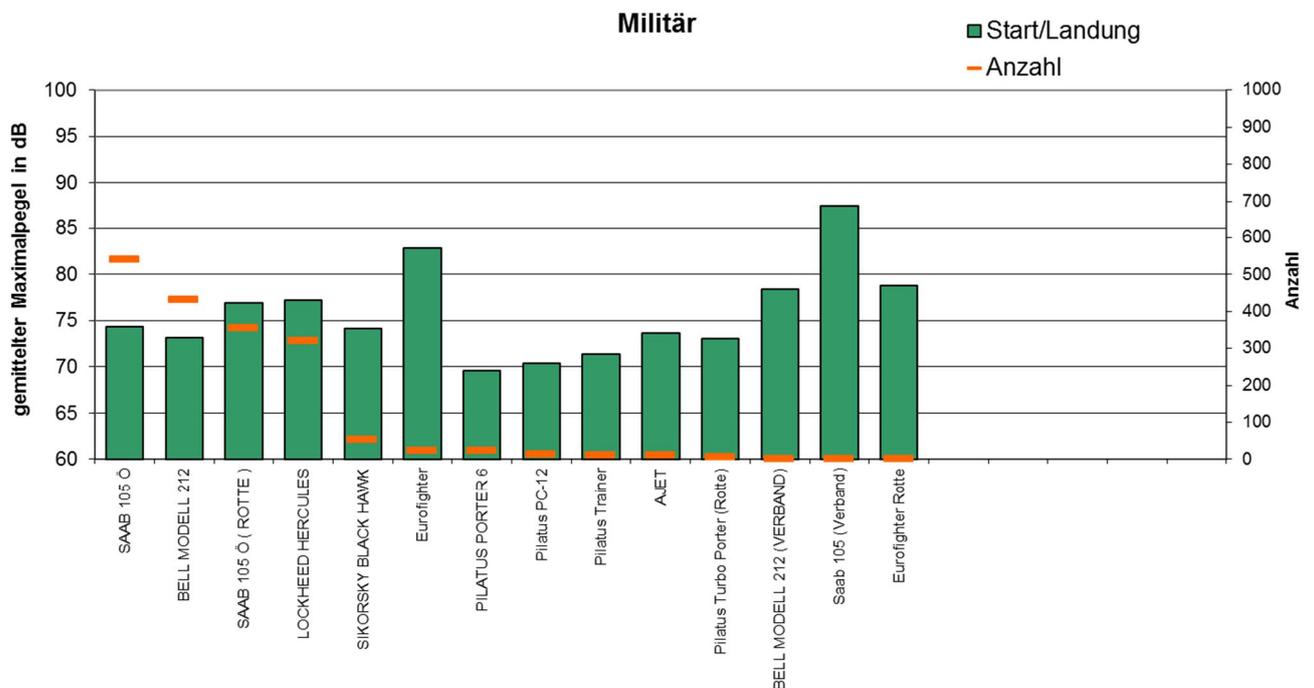


Anmerkung: Bei Übungsmanövern kommt es zu keiner eindeutigen Zuordnung von Start und Landung, sodass der Mittelwert dargestellt wurde.

Messtation 2 - Traun



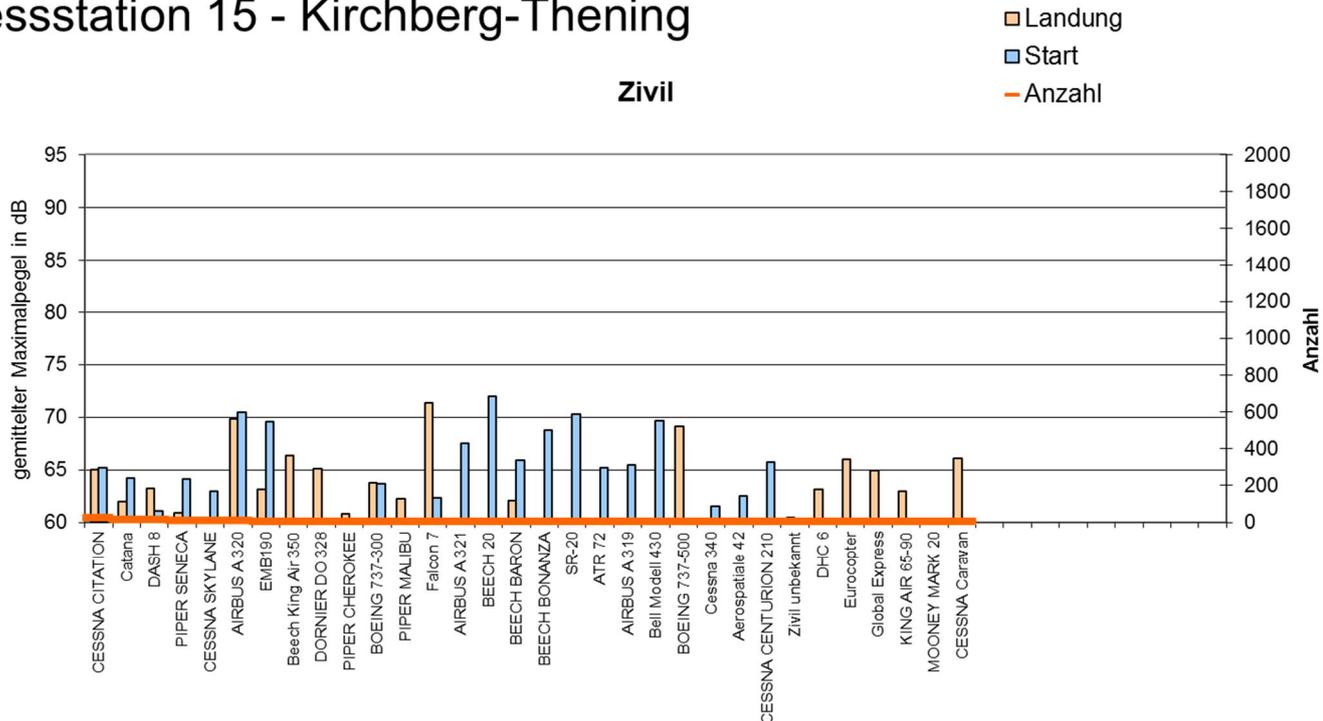
Anmerkung: Die Type "keine Fluginformation" stellt vorwiegend Sichtflüge mit kleinen Maschinen dar, bei denen nur die Flugspur aber keine weiteren Informationen enthalten sind.



Anmerkung: Bei Übungsmanövern kommt es zu keiner eindeutigen Zuordnung von Start und Landung, sodass der Mittelwert dargestellt wurde.

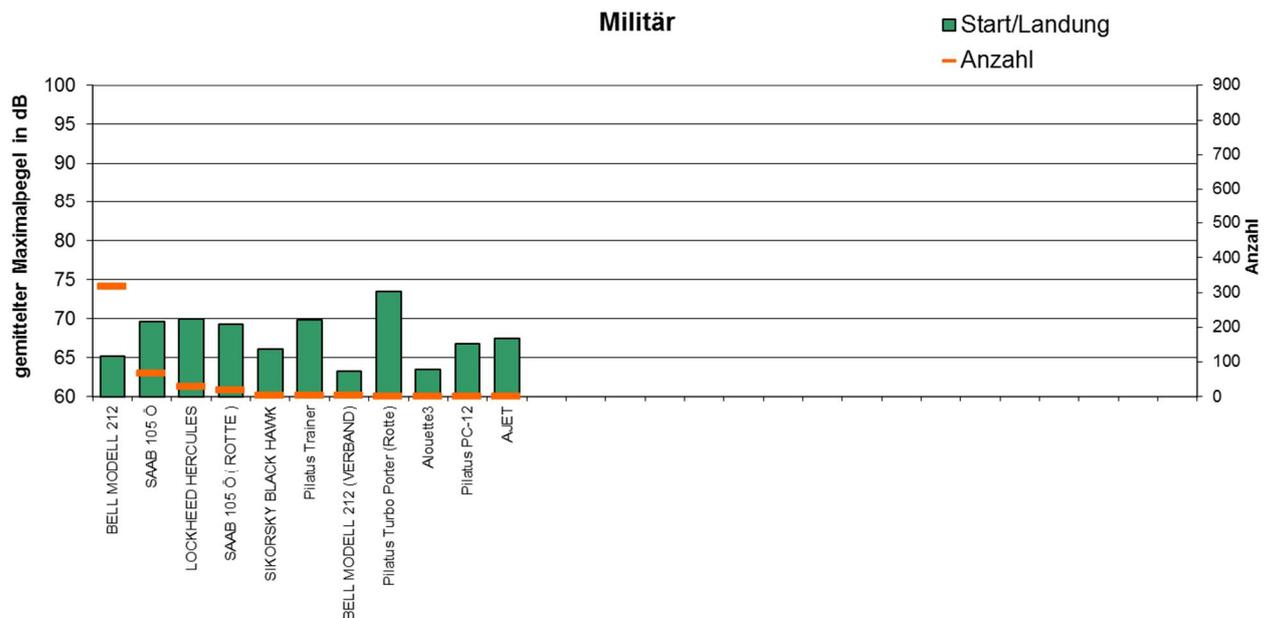
Messstation 15 - Kirchberg-Thening

Zivil



Anmerkung: Die Type "keine Fluginformation" stellt vorwiegend Sichtflüge mit kleinen Maschinen dar, bei denen nur die Flugspur aber keine weiteren Informationen enthalten sind.

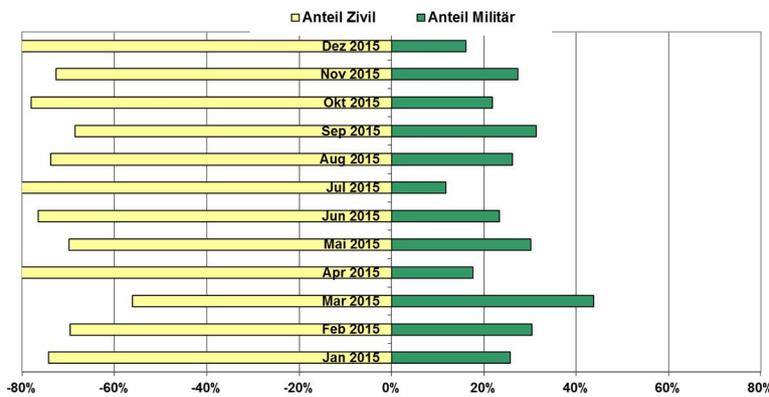
Militär



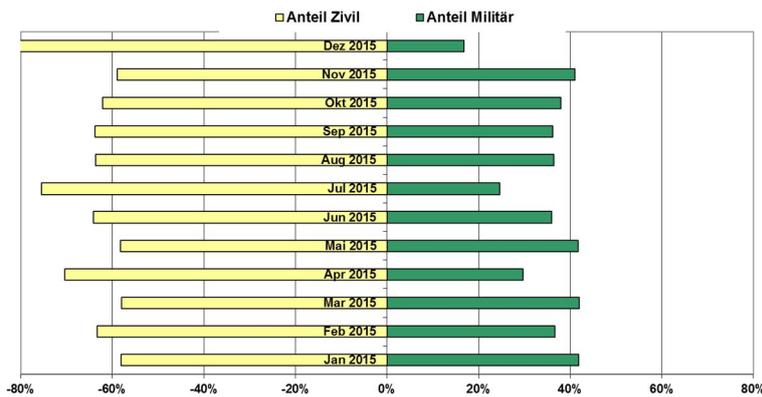
Anmerkung: Bei Übungsmanövern kommt es zu keiner eindeutigen Zuordnung von Start und Landung, sodass der Mittelwert dargestellt wurde.

Schallanteile des zivilen und militärischen Flugverkehrs

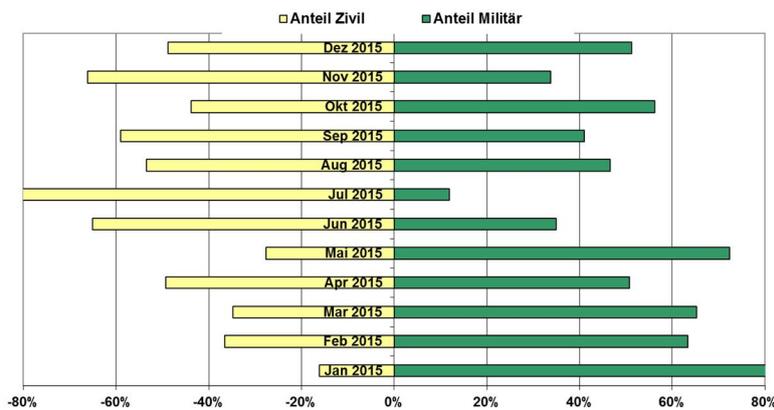
Messtation 1 - Oftring



Messtation 2 - Traun



Messtation 15 - Kirchberg-Thening



Anmerkung: Wenn die Schallpegel der zivilen und der militärischen Ereignisse gleich sind, beträgt der Anteil je 50 %. Wenn sich beide Schallpegel um 10 dB unterscheiden, liegt eine Aufteilung 100 % zu 0 % vor, weil der geringere Schallpegel keinen Einfluss am Gesamtschallpegel hat.

Kurzbericht

Die Angaben im Lärmbericht enthalten sowohl zivile, als auch militärische Flugbewegungen. Die angeführten Schallpegel beziehen sich ausschließlich auf den Bereich der Messstationen. Vor allem bei militärischen Übungsflügen erfolgte in Einzelfällen eine fehlerhafte Zuordnung der Kennung für Start und Landung. Es kann deshalb die Anzahl der Starts und Landungen abweichen bzw. ein Start als Landung geführt werden oder umgekehrt. Dies kann sich auch bei Auswertungen, die getrennt nach Start und Landung vorgenommen wurden, auswirken. Der Anteil solcher Übungsflüge am gesamten Flugverkehr ist gering, sodass der dadurch verursachte Fehler im Allgemeinen bedeutungslos ist. Die angeführten Beurteilungspegel (L_{den} , L_{dn}) sind davon nicht betroffen, weil diese ausschließlich vom gemessenen Schallpegel (Grundlage ist der 1-Sekunden-Schallereignispegel SEL) berechnet wurden.

Die Schallpegelmessgeräte der Messstationen unterliegen der Eichpflicht. Im August 2014 erfolgte die Eichung der Messgeräte durch eine akkreditierte Eichstelle. Zusätzlich wird täglich eine automatische Überprüfung der Kalibrierung (ein definiertes Signal wird kontrolliert) durchgeführt, um etwaige Störungen sofort zu erkennen.

Folgende höchsten Maximalpegel in dB wurden bei den einzelnen Messstationen erfasst:

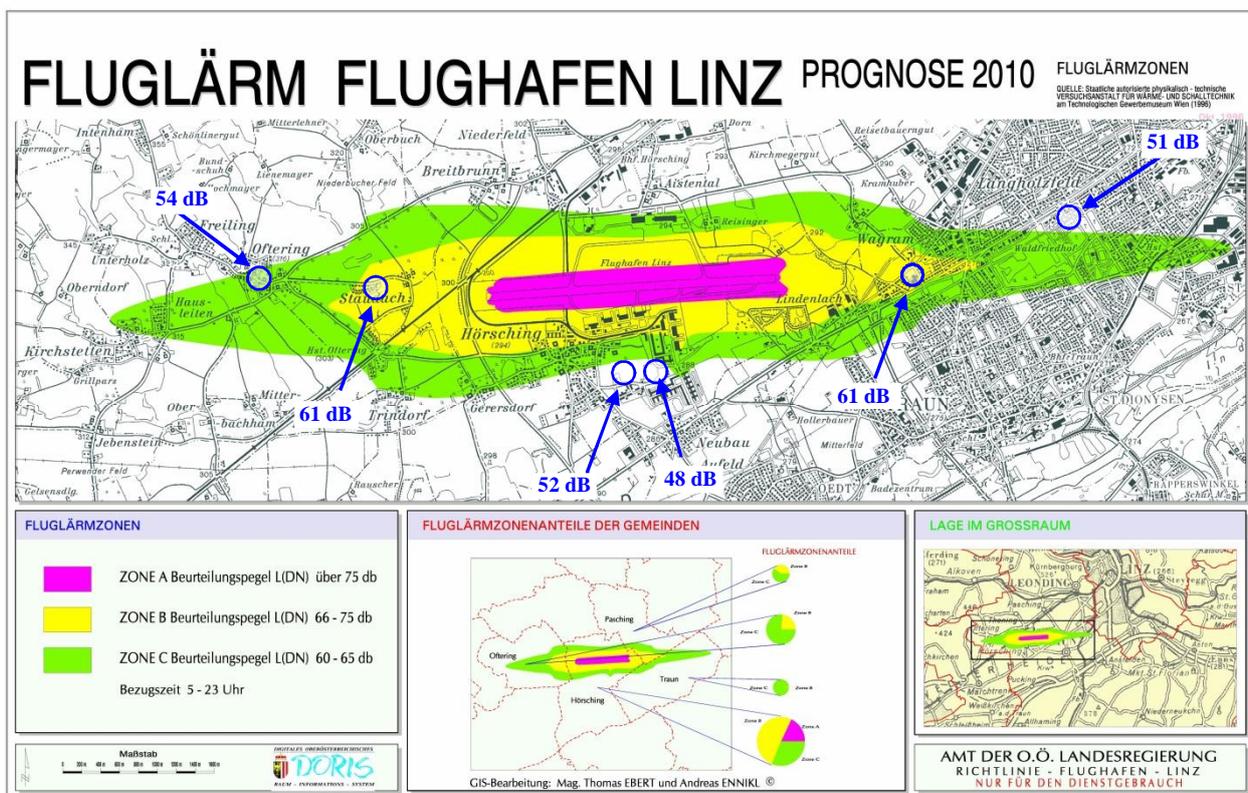
	Messstation 1- Oftring	Messstation 2- Traun	Messstation - mobil
$L_{A,max}$ -Zivil	90	91	82
$L_{A,max}$ -Militär	96	95	89

Aktuelle Vorfälle und Ereignisse

Die Maximalpegel im zivilen Luftverkehr wurden bei den Messstationen 1 und 2 durch Antonov Transportmaschinen AN-124 und bei der mobilen Messstation durch einen Überflug des Rettungshubschraubers verursacht.

Lärmschutzzonen

Die folgende Skizze zeigt die im Jahr 1996 berechneten Lärmschutzzonen (Prognose 2010) und die aufgrund der aktuellen Messperiode berechneten Schallpegel (blau dargestellt) bei den Messstationen (Berechnung von L_{dn} "alt", um einen Vergleich zu ermöglichen):



Auszug aus der Richtlinie "Fluglärm - Flughafen Linz"

Abweichungen zwischen Berechnung und Messung sind damit zu begründen, dass einerseits die Messwerte von den meteorologischen Bedingungen abhängen und andererseits für die Berechnung ein standardisiertes Rechenmodell verwendet wird. So werden bei der Berechnung Witterungseinflüsse berücksichtigt, die von den tatsächlichen Bedingungen abweichen können. Auch die militärischen Flugbewegungen haben einen nennenswerten Anteil am Beurteilungspegel, sodass dadurch je nach Flugbetrieb eine bedeutende Pegeländerung des L_{den} verursacht werden kann. Hinsichtlich der Spitzenpegel erfolgt jedoch eine gute Übereinstimmung mit den Isophonen der Zone C.

FAQ - Häufig gestellte Fragen

Was bedeuten die Messwerte einer Messstation für die Lärmsituation im Bereich meines Aufenthaltsortes?

Die Messergebnisse der Lärmmessstationen gelten nur für die unmittelbare Umgebung. Mit Hilfe der Lärmkarte kann jedoch eine Abschätzung für andere Punkte getroffen werden, da zu erwarten ist, dass die Differenz zwischen Messwert und Rechenwert überall etwa gleich ist. Ergab beispielsweise die Lärmmessung um 6 dB geringere Werte als die Berechnung an diesem Punkt, können auch beim Aufenthaltsort, der laut Lärmkarte mit 63 dB belastet ist, 6 dB abgezogen werden.

Bemerkt wird, dass bei den Pegelangaben (L_{den} , L_{dn}) ausschließlich der Flugverkehr enthalten ist. Immissionen durch Straßenverkehr, Bahnverkehr oder Betrieben sind darin nicht berücksichtigt.

Wie ändert sich der Lärmpegel, wenn der Flugverkehr zunimmt?

Die Maximalwerte werden durch eine Zunahme im Flugverkehr nicht verändert, da diese unabhängig von der Anzahl ermittelt werden. Mit steigendem Flugverkehr ist aber die Zunahme des Beurteilungspegels (L_{den} , L_{dn}) verbunden. So ergibt beispielsweise eine Verdoppelung des Flugverkehrs zur Tageszeit eine theoretische Zunahme des L_d (Taglärmindex) um 3 dB. Da sich der Beurteilungspegel (L_{den} , L_{dn}) aber auch aus dem Abend- und Nachtlärmindex zusammensetzt, führt die Erhöhung von 3 dB am Tag nur zu einer geringeren Zunahme des Gesamtbeurteilungspegels (Ausnahme: keine Lärmereignisse am Abend oder in der Nacht).

Werden von den Messstationen alle Überflüge registriert?

Die Messstationen zeichnen jedes Lärmereignis auf, das einen eingestellten Schwellwert überschreitet. Dies passiert unabhängig davon, ob es sich um ein Flugzeug oder etwa um ein Hundegebell handelt. Das bedeutet aber auch, dass nur solche Flugzeuge ein Lärmereignis hervorrufen, die entsprechend "laut" sind. Diese Lärmereignisse werden dann mit einer Flugspur verknüpft, sodass eine Zuordnung möglich wird. "Leisere" Flugzeuge verursachen kein Lärmereignis, leisten aber aus schalltechnischer Sicht auch keinen relevanten Beitrag zum Gesamtschallpegel, ausgedrückt als L_{den} .

Begriffe und Definitionen

- $L_{A,max,slow}$ Maximalpegel**
A-bewerteter, maximaler Schallpegel, gemessen mit der Anzeigedynamik "slow".
- $L_{A,eq}$ A-bewerteter, energieäquivalenter Dauerschallpegel**
Einzahlangabe zur Beschreibung von Schallereignissen mit schwankenden Schalldruckpegeln über einen Messzeitraum.
- SEL Schallereignispegel**
Rechengröße zur Angabe der Schallenergie eines gesamten Schallereignisses als energiegleichen Schallpegel für die Andauer von einer Sekunde.
- L_{dn} Beurteilungspegel für Fluglärm ("alt")**
A-bewerteter Beurteilungspegel für Fluglärm, der einen Zuschlag für die Nacht (+ 10 dB) enthält. Dieser wurde bisher angewendet und ist in den berechneten Fluglärmzonen dargestellt. Die Immissionen beim Flughafen Linz wurden bisher für eine Bezugszeit von 5.00 bis 23.00 Uhr berechnet.
- L_{day} Taglärminde**
A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel über den Beurteilungszeitraum eines Jahres, wobei die Bestimmung an allen Kalendertagen am Tag (6.00 bis 19.00 Uhr) erfolgt (EU-Richtlinie 2002/49/EG).
- $L_{evening}$ Abendlärminde**
A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel über den Beurteilungszeitraum eines Jahres, wobei die Bestimmung an allen Kalendertagen am Abend (19.00 bis 22.00 Uhr) erfolgt (EU-Richtlinie 2002/49/EG).
- L_{night} Nachtlärminde**
A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel über den Beurteilungszeitraum eines Jahres, wobei die Bestimmung an allen Kalendertagen in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) erfolgt (EU-Richtlinie 2002/49/EG).
- L_{den} Tag-Abend-Nacht-Lärminde**
A-bewerteter Beurteilungspegel, berechnet aus dem Tag-, Abend- und Nachtindex unter Berücksichtigung von Zuschlägen für den Abend (+ 5 dB) und die Nacht (+ 10 dB) (EU-Richtlinie 2002/49/EG).
Im Bericht wird der L_{den} zum Teil auch für die Darstellung von Beurteilungspegeln über den Zeitraum eines Monats (samt Zuschläge für die Abend- und Nachtzeit) verwendet, um auch "Zwischenergebnisse" darstellen zu können.

Fotoarchiv Messstationen

Stationäre Messstationen:

Messstation NMT1



Oftering (Feuerwehr)

Messstation NMT2



Traun (Stadtfriedhof)

Mobile Messstationen:

Messstation NMT3



Hörsching (Voglerstraße)

Messstation NMT10



Oftering (Staudach)

Messstation NMT11



Pasching (Fa. Mitterbauer)

Messstation NMT12



Linz (Fischdorf)

Messstation NMT13



Hörsching (Kaserne)

Messstation NMT15



Kirchberg-Thening

Fotoarchiv häufiger Flugzeuge am Flughafen Linz



Kontakte

Herausgeber:

Land Oberösterreich
Direktion Umwelt- und Wasserwirtschaft
Abteilung Umweltschutz
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Tel.: 0732/7720-14543
e-mail: us3.post@ooe.gv.at

Berichterstellung: Ing. Roman Hirnschrodt

Flughafen Linz:

Flughafen Linz GmbH
Flughafenstraße 1
4063 Hörsching

Tel.: 07221/600

Weitere Informationsquellen zum Thema Fluglärm - Flughafen Linz:

- Kurzbericht
- Aktuelle Messergebnisse unter www.land-oberoesterreich.gv.at
Bereich Themen - Umwelt - Lärm