

## Inhaltsverzeichnis

4.1	Fluglärm.....	5
4.1.1	Einleitung / Methodik des Fachbereichs.....	5
4.1.2	Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen.....	8
4.1.3	Flugrouten.....	8
4.1.4	Prognosewerte.....	8
4.1.5	Einfädelungsbereich und lärmarme Luftfahrzeuge.....	24
4.1.6	Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020.....	33
4.1.7	Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025.....	67
4.1.8	Gegenüberstellungen der Szenarien 2020 Einreichprojekt, 2020 und 2025.....	102
4.1.9	Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs.....	114

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.1-1:	Anflugprofil Einfädelungsbereich für die Pisten 29L, 29R und 34.....	29
Abbildung 4.1-2:	Karte 103, Nullszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.103-00).....	34
Abbildung 4.1-3:	Karte 104, Nullszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.104-00).....	35
Abbildung 4.1-4:	Karte 107, Nullszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.107-00).....	36
Abbildung 4.1-5:	Karte 110, Nullszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) 002.110.110-00.....	37
Abbildung 4.1-6:	Karte 105, Planszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.105-00).....	38
Abbildung 4.1-7:	Karte 106, Planszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.106-00).....	39
Abbildung 4.1-8:	Karte 108, Planszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.108-00).....	40
Abbildung 4.1-9:	Karte 109, Differenzkarte 2020 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario (02.110.109-00).....	42
Abbildung 4.1-10:	Karte 111, Planszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) (02.110.111-00).....	43
Abbildung 4.1-11:	Karte 112, Differenzkarte 2020 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario, Pegelhäufigkeiten (02.110.112-00).....	45
Abbildung 4.1-12:	Karte 113, Gegenüberstellung TAG der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.113-00).....	47
Abbildung 4.1-13:	Karte 114, Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.114-00).....	48
Abbildung 4.1-14:	Karte 129, Differenzkarte 2020 NACHT Ln=55dB (02.110.129-00).....	50
Abbildung 4.1-15:	Karte 203, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Lden (55dB - 75db), (02.110.203-00).....	69
Abbildung 4.1-16:	Karte 204, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Ln (45dB - 75db), (02.110.204-00).....	70
Abbildung 4.1-17:	Karte 207, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.207-00).....	71
Abbildung 4.1-18:	Karte 210, Nullszenario 2025 Umhüllende Nacht 10% Lärmarme (13x68dB + 1x80dB)(002.110.210-00).....	72

Abbildung 4.1-19: Karte 205, Planszenario 2025 Lden (55dB - 75db) 10% Lärmarme, (02.110.205-00)	73
Abbildung 4.1-20: Karte 206, Planszenario 2025 Ln (45dB - 75db) 10% Lärmarme, (02.110.206-00)	74
Abbildung 4.1-21: Karte 208, Planszenario 2025 Umhüllende (Ld+Lden) 10% Lärmarme, (02.110.208-00)	75
Abbildung 4.1-22: Karte 209, Differenzkarte 2025 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario 10% Lärmarme (02.110.209-00)	77
Abbildung 4.1-23: Karte 211, Planszenario 2025 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) 10% Lärmarme (02.110.211-00)	78
Abbildung 4.1-24: Karte 212, Differenzkarte 2025 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario, Pegelhäufigkeiten 10% Lärmarme (02.110.212-00)	80
Abbildung 4.1-25: Karte 213, Gegenüberstellung Tag der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.213-00)	82
Abbildung 4.1-26: Karte 214, Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.214-00)	83
Abbildung 4.1-27: Karte 229, Differenzkarte 2025 NACHT Ln=55dB 10% Lärmarme (02.110.229-00)	85
Abbildung 4.1-28: Karte 261 Gegenüberstellung Nullszenario 2020 g, 2025 g 10% Lärmarme Nacht Umhüllende 13x68dB+1x80dB	103
Abbildung 4.1-29: Karte 262, Gegenüberstellung Planszenario Nacht 2020u, 2025u 10% Lärmarme Umhüllende 13x68dB + 1x80dB	104
Abbildung 4.1-30: Karte 263, Gegenüberstellung Nullszenario Tag 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden 65dB und Ld16h 62dB	105
Abbildung 4.1-31: Karte 264, Gegenüberstellung Planszenario Tag 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden=65dB und Ld16h 62dB	106
Abbildung 4.1-32: Karte 233, Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden=55dB-75dB	110
Abbildung 4.1-33: Karte 237 Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Umhüllende TAG Ld+Lden	111
Abbildung 4.1-34: Karte 240 Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Umhüllende NACHT 13x68dB und 1x80dB	112
Abbildung 4.1-35: Karte 235 Gegenüberstellung Planszenario 2020u und 2025 10% Lärmarme Lden 55dB-75dB	113

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.1 1- Nullszenario 2020g tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen .....	8
Tabelle 4.1 2- Statistik Flugbewegungen (6 Mo) Nullszenario 2020g.....	9
Tabelle 4.1 3- Nullszenario 2020g Verkehrsverteilung im 2-Pistensystem 16-Std-Tag.....	10
Tabelle 4.1 4- Planszenario 2020u tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen .....	10
Tabelle 4.1 5- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2020u Teil 1.....	11
Tabelle 4.1 6- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2020u Teil 2.....	12
Tabelle 4.1 7- Planszenario 2020u Verkehrsverteilung 16-Std-Tag .....	13
Tabelle 4.1 8- Planszenario 2020u Verkehrsverteilung im 3-Pistensystem.....	14
Tabelle 4.1 9- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2020g im 2-Pistensystem .....	15
Tabelle 4.1 10- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2020u im 3-Pistensystem .....	15
Tabelle 4.1 11- Nullszenario 2025g tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen .....	16
Tabelle 4.1 12- Statistik Flugbewegungen (6 Mo) Nullszenario 2025g.....	17
Tabelle 4.1 13- Planszenario 2025g Verkehrsverteilung im 2-Pistensystem 16-Std-Tag.....	18
Tabelle 4.1 14- Planszenario 2025u tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen .....	18
Tabelle 4.1 15- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2025u Teil 1.....	19
Tabelle 4.1 16- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2025u Teil 2.....	20
Tabelle 4.1 17- Planszenario 2025u Verkehrsverteilung 16-Std-Tag .....	21
Tabelle 4.1 18- Planszenario 2025u Verkehrsverteilung im 3-Pistensystem.....	22
Tabelle 4.1 19- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2025g im 2-Pistensystem .....	23
Tabelle 4.1 20- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2025u im 3-Pistensystem .....	23
Tabelle 4.1 21- Einfädungsbereich RWY 29x,34 .....	30
Tabelle 4.1 22- Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge Teil 1 .....	31
Tabelle 4.1 23- Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge Teil 2 .....	32
Tabelle 4.1 24- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 1 .....	52
Tabelle 4.1 25- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 2.....	53
Tabelle 4.1 26- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 3.....	54
Tabelle 4.1 27- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 4.....	55
Tabelle 4.1 28- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 5.....	56
Tabelle 4.1 29- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 6.....	57
Tabelle 4.1 30- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 7.....	58
Tabelle 4.1 31- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Aichhof, Betriebe, Enzersdorf u. Klein Neusiedl, Fischamend und Fischamend Dorf Teil 1 .....	59
Tabelle 4.1 32- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Karlsdorf, Katharinenhof, Mannswörth, Meßpunkte Teil 2 .....	60
Tabelle 4.1 33- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Meßpunkte, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Bründlfeld/Rauchenwarther Platte, Zwölfaxing Teil 3.....	61
Tabelle 4.1 34- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 1.....	62
Tabelle 4.1 35- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 2.....	63

Tabelle 4.1 36- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 3.....	64
Tabelle 4.1 37- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 4.....	65
Tabelle 4.1 38- Überschreitungen bzw. Erreichen des Maximalpegelhäufigkeitskriteriums Fluglärm für charakteristische Immissionspunkte der Umgebung 2020 .....	66
Tabelle 4.1 39- Überschreitungen von Maximalpegelhäufigkeitskriterien des Fluglärms für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 .....	66
Tabelle 4.1 40- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 1 .....	86
Tabelle 4.1 41- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 2.....	87
Tabelle 4.1 42- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 3.....	88
Tabelle 4.1 43- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 4.....	89
Tabelle 4.1 44- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 5.....	90
Tabelle 4.1 45- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 6.....	91
Tabelle 4.1 46 - Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 7.....	92
Tabelle 4.1 47- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Aichhof, Betriebe, Enzersdorf u. Klein Neusiedl, Fischamend und Fischamend Dorf Teil 1 .....	93
Tabelle 4.1 48- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Karlsdorf, Katharinenhof, Mannswörth, Meßpunkte Teil 2 .....	94
Tabelle 4.1 49- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Meßpunkte, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Bründlfeld/Rauchenwarther Platte, ZwölfaxingTeil 3.....	95
Tabelle 4.1 50- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 1.....	96
Tabelle 4.1 51- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 2.....	97
Tabelle 4.1 52- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 3.....	98
Tabelle 4.1 53- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 4.....	99
Tabelle 4.1 54- Überschreitungen bzw. Erreichen des Maximalpegelhäufigkeitskriteriums Fluglärm für charakteristische Immissionspunkte der Umgebung 2025 .....	100
Tabelle 4.1 55- Überschreitungen von Maximalpegelhäufigkeitskriterien des Fluglärms für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 .....	100

## 4.1 Fluglärm

### 4.1.1 Einleitung / Methodik des Fachbereichs

Die vorliegende ergänzende Unterlage Kapitel 4.1 Fluglärm beschreibt die lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens, eingeschränkt auf den Aspekt Fluglärm und bildet die schalltechnische Grundlage für die Bewertung durch die Fachbeitragersteller, allen voran für den medizinischen Fachbeitragersteller.

Auf Grundlage der neuen Prognoserechnungen (siehe „Sonstige Unterlagen“ 30.35 und 30.36) werden jeweils zum Prognosezeitpunkt 2020 bzw. 2025 die Auswirkungen der geplanten Parallelpiste 11R/29L dargestellt und der ursprünglichen Prognose 2020 aus dem Fachbeitrag 02.110 Fluglärm gegenübergestellt (siehe Kapitel 4.1.5).

Das **Nullszenario zum Prognosezeitpunkt** ist das bestehende genehmigte Pistenszenario, **2-Pistensystem** und entspricht in der Flugbewegungsprognose der gehemmten Entwicklung (2020g und 2025g). Der Buchstabe „g“ hinter der Jahreszahl bedeutet gehemmte Entwicklung, der Buchstabe „u“ bedeutet eine ungehemmte Entwicklung.

Das **Planszenario zum Prognosezeitpunkt** ist das geplante Pistenszenario, **3-Pistensystem** und entspricht in der Flugbewegungsprognose der ungehemmten Entwicklung (2020u und 2025u).

Die Berechnungen wurden nach ÖAL-Richtlinie Nr. 24 vom Jänner 2004 und dem Ergänzungsblatt April 2006 mit 13 Teilflugwegen durchgeführt, wobei die Eingangsparameter evaluiert wurden. Im Speziellen waren dies die Flugrouten, der Anflugbereich im Süden (Einfädelungsbereich), der Anteil lärmarmen Luftfahrzeuge und die sensiblen Objekte.

Um den Anflug aus dem Süden (34, 29L, 29R) realistischer darzustellen, wurde aufbauend auf der Beschreibung von Schwierigkeiten Kapitel 9, Fachbeitrag 02.110 Fluglärm ein Einfädelungsbereich für die Berechnung der Lärmindizes modelliert.

Auf den Anflügen schwenken im Einfädelungsbereich Luftfahrzeuge auf die Anflugroute, dies entspricht einer Zunahme der Luftfahrzeuge von 0% auf 100% in diesem Bereich. Die vorhandenen sensiblen Objekte wurden vom Ersteller des Kapitel 4.8 „Raumplanung und Landschaftsbild“, Büro Dr. Paula einer Evaluierung unterzogen. Für die ergänzenden Unterlagen wurden einzelne, vorhandene sensible Punkte in ihrer Lage korrigiert und neue sensible Punkte in Abhängigkeit der ermittelten Lärmzonen für 2020 und 2025 aufgenommen. Ein Übersichtsplan über die Einzelpunkte liegt der Unterlage als Planunterlage 02.110.500-02 „Übersichtsplan Einzelpunkte“ bei.

Die Bewertung der Fluglärmimmissionen (hinsichtlich allfälliger Gesundheitsgefährdung und unzumutbarer Belästigung) erfolgte im Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ bzw. in Kapitel 4.6. Für die Zwecke dieser Bewertung werden in der hier vorliegenden ergänzenden Unterlage – entsprechend den Vorgaben des Fachbeitrags 02.170 – zusätzlich zu den Lärmzonen ( $L_{den}$  und  $L_{night}$ ) auch Maximalpegelhäufigkeitsberechnungen und weitere Berechnungen durchgeführt und die Ergebnisse dargestellt. Konkret betrifft dies:

- Tag-Abend-Nachtwert  $L_{den} = 65$  dB
- Nachtwert  $L_n = L_{night} = 55$  dB (22:00-06:00 Uhr)
- Tagwert  $L_d = L_{day} = 55$  dB (06:00-19:00 Uhr) als Einzelpunktberechnung bei Kindergärten, Schulen und Horten
- Tagwert  $L_{A,eq} = 62$  dB (06:00 – 22:00 Uhr) und als Einzelpunktberechnung bei Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen
- Maximalpegelhäufigkeiten in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): 1 x 80 dB außen
- Maximalpegelhäufigkeiten in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr): 13 x 68 dB außen

Innerhalb der Fluglärm-Kontur von  $L_{A,eq}$  55 dB Tag bzw.  $L_{A,eq}$  45 dB Nacht (außen) werden auch folgende Maximalpegelhäufigkeiten des Fluglärms, die vorsorgemedizinische Aspekte bei Schwerstkranken beinhalten, nach Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ miteinbezogen.

- Krankenhäuser: Maximalpegelhäufigkeiten in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr):  
13 x 65 dB außen
- Krankenhäuser: Maximalpegelhäufigkeiten am Tag (06:00 – 22:00 Uhr):  
25 x 70 dB außen
- Pflegeheime: Maximalpegelhäufigkeiten in der Nacht (22:00 – 06:00 Uhr):  
13 x 60 dB außen
- Pflegeheime: Maximalpegelhäufigkeiten am Tag (06:00 – 22:00 Uhr):  
25 x 76 dB außen

Für die Objekte mit lärmsensibler Nutzung und Sondernutzung wurden Einzelpunktberechnungen im Nullszenario und im Planszenario durchgeführt.

Zusätzlich zu den Objekten mit lärmsensibler Nutzung und Sondernutzung wurden Immissionspunkte in der Umgebung des Flughafens in nachstehenden Gemeinden bzw. an nachstehenden Örtlichkeiten berechnet.

- Enzersdorf, Kleinneusiedl (EK)
- Karlsdorf (KA)

- Schwadorf (SD)
- Rauchenwarth (RW)
- Zwölfaxing (ZW)
- Schwechat (SW)
- Aichhof (AI)
- Katharinenhof (KT)
- Mannswörth (MA)
- Fischamend (FI)
- Betriebe / Anlagen (BE)
  - OMV
  - Parkplatz Mazur
  - Autobahnmeisterei
- Schottergruben östlich des Flughafens
- Rauchenwarther Platte / Bründfeld (TR)

Die Buchstabenkombination in Klammer hinter den Örtlichkeiten dient als Bezeichnung vor den Nummern in den Ergebnistabellen. Die Höhe der Einzelpunkte wurde mit 1,5 m über Gelände (Stw=1 in Tabelle, entspricht dem Erdgeschoß) bzw. 5,0 m über Gelände (Stw=2 in Tabelle, entspricht dem 1. OG) angesetzt.

Weiters wurde die Differenz der Pegel Planszenario – Nullszenario und damit die zu erwartende Pegelzunahme oder Pegelabnahme durch das Vorhaben berechnet.

Für die Objekte mit sensibler Nutzung wie Kindergärten, Schulen, Horte, Krankenhäuser und Pflegeheime wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt. Bei der Berechnung der Pflegeheime wurden Einzelpunkte, vorliegend als Alten- und Pflegeheime herangezogen.

Rund um das Flughafengelände erfolgt zudem eine Einzelpunktberechnung von repräsentativen Einzelpunkten an den Ortsrändern.

Die in der Planunterlage 02.110.500-02 „Übersichtsplan Einzelpunkte“ ersichtlichen Punkte mit Nummerierung finden sich in den Ergebnistabellen mit vorangestelltem „SE“ und bezeichnen die Objekte mit lärmsensibler Nutzung und Sondernutzung (Altenheime).

#### 4.1.2 Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen

#### 4.1.3 Flugrouten

Im Zuge der Erstellung der ergänzenden Unterlage wurden die Flugrouten für den Prognosezeitpunkt durch die Flugsicherungsbehörde Austro Control auf Basis der bestehenden Flugrouten (Stand 31.12.2009) aktualisiert. Die neuen, von der Austro Control GmbH freigegebenen Flugrouten für die lärmtechnischen Berechnungen, dargestellt in der Planunterlage 02.110.685-00 „Übersichtsplan bestehende Flugrouten 2009 und Schutzgebiete Nullszenario 2020, 2025“, Planunterlage 02.110.686-00 „Übersichtsplan bestehende Flugrouten 2009 u. 3. Piste und Schutzgebiete Planszenario 2020, 2025“ und die Auflistung der zugehörigen Vektordaten Unterlage 02.110.687-00 „Vektordaten Flugstrecken 2009 11/29 bestehende Piste“, 02.110.688-00 „Vektordaten Flugstrecken 2009 16/34 bestehende Piste“, 02.110.689-00 „Vektordaten Flugstrecken 11R/29L Planszenario 2020, 2025“, liegen im Anhang bei.

#### 4.1.4 Prognosewerte

Die Flugbewegungen und die Verteilung auf die Flugrouten der Szenarien nach ÖAL-Klassen wurden digital als Excel-Datei (szenarios\_laerm\_100331.xls) mit 31.03.2010 über die FWAG übersendet (Siehe auch „Sonstige Unterlagen“ 30.36, Flugverkehrsprognose – Zuteilung der Flugbewegungen auf Flugrouten).

Die Auswertungen derselben mit den neuen Prognosewerten der Flugbewegungen und Flugroutenverteilungen sind den nachstehenden Tabellen zu entnehmen.

#### Prognosewerte 2020:

*Tabelle 4.1 1- Nullszenario 2020g tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen*

<b>Nullszenario 2020g</b>	<b>Tag</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Starts</b>	37,51%	9,67%	2,82%	50,00%
<b>Landungen</b>	38,20%	7,74%	4,07%	50,00%
<b>Gesamt</b>	<b>75,71%</b>	<b>17,41%</b>	<b>6,88%</b>	<b>100,00%</b>

Tabelle 4.1 2- Statistik Flugbewegungen (6 Mo) Nullszenario 2020g

NS2020-Lden NULLSZENARIO 2020g

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)	TAG	ABEND	NACHT	
APP11L	11	10.505,9	11,8%	9.281,5	1.224,4	-
APP16	16	14.995,5	16,8%	12.663,8	1.760,2	571,5
CU16	16	4.139,5	4,6%	1.462,1	1.400,4	1.277,0
APP29R	29	5.503,2	6,2%	2.177,2	1.641,8	1.684,2
CU29R	29	10.851,2	12,2%	3.688,5	3.445,9	3.716,8
APP34	34	43.105,2	48,4%	38.791,4	4.313,8	-
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>89.100,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>68.064,5</b>	<b>13.786,5</b>	<b>7.249,5</b>
<b>START</b>						
1 ABL0M2A	11	830,7	0,9%	122,1	56,9	651,7
2 LEDVA1A	11	30,6	0,0%	8,9	1,3	20,4
3 LUGIM1A	11	95,6	0,1%	42,3	39,5	13,8
4 MIKOV2A	11	32,2	0,0%	7,8	2,5	21,9
5 MOTIX1A	11	270,4	0,3%	113,6	107,2	49,6
6 SASAL1A	11	273,6	0,3%	102,0	37,0	134,6
7 SNU2A	11	1.169,6	1,3%	536,4	377,5	255,7
8 STEIN1A	11	143,5	0,2%	57,2	9,4	76,9
9 ABL0M5B	16	6.381,4	7,2%	5.244,1	1.125,7	11,6
10 KOVEL4B	16	3.081,1	3,5%	2.505,4	575,7	-
11 LANUX4B	16	1.547,6	1,7%	1.281,1	266,5	-
12 LEDVA1B	16	723,1	0,8%	550,6	172,5	-
13 LUGIM3B	16	672,4	0,8%	548,3	124,1	-
14 MIKOV4B	16	285,8	0,3%	226,3	59,5	-
15 MOTIX3B	16	1.447,6	1,6%	1.234,3	213,3	-
16 OSPEN3B	16	2.755,5	3,1%	2.095,0	660,5	-
17 SASAL2B	16	1.819,6	2,0%	1.523,7	294,6	1,3
18 SITNI5B	16	2.042,4	2,3%	1.676,8	365,6	-
19 SNU4B	16	8,2	0,0%	5,4	2,3	0,5
20 STEIN2B	16	951,2	1,1%	833,8	114,5	2,9
21 UMBIL3B	16	711,8	0,8%	604,6	107,2	-
22 WGM7B	16	129,8	0,1%	97,4	32,4	-
23 ABL0M3C	29	7.270,3	8,2%	4.256,6	950,9	2.062,8
24 KOVEL1C	29	4.495,7	5,0%	3.820,6	675,1	-
25 LANUX1C	29	2.221,7	2,5%	2.074,3	147,4	-
26 LEDVA2C	29	431,3	0,5%	260,3	99,2	71,8
27 LUGIM1C	29	1.841,6	2,1%	1.444,9	396,7	-
28 MIKOV3C	29	298,2	0,3%	149,8	78,8	69,6
29 MOTIX1C	29	3.970,9	4,5%	3.305,1	665,8	-
30 OSPEN1C	29	7.261,2	8,2%	5.438,4	1.822,8	-
31 SASAL2C	29	4.570,3	5,1%	3.514,6	690,5	365,2
32 SITNI4C	29	5.883,6	6,6%	4.779,8	1.103,8	-
33 SNU2C	29	4.639,3	5,2%	2.127,8	1.563,4	948,1
34 STEIN2C	29	2.325,5	2,6%	1.789,1	276,9	259,5
35 UMBIL1C	29	2.157,6	2,4%	1.772,9	384,7	-
36 WGM8C	29	1.299,1	1,5%	1.279,1	20,0	-
37 ABL0M4D	34	7.769,0	8,7%	6.182,9	1.586,1	-
38 KOVEL3D	34	3.908,5	4,4%	2.887,2	1.021,3	-
39 LANUX3D	34	1.746,9	2,0%	1.167,2	579,7	-
40 LEDVA1D	34	1.086,8	1,2%	764,0	322,8	-
41 MIKOV6D	34	338,9	0,4%	276,4	62,5	-
42 WGM5D	34	170,0	0,2%	136,1	33,9	-
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>89.090,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.844,2</b>	<b>17.228,0</b>	<b>5.017,9</b>
STARTS	11	2.846,2	3,2%	990,3	631,3	1.224,6
STARTS	16	22.557,5	25,3%	18.426,8	4.114,4	16,3
STARTS	29	48.666,3	54,6%	36.013,3	8.876,0	3.777,0
STARTS	34	15.020,1	16,9%	11.413,8	3.606,3	-
		<b>89.090,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.844,2</b>	<b>17.228,0</b>	<b>5.017,9</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>89.100,5</b>	<b>50,0%</b>	<b>68.064,5</b>	<b>13.786,5</b>	<b>7.249,5</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>89.090,1</b>	<b>50,0%</b>	<b>66.844,2</b>	<b>17.228,0</b>	<b>5.017,9</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>178.190,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>134.908,7</b>	<b>31.014,5</b>	<b>12.267,4</b>
				<b>75,7%</b>	<b>17,4%</b>	<b>6,9%</b>
	<b>Monate</b>					
<b>FLUGBEWEGUNGEN</b>	<b>12</b>	<b>335.008,1</b>	<b>100,0%</b>			
<b>die verkehrsreichsten</b>	<b>6</b>	<b>178.190,6</b>	<b>53,2%</b>			

Tabelle 4.1 3- Nullszenario 2020g Verkehrsverteilung im 2-Pistensystem 16-Std-Tag

**NS2020g-Lden NULLSZENARIO 2020g**

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

Verkehrsverteilung der Flugbewegungen über den 16-Studentag in Prozent

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr
APPROACH	RWY	06-22 Uhr	Landungen	TAG	ABEND
APP11L	11=11L	10.505,9	12,8%	9.281,5	1.224,4
APP16	16	14.424,0	17,6%	12.663,8	1.760,2
CU16	16	2.862,5	3,5%	1.462,1	1.400,4
APP29R	29=29R	3.819,0	4,7%	2.177,2	1.641,8
CU29R	29=29R	7.134,4	8,7%	3.688,5	3.445,9
APP34	34	43.105,2	52,7%	38.791,4	4.313,8
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>81.851,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>68.064,5</b>	<b>13.786,5</b>

		06-22 Uhr		06-19 Uhr	19-22 Uhr
DEPARTURE	RWY	TAG	Starts	TAG	ABEND
STARTS	11=11L	1.621,6	1,9%	990,3	631,3
STARTS	16	22.541,2	26,8%	18.426,8	4.114,4
STARTS	29=29R	44.889,3	53,4%	36.013,3	8.876,0
STARTS	34	15.020,1	17,9%	11.413,8	3.606,3
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>84.072,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.844,2</b>	<b>17.228,0</b>

Tabelle 4.1 4- Planszenario 2020u tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen

Planszenario 2020u	Tag	Abend	Nacht	Gesamt
<b>Starts</b>	37,41%	9,76%	2,82%	49,99%
<b>Landungen</b>	38,26%	7,73%	4,02%	50,01%
<b>Gesamt</b>	<b>75,67%</b>	<b>17,49%</b>	<b>6,84%</b>	<b>100,00%</b>

Tabelle 4.1 5- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2020u Teil 1

**PS2020-Lden PLANSZENARIO 2020u**

**6 verkehrsreichste Monate (183Tage)**

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
APP11L	11L	11.488,1	11,7%	9.415,3	2.072,8	-
CU11R	11R	2.517,7	2,6%	1.061,2	1.025,7	430,8
APP16	16	9.332,9	9,5%	8.161,7	512,9	658,3
CU16	16	1.460,5	1,5%	311,6	232,5	916,4
APP29L	29L	15.154,5	15,4%	13.957,7	1.196,8	-
APP29R	29R	34.135,6	34,8%	29.229,6	3.129,4	1.776,6
CU29R	29R	9.451,9	9,6%	2.576,7	2.766,3	4.108,9
APP34	34	14.636,1	14,9%	10.402,8	4.233,3	-
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>98.177,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>75.116,6</b>	<b>15.169,7</b>	<b>7.891,0</b>
<b>START</b>						
1 ABL0M2A	11L	4.641,6	4,7%	2.980,2	972,4	689,0
2 KOVEL1A	11L	293,2	0,3%	155,7	137,5	-
3 LANUX1A	11L	17,1	0,0%	14,8	2,3	-
4 LEDVA1A	11L	549,1	0,6%	375,0	147,2	26,9
5 LUGIM1A	11L	240,5	0,2%	151,3	67,1	22,1
6 MIKOV2A	11L	262,5	0,3%	164,4	69,2	28,9
7 MOTIX1A	11L	433,7	0,4%	198,7	168,1	66,9
8 OSPEN1A	11L	292,9	0,3%	103,3	189,6	-
9 SASAL1A	11L	340,0	0,3%	146,9	51,5	141,6
10 SITNI3A	11L	224,6	0,2%	149,6	75,0	-
11 SNU2A	11L	1.302,5	1,3%	582,5	424,5	295,5
12 STEIN1A	11L	170,4	0,2%	74,3	17,7	78,4
13 UMBIL1A	11L	28,7	0,0%	26,3	2,4	-
14 WGM1A	11L	98,3	0,1%	65,2	33,1	-
15 KOVEL1K	11R	1.653,5	1,7%	1.239,4	414,1	-
16 LANUX1K	11R	767,4	0,8%	490,2	277,2	-
17 LUGIM1K	11R	378,2	0,4%	289,7	88,5	-
18 MOTIX1K	11R	653,5	0,7%	493,2	160,3	-
19 OSPEN1K	11R	920,1	0,9%	624,7	295,4	-
20 SASAL1K	11R	1.098,9	1,1%	927,6	171,3	-
21 SITNI1K	11R	1.021,5	1,0%	772,9	248,6	-
22 STEIN1K	11R	608,1	0,6%	545,4	62,7	-
23 UMBIL1K	11R	582,0	0,6%	496,5	85,5	-
24 ABL0M5B	16	1.529,6	1,6%	1.433,4	83,5	12,7
25 KOVEL4B	16	1.330,9	1,4%	1.248,9	82,0	-
26 LANUX4B	16	846,7	0,9%	824,2	22,5	-
27 LEDVA1B	16	149,0	0,2%	125,8	23,2	-
28 LUGIM3B	16	338,9	0,3%	279,9	59,0	-
29 MIKOV4B	16	79,7	0,1%	77,1	2,6	-
30 MOTIX3B	16	707,9	0,7%	671,6	36,3	-
31 OSPEN3B	16	1.246,9	1,3%	1.111,3	135,6	-
32 SASAL2B	16	404,7	0,4%	312,5	90,7	1,5
33 SITNI5B	16	853,2	0,9%	767,1	85,4	0,7
34 STEIN2B	16	195,2	0,2%	157,9	34,3	3,0

Tabelle 4.1 6- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2020u Teil 2

START	RWY	Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
		T/A/N (D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
35 UMBIL3B	16	200,6	0,2%	163,2	37,4	-
36 WGM7B	16	44,2	0,0%	44,2	-	-
37 ABL0M1L	29L	7.443,7	7,6%	4.303,9	976,7	2.163,1
38 KOVEL1L	29L	4.289,4	4,4%	3.937,5	351,9	-
39 LANUX1L	29L	2.221,5	2,3%	2.219,1	2,4	-
40 LEDVA1L	29L	526,3	0,5%	310,6	119,9	95,8
41 LUGIM1L	29L	1.615,3	1,6%	1.435,3	180,0	-
42 MIKOV1L	29L	493,3	0,5%	280,9	120,2	92,2
43 MOTIX1L	29L	3.098,5	3,2%	2.931,9	166,6	-
44 OSPEN1L	29L	5.195,3	5,3%	4.325,7	869,6	-
45 SASAL1L	29L	3.043,7	3,1%	2.335,0	327,1	381,6
46 SITNI1L	29L	4.512,6	4,6%	4.063,4	449,2	-
47 SNU1L	29L	5.281,7	5,4%	2.332,6	1.815,2	1.133,9
48 STEIN1L	29L	1.804,8	1,8%	1.400,5	142,1	262,2
49 UMBIL1L	29L	1.086,5	1,1%	952,8	133,7	-
50 ABL0M3C	29R	198,7	0,2%	141,6	33,6	23,5
51 KOVEL1C	29R	5.490,0	5,6%	3.964,9	1.522,7	2,4
52 LANUX1C	29R	2.815,9	2,9%	1.984,7	831,2	-
53 LEDVA2C	29R	111,6	0,1%	102,1	9,5	-
54 LUGIM1C	29R	831,3	0,8%	520,7	310,6	-
55 MIKOV3C	29R	70,9	0,1%	66,8	4,1	-
56 MOTIX1C	29R	1.395,2	1,4%	849,0	544,4	1,8
57 OSPEN1C	29R	1.839,0	1,9%	985,7	849,7	3,6
58 SASAL2C	29R	2.250,0	2,3%	1.712,8	531,3	5,9
59 SITNI4C	29R	2.163,2	2,2%	1.360,2	801,6	1,4
60 STEIN2C	29R	777,0	0,8%	579,2	193,2	4,6
61 UMBIL1C	29R	1.421,2	1,4%	1.106,4	314,8	-
62 WGM8C	29R	1.242,4	1,3%	1.241,1	1,3	-
63 ABL0M4D	34	10.021,7	10,2%	7.913,2	2.108,5	-
64 LEDVA1D	34	1.510,1	1,5%	1.092,2	417,9	-
65 MIKOV6D	34	586,6	0,6%	473,1	113,5	-
66 WGM5D	34	311,1	0,3%	241,3	69,8	-
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>98.154,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>73.449,1</b>	<b>19.166,0</b>	<b>5.539,2</b>
STARTS	11L	8.895,1	9,1%	5.188,2	2.357,6	1.349,3
STARTS	11R	7.683,2	7,8%	5.879,6	1.803,6	-
STARTS	16	7.927,5	8,1%	7.217,1	692,5	17,9
STARTS	29L	40.612,6	41,4%	30.829,2	5.654,6	4.128,8
STARTS	29R	20.606,4	21,0%	14.615,2	5.948,0	43,2
STARTS	34	12.429,5	12,7%	9.719,8	2.709,7	-
		<b>98.154,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>73.449,1</b>	<b>19.166,0</b>	<b>5.539,2</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>98.177,3</b>	<b>50,0%</b>	<b>75.116,6</b>	<b>15.169,7</b>	<b>7.891,0</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>98.154,3</b>	<b>50,0%</b>	<b>73.449,1</b>	<b>19.166,0</b>	<b>5.539,2</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>196.331,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>148.565,7</b>	<b>34.335,7</b>	<b>13.430,2</b>
				<b>75,7%</b>	<b>17,5%</b>	<b>6,8%</b>
	<b>Monate</b>					
<b>FLUGBEWEGUNGEN</b>	<b>12</b>	<b>370.614,4</b>	<b>100,0%</b>			
<b>die verkehrsreichsten</b>	<b>6</b>	<b>196.331,6</b>	<b>53,0%</b>			

Tabelle 4.1 7- Planszenario 2020u Verkehrsverteilung 16-Std-Tag

**PS2020-Lden PLANSZENARIO 2020u**

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

Verkehrsverteilung der Flugbewegungen über den 16-Studentag in Prozent

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr
LANDUNGEN	RWY	06-22 Uhr	Landungen	TAG	ABEND
APP11L	11=11L	11.488,1	12,7%	9.415,3	2.072,8
CU11R	11R	2.086,9	2,3%	1.061,2	1.025,7
APP16	16	8.674,6	9,6%	8.161,7	512,9
CU16	16	544,1	0,6%	311,6	232,5
APP29L	29L	15.154,5	16,8%	13.957,7	1.196,8
APP29R	29=29R	32.359,0	35,8%	29.229,6	3.129,4
CU29R	29=29R	5.343,0	5,9%	2.576,7	2.766,3
APP34	34	14.636,1	16,2%	10.402,8	4.233,3
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>90.286,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>75.116,6</b>	<b>15.169,7</b>

DEPARTURE	RWY	06-22 Uhr	Starts	06-19 Uhr	19-22 Uhr
		TAG		TAG	ABEND
STARTS	11=11L	7.545,8	8,1%	5.188,2	2.357,6
STARTS	11R	7.683,2	8,3%	5.879,6	1.803,6
STARTS	16	7.909,6	8,5%	7.217,1	692,5
STARTS	29L	36.483,8	39,4%	30.829,2	5.654,6
STARTS	29=29R	20.563,2	22,2%	14.615,2	5.948,0
STARTS	34	12.429,5	13,4%	9.719,8	2.709,7
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>92.615,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>73.449,1</b>	<b>19.166,0</b>
<b>SUMME S+L</b>		<b>182.901,4</b>			

Tabelle 4.1 8- Planszenario 2020u Verkehrsverteilung im 3-Pistensystem

PS2020-Lden		PLANSZENARIO 2020u									
6 verkehrsreichste Monate (183Tage)											
ÖAL-Berechnung	Bewegungen		06-22 Uhr		06-19 Uhr		19-22 Uhr		22-06 Uhr		
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)	TAG		TAG		ABEND		NACHT		
APP11L	11=11L	11.488,1	11,7%	11.488,1	12,7%	9.415,3	12,5%	2.072,8	13,7%	0,0	-
APP29R	29=29R	34.135,6	34,8%	32.359,0	35,8%	29.229,6	38,9%	3.129,4	20,6%	1.776,6	22,5%
CU29R	29=29R	9.451,9	9,6%	5.343,0	5,9%	2.576,7	3,4%	2.766,3	18,2%	4.108,9	52,1%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>55.075,6</b>	<b>56,1%</b>	<b>49.190,1</b>	<b>54,5%</b>	<b>41.221,6</b>	<b>54,9%</b>	<b>7.968,5</b>	<b>52,5%</b>	<b>5.885,5</b>	<b>74,6%</b>
APP16	16	9.332,9	9,5%	8.674,6	9,6%	8.161,7	10,9%	512,9	3,4%	658,3	8,3%
CU16	16	1.460,5	1,5%	544,1	0,6%	311,6	0,4%	232,5	1,5%	916,4	11,6%
APP34	34	14.636,1	14,9%	14.636,1	16,2%	10.402,8	13,8%	4.233,3	27,9%	0,0	-
<b>PISTE 16/34</b>		<b>25.429,5</b>	<b>25,9%</b>	<b>23.854,8</b>	<b>26,4%</b>	<b>18.876,1</b>	<b>25,1%</b>	<b>4.978,7</b>	<b>32,8%</b>	<b>1.574,7</b>	<b>20,0%</b>
CU11R	11R	2.517,7	2,6%	2.086,9	2,3%	1.061,2	1,4%	1.025,7	6,8%	430,8	5,5%
APP29L	29L	15.154,5	15,4%	15.154,5	16,8%	13.957,7	18,6%	1.196,8	7,9%	0,0	-
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>17.672,2</b>	<b>18,0%</b>	<b>17.241,4</b>	<b>19,1%</b>	<b>15.018,9</b>	<b>20,0%</b>	<b>2.222,5</b>	<b>14,7%</b>	<b>430,8</b>	<b>5,5%</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>98.177,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>90.286,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>75.116,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>15.169,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>7.891,0</b>	<b>100,0%</b>
STARTS	11=11L	8.895,1	9,1%	7.545,8	8,1%	5.188,2	7,1%	2.357,6	12,3%	1.349,3	24,4%
STARTS	29=29R	20.606,4	21,0%	20.563,2	22,2%	14.615,2	19,9%	5.948,0	31,0%	43,2	0,8%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>29.501,5</b>	<b>30,1%</b>	<b>28.109,0</b>	<b>30,4%</b>	<b>19.803,4</b>	<b>27,0%</b>	<b>8.305,6</b>	<b>43,3%</b>	<b>1.392,5</b>	<b>25,1%</b>
STARTS	16	7.927,5	8,1%	7.909,6	8,5%	7.217,1	9,8%	692,5	3,6%	17,9	0,3%
STARTS	34	12.429,5	12,7%	12.429,5	13,4%	9.719,8	13,2%	2.709,7	14,1%	0,0	-
<b>PISTE 16/34</b>		<b>20.357,0</b>	<b>20,7%</b>	<b>20.339,1</b>	<b>22,0%</b>	<b>16.936,9</b>	<b>23,1%</b>	<b>3.402,2</b>	<b>17,8%</b>	<b>17,9</b>	<b>0,3%</b>
STARTS	11R	7.683,2	7,8%	7.683,2	8,3%	5.879,6	8,0%	1.803,6	9,4%	0,0	-
STARTS	29L	40.612,6	41,4%	36.483,8	39,4%	30.829,2	42,0%	5.654,6	29,5%	4.128,8	74,5%
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>48.295,8</b>	<b>49,2%</b>	<b>44.167,0</b>	<b>47,7%</b>	<b>36.708,8</b>	<b>50,0%</b>	<b>7.458,2</b>	<b>38,9%</b>	<b>4.128,8</b>	<b>74,5%</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>98.154,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>92.615,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>73.449,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>19.166,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>5.539,2</b>	<b>100,0%</b>
STARTS+LANDUNG	11=11L	20.383,2	10,4%	19.033,9	10,4%	14.603,5	9,8%	4.430,4	12,9%	1.349,3	10,0%
STARTS+LANDUNG	29=29R	64.193,9	32,7%	58.265,2	31,9%	46.421,5	31,2%	11.843,7	34,5%	5.928,7	44,1%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>84.577,1</b>	<b>43,1%</b>	<b>77.299,1</b>	<b>42,3%</b>	<b>61.025,0</b>	<b>41,1%</b>	<b>16.274,1</b>	<b>47,4%</b>	<b>7.278,0</b>	<b>54,2%</b>
STARTS+LANDUNG	16	18.720,9	9,5%	17.128,3	9,4%	15.690,4	10,6%	1.437,9	4,2%	1.592,6	11,9%
STARTS+LANDUNG	34	27.065,6	13,8%	27.065,6	14,8%	20.122,6	13,5%	6.943,0	20,2%	0,0	0,0%
<b>PISTE 16/34</b>		<b>45.786,5</b>	<b>23,3%</b>	<b>44.193,9</b>	<b>24,2%</b>	<b>35.813,0</b>	<b>24,1%</b>	<b>8.380,9</b>	<b>24,4%</b>	<b>1.592,6</b>	<b>11,9%</b>
STARTS+LANDUNG	11R	10.200,9	5,2%	9.770,1	5,3%	6.940,8	4,7%	2.829,3	8,2%	430,8	3,2%
STARTS+LANDUNG	29L	55.767,1	28,4%	51.638,3	28,2%	44.786,9	30,1%	6.851,4	20,0%	4.128,8	30,7%
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>65.968,0</b>	<b>33,6%</b>	<b>61.408,4</b>	<b>33,6%</b>	<b>51.727,7</b>	<b>34,8%</b>	<b>9.680,7</b>	<b>28,2%</b>	<b>4.559,6</b>	<b>34,0%</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>196.331,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>182.901,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>148.565,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>34.335,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>13.430,2</b>	<b>100,0%</b>

In den nachstehenden Tabellen ist der Luftfahrzeug-Mix nach ÖAL-Gruppen der Szenarien 2020g und 2020u ersichtlich.

Tabelle 4.1 9- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2020g im 2-Pistensystem

<b>Bewegungen Nullszenario 2020g 2-Pistensystem</b>				
<b>ÖAL-Lfz-Gruppen</b>	<b>Tag13</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamtergebnis</b>
H 1	553,9	86,6	15,5	656,0
H 2	373,6	130,3	8,8	512,7
P 1.0	2,0			2,0
P 1.3 a	958,7	183,1	104,3	1.246,1
P 1.3 b	1.056,1	158,2	87,7	1.302,0
P 1.4	814,9	145,3	70,6	1.030,8
P 2.1	19.232,5	6.016,0	732,0	25.980,5
P 2.2	401,3	80,9	33,8	516,0
S 1.1	2,0			2,0
S 1.2	25,4	4,1		29,5
S 5.1	42.990,4	12.034,3	2.561,2	57.585,9
S 5.2	62.469,6	11.202,4	7.482,6	81.154,6
S 5.3	456,6	176,5	33,8	666,9
S 6.1	4.922,6	490,2	974,1	6.386,9
S 6.2	19,6	1,3		20,9
S 6.3	35,4	15,5	3,3	54,2
S 7	594,1	289,8	159,7	1.043,6
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>134.908,7</b>	<b>31.014,5</b>	<b>12.267,4</b>	<b>178.190,6</b>

Tabelle 4.1 10- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2020u im 3-Pistensystem

<b>Bewegungen Planszenario 2020u 3-Pistensystem</b>				
<b>ÖAL-Lfz-Gruppen</b>	<b>Tag13</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamtergebnis</b>
H 1	622,8	97,3	17,6	737,7
H 2	415,9	146,0	9,3	571,2
P 1.0	2,2			2,2
P 1.3 a	1.033,0	197,9	109,5	1.340,4
P 1.3 b	1.148,0	171,2	95,0	1.414,2
P 1.4	869,4	151,3	73,7	1.094,4
P 2.1	22.970,9	6.959,3	1.007,7	30.937,9
P 2.2	426,0	85,1	36,2	547,3
S 1.1	2,2			2,2
S 1.2	26,0	4,0		30,0
S 5.1	47.507,0	13.144,2	2.864,7	63.515,9
S 5.2	66.094,4	12.134,2	7.697,8	85.926,4
S 5.3	448,4	168,9	37,3	654,6
S 6.1	6.270,6	710,1	1.291,5	8.272,2
S 6.2	19,6	1,3		20,9
S 6.3	37,5	16,3	3,9	57,7
S 7	671,8	348,6	186,0	1.206,4
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>148.565,7</b>	<b>34.335,7</b>	<b>13.430,2</b>	<b>196.331,6</b>

Prognosewerte 2025:

*Tabelle 4.1 11- Nullszenario 2025g tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen*

<b>Nullszenario 2025g</b>	<b>Tag</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Starts</b>	37,49%	9,68%	2,83%	50,00%
<b>Landungen</b>	38,19%	7,74%	4,07%	50,00%
<b>Gesamt</b>	<b>75,68%</b>	<b>17,42%</b>	<b>6,90%</b>	<b>100,00%</b>

Tabelle 4.1 12- Statistik Flugbewegungen (6 Mo) Nullszenario 2025g

NS2025g-Lden NULLSZENARIO 2025g

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
APP11L	11	10.438,6	11,7%	9.212,9	1.225,7	
APP16	16	373,3	0,4%	291,8	58,6	22,9
CU16	16	18.905,6	21,2%	13.963,9	3.109,6	1.832,1
APP29R	29	747,8	0,8%	585,2	112,1	50,5
CU29R	29	15.667,1	17,5%	5.298,7	4.996,0	5.372,4
APP34	34	43.211,7	48,4%	38.889,2	4.322,5	
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>89.344,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>68.241,7</b>	<b>13.824,5</b>	<b>7.277,9</b>
<b>START</b>						
1 ABL0M2A	11	832,7	0,9%	123,5	56,8	652,4
2 LEDVA1A	11	31,1	0,0%	9,4	1,3	20,4
3 LUGIM1A	11	96,6	0,1%	42,6	39,8	14,2
4 MIKOV2A	11	32,8	0,0%	8,1	2,5	22,2
5 MOTIX1A	11	274,1	0,3%	114,0	108,9	51,2
6 SASAL1A	11	274,0	0,3%	102,1	37,1	134,8
7 SNU2A	11	1.179,6	1,3%	537,4	381,4	260,8
8 STEIN1A	11	143,6	0,2%	57,1	9,4	77,1
9 ABL0M5B	16	6.397,2	7,2%	5.255,7	1.129,9	11,6
10 KOVEL4B	16	3.087,9	3,5%	2.510,5	577,4	
11 LANUX4B	16	1.532,3	1,7%	1.265,0	267,3	
12 LEDVA1B	16	724,8	0,8%	551,7	173,1	
13 LUGIM3B	16	668,9	0,7%	544,5	124,4	
14 MIKOV4B	16	285,6	0,3%	226,1	59,5	
15 MOTIX3B	16	1.461,1	1,6%	1.247,1	214,0	
16 OSPEN3B	16	2.760,3	3,1%	2.097,7	662,6	
17 SASAL2B	16	1.819,4	2,0%	1.522,6	295,5	1,3
18 SITNI5B	16	2.051,9	2,3%	1.684,9	367,0	
19 SNU4B	16	8,2	0,0%	5,4	2,3	0,5
20 STEIN2B	16	957,1	1,1%	839,4	114,8	2,9
21 UMBIL3B	16	711,5	0,8%	604,3	107,2	
22 WGM7B	16	128,8	0,1%	96,3	32,5	
23 ABL0M3C	29	7.305,8	8,2%	4.284,5	955,5	2.065,8
24 KOVEL1C	29	4.513,5	5,1%	3.836,1	677,4	
25 LANUX1C	29	2.265,1	2,5%	2.117,3	147,8	
26 LEDVA2C	29	436,4	0,5%	265,4	99,1	71,9
27 LUGIM1C	29	1.848,0	2,1%	1.450,4	397,6	
28 MIKOV3C	29	300,8	0,3%	151,9	78,9	70,0
29 MOTIX1C	29	3.969,1	4,4%	3.301,4	667,7	
30 OSPEN1C	29	7.272,8	8,1%	5.445,1	1.827,7	
31 SASAL2C	29	4.583,9	5,1%	3.524,9	692,1	366,9
32 SITNI4C	29	5.896,6	6,6%	4.788,8	1.107,8	
33 SNU2C	29	4.681,7	5,2%	2.133,0	1.578,8	969,9
34 STEIN2C	29	2.326,9	2,6%	1.789,1	277,5	260,3
35 UMBIL1C	29	2.163,3	2,4%	1.777,4	385,9	
36 WGM8C	29	1.254,3	1,4%	1.234,5	19,8	
37 ABL0M4D	34	7.788,3	8,7%	6.197,6	1.590,7	
38 KOVEL3D	34	3.917,2	4,4%	2.892,8	1.024,4	
39 LANUX3D	34	1.752,1	2,0%	1.170,5	581,6	
40 LEDVA1D	34	1.090,7	1,2%	766,9	323,8	
41 MIKOV6D	34	339,4	0,4%	276,7	62,7	
42 WGM5D	34	170,5	0,2%	136,5	34,0	
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>89.335,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.986,2</b>	<b>17.295,5</b>	<b>5.054,2</b>
STARTS	11	2.864,5	3,2%	994,2	637,2	1.233,1
STARTS	16	22.595,0	25,3%	18.451,2	4.127,5	16,3
STARTS	29	48.818,2	54,6%	36.099,8	8.913,6	3.804,8
STARTS	34	15.058,2	16,9%	11.441,0	3.617,2	0,0
		<b>89.335,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.986,2</b>	<b>17.295,5</b>	<b>5.054,2</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>89.344,1</b>	<b>50,0%</b>	<b>68.241,7</b>	<b>13.824,5</b>	<b>7.277,9</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>89.335,9</b>	<b>50,0%</b>	<b>66.986,2</b>	<b>17.295,5</b>	<b>5.054,2</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>178.680,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>135.227,9</b>	<b>31.120,0</b>	<b>12.332,1</b>
				<b>75,7%</b>	<b>17,4%</b>	<b>6,9%</b>
	<b>Monate</b>					
<b>FLUGBEWEGUNGEN</b>	<b>12</b>	<b>336.031,8</b>	<b>100,0%</b>			
<b>die verkehrsreichsten</b>	<b>6</b>	<b>178.680,0</b>	<b>53,2%</b>			

PROJEKTWERBER: FLUGHAFEN WIEN AG

VERFASSER: ARGE Dorsch Consult - Neukirchen

ERSTELLT: 09.07.2010

Kapitel 4.1 Fluglärm

SEITE 17

Tabelle 4.1 13- Planszenario 2025g Verkehrsverteilung im 2-Pistensystem 16-Std-Tag

**NS2025g-Lden NULLSZENARIO 2025g**

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

Verkehrsverteilung der Flugbewegungen über den 16-Stundentag in Prozent

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr
APPROACH	RWY	06-22 Uhr	Landungen	TAG	ABEND
APP11L	11=11L	10.438,6	12,7%	9.212,9	1.225,7
APP16	16	350,4	0,4%	291,8	58,6
CU16	16	17.073,5	20,8%	13.963,9	3.109,6
APP29R	29=29R	697,3	0,8%	585,2	112,1
CU29R	29=29R	10.294,7	12,5%	5.298,7	4.996,0
APP34	34	43.211,7	52,7%	38.889,2	4.322,5
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>82.066,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>68.241,7</b>	<b>13.824,5</b>

		06-22 Uhr		06-19 Uhr	19-22 Uhr
DEPARTURE	RWY	TAG	Starts	TAG	ABEND
STARTS	11=11L	1.631,4	1,9%	994,2	637,2
STARTS	16	22.578,7	26,8%	18.451,2	4.127,5
STARTS	29=29R	45.013,4	53,4%	36.099,8	8.913,6
STARTS	34	15.058,2	17,9%	11.441,0	3.617,2
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>84.281,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>66.986,2</b>	<b>17.295,5</b>

Tabelle 4.1 14- Planszenario 2025u tageszeitliche Verteilung der Flugbewegungen

PS2025u	Tag	Abend	Nacht	Gesamt
<b>Starts</b>	37,37%	9,75%	2,87%	49,99%
<b>Landungen</b>	38,45%	7,56%	4,00%	50,01%
<b>Gesamt</b>	<b>75,82%</b>	<b>17,31%</b>	<b>6,87%</b>	<b>100,00%</b>

Tabelle 4.1 15- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2025u Teil 1

**PS2025u-Lden PLANSZENARIO 2025u**

**6 verkehrsreichste Monate (183Tage)**

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
APP11L	11L	9.880,2	9,0%	8.732,6	1.147,6	0,0
CU11R	11R	15.389,0	14,0%	11.959,8	2.786,8	642,4
APP16	16	451,3	0,4%	353,8	68,2	29,3
CU16	16	2.032,5	1,9%	260,6	210,3	1.561,6
APP29L	29L	17.230,2	15,7%	15.876,1	1.354,1	0,0
APP29R	29R	755,7	0,7%	553,3	140,6	61,8
CU29R	29R	47713	43,4%	35.092,0	6.133,4	6487,6
APP34	34	16.396,6	14,9%	11.627,1	4.769,5	0,0
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>109.848,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>84.455,3</b>	<b>16.610,5</b>	<b>8.782,7</b>
<b>START</b>						
1 ABL0M2A	11L	7.247,9	6,6%	5.199,8	1.249,8	798,3
2 KOVEL1A	11L	3.496,3	3,2%	2.817,0	679,3	0,0
3 LANUX1A	11L	1.717,2	1,6%	1.400,8	316,4	0,0
4 LEDVA1A	11L	766,0	0,7%	551,5	183,8	30,7
5 LUGIM1A	11L	996,4	0,9%	747,9	225,7	22,8
6 MIKOV2A	11L	390,6	0,4%	275,7	82,1	32,8
7 MOTIX1A	11L	1.786,2	1,6%	1.350,8	367,2	68,2
8 OSPEN1A	11L	330,7	0,3%	115,8	214,9	0,0
9 SASAL1A	11L	399,4	0,4%	173,2	59,9	166,3
10 SITNI3A	11L	2.130,7	1,9%	1.713,3	417,4	0,0
11 SNU2A	11L	1.399,8	1,3%	626,1	453,9	319,8
12 STEIN1A	11L	201,7	0,2%	88,6	20,5	92,6
13 UMBIL1A	11L	33,1	0,0%	30,3	2,8	0,0
14 WGM1A	11L	160,9	0,1%	123,1	37,8	0,0
15 OSPEN1K	11R	2.413,9	2,2%	1.933,3	480,6	0,0
16 SASAL1K	11R	1.749,6	1,6%	1.443,0	306,6	0,0
17 STEIN1K	11R	948,5	0,9%	833,7	114,8	0,0
18 UMBIL1K	11R	884,4	0,8%	744,5	139,9	0,0
19 ABL0M5B	16	109,2	0,1%	70,9	23,5	14,8
20 KOVEL4B	16	53,9	0,0%	46,5	7,4	0,0
21 LANUX4B	16	26,7	0,0%	17,3	9,4	0,0
22 LEDVA1B	16	18,4	0,0%	10,8	7,6	0,0
23 LUGIM3B	16	21,3	0,0%	17,5	3,8	0,0
24 MOTIX3B	16	31,2	0,0%	28,2	3,0	0,0
25 OSPEN3B	16	24,0	0,0%	18,2	5,8	0,0
26 SASAL2B	16	25,2	0,0%	19,8	3,6	1,8
27 SITNI5B	16	38,7	0,0%	30,6	7,3	0,8
28 STEIN2B	16	12,4	0,0%	7,0	1,8	3,6
29 UMBIL3B	16	26,2	0,0%	23,0	3,2	0,0
30 WGM7B	16	1,6	0,0%	1,6	0,0	0,0
31 ABL0M1L	29L	8.802,7	8,0%	5.116,4	1.182,7	2.503,6
32 KOVEL1L	29L	4.642,9	4,2%	4.264,2	378,7	0,0
33 LANUX1L	29L	2.371,6	2,2%	2.369,0	2,6	0,0
34 LEDVA1L	29L	592,7	0,5%	348,3	135,2	109,2

Tabelle 4.1 16- Statistik Flugbewegungen (6Mo) Planszenario 2025u Teil 2

START	RWY	Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr	22-06 Uhr
		T/A/N (D/E/N)		TAG	ABEND	NACHT
35 LUGIM1L	29L	1.714,8	1,6%	1.521,0	193,8	0,0
36 MIKOV1L	29L	562,2	0,5%	320,0	137,2	105,0
37 MOTIX1L	29L	3.132,8	2,9%	2.964,4	168,4	0,0
38 OSPEN1L	29L	5.837,8	5,3%	4.855,3	982,5	0,0
39 SASAL1L	29L	3.603,0	3,3%	2.766,5	384,5	452,0
40 SITNI1L	29L	4.650,9	4,2%	4.179,5	471,4	0,0
41 SNU1L	29L	5.188,8	4,7%	2.317,7	1.808,4	1.062,7
42 STEIN1L	29L	2.159,6	2,0%	1.679,8	169,4	310,4
43 UMBIL1L	29L	1.693,8	1,5%	1.270,7	267,0	156,1
44 ABL0M3C	29R	238,1	0,2%	169,6	41,3	27,2
45 KOVEL1C	29R	5.949,7	5,4%	4.293,7	1.653,4	2,6
46 LANUX1C	29R	3.013,6	2,7%	2.116,6	897,0	0,0
47 LEDVA2C	29R	125,0	0,1%	114,4	10,6	0,0
48 LUGIM1C	29R	887,5	0,8%	554,0	333,5	0,0
49 MIKOV3C	29R	81,0	0,1%	76,4	4,6	0,0
50 MOTIX1C	29R	1.416,3	1,3%	865,2	549,2	1,9
51 OSPEN1C	29R	2.073,9	1,9%	1.110,7	959,2	4,0
52 SASAL2C	29R	2.654,9	2,4%	2.020,3	627,8	6,8
53 SITNI4C	29R	2.246,0	2,0%	1.413,4	831,1	1,5
54 STEIN2C	29R	932,9	0,8%	695,4	232,1	5,4
55 UMBIL1C	29R	1.659,9	1,5%	1.291,9	368,0	0,0
56 WGM8C	29R	1.449,4	1,3%	1.447,9	1,5	0,0
57 ABL0M4D	34	11.976,4	10,9%	9.453,4	2.523,0	0,0
58 LEDVA1D	34	1.696,5	1,5%	1.228,0	468,5	0,0
59 MIKOV6D	34	671,0	0,6%	541,1	129,9	0,0
60 WGM5D	34	355,1	0,3%	275,5	79,6	0,0
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>109.822,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>82.100,1</b>	<b>21.421,9</b>	<b>6.300,9</b>
STARTS	11L	21.056,9	19,2%	15.213,9	4.311,5	1.531,5
STARTS	11R	5.996,4	5,5%	4.954,5	1.041,9	0,0
STARTS	16	388,8	0,4%	291,4	76,4	21,0
STARTS	29L	44.953,6	40,9%	33.972,8	6.281,8	4.699,0
STARTS	29R	22.728,2	20,7%	16.169,5	6.509,3	49,4
STARTS	34	14.699,0	13,4%	11.498,0	3.201,0	0,0
		<b>109.822,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>82.100,1</b>	<b>21.421,9</b>	<b>6.300,9</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>109.848,5</b>	<b>50,0%</b>	<b>84.455,3</b>	<b>16.610,5</b>	<b>8.782,7</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>109.822,9</b>	<b>50,0%</b>	<b>82.100,1</b>	<b>21.421,9</b>	<b>6.300,9</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>219.671,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>166.555,4</b>	<b>38.032,4</b>	<b>15.083,6</b>
				<b>75,8%</b>	<b>17,3%</b>	<b>6,9%</b>
	<b>Monate</b>					
<b>FLUGBEWEGUNGEN</b>	<b>12</b>	<b>414.652,8</b>	<b>100,0%</b>			
<b>die verkehrsreichsten</b>	<b>6</b>	<b>219.671,4</b>	<b>53,0%</b>			

Tabelle 4.1 17- Planszenario 2025u Verkehrsverteilung 16-Std-Tag

**PS2025u-Lden PLANSZENARIO 2025u**

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

Verkehrsverteilung der Flugbewegungen über den 16-Studentag in Prozent

ÖAL-Berechnung		Bewegungen		06-19 Uhr	19-22 Uhr
APPROACH	RWY	06-22 Uhr	Landungen	TAG	ABEND
APP11L	11=11L	9.880,2	9,8%	8.732,6	1.147,6
CU11R	11R	14.746,6	14,6%	11.959,8	2.786,8
APP16	16	422,0	0,4%	353,8	68,2
CU16	16	470,9	0,5%	260,6	210,3
APP29L	29L	17.230,2	17,0%	15.876,1	1.354,1
APP29R	29=29R	693,9	0,7%	553,3	140,6
CU29R	29=29R	41.225,4	40,8%	35.092,0	6.133,4
APP34	34	16.396,6	16,2%	11.627,1	4.769,5
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>101.065,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>84.455,3</b>	<b>16.610,5</b>

		06-22 Uhr	Starts	06-19 Uhr	19-22 Uhr
DEPARTURE	RWY	TAG		TAG	ABEND
STARTS	11=11L	19.525,4	18,9%	15.213,9	4.311,5
STARTS	11R	5.996,4	5,8%	4.954,5	1.041,9
STARTS	16	367,8	0,4%	291,4	76,4
STARTS	29L	40.254,6	38,9%	33.972,8	6.281,8
STARTS	29=29R	22.678,8	21,9%	16.169,5	6.509,3
STARTS	34	14.699,0	14,2%	11.498,0	3.201,0
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>103.522,0</b>	<b>100,0%</b>	<b>82.100,1</b>	<b>21.421,9</b>
<b>SUMME S+L</b>		<b>204.587,8</b>			

Tabelle 4.1 18- Planszenario 2025u Verkehrsverteilung im 3-Pistensystem

**PS2025u-Lden PLANSZENARIO 2025u**

6 verkehrsreichste Monate (183Tage)

ÖAL-Berechnung	Bewegungen		06-22 Uhr		06-19 Uhr		19-22 Uhr		22-06 Uhr		
APPROACH	RWY	T/A/N (D/E/N)	TAG		TAG		ABEND		NACHT		
APP11L	11=11L	9.880,2	9,0%	9.880,2	9,8%	8.732,6	10,3%	1.147,6	6,9%	0,0	0,0%
APP29R	29=29R	755,7	0,7%	693,9	0,7%	553,3	0,7%	140,6	0,8%	61,8	0,7%
CU29R	29=29R	47.713,0	43,4%	41.225,4	40,8%	35.092,0	41,6%	6.133,4	36,9%	6.487,6	73,9%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>58.348,9</b>	<b>53,1%</b>	<b>51.799,5</b>	<b>51,3%</b>	<b>44.377,9</b>	<b>52,5%</b>	<b>7.421,6</b>	<b>44,7%</b>	<b>6.549,4</b>	<b>74,6%</b>
APP16	16	451,3	0,4%	422,0	0,4%	353,8	0,4%	68,2	0,4%	29,3	0,3%
CU16	16	2.032,5	1,9%	470,9	0,5%	260,6	0,3%	210,3	1,3%	1.561,6	17,8%
APP34	34	16.396,6	14,9%	16.396,6	16,2%	11.627,1	13,8%	4.769,5	28,7%	0,0	0,0%
<b>PISTE 16/34</b>		<b>18.880,4</b>	<b>17,2%</b>	<b>17.289,5</b>	<b>17,1%</b>	<b>12.241,5</b>	<b>14,5%</b>	<b>5.048,0</b>	<b>30,4%</b>	<b>1.590,9</b>	<b>18,1%</b>
CU11R	11R	15.389,0	14,0%	14.746,6	14,6%	11.959,8	14,2%	2.786,8	16,8%	642,4	7,3%
APP29L	29L	17.230,2	15,7%	17.230,2	17,0%	15.876,1	18,8%	1.354,1	8,2%	0,0	0,0%
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>32.619,2</b>	<b>29,7%</b>	<b>31.976,8</b>	<b>31,6%</b>	<b>27.835,9</b>	<b>33,0%</b>	<b>4.140,9</b>	<b>24,9%</b>	<b>642,4</b>	<b>7,3%</b>
<b>LANDUNGEN GESAMT</b>		<b>109.848,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>101.065,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>84.455,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>16.610,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>8.782,7</b>	<b>100,0%</b>
STARTS	11=11L	21.056,9	19,2%	15.214,1	16,4%	15.213,9	18,5%	4.311,5	20,1%	1.531,5	24,3%
STARTS	29=29R	22.728,2	20,7%	16.169,7	17,4%	16.169,5	19,7%	6.509,3	30,4%	49,4	0,8%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>43.785,1</b>	<b>39,9%</b>	<b>31.383,8</b>	<b>33,9%</b>	<b>31.383,4</b>	<b>38,2%</b>	<b>10.820,8</b>	<b>50,5%</b>	<b>1.580,9</b>	<b>25,1%</b>
STARTS	16	388,8	0,4%	367,8	0,4%	291,4	0,4%	76,4	0,4%	21,0	0,3%
STARTS	34	14.699,0	13,4%	14.699,0	15,9%	11.498,0	14,0%	3.201,0	14,9%	0,0	0,0%
<b>PISTE 16/34</b>		<b>15.087,8</b>	<b>13,7%</b>	<b>15.066,8</b>	<b>16,3%</b>	<b>11.789,4</b>	<b>14,4%</b>	<b>3.277,4</b>	<b>15,3%</b>	<b>21,0</b>	<b>0,3%</b>
STARTS	11R	5.996,4	5,5%	5.996,4	6,5%	4.954,5	6,0%	1.041,9	4,9%	0,0	0,0%
STARTS	29L	44.953,6	40,9%	40.254,6	43,4%	33.972,8	41,4%	6.281,8	29,3%	4.699,0	74,6%
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>50.950,0</b>	<b>46,4%</b>	<b>46.251,0</b>	<b>49,9%</b>	<b>38.927,3</b>	<b>47,4%</b>	<b>7.323,7</b>	<b>34,2%</b>	<b>4.699,0</b>	<b>74,6%</b>
<b>STARTS GESAMT</b>		<b>109.822,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>92.701,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>82.100,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>21.421,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>6.300,9</b>	<b>100,0%</b>
STARTS+LANDUNG	11=11L	30.937,1	14,1%	25.094,3	13,0%	23.946,5	14,4%	5.459,1	14,4%	1.531,5	10,2%
STARTS+LANDUNG	29=29R	71.196,9	32,4%	58.089,0	30,0%	51.814,8	31,1%	12.783,3	33,6%	6.598,8	43,7%
<b>PISTE 11L/29R</b>		<b>102.134,0</b>	<b>46,5%</b>	<b>83.183,3</b>	<b>42,9%</b>	<b>75.761,3</b>	<b>45,5%</b>	<b>18.242,4</b>	<b>48,0%</b>	<b>8.130,3</b>	<b>53,9%</b>
STARTS+LANDUNG	16	2.872,6	1,3%	1.260,7	0,7%	905,8	0,5%	354,9	0,9%	1.611,9	10,7%
STARTS+LANDUNG	34	31.095,6	14,2%	31.095,6	16,0%	23.125,1	13,9%	7.970,5	21,0%	0,0	0,0%
<b>PISTE 16/34</b>		<b>33.968,2</b>	<b>15,5%</b>	<b>32.356,3</b>	<b>16,7%</b>	<b>24.030,9</b>	<b>14,4%</b>	<b>8.325,4</b>	<b>21,9%</b>	<b>1.611,9</b>	<b>10,7%</b>
STARTS+LANDUNG	11R	21.385,4	9,7%	20.743,0	10,7%	16.914,3	10,2%	3.828,7	10,1%	642,4	4,3%
STARTS+LANDUNG	29L	62.183,8	28,3%	57.484,8	29,7%	49.848,9	29,9%	7.635,9	20,1%	4.699,0	31,2%
<b>PS: PISTE 11R/29L</b>		<b>83.569,2</b>	<b>38,0%</b>	<b>78.227,8</b>	<b>40,4%</b>	<b>66.763,2</b>	<b>40,1%</b>	<b>11.464,6</b>	<b>30,1%</b>	<b>5.341,4</b>	<b>35,4%</b>
<b>STARTS+LANDUNGEN</b>		<b>219.671,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>193.767,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>166.555,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>38.032,4</b>	<b>100,0%</b>	<b>15.083,6</b>	<b>100,0%</b>

In den nachstehenden Tabellen ist der Luftfahrzeug-Mix nach ÖAL-Gruppen der Szenarien 2025g und 2025u ersichtlich.

Tabelle 4.1 19- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2025g im 2-Pistensystem

<b>Bewegungen Nullszenario 2025g 2-Pistensystem</b>				
<b>ÖAL-Lfz-Gruppen</b>	<b>Tag13</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamtergebnis</b>
H 1	564,5	88,1	15,9	668,5
H 2	380,7	132,7	8,8	522,2
P 1.0	2,0			2,0
P 1.3 a	957,8	183,9	102,5	1.244,2
P 1.3 b	1.062,0	158,7	87,1	1.307,8
P 1.4	825,0	146,7	70,8	1.042,5
P 2.1	17.821,2	5.654,2	677,3	24.152,7
P 2.2	397,5	82,9	32,9	513,3
S 1.1	2,0			2,0
S 1.2	25,9	4,1		30,0
S 5.1	44.400,3	12.419,0	2.614,2	59.433,5
S 5.2	56.658,4	10.223,2	6.784,9	73.666,5
S 5.3	194,4	63,6	11,8	269,8
S 5.6	6.295,4	1.135,9	753,9	8.185,2
S 6.1	4.951,9	500,6	998,3	6.450,8
S 6.2	20,4	1,3		21,7
S 6.3	35,5	15,5	3,4	54,4
S 7	633,0	309,6	170,3	1.112,9
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>135.227,9</b>	<b>31.120,0</b>	<b>12.332,1</b>	<b>178.680,0</b>

Tabelle 4.1 20- ÖAL Lfz-Gruppen Szenario 2025u im 3-Pistensystem

<b>Bewegungen Planszenario 2025u 3-Pistensystem</b>				
<b>ÖAL-Lfz-Gruppen</b>	<b>Tag13</b>	<b>Abend</b>	<b>Nacht</b>	<b>Gesamtergebnis</b>
H 1	632,4	98,6	17,8	748,8
H 2	425,8	148,4	9,8	584,0
P 1.0	2,2			2,2
P 1.3 a	1.108,6	210,9	120,5	1.440,0
P 1.3 b	1.216,9	182,5	101,8	1.501,2
P 1.4	938,0	167,1	81,3	1.186,4
P 2.1	24.068,6	7.312,8	1.035,0	32.416,4
P 2.2	474,7	99,5	39,6	613,8
S 1.1	2,2			2,2
S 1.2	28,9	4,6		33,5
S 5.1	54.866,0	14.895,4	3.271,0	73.032,4
S 5.2	66.965,8	12.280,0	7.838,1	87.083,8
S 5.3	214,6	69,2	15,6	299,4
S 5.6	7.440,6	1.364,4	870,9	9.676,0
S 6.1	7.343,8	805,4	1.472,3	9.621,5
S 6.2	23,8	1,5		25,3
S 6.3	40,9	17,1	4,2	62,2
S 7	761,6	375,0	205,7	1.342,3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>166.555,4</b>	<b>38.032,4</b>	<b>15.083,6</b>	<b>219.671,4</b>

#### 4.1.5 Einfädungsbereich und lärmarme Luftfahrzeuge

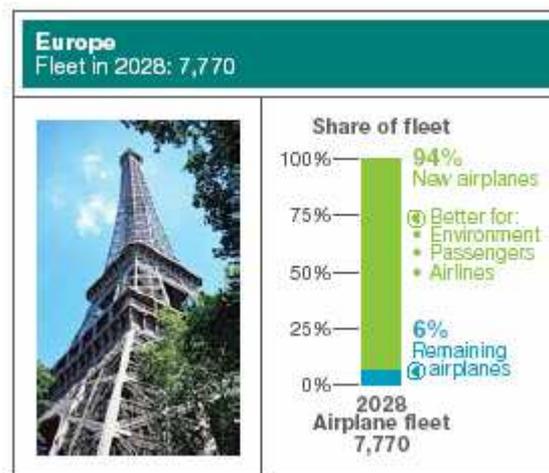
##### Anteil lärmarmer Luftfahrzeuge

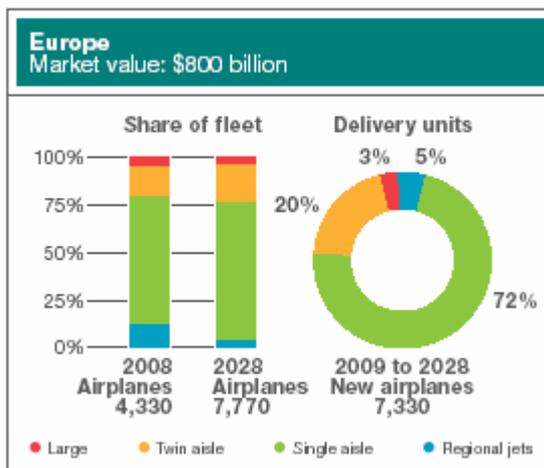
Für den Einsatz von lärmarmen Luftfahrzeugen (Lfz) im Prognose-Mix werden aus heutiger Sicht nachstehende Überlegungen angestellt:

Für den Planfall 2020 im Fachbeitrag 02.110 Fluglärm wurden mit der Gruppe S5.4 mit 18,70 % und S5.5 mit 25,51 %, das sind insgesamt 44,21% lärmärmere Luftfahrzeuge angesetzt.

In der aktuellen Marktvorschau des Herstellers BOEING, Stand 2009, „Current Market Outlook 2009-2028“ (Boeing Commercial Airplanes, Market Analysis, P.O. Box 3707 MC 21-28, Seattle, WA 98124-2207, [www.boeing.com/cmo](http://www.boeing.com/cmo)) findet sich nachstehende Markteinschätzung für die Durchdringung des Marktes mit neuen Luftfahrzeugen, bezogen auf Europa.

Ca. 94 % der 2028 verfügbaren Einheiten werden neue Luftfahrzeuge sein, wobei von diesen ca. 72 % Luftfahrzeuge mit einem Mittelgang, 20 % mit zwei Mittelgängen und 5 % Regional Jets ausmachen. 3 % werden Großraumluftfahrzeuge sein (Siehe nachstehende Grafiken).





Betrachtet man das Prognosejahr 2020 ergibt sich aus obigen Zahlenwerten nachstehende Situation. Die Gesamtanzahl beträgt für das Prognosejahr 6.394 Einheiten, davon sind 4.398 und damit ca. 68,8 % Einheiten neue Luftfahrzeuge und mit 1.996 Einheiten ca. 31,2 % im Verkehr verbleibende Luftfahrzeuge.

Für die Prognose des Luftfahrzeugmix wurden im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“ daher ca. 44,21 % neuere Luftfahrzeuge angesetzt. Dieser Prozentsatz liegt unterhalb der Marktvorschau des Herstellers Boeing mit einem Prognosewert für 2020 von 68,8 % für neue Luftfahrzeugeinheiten.

Dies bestätigt zwar die damaligen Annahmen der ursprünglichen Prognose, es ist jedoch diese Vorgangsweise aus heutiger Sicht (2010) nach Ansicht des Fachbeitragerstellers zu evaluieren.

Ausgehend von der weltweiten Wirtschaftskrise mit den Einbußen 2009 haben erstens die Flugbewegungen kurzfristig nachgegeben und andererseits zu anderen Prämissen bei den Herstellern geführt. Die Einsparung von Treibstoff, und damit die Reduktion von Luftschadstoffen wie CO<sub>2</sub>, ist ins Zentrum der Überlegungen gerückt, die Lärmthematik ist bei diesen Optimierungszielen nicht mehr oberste Priorität.

Es ist in Wien für Testflüge der neue Airbus A380 der Lufthansa gelandet, dessen Auslieferung weit hinter dem Plansoll lag. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass die Entwicklungen neuer Luftfahrzeugtypen und deren Markteinführung verzögert ablaufen. Die Verzögerungen bei der Entwicklung von Großraumflugzeugen A380, A350 und z.B.: B787 Dreamliner wirken sich auch auf die Entwicklungszeiten eines Nachfolgers der A320 oder B737 aus. Mit Stand 31. März 2010 hat der einzige deutsche Kunde der B787, die Air Berlin, Festbestellungen storniert und Optionen auf die B787 reduziert. Der Zeitplan bei der

Erstbestellung von Air Berlin 2007 war eine Auslieferung in den Jahren 2013 bis 2017. Nach Einschätzung des Fachbeitragsratters wird von den Herstellern bei der Entwicklung von Nachfolgemodellen A320 und B737 ein Zwischenschritt erfolgen, nämlich die Aufrüstung der bestehenden Flottenmodelle mit Treibstoff sparenden Triebwerken und kleineren Verbesserungen.

**Aus lärmtechnischer Sicht wird daher für das Prognosejahr 2020 mit keinen lärmarmen LFZ gerechnet.** Es wird zwar einige Maschinen geben, der Ansatz von keinen lärmarmen Lfz liegt schalltechnisch damit auf der sicheren Seite.

Für ein **Prognoseszenarium 2025** ist dies differenzierter zu sehen. Hier ist ein Entwicklungsspielraum einerseits von 15 Jahren gegeben und andererseits wird die Marktdurchdringung mit bereits entwickelten Lfz (B787 Erstausslieferungen Ende 2010, die Auslieferung der neuen B747-8 als Konkurrent der A380 im Herbst 2011 angekündigt) von statten gehen.

Ebenso erwächst durch die C-Serie von Bombardier mit Pratt & Whitney PW1000G-Triebwerken eine Konkurrenz zu der Serie B737 bzw. zu den A320 Modellen. Ebenso entwickelt die Niederländische Firma Rekkof mit ihrer SF-Serie (SF70, SF100), Nachfolgemodelle für die Fokker 70 und die Fokker 100 (Quelle: [www.rekkof.nl](http://www.rekkof.nl)) Dies wird nach Sicht des Autors die Entwicklung fördern.

In der Flotte der Austrian Airlines Group als Homecarrier des Flughafen Wien werden 7 Stück A320 und 11 Stück der Serie B737 (600, 700, 800) geführt (Quelle: [http://www.austrianairlines.ag/AustrianAirlinesGroup/OurFleet/OurFleet.aspx?sc\\_lang=de](http://www.austrianairlines.ag/AustrianAirlinesGroup/OurFleet/OurFleet.aspx?sc_lang=de) (Zugriff 08.06.2010), das sind insgesamt 18 Stück.

Die Air Berlin weist für das 1. Quartal 2010 einen Stand von 37 Stück A320, und 64 Stück der Serie B737 (700, 800) auf (Quelle: <http://ir.airberlin.com/?id=20> (Zugriff 08.06.2010))

Unterstellt man mit sehr konservativem Ansatz, dass Boeing und Airbus zumindest modifizierte Triebwerke und kleinere Verbesserungen an der B737 bzw. A320 bis 2025 vornehmen werden, um gegen die C-Serie konkurrenzfähig zu bleiben, sind wieder konservativ geschätzt durch Modifizierung an Zelle und Fahrwerk, Einsatz von Chevrontüsen, etc. **2-3 dB Reduktionspotential** auch kurzfristig gegeben, mittelfristig 5-6 dB (Quelle: DLR, Schmid 2004 „Fluglärm – technische Perspektiven zur zukünftigen Entwicklung“).

Laut Geschäftsbericht 2009 der Lufthansa wurden für 2014-2016 30 Stück der C-Serie von Bombardier bestellt.

Aus obigem Sachverhalt zeigt sich, dass aus lärmtechnischer Sicht Entwicklungen vor allem in der ÖAL-Klasse S5.2 zu erwarten sind.

Für 2025 wurde für das 3-Pistensystem für die Klasse S5.2 für die sechs verkehrsreichsten Monate eine Flugbewegungszahl von 96.759,8 rund 96.760 Bewegungen prognostiziert. Das sind pro Tag ca. 529 Bewegungen, ein realistischer 10% Anteil beträgt ca. 53 Bewegungen.

**Für den Anteil lärmarmen Luftfahrzeuge der Klasse S5.2 wird für 2025, konservativ geschätzt, 10% den lärmtechnischen Berechnungen als neue Klasse S5.6 zu Grunde gelegt.**

Allein eine modifizierte Flotte des Homecarriers würde bei zwei Starts und Landungen pro Luftfahrzeug am Tag  $18 \times 4 = 72$  Flugbewegungen bedeuten und liegt damit bereits über den angenommenen 10%. Weiters ist zu erwarten, dass die Modernisierung alle Airlines betreffen wird und nicht nur den Homecarrier. Die Annahme eines Anteils von 10% bewegt sich daher realistisch auf der sicheren Seite.

Da beim Start aerodynamischer Lärm (Umströmungen: Klappensysteme, Hohlräume, Fahrwerk) weniger Rolle spielt als bei der Landung, wo Triebwerkslärm und Lärm aus Umströmung gleich hoch sein können wird der Ansatz der Pegelreduktion differenziert betrachtet. Es ist davon auszugehen, dass der Schwerpunkt der Modifizierungen allein wegen der erforderlichen Treibstoffeinsparungen bei den Triebwerken erfolgt. Das bedeutet beim Landeanflug ein geringeres Reduktionspotential als beim Start.

**Es wird daher für die Berechnungen des Prognosezeitpunktes 2025 eine aus der Klasse S5.2 abgeleitete neue Klasse S5.6 angesetzt, die eine Pegelminderung von 2 dB bei der Landung und 3 dB beim Start berücksichtigt. Diese Reduktionen werden für 10% der prognostizierten Klasse S5.2 angesetzt d.h., die Bewegungen werden in 90 % S5.2 und 10% S5.6 aufgeteilt.**

#### Einfädelungsbereich

Die Steigprofile „Landung“ der ÖAL 24 weisen in Abhängigkeit zur Mindestflughöhe von 731,4 m (Anflug 29x und 34) über Flugplatzbezugshöhe ab ca. 13,7 km einen Horizontalfluganteil auf. Dies führte beim Planszenario 2020 der ursprünglichen Prognose am Beispiel der  $L_n = 45$  dB Kontur im Anflugbereich bei einer durchgehenden Belegung mit Bewegungen (100%) des curved approach 29R (CU29R) zu einem „Finger“ im Bereich Scharndorf, der bei Verlängerung des Anfluges sich in gleicher Breite nach Osten bewegen würde.

Um bei den Anflügen aus dem Süden eine realistischere Modellierung zu erreichen, wurde bei den Berechnungen 2020 und 2025 der ergänzenden Unterlage ein Einfädelungsbereich angesetzt. Unter Einfädelungsbereich versteht man jenen Bereich in dem anfliegende Luftfahrzeuge auf die Anflugroute einschwenken. Dieser erstreckt sich im Süden auf ca. 16 km, größtenteils außerhalb des 20 km Bereiches.

Im Modell wird der Einfädungsbereich für die Anflüge im Süden für die Berechnung der Lärmindices, die auf energieäquivalenten Dauerschallpegel beruhen, eingesetzt.

In nachstehender Abbildung sind die Modellannahmen im Steigprofil ersichtlich.

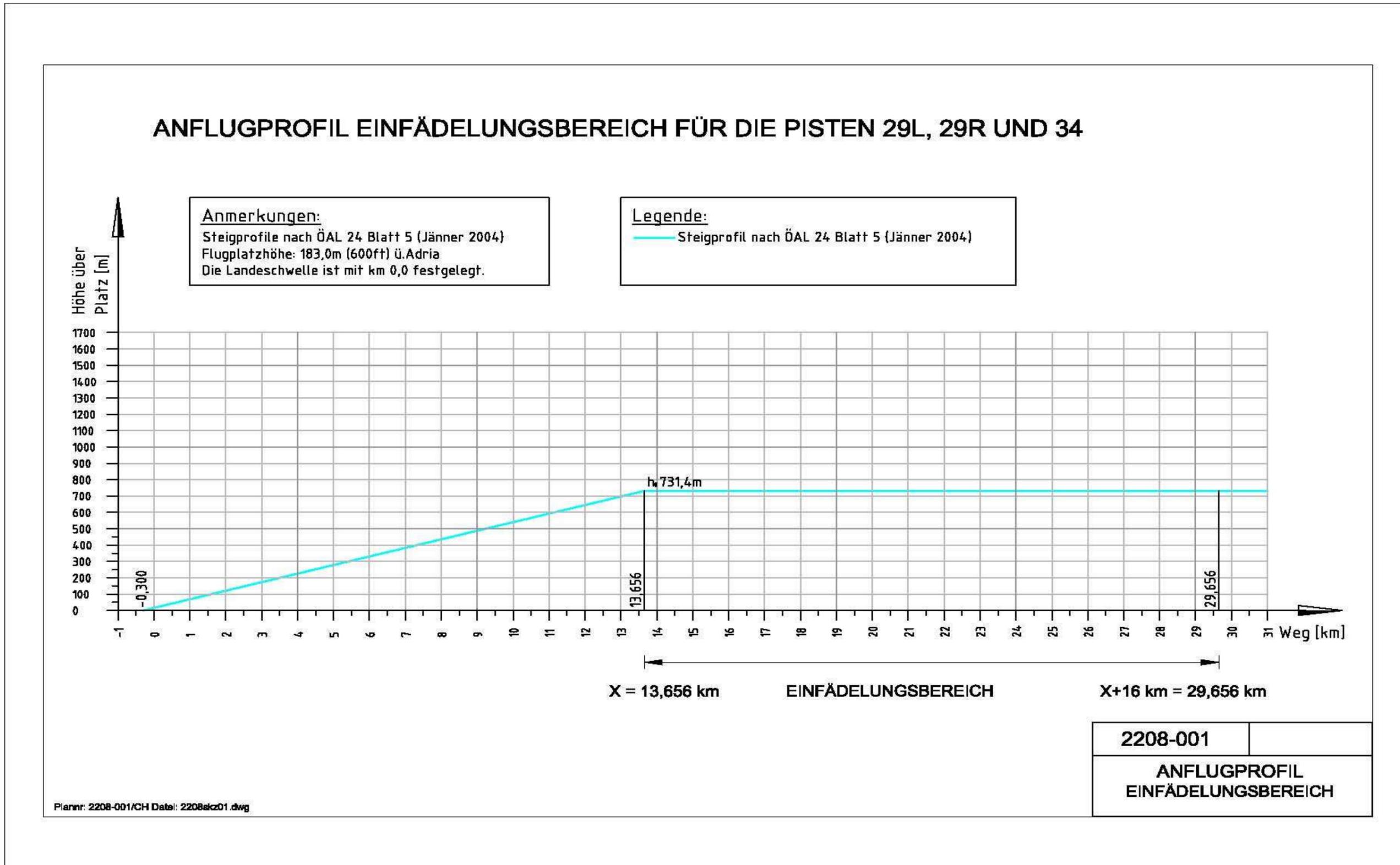


Abbildung 4.1-1: Anflugprofil Einfädungsbereich für die Pisten 29L, 29R und 34

Ausgehend von einer Entfernung von ca. 29,7 km von der Schwelle steigt der Anflugverkehr durch die Einschwenkvorgänge von 0 % auf 100% bei einer Entfernung von ca. 13,7 km. Diese Vorgänge werden im Modell durch modifizierte Steigprofile und Pegelabschläge für die einzelnen Lfz-Klassen abgebildet.

Im Detail werden in nachstehender Tabelle die für die Berechnung gewählten Zuschläge/Abschläge Z für km 29,656 (Null Prozent Verkehr) abgeleitet.

Tabelle 4.1 21- Einfädelungsbereich RWY 29x,34

<b>EINFÄDELUNGSBEREICH RWY 29x, 34</b>								
ÖAL Lfz-Klasse	s [m]	log10(s)	$\alpha$ [Grad]	v [m/sec]	Z [dB(A)]			
Lfz	s	log10s	alpha	v	Z	Lamax	Lamax-gerundet	Z_ÖAL
P1.0-An	731,40	2,86	90	35	-42,0	-0,3	0	6,0
P1.3a-An	731,40	2,86	90	43	-50,0	-0,3	0	2,0
P1.3b-An	731,40	2,86	90	43	-57,0	-0,3	0	2,0
P1.4-An	731,40	2,86	90	75	-63,0	0,3	0	2,0
P2.1-An	731,40	2,86	90	70	-67,0	-0,4	0	5,0
P2.2-An	731,40	2,86	90	70	-67,0	-0,4	0	5,0
S1.1-An	731,40	2,86	90	98	-72,0	-0,4	0	-2,0
S1.2-An	731,40	2,86	90	98	-71,0	0,1	0	-2,0
S5.1-An	731,40	2,86	90	108	-64,0	0,3	0	-1,0
S5.2-An	731,40	2,86	90	108	-67,0	0,3	0	-1,0
S5.3-An	731,40	2,86	90	108	-68,0	-0,2	0	-1,0
S5.6-An	731,40	2,86	90	108	-65,0	0,3	0	-1,0
S6.1-An	731,40	2,86	90	108	-70,0	-0,2	0	-1,0
S6.2-An	731,40	2,86	90	108	-72,0	0,3	0	-1,0
S6.3-An	731,40	2,86	90	108	-68,0	0,3	0	-1,0
S7-An	731,40	2,86	90	108	-73,0	-0,2	0	-1,0
H1-An	731,40	2,86	90	108	-60,0	-0,2	0	0,0
H2-An	731,40	2,86	90	108	-70,0	-0,2	0	0,0

In nachstehenden Tabellen werden die modifizierten ÖAL-Steigprofile für die einzelnen Klassen angeführt.

Tabelle 4.1 22- Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge Teil 1

### Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge

P 1.0 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-50	24	0	0
X-1000	24	-	0
X	35	h0	6
X+16000	35	h0	-42
>X+16000	35	h0	-42

P 2.2 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	60	0	0
X-1000	60	-	0
X	70	h0	5
X+16000	70	h0	-67
>X+16000	70	h0	-67

P 1.3a Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-150	31	0	0
X-1000	31	-	0
X	43	h0	2
X+16000	43	h0	-50
>X+16000	43	h0	-50

S 1.1 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	67	0	0
7400	67	-	0
8400	82	-	-2
X	98	h0	-2
X+16000	98	h0	-72
>X+16000	98	h0	-72

P 1.3b Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-150	31	0	0
X-1000	31	-	0
X	43	h0	2
X+16000	43	h0	-57
>X+16000	43	h0	-57

S 1.2 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	67	0	0
7400	67	-	0
8400	67	-	-2
9300	67	-	-2
X	98	h0	-2
X+16000	98	h0	-71
>X+16000	98	h0	-71

P 1.4 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	51	0	0
X-1000	51	-	0
X	75	h0	2
X+16000	75	h0	-63
>X+16000	75	h0	-63

P 2.1 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	60	0	0
X-1000	60	-	0
X	70	h0	5
X+16000	70	h0	-67
>X+16000	70	h0	-67

Tabelle 4.1 23- Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge Teil 2

## Modifizierte Steigprofile ÖAL24 Anflüge

S 5.1 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	65	0	0
7400	65	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-64
>X+16000	108	h0	-64

S 6.1 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	70	0	0
7400	75	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-70
>X+16000	108	h0	-70

S 5.2 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	70	0	0
7400	75	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-67
>X+16000	108	h0	-67

S 6.2 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	73	0	0
7400	77	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-72
>X+16000	108	h0	-72

S 5.3 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	68	0	0
7400	72	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-68
>X+16000	108	h0	-68

S 6.3 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	73	0	0
7400	77	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-68
>X+16000	108	h0	-68

S 5.6 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	70	0	0
7400	75	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-65
>X+16000	108	h0	-65

S 7 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
-300	73	0	0
7400	77	-	0
X	108	h0	-1
X+16000	108	h0	-73
>X+16000	108	h0	-73

H1 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
0	30	0	0
X	30	h0	0
X+16000	30	h0	-60
>X+16000	30	h0	-60

H2 Anflug			
$\sigma$ [m]	V [m/s]	H [m]	Z [dB]
0	30	0	0
X	30	h0	0
X+16000	30	h0	-70
>X+16000	30	h0	-70

#### 4.1.6 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020

Auf Basis der Grundlagen, beschrieben in Kapitel 4.1.2 „Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen“ wurden mit dem Software-Programm „Soundplan 6.5“ die erforderlichen Fluglärmrechnungen für 2020 für die gehemmte Entwicklung 2-Pistensystem und die ungehemmte Entwicklung 3-Pistensystem durchgeführt

Nachstehend sind die Ergebnisse der Fluglärmrechnungen (Abbildungen) aufgelistet.

##### **Karte Inhalt**

- 103 Nullszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.103-00)
- 104 Nullszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.104-00)
- 107 Nullszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.107-00)
- 110 Nullszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) (002.110.110-00)
- 105 Planszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.105-00)
- 106 Planszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.106-00)
- 108 Planszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.108-00)
- 109 Differenzkarte 2020 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario (02.110.109-00)
- 111 Planszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) (02.110.111-00), 112  
Differenzkarte 2020 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario,  
Pegelhäufigkeiten (02.110.112-00)
- 113 Gegenüberstellung TAG der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und  
Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.113-00)
- 114 Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und  
Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.114-00)
- 129 Differenzkarte 2020 NACHT Ln=55dB (02.110.129-00)

In nachstehenden Abbildungen werden die Ergebnisse der Fluglärmrechnungen dargestellt.

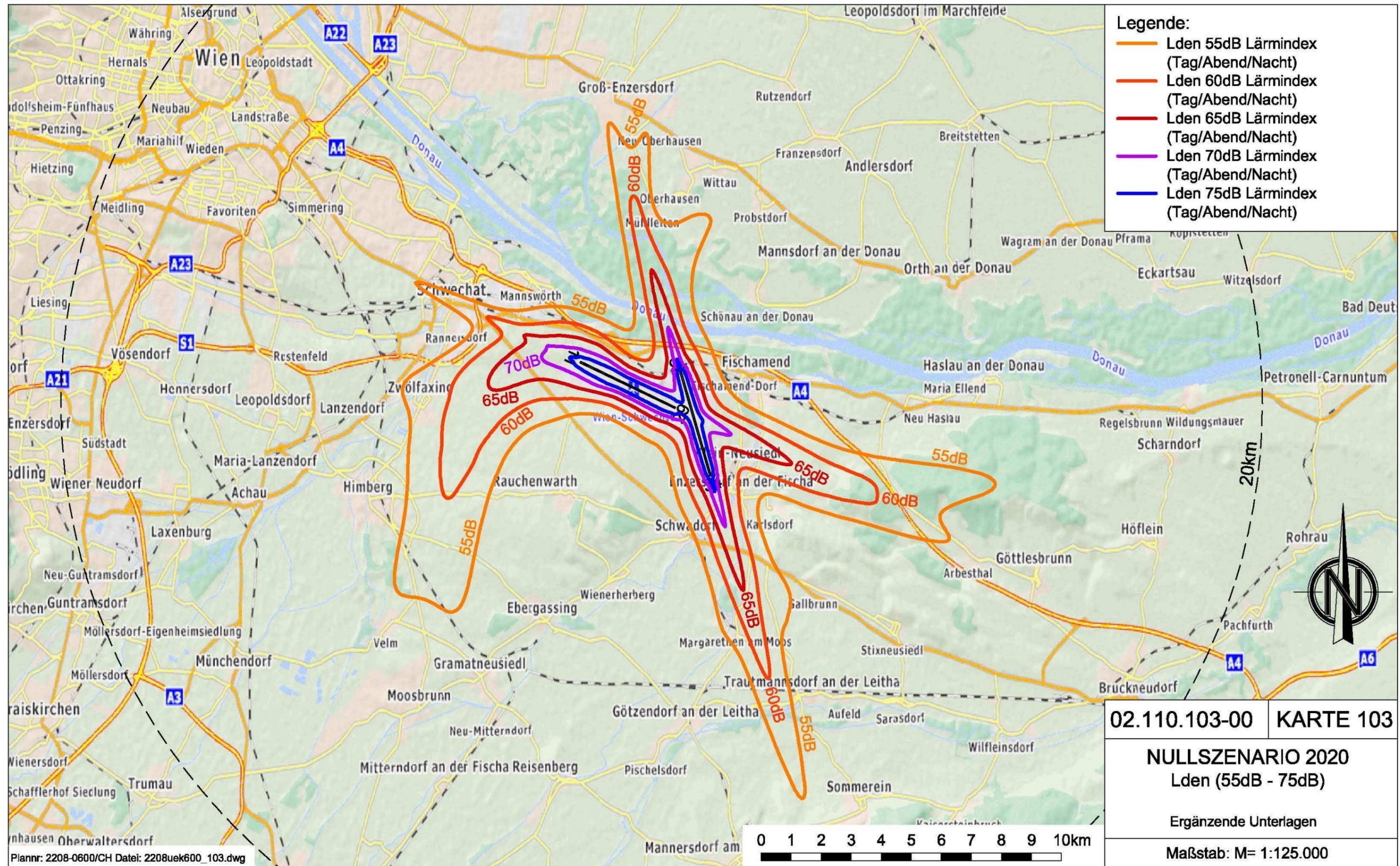


Abbildung 4.1-2: Karte 103, Nullszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.103-00)

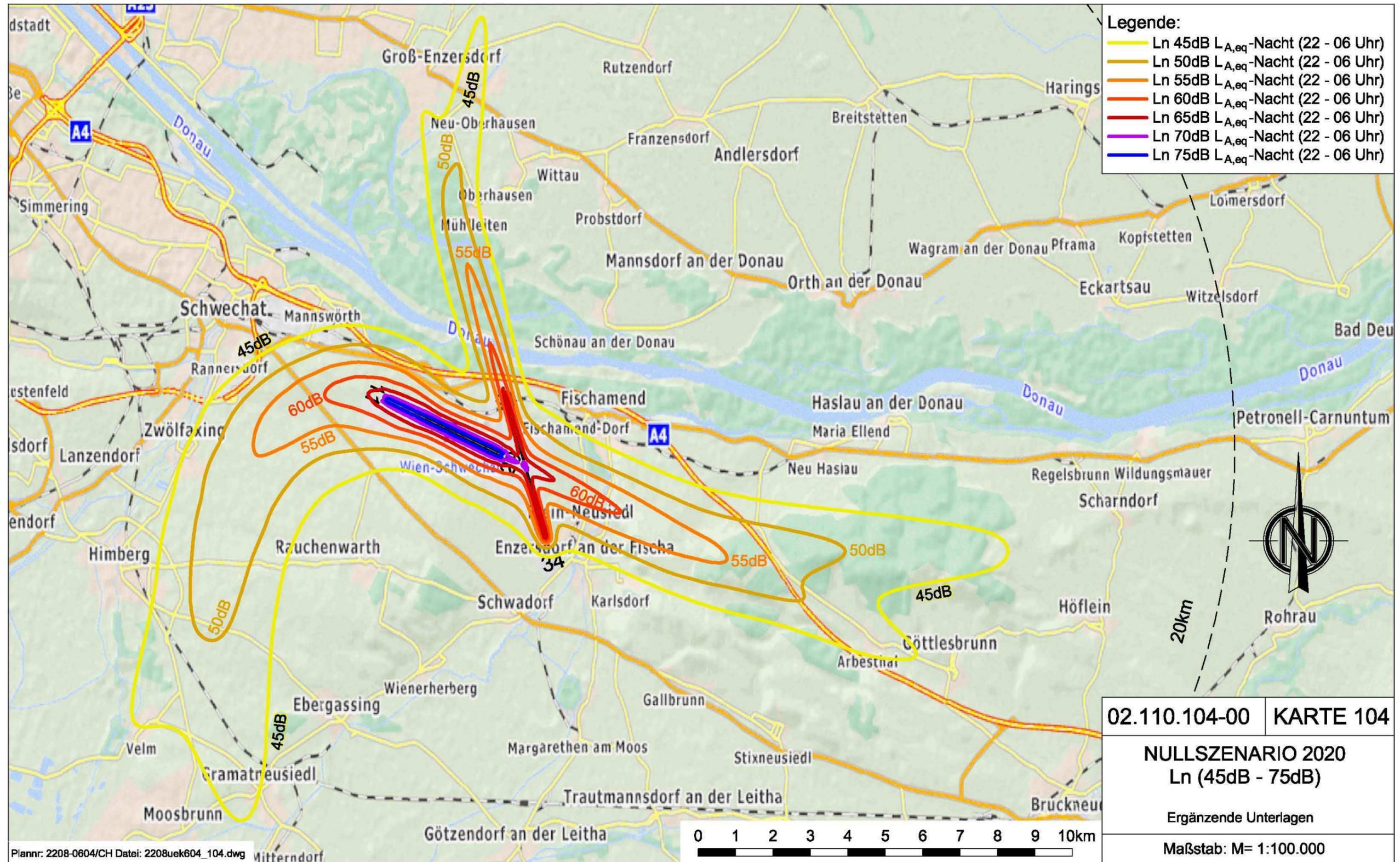


Abbildung 4.1-3: Karte 104, Nullszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.104-00)

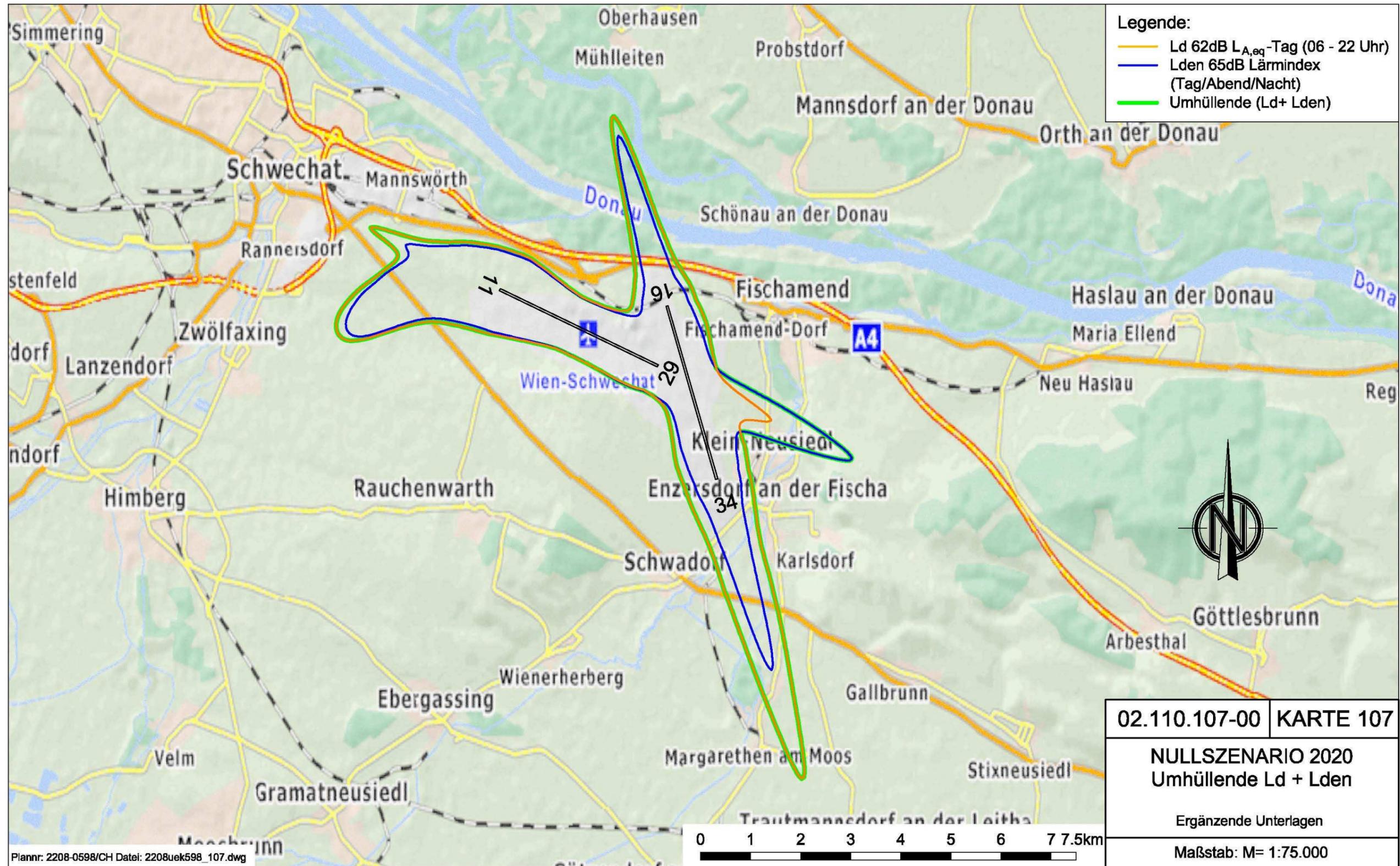


Abbildung 4.1-4: Karte 107, Nullszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.107-00)

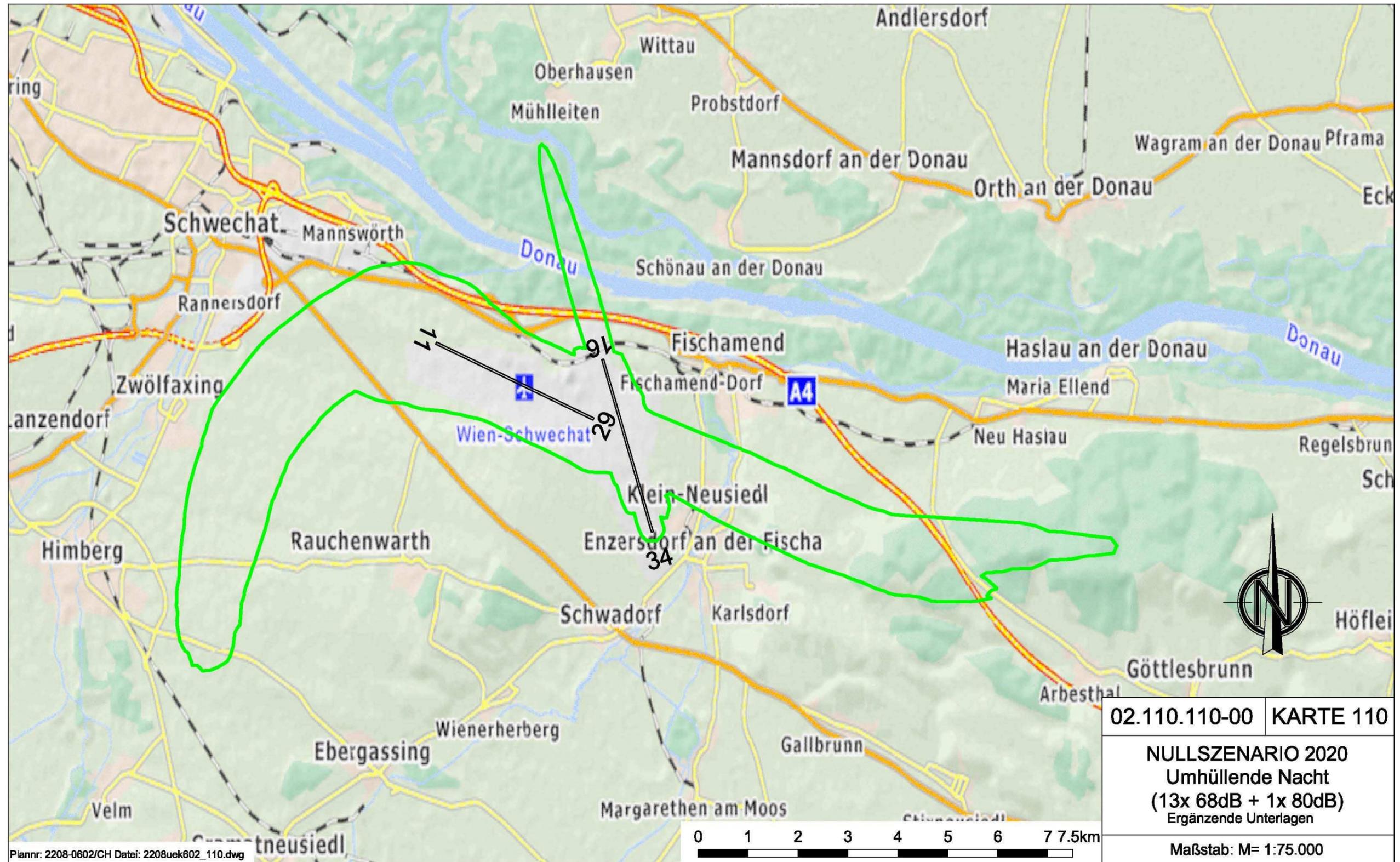


Abbildung 4.1-5: Karte 110, Nullszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) 002.110.110-00

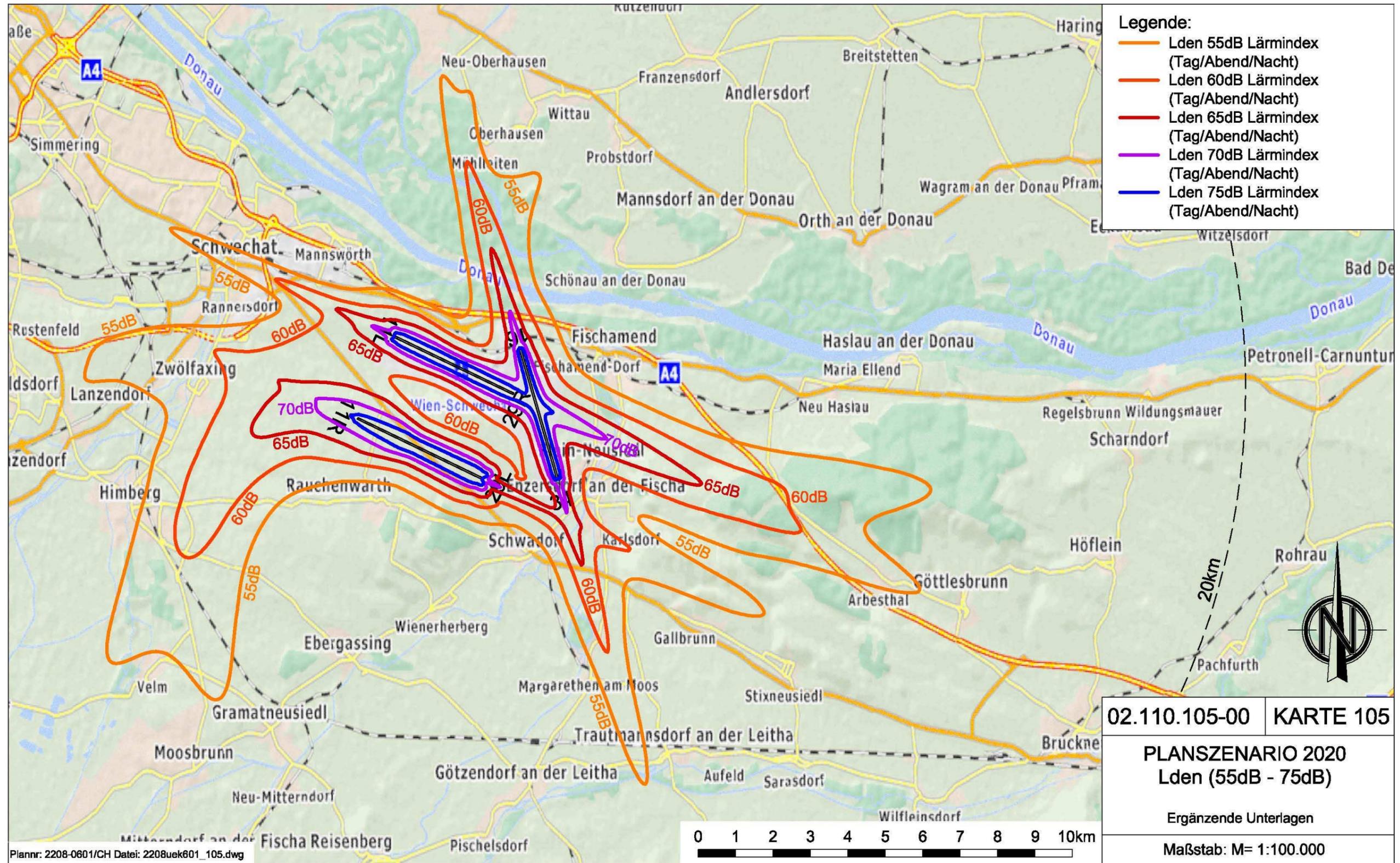


Abbildung 4.1-6: Karte 105, Planszenario 2020 Lden (55dB - 75db), (02.110.105-00)

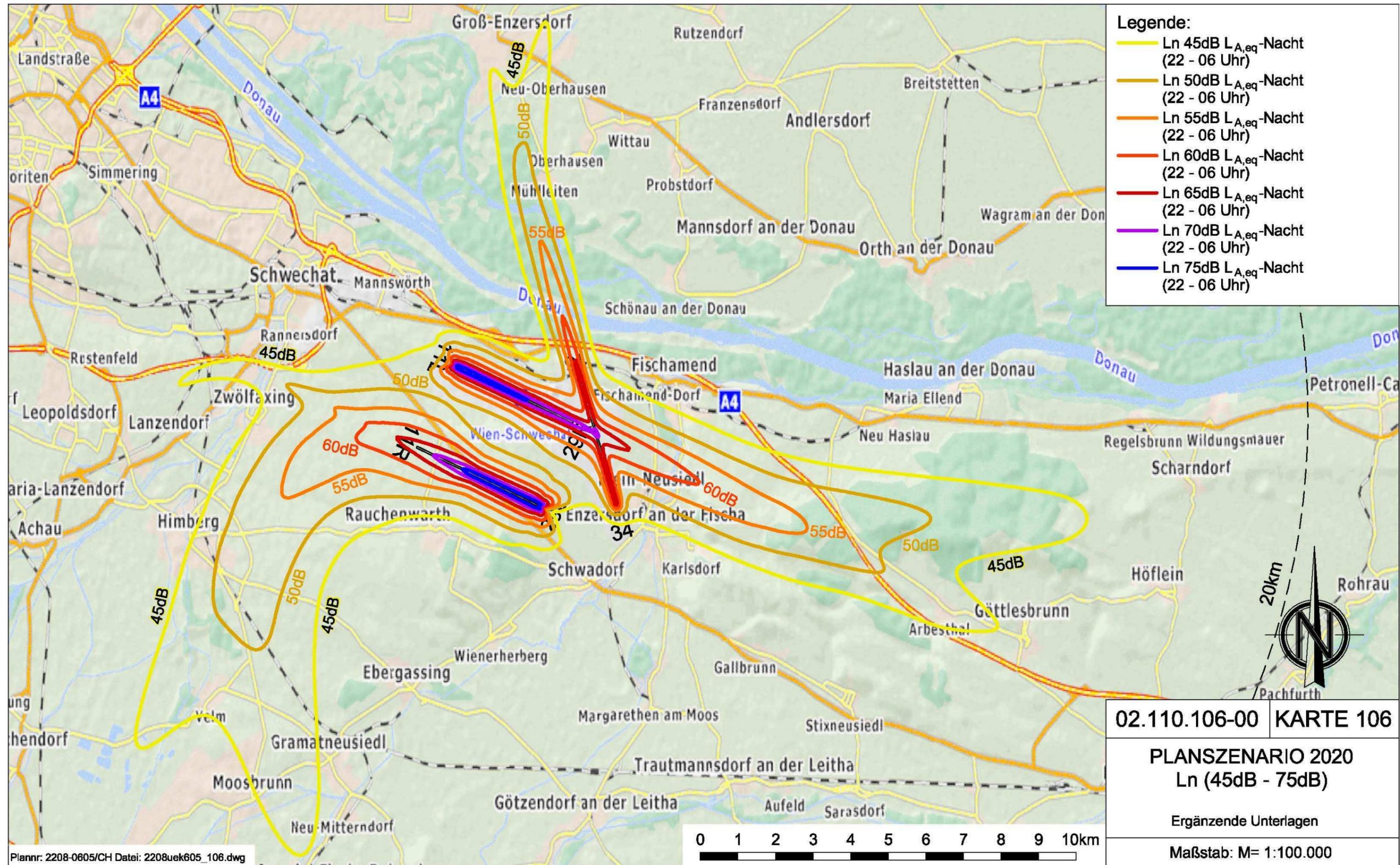


Abbildung 4.1-7: Karte 106, Planszenario 2020 Ln (45dB - 75db), (02.110.106-00)

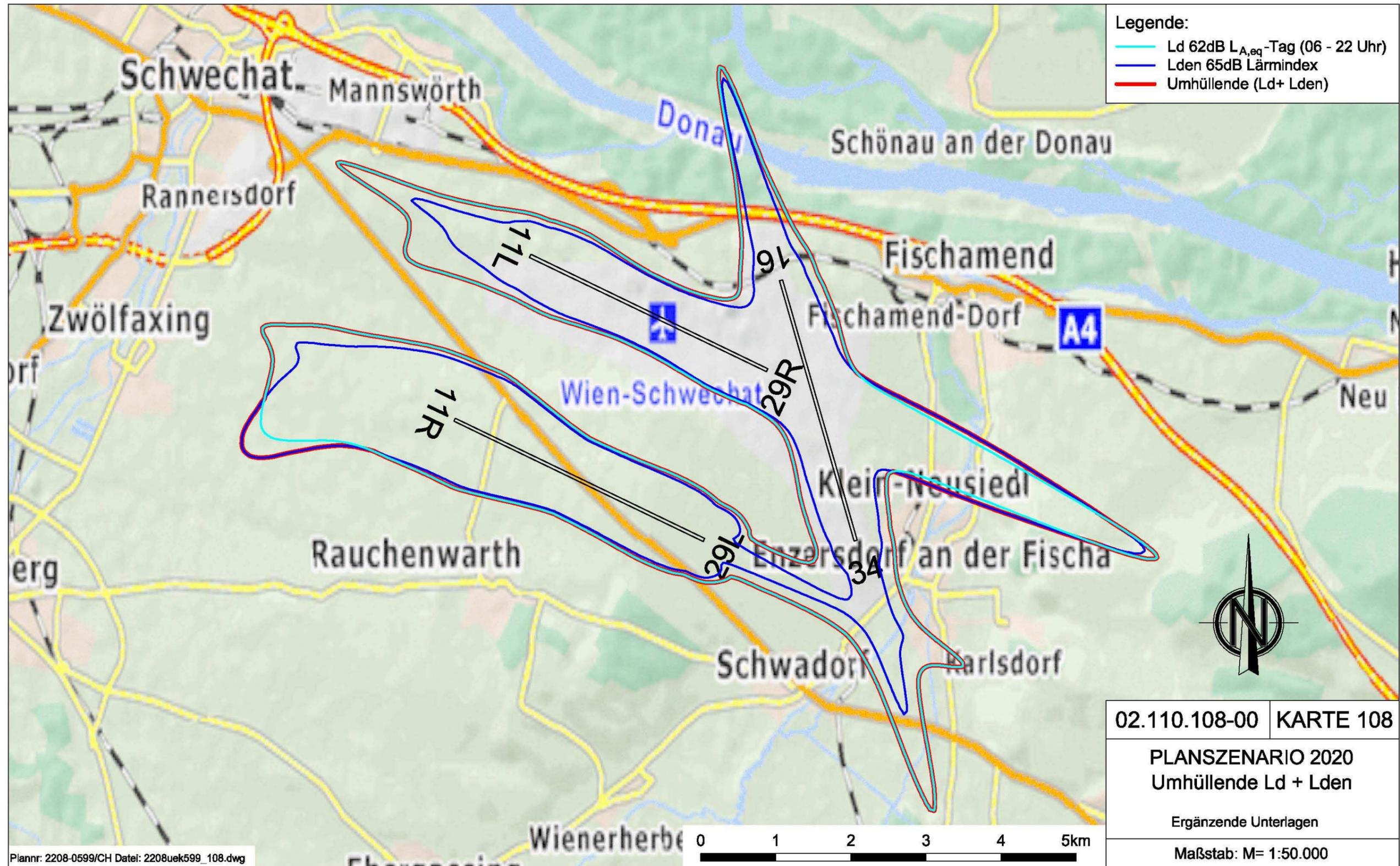


Abbildung 4.1-8: Karte 108, Planszenario 2020 Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.108-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 109) Planszenario 2020u zu Nullszenario 2020g der Umhüllenden Tag ( $L_{den}=65$  dB +  $L_{d16}=62$  dB) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Tag nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R und im Bereich Anflug 29L flächenmäßig zu. Im Bereich der Piste 11R/29L ist auf unbewohnten Gebiet ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Anflug 16 Richtung Donau und Anflug 34 Richtung Margarethen am Moos festzuhalten. Eine weitere Abnahme liegt zwischen 11L und 11R vor.

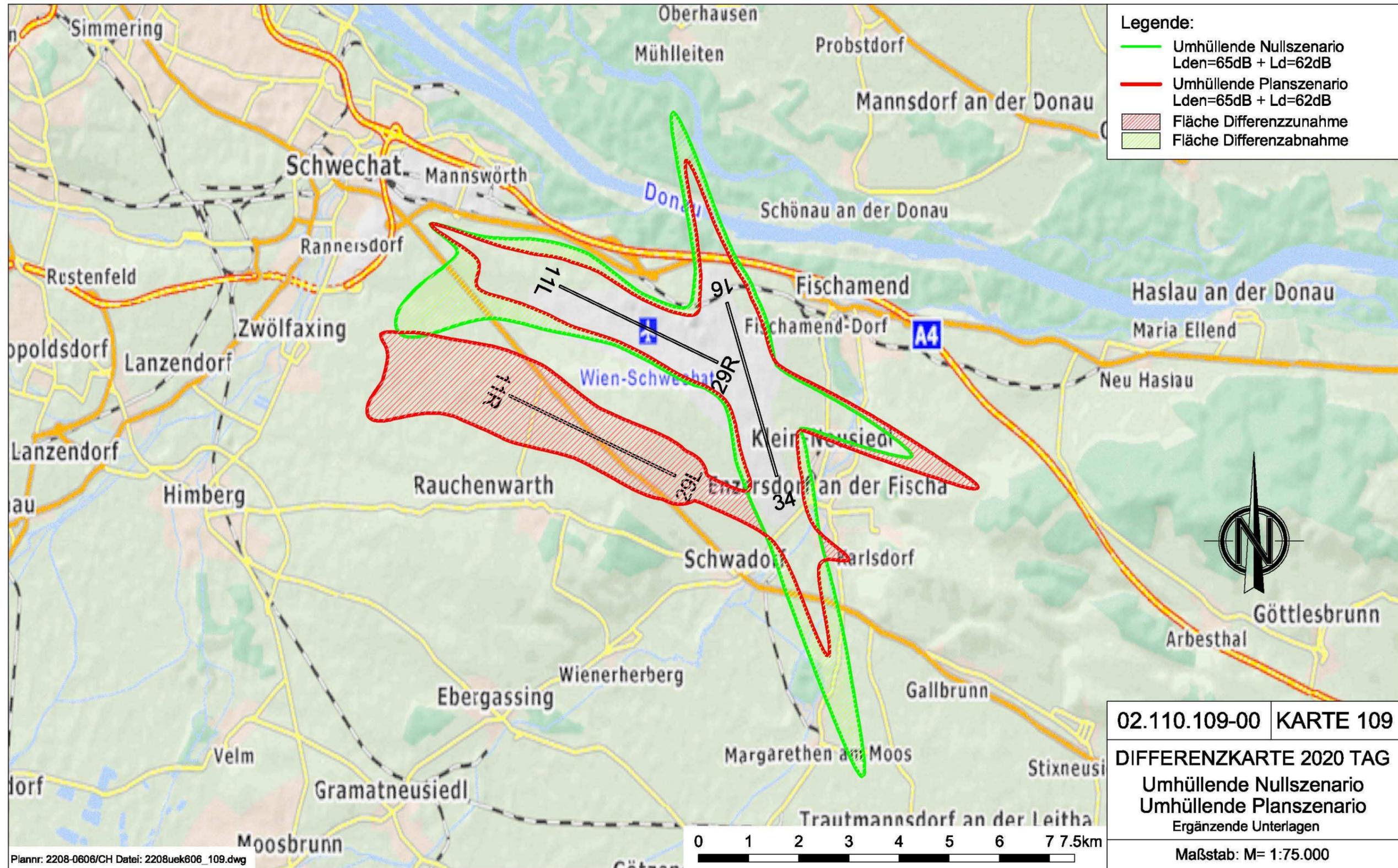


Abbildung 4.1-9: Karte 109, Differenzkarte 2020 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario (02.110.109-00)

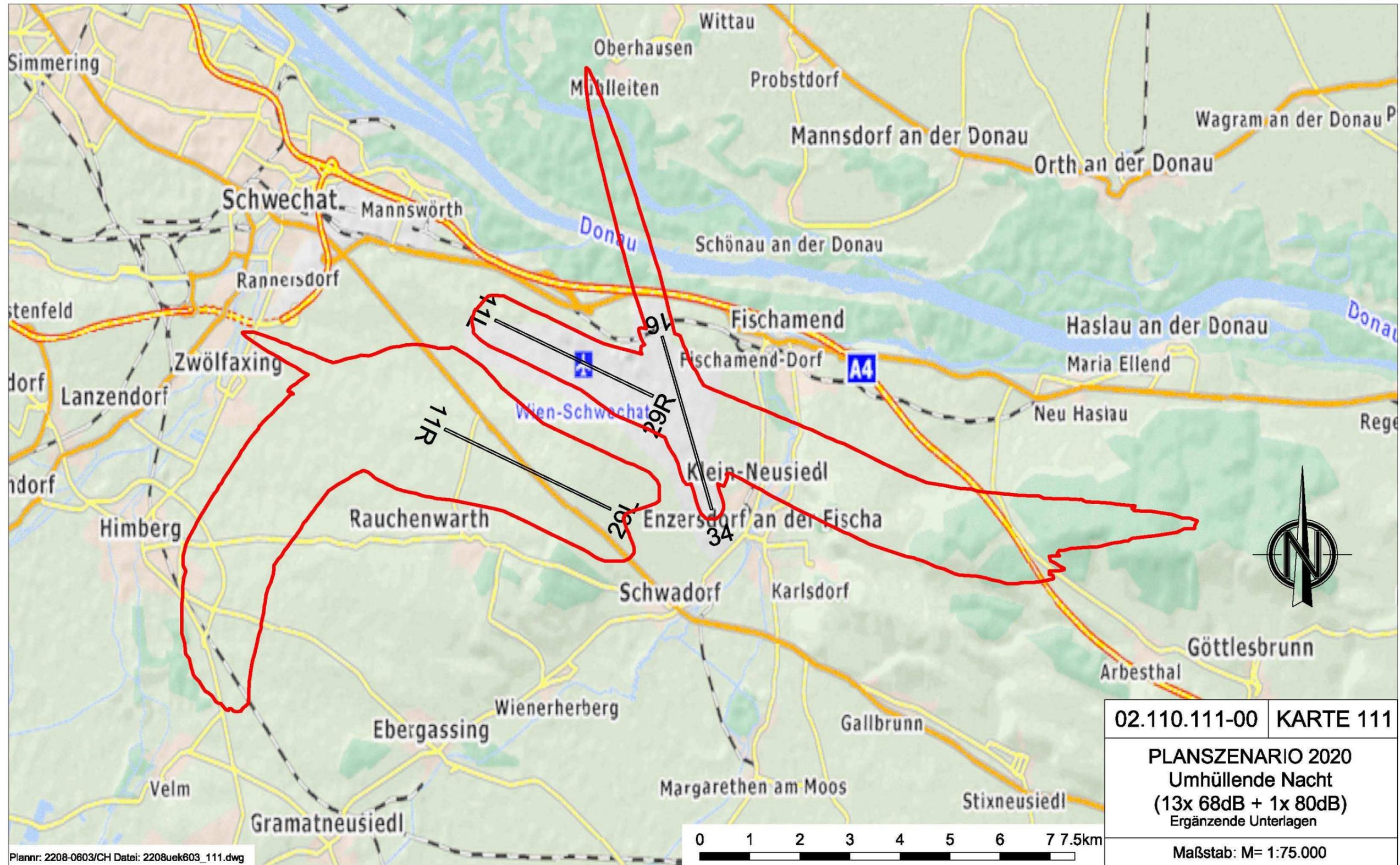


Abbildung 4.1-10: Karte 111, Planszenario 2020 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) (02.110.111-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 112) Planszenario 2020u zu Nullszenario 2020g der Umhüllenden Nacht (13 x 68 dB + 1 x 80 dB) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 ist ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen. In diesem Bereich ist das Maximalpegelhäufigkeitskriterium 1 x 80 dB maßgebend, das heißt wenige laute Luftfahrzeuge bestimmen die Lärmzonenkontour.

Im gekurvten Anflug 11R ist Richtung Zwölfaxing ebenso eine flächige Zunahme der Zone ersichtlich.

Die Abflüge von der Piste 29L bewirken eine flächige Zunahme Richtung Himberg (Maximalpegelhäufigkeitskriterium 13 x 68 dB).

Eine flächige Zunahme ist im unbewohnten Bereich der Piste 11R/29L vorhanden.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Start 29R bei Mannswörth festzustellen.

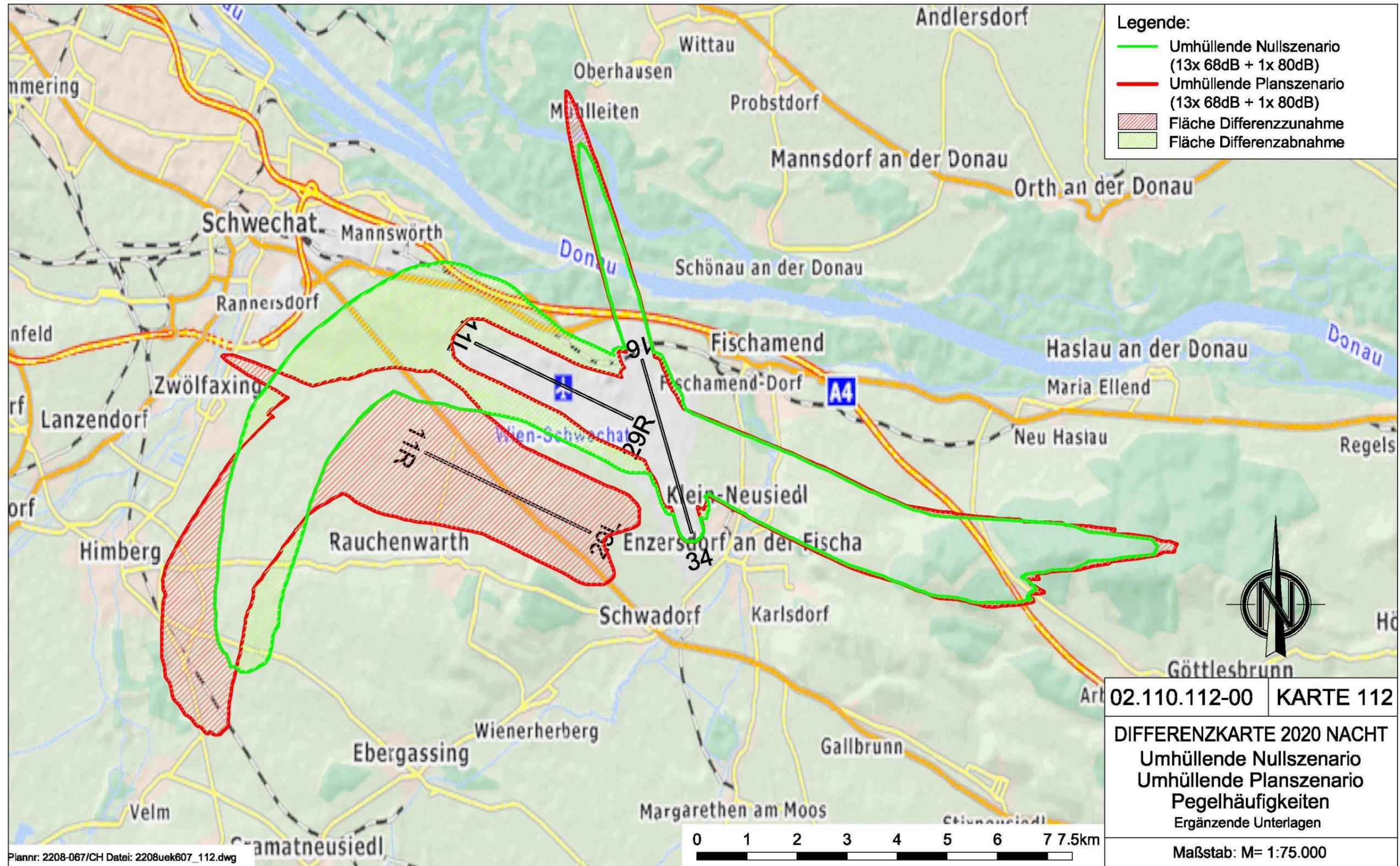


Abbildung 4.1-11: Karte 112, Differenzkarte 2020 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario, Pegelhäufigkeiten (02.110.112-00)

Aus den nachstehenden Abbildungen (Karte 113) Gegenüberstellung Tag der Kriterien aus dem Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ des Planszenarios 2020u, der Umhüllenden Tag ( $L_{den}=65 \text{ dB} + L_{d16}=62 \text{ dB}$ ) mit dem Mediationsergebnis bzw. Gegenüberstellung Nacht der Kriterien aus dem Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ des Planszenarios 2020u mit der Umhüllenden Nacht ( $1 \times 80 \text{ dB} + 13 \times 68 \text{ dB}$ ) auf Karte 114 ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Tag liegt innerhalb der zu 100% von der FWAG finanzierten Maßnahmenzone.

Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht bis auf einen kleinen unbewohnten Bereich bei Schwadorf liegt innerhalb der zu 100% von der FWAG finanzierten Maßnahmenzone.

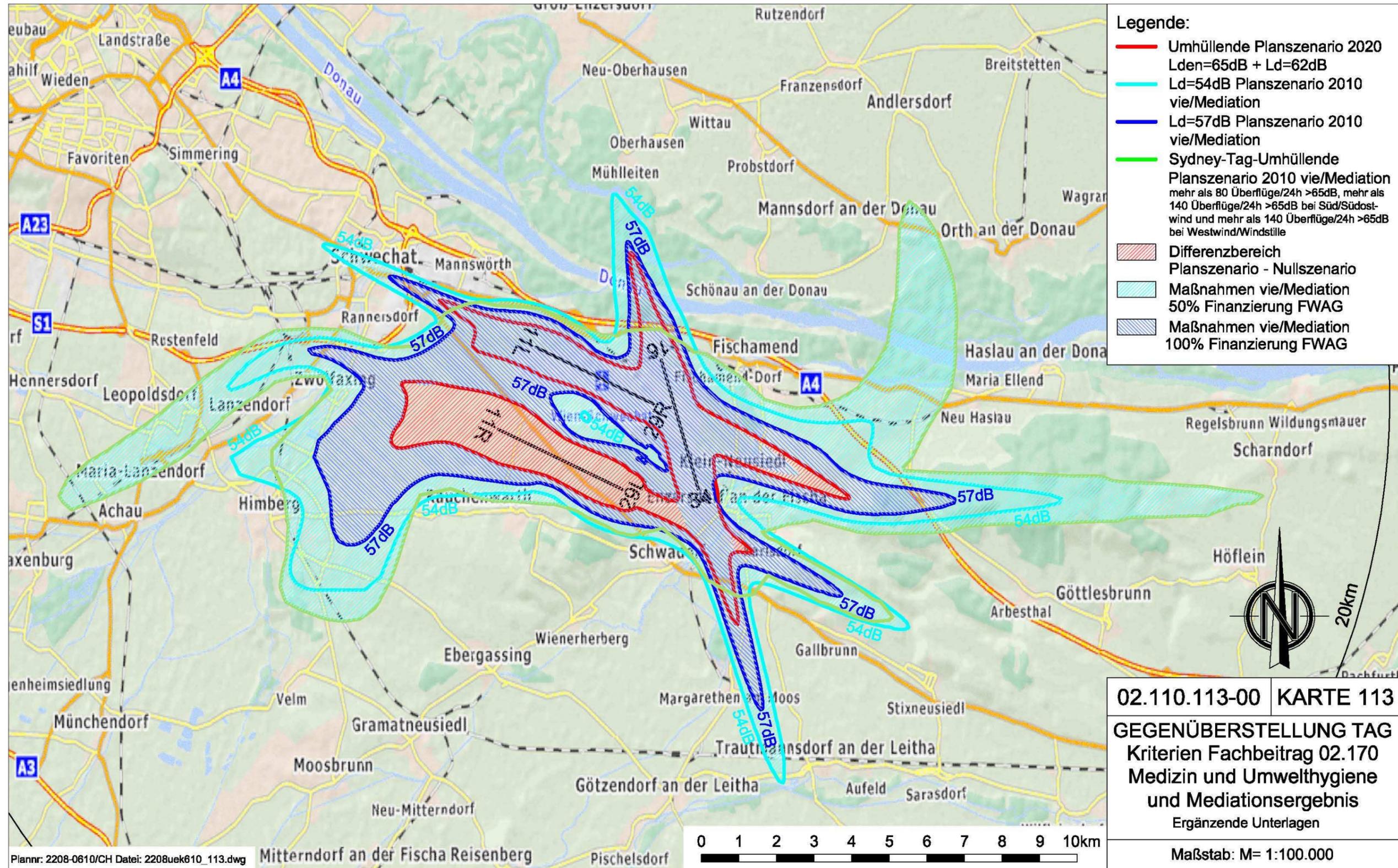


Abbildung 4.1-12: Karte 113, Gegenüberstellung TAG der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.113-00)

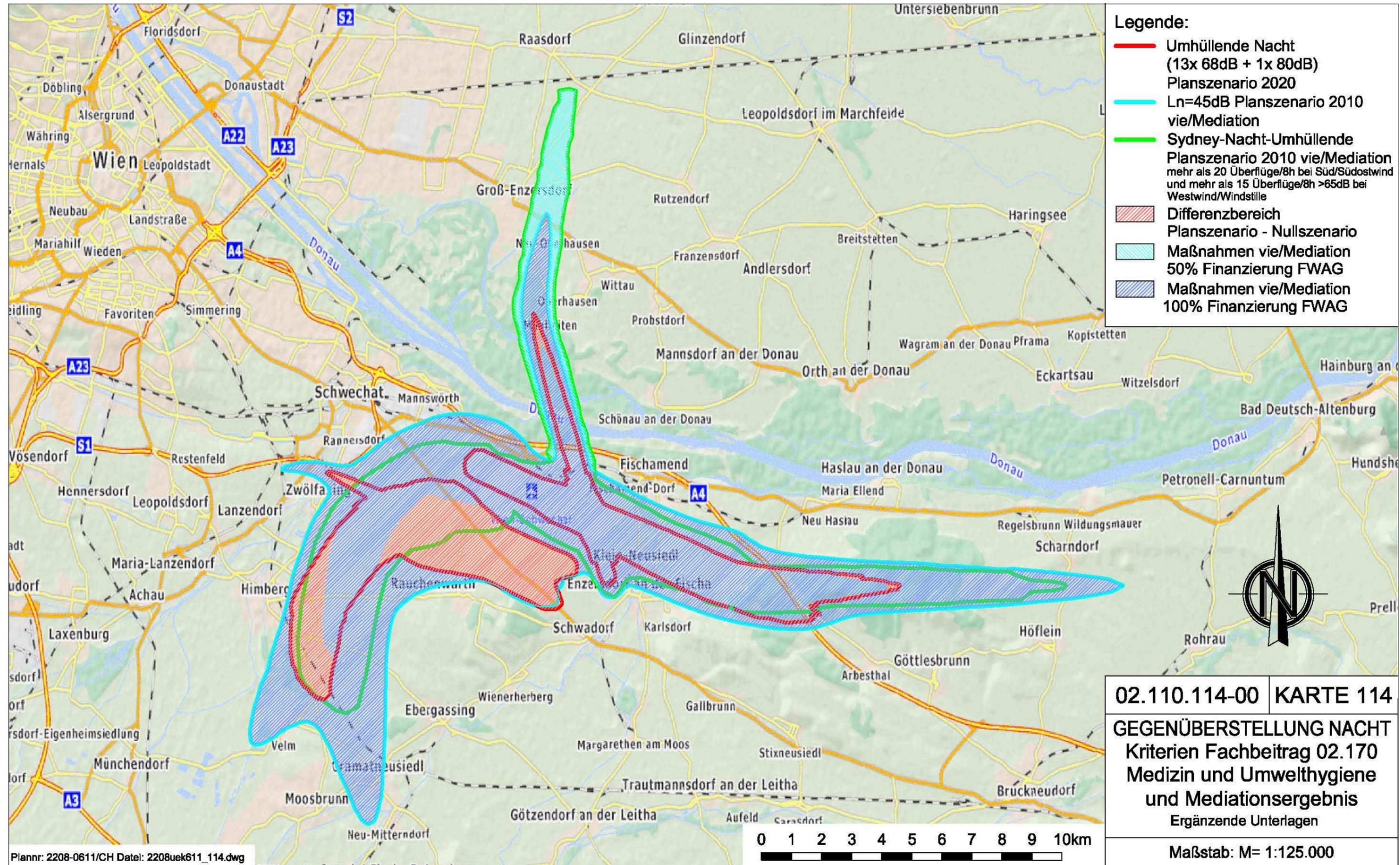


Abbildung 4.1-13: Karte 114, Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.114-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 129) Planszenario 2020u zu Nullszenario 2020g der Lärmzone  $L_{A,eq}$  - Nacht  $L_n = 55$  dB (Schwellwert Nacht für Fluglärm nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der 55 dB-Zone Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 ist eine flächige Abnahme festzustellen, da im Anflug die Flugbewegungen im Planszenario 2020u kleiner sind als im Nullszenario 2020g. Hier sind nicht die lautesten Luftfahrzeuge bestimmend, sondern der ganze Luftfahrzeug-Mix.

Bei Start 29 ist ein Verlagerungseffekt von der bestehenden Piste 29 auf die Piste 29L zu erkennen.

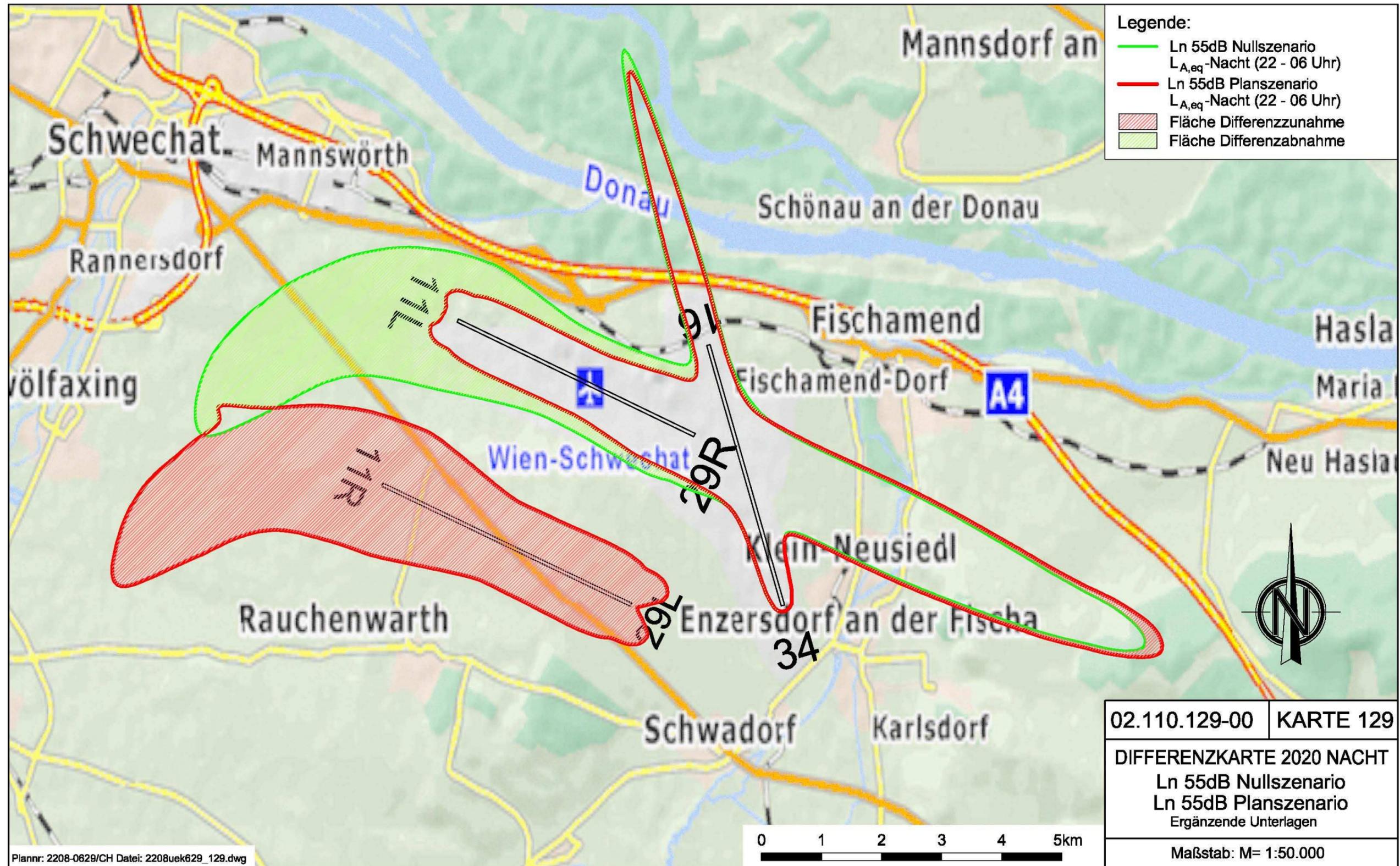


Abbildung 4.1-14: Karte 129, Differenzkarte 2020 NACHT Ln=55dB (02.110.129-00)

In nachstehenden Tabellen werden die Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen für das Planszenario 2020 und das Nullszenario 2020 dargelegt. Immissionspunkte bei denen Überschreitungen der Schwellwerte (siehe Kapitel 4.3.1) vorliegen, sind in der Tabelle entsprechend der Legende dargestellt.

Für den Lärmindex  $L_{den}$  beträgt der Schwellwert 65 dB, für den Tag- $L_{eq}$ -Wert von 06-22 Uhr beträgt der Schwellwert  $L_d=62$  dB und für den Nacht- $L_{eq}$ -Wert  $L_n=55$  dB.

Ein Übersichtsplan über die Lage der Einzelpunkte liegt der Unterlage als Planunterlage 02.110.500-02 „Übersichtsplan Einzelpunkte“ bei.

Weiters sind aus den nachstehenden Tabellen die Ergebnisse der Maximalpegelhäufigkeiten für die einzelnen berechneten Immissionspunkte dargelegt.



Tabelle 4.1 25- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 2

Name	Stw.	Pegel PS2020					Pegel NS2020					Differenz PS2020-NS2020				
		Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
KA010	1	55,8	55,5	54,7	43,0	55,4	54,3	53,4	53,4	42,6	53,4	1,5	<b>2,1</b>	1,3	0,4	<b>2,0</b>
	2	55,8	55,5	54,7	43,0	55,4	54,3	53,4	53,4	42,6	53,4	1,5	<b>2,1</b>	1,3	0,4	<b>2,0</b>
KT010	1	63,6	60,7	62,4	54,5	61,1	<b>65,4</b>	62,0	62,8	<b>57,4</b>	<b>62,2</b>	-1,8	-1,3	-0,4	-2,9	-1,1
	2	63,6	60,7	62,4	54,5	61,1	<b>65,4</b>	62,0	62,8	<b>57,4</b>	<b>62,2</b>	-1,8	-1,3	-0,4	-2,9	-1,1
KT020	1	60,8	58,1	59,7	51,6	58,4	62,4	59,2	59,9	54,4	59,3	-1,6	-1,1	-0,2	-2,8	-0,9
	2	60,8	58,1	59,7	51,6	58,4	62,4	59,2	59,9	54,4	59,3	-1,6	-1,1	-0,2	-2,8	-0,9
MA010	1	49,1	48,9	48,5	34,9	48,8	53,3	51,7	50,9	44,2	51,5	-4,2	-2,8	-2,4	-9,3	-2,7
	2	49,1	48,9	48,5	34,9	48,8	53,3	51,7	50,9	44,2	51,5	-4,2	-2,8	-2,4	-9,3	-2,7
MA030	1	48,7	48,8	47,9	33,8	48,6	53,0	51,4	50,5	43,8	51,3	-4,3	-2,6	-2,6	-10,0	-2,7
	2	48,7	48,8	47,9	33,8	48,6	53,0	51,4	50,5	43,8	51,3	-4,3	-2,6	-2,6	-10,0	-2,7
MA040	1	48,0	48,2	47,2	33,0	48,0	52,3	50,7	49,8	43,0	50,6	-4,3	-2,5	-2,6	-10,0	-2,6
	2	48,0	48,2	47,2	33,0	48,0	52,3	50,7	49,8	43,0	50,6	-4,3	-2,5	-2,6	-10,0	-2,6
MA060	1	44,7	44,7	44,2	29,6	44,6	48,4	46,9	46,2	39,0	46,8	-3,7	-2,2	-2,0	-9,4	-2,2
	2	44,7	44,7	44,2	29,6	44,6	48,4	46,9	46,2	39,0	46,8	-3,7	-2,2	-2,0	-9,4	-2,2
MP01	1	45,6	45,2	39,3	36,5	44,5	47,0	46,9	44,1	36,1	46,5	-1,4	-1,7	-4,8	0,4	-2,0
MP02	1	53,4	52,5	47,0	44,8	51,9	54,9	54,4	52,0	44,5	54,0	-1,5	-1,9	-5,0	0,3	-2,1
MP03	1	51,3	47,4	49,8	43,1	48,0	50,3	45,4	48,0	42,9	46,0	1,0	<b>2,0</b>	1,8	0,2	<b>2,0</b>
MP04	1	63,2	59,3	60,5	<b>55,5</b>	59,5	62,3	56,6	59,9	<b>55,1</b>	57,4	0,9	<b>2,7</b>	0,6	0,4	<b>2,1</b>
MP05	1	61,7	62,6	60,6	40,4	<b>62,3</b>	62,0	62,7	61,4	40,1	<b>62,5</b>	-0,3	-0,1	-0,8	0,3	-0,2
MP06	1	59,3	59,8	59,0	36,2	59,7	61,6	62,4	60,9	35,9	<b>62,2</b>	-2,3	-2,6	-1,9	0,3	-2,5
MP07	1	60,9	60,5	62,0	32,4	60,8	64,3	65,6	62,6	31,9	<b>65,2</b>	-3,4	-5,1	-0,6	0,5	-4,4
MP08	1	47,9	45,4	45,7	39,2	45,5	44,7	41,6	42,3	36,6	41,8	<b>3,2</b>	<b>3,8</b>	<b>3,4</b>	<b>2,6</b>	<b>3,7</b>
MP09	1	58,4	57,9	57,6	46,0	57,9	57,3	56,3	56,0	46,5	56,3	1,1	1,6	1,6	-0,5	1,6
MP10	1	53,0	53,2	52,8	33,5	53,2	53,6	53,6	51,9	41,2	53,3	-0,6	-0,4	0,9	-7,7	-0,1
MP11	1	54,7	55,3	54,5	26,9	55,2	54,0	55,2	52,4	30,0	54,8	0,7	0,1	<b>2,1</b>	-3,1	0,4
MP12	1	52,1	50,9	51,6	40,4	51,1	50,1	49,3	50,0	37,1	49,5	<b>2,0</b>	1,6	1,6	<b>3,3</b>	1,6
MP15	1	49,5	49,0	49,4	35,3	49,1	47,7	47,7	47,7	30,7	47,7	1,8	1,3	1,7	<b>4,6</b>	1,4









Tabelle 4.1 30- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2020 Teil 7

Name	Stw.	Pegel PS2020					Pegel NS2020					Differenz PS2020-NS2020				
		Lden	Ld	Le	Ln	Ld	Lden	Ld	Le	Ln	Ld	Lden	Ld	Le	Ln	Ld
		0-24	06-19	19-22	22-06	06-22	0-24	06-19	19-22	22-06	06-22	0-24	06-19	19-22	22-06	06-22
		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
SE352	1	47,0	47,5	46,8	22,4	47,4	46,3	47,4	44,7	26,5	47,0	0,7	0,1	2,1	-4,1	0,4
	2	47,0	47,5	46,8	22,4	47,4	46,3	47,4	44,7	26,5	47,0	0,7	0,1	2,1	-4,1	0,4
SE353	1	43,6	44,1	43,5	22,4	44,0	43,3	44,0	41,7	27,3	43,7	0,3	0,1	1,8	-4,9	0,3
	2	43,6	44,1	43,5	22,4	44,0	43,3	44,0	41,7	27,3	43,7	0,3	0,1	1,8	-4,9	0,3
SE354	1	43,7	44,1	43,5	22,4	44,0	43,3	44,0	41,7	27,3	43,7	0,4	0,1	1,8	-4,9	0,3
	2	43,7	44,1	43,5	22,4	44,0	43,3	44,0	41,7	27,3	43,7	0,4	0,1	1,8	-4,9	0,3
SE355	1	46,3	46,8	46,1	22,3	46,6	45,6	46,7	44,1	26,4	46,3	0,7	0,1	2,0	-4,1	0,3
	2	46,3	46,8	46,1	22,3	46,6	45,6	46,7	44,1	26,4	46,3	0,7	0,1	2,0	-4,1	0,3
SW010	1	53,0	53,0	52,9	35,5	53,0	54,7	53,9	53,0	44,0	53,7	-1,7	-0,9	-0,1	-8,5	-0,7
	2	53,0	53,0	52,9	35,5	53,0	54,7	53,9	53,0	44,0	53,7	-1,7	-0,9	-0,1	-8,5	-0,7
SW020	1	52,5	52,3	52,4	37,1	52,3	54,1	52,9	52,5	44,0	52,8	-1,6	-0,6	-0,1	-6,9	-0,5
	2	52,5	52,3	52,4	37,1	52,3	54,1	52,9	52,5	44,0	52,8	-1,6	-0,6	-0,1	-6,9	-0,5
SW030	1	55,1	54,7	54,8	41,2	54,7	55,4	54,4	53,8	44,9	54,3	-0,3	0,3	1,0	-3,7	0,4
	2	55,1	54,7	54,8	41,2	54,7	55,4	54,4	53,8	44,9	54,3	-0,3	0,3	1,0	-3,7	0,4
TR010	1	47,4	44,6	45,2	39,0	44,7	46,1	42,7	43,4	38,2	42,8	1,3	1,9	1,8	0,8	1,9
	2	47,4	44,6	45,2	39,0	44,7	46,1	42,7	43,4	38,2	42,8	1,3	1,9	1,8	0,8	1,9
TR020	1	59,6	57,4	57,1	50,8	57,3	45,7	43,1	43,8	37,0	43,2	13,9	14,3	13,3	13,8	14,1
	2	59,6	57,4	57,1	50,8	57,3	45,7	43,1	43,8	37,0	43,2	13,9	14,3	13,3	13,8	14,1
TR030	1	61,6	59,2	58,6	53,3	59,1	50,7	47,7	48,5	42,5	47,8	10,9	11,5	10,1	10,8	11,3
	2	61,6	59,2	58,6	53,3	59,1	50,7	47,7	48,5	42,5	47,8	10,9	11,5	10,1	10,8	11,3
ZW010	1	60,2	58,8	59,7	49,2	59,0	57,5	56,8	56,0	46,2	56,7	2,7	2,0	3,7	3,0	2,3
	2	60,2	58,8	59,7	49,2	59,0	57,5	56,8	56,0	46,2	56,7	2,7	2,0	3,7	3,0	2,3
ZW020	1	59,6	59,1	58,9	46,8	59,1	57,8	57,3	56,5	46,4	57,1	1,8	1,8	2,4	0,4	2,0
	2	59,6	59,1	58,9	46,8	59,1	57,8	57,3	56,5	46,4	57,1	1,8	1,8	2,4	0,4	2,0
ZW030	1	59,9	59,4	59,1	47,3	59,3	58,9	57,8	57,4	48,4	57,7	1,0	1,6	1,7	-1,1	1,6
	2	59,9	59,4	59,1	47,3	59,3	58,9	57,8	57,4	48,4	57,7	1,0	1,6	1,7	-1,1	1,6
ZW040	1	58,8	58,3	58,0	46,5	58,3	57,8	56,7	56,5	47,2	56,7	1,0	1,6	1,5	-0,7	1,6
	2	58,8	58,3	58,0	46,5	58,3	57,8	56,7	56,5	47,2	56,7	1,0	1,6	1,5	-0,7	1,6
ZW050	1	58,8	58,0	57,9	47,3	58,0	58,1	56,6	56,6	48,0	56,6	0,7	1,4	1,3	-0,7	1,4
	2	58,8	58,0	57,9	47,3	58,0	58,1	56,6	56,6	48,0	56,6	0,7	1,4	1,3	-0,7	1,4
ZW060	1	60,8	58,9	59,5	51,1	59,0	60,4	57,9	58,6	51,5	58,1	0,4	1,0	0,9	-0,4	0,9
	2	60,8	58,9	59,5	51,1	59,0	60,4	57,9	58,6	51,5	58,1	0,4	1,0	0,9	-0,4	0,9

**Immissionspunktbezeichnung:**  
**Fettdruck: Grenzwertüberschreitung für jeweiligen Immissionspunkt im Planszenario 2020**

**Pegelwerte:**  
**Fettdruck: Schwellwertüberschreitungen**  
 Lden 65 dB  
 Ld (06:00-22:00) 62 dB  
 Ln: 55 dB

**Pegeldifferenzen:**  
 negative Werte: Pegelabnahmen  
**Fettdruck: Zunahme größer 2dB**

Tabelle 4.1 31- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Aichhof, Betriebe, Enzersdorf u. Klein Neusiedl, Fischamend und Fischamend Dorf Teil 1

Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2020					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)
AI010	1	21,0	0,5	15,9	0,5
	2	21,0	0,5	15,9	0,5
AI020	1	18,1	0,4	16,0	0,5
	2	18,1	0,4	16,0	0,5
AI030	1	19,3	0,5	15,1	0,4
	2	19,3	0,5	15,1	0,4
BE010	1	0,0	0,0	0,1	0,0
	2	0,0	0,0	0,1	0,0
BE020	1	0,0	0,0	0,2	0,0
	2	0,0	0,0	0,2	0,0
BE030	1	0,1	0,0	5,1	0,1
	2	0,1	0,0	5,1	0,1
BE040	1	0,2	0,0	13,7	0,1
	2	0,2	0,0	13,7	0,1
BE050	1	0,1	0,0	10,3	0,0
	2	0,1	0,0	10,3	0,0
BE060	1	4,7	0,0	18,0	0,1
	2	4,7	0,0	18,0	0,1
BE070	1	1,0	0,0	14,3	0,0
	2	1,0	0,0	14,3	0,0
BE080	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
EK010	1	0,3	0,0	0,2	0,0
	2	0,3	0,0	0,2	0,0
EK020	1	0,3	0,0	0,3	0,0
	2	0,3	0,0	0,3	0,0
EK030	1	2,4	0,1	2,2	0,1
	2	2,4	0,1	2,2	0,1
EK035	1	3,2	0,1	3,0	0,1
	2	3,2	0,1	3,0	0,1
EK040	1	4,1	0,2	3,7	0,1
	2	4,1	0,2	3,7	0,1
EK045	1	5,3	0,1	4,9	0,1
	2	5,3	0,1	4,9	0,1
EK050	1	6,5	0,2	6,0	0,1
	2	6,5	0,2	6,0	0,1
EK060	1	31,6	1,1	29,0	1,0
	2	31,6	1,1	29,0	1,0
EK070	1	37,9	10,2	34,7	9,0
	2	37,9	10,2	34,7	9,0
FI010	1	10,7	0,2	9,7	0,2
	2	10,7	0,2	9,7	0,2
FI020	1	6,0	0,2	5,6	0,1
	2	6,0	0,2	5,6	0,1
FI030	1	2,3	0,1	2,2	0,1
	2	2,3	0,1	2,2	0,1
FI040	1	0,5	0,0	0,4	0,0
	2	0,5	0,0	0,4	0,0
FI050	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
FI060	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
FI070	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0

Tabelle 4.1 32- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Karlsdorf, Katharinenhof, Mannswörth, Meßpunkte Teil 2

<b>Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2020</b>					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)
KA010	1	0,7	0,0	0,6	0,0
	2	0,7	0,0	0,6	0,0
KT010	1	8,6	2,4	21,0	2,6
	2	8,6	2,4	21,0	2,6
KT020	1	7,6	0,2	20,1	0,4
	2	7,6	0,2	20,1	0,4
MA010	1	0,2	0,0	1,0	0,0
	2	0,2	0,0	1,0	0,0
MA030	1	0,0	0,0	0,6	0,0
	2	0,0	0,0	0,6	0,0
MA040	1	0,0	0,0	0,5	0,0
	2	0,0	0,0	0,5	0,0
MA060	1	0,0	0,0	0,1	0,0
	2	0,0	0,0	0,1	0,0
MP01	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP02	1	3,5	0,0	3,0	0,0
MP03	1	0,7	0,0	0,6	0,0
MP04	1	28,5	1,1	26,1	0,9
MP05	1	0,3	0,0	0,2	0,0
MP06	1	0,1	0,0	0,1	0,0

Tabelle 4.1 33- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2020 für Meßpunkte, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Bründfeld/Rauchenwarther Platte, Zwölfaxing Teil 3

Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2020					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)
MP07	1	0,1	0,0	0,1	0,0
MP08	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP09	1	2,6	0,0	5,0	0,0
MP10	1	0,0	0,0	0,3	0,0
MP11	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP12	1	0,3	0,0	0,0	0,0
MP15	1	0,0	0,0	0,0	0,0
RW010	1	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	0,0	0,0	0,0	0,0
RW020	1	0,3	0,0	0,0	0,0
	2	0,3	0,0	0,0	0,0
RW030	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW040	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW050	1	0,3	0,0	0,0	0,0
	2	0,3	0,0	0,0	0,0
RW060	1	0,3	0,0	0,0	0,0
	2	0,3	0,0	0,0	0,0
RW070	1	0,1	0,0	0,0	0,0
	2	0,1	0,0	0,0	0,0
SD010	1	0,3	0,0	0,0	0,0
	2	0,3	0,0	0,0	0,0
SD020	1	0,3	0,0	0,0	0,0
	2	0,3	0,0	0,0	0,0
SD030	1	0,1	0,0	0,0	0,0
	2	0,1	0,0	0,0	0,0
SD040	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD050	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD055	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD060	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SW010	1	0,0	0,0	1,1	0,0
	2	0,0	0,0	1,1	0,0
SW020	1	0,1	0,0	1,1	0,0
	2	0,1	0,0	1,1	0,0
SW030	1	0,3	0,0	1,3	0,0
	2	0,3	0,0	1,3	0,0
TR010	1	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	0,0	0,0	0,0	0,0
TR020	1	14,2	0,2	0,0	0,0
	2	14,2	0,2	0,0	0,0
TR030	1	14,2	0,0	0,1	0,0
	2	14,2	0,0	0,1	0,0
ZW010	1	3,4	1,8	3,3	0,0
	2	3,4	1,8	3,3	0,0
ZW020	1	3,7	0,0	5,0	0,0
	2	3,7	0,0	5,0	0,0
ZW030	1	4,8	0,1	9,4	0,1
	2	4,8	0,1	9,4	0,1
ZW040	1	2,6	0,1	6,8	0,0
	2	2,6	0,1	6,8	0,0
ZW050	1	5,0	0,1	6,9	0,1
	2	5,0	0,1	6,9	0,1
ZW060	1	12,1	0,3	15,0	0,2
	2	12,1	0,3	15,0	0,2

Tabelle 4.1 34- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 1

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2020													
		Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)
SE000	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE001	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Schule	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE003	1	0,4	0,0					0,3	0,0				
Schule	2	0,4	0,0					0,3	0,0				
SE004	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE005	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE006	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE007	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE008	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE009	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE010	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE011	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE012	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE013	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE014	1	0,0	0,0			1,0	0,2	0,1	0,0			0,0	1,7
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			1,0	0,2	0,1	0,0			0,0	1,7
SE015	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE016	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE017	1	0,0	0,0					0,4	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,4	0,0				
SE018	1	2,6	0,0					0,3	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,6	0,0					0,3	0,0				
SE019	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE020	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE021	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE022	1	0,0	0,0			0,3	1,3	0,0	0,0			0,3	0,6
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,3	1,3	0,0	0,0			0,3	0,6
SE023	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE024	1	1,1	0,0					1,0	0,0				
Schule	2	1,1	0,0					1,0	0,0				
SE025	1	1,1	0,0					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					1,0	0,0				
SE026	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE027	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE028	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE029	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE030	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE031	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE032	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,2	0,0				

Tabelle 4.1 35- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 2

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2020													
		Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)
SE033	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,2	0,0				
SE034	1	2,2	0,0					3,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,2	0,0					3,0	0,0				
SE035	1	2,6	0,0					5,0	0,0				
Schule	2	2,6	0,0					5,0	0,0				
SE036	1	28,9	1,1					26,4	1,0				
Kindergarten/Hort	2	28,9	1,1					26,4	1,0				
SE037	1	28,8	1,1					26,3	0,9				
Schule	2	28,8	1,1					26,3	0,9				
SE038	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE039	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE040	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE041	1	5,6	0,1			1,1	19,1	0,4	0,0			0,0	9,3
Alten- und Pflegeheim	2	5,6	0,1			1,1	19,1	0,4	0,0			0,0	9,3
SE042	1	2,9	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,9	0,0					0,2	0,0				
SE043	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE044	1	1,0	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,0	0,0					0,2	0,0				
SE045	1	1,2	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,2	0,0					0,2	0,0				
SE046	1	2,1	0,1					2,2	0,2				
Kindergarten/Hort	2	2,1	0,1					2,2	0,2				
SE047	1	0,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,1	0,0					0,2	0,0				
SE048	1	0,0	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,2	0,0				
SE049	1	2,6	0,0					5,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,6	0,0					5,0	0,0				
SE050	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE051	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE052	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE053	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE054	1	0,3	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,3	0,0					0,0	0,0				
SE055	1	2,6	0,0					5,0	0,0				
Schule	2	2,6	0,0					5,0	0,0				
SE067	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE068	1	0,0	0,0			0,2	2,0	0,0	0,0			0,2	0,1
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,2	2,0	0,0	0,0			0,2	0,1
SE081	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE082	1	1,3	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,3	0,0					0,2	0,0				
SE083	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE116	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE144	1	1,1	0,0					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					1,0	0,0				
SE171	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE172	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				

Tabelle 4.1 36- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 3

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2020													
		Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)
SE186	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE187	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE188	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE189	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE190	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE191	1	2,6	0,0					0,4	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,6	0,0					0,4	0,0				
SE192	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE193	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE194	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE262	1	3,7	0,0					1,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,7	0,0					1,1	0,0				
SE263	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Schule	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE264	1	0,3	0,0					0,3	0,0				
Schule	2	0,3	0,0					0,3	0,0				
SE265	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE266	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE287	1	0,0	0,0			0,3	0,7	0,0	0,0			0,4	0,2
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,3	0,7	0,0	0,0			0,4	0,2
SE293	1	2,2	0,1			0,4	7,7	2,1	0,1			0,3	6,9
Alten- und Pflegeheim	2	2,2	0,1			0,4	7,7	2,1	0,1			0,3	6,9
SE314	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE315	1	0,0	0,0			0,0	0,2	0,0	0,0			0,0	0,3
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,2	0,0	0,0			0,0	0,3
SE316	1	0,3	0,0					0,3	0,0				
Schule	2	0,3	0,0					0,3	0,0				
SE317	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Schule	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE318	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE319	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE320	1	1,1	0,0					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					1,0	0,0				
SE321	1	1,1	0,0					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					1,0	0,0				
SE322	1	0,7	0,0					0,7	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,7	0,0				
SE323	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,2	0,0				
SE324	1	1,7	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,7	0,0					0,2	0,0				
SE325	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE326	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE327	1	0,0	0,0					0,4	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,4	0,0				
SE328	1	0,0	0,0					0,4	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,4	0,0				
SE329	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				

Tabelle 4.1 37- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020 Teil 4

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2020													
		Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- u. Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68 dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65 dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76 dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60 dB (22-06 Uhr)
SE330	1	0,7	0,0					0,5	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,5	0,0				
SE331	1	1,8	0,0					1,3	0,0				
Schule	2	1,8	0,0					1,3	0,0				
SE332	1	1,8	0,0					1,3	0,0				
Schule	2	1,8	0,0					1,3	0,0				
SE333	1	8,9	0,1					8,3	0,1				
Kindergarten/Hort	2	8,9	0,1					8,3	0,1				
SE334	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE335	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE336	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE337	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE338	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE339	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE340	1	3,5	0,0					3,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,5	0,0					3,0	0,0				
SE341	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE342	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE343	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE344	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE345	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE346	1	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
SE347	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE348	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE349	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE350	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE351	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE352	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE353	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE354	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE355	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				

In nachstehender Tabelle werden die Überschreitungen bzw. das Erreichen der Maximalpegelhäufigkeiten-Nacht 13 x 68 dB bzw. 1 x 80 dB dargestellt. Die Berechnungen dieser Einzelpunkte decken sich mit den in diesem Kapitel ausgewiesenen Maximalpegelhäufigkeitskonturen.

Tabelle 4.1 38- Überschreitungen bzw. Erreichen des Maximalpegelhäufigkeitskriteriums Fluglärm für charakteristische Immissionspunkte der Umgebung 2020

Maximalpegelhäufigkeits-Kriterien Fluglärm 2020						
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario		
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	
		AI010	1	21,0	0,5	15,9
	2	21,0	0,5	15,9	0,5	
AI020	1	18,1	0,4	16,0	0,5	
	2	18,1	0,4	16,0	0,5	
AI030	1	19,3	0,5	15,1	0,4	
	2	19,3	0,5	15,1	0,4	
BE040	1	0,2	0,0	13,7	0,1	
	2	0,2	0,0	13,7	0,1	
BE060	1	4,7	0,0	18,0	0,1	
	2	4,7	0,0	18,0	0,1	
BE070	1	1,0	0,0	14,3	0,0	
	2	1,0	0,0	14,3	0,0	
EK060	1	31,6	1,1	29,0	1,0	
	2	31,6	1,1	29,0	1,0	
EK070	1	37,9	10,2	34,7	9,0	
	2	37,9	10,2	34,7	9,0	
KT010	1	8,6	2,4	21,0	2,6	
	2	8,6	2,4	21,0	2,6	
KT020	1	7,6	0,2	20,1	0,4	
	2	7,6	0,2	20,1	0,4	
MP04	1	28,5	1,1	26,1	0,9	
TR020	1	14,2	0,2	0,0	0,0	
	2	14,2	0,2	0,0	0,0	
TR030	1	14,2	0,0	0,1	0,0	
	2	14,2	0,0	0,1	0,0	
ZW010	1	3,4	1,8	3,3	0,0	
	2	3,4	1,8	3,3	0,0	
ZW060	1	12,1	0,3	15,0	0,2	
	2	12,1	0,3	15,0	0,2	

Hinsichtlich des Fluglärms kommt es im Plan- und Nullszenario 2020 bei folgenden Objekten mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung zur Überschreitung der im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene vorgegebenen Maximalpegelhäufigkeitskriterien.

Tabelle 4.1 39- Überschreitungen von Maximalpegelhäufigkeitskriterien des Fluglärms für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2020

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2020													
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE036	1	28,9	1,1					26,4	1,0				
Kindergarten/ Hort	2	28,9	1,1					26,4	1,0				
SE037	1	28,8	1,1					26,3	0,9				
Schule	2	28,8	1,1					26,3	0,9				
SE041	1	5,6	0,1			1,1	19,1	0,4	0,0			0,0	9,3
Alten- und Pflegeheim	2	5,6	0,1			1,1	19,1	0,4	0,0			0,0	9,3

Im Planszenario 2020 kommt es in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) zu einer Überschreitung des Kriteriums 13 x 68 dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Dieses Kriterium ist allerdings für die Schüler bzw. Kindergartenkinder nicht maßgebend, da in der Nacht kein Betrieb stattfindet und damit keine schlafenden Kinder zu schützen sind. Bei diesen Objekten kam es bereits im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“ zu Überschreitungen. In der Nacht kommt es im Planszenario auch zu einer Überschreitung des 1 x 80 dB Kriteriums, welches wie oben bereits ausgeführt nicht maßgebend ist.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im Planszenario und im Nullszenario zu einem Pegel  $L_n > 45$  dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Damit werden Lärmschutzmaßnahmen für das Planszenario 2020u erforderlich, um den Zielwert für den Innenpegel Nacht  $L_{A,eq} = 30$  dB zu erreichen.

Für das Objekt SE 041, Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es bei dem Kriterium für vorsorgemedizinische Aspekte für Schwerstkranke zu einer Überschreitung des 13 x 60 dB Kriteriums. Diese Überschreitung war im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“ (ursprüngliche Prognose) nicht gegeben.

Pegelzunahmen größer als 10 dB treten ausschließlich im unbewohnten Trappengebiet im Nahebereich der Piste 11R/29L auf.

#### 4.1.7 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025

Auf Basis der Grundlagen, beschrieben in Kapitel 4.1.2 „Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen“ wurden mit dem Software-Programm „Soundplan 6.5“ die erforderlichen Fluglärmrechnungen für 2025 für die gehemmte Entwicklung 2-Pistensystem und die ungehemmte Entwicklung 3-Pistensystem durchgeführt.

Nachstehend sind die Ergebnisse der Fluglärmrechnungen (Abbildungen) aufgelistet.

##### **Karte Inhalt**

203	Nullszenario 2025 10% Lärmarme Lden (55dB - 75db), (02.110.203-00)
204	Nullszenario 2025 10% Lärmarme Ln (45dB - 75db), (02.110.204-00)
207	Nullszenario 2025 10% Lärmarme Umhüllende (Ld+Lden) (02.110.207-00)
210	Nullszenario 2025 Umhüllende Nacht 10% Lärmarme (13x68dB + 1x80dB), (02.110.210-00)
205	Planszenario 2025 Lden (55dB - 75db) 10% Lärmarme (02.110.205-00)
206	Planszenario 2025 Ln (45dB - 75db) 10% Lärmarme (02.110.206-00)
208	Planszenario 2025 Umhüllende (Ld+Lden) 10% Lärmarme (02.110.208-00)

- 209 Differenzkarte 2025 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario 10% Lärmarme (02.110.209-00)
- 211 Planszenario 2025 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) 10% Lärmarme (02.110.211-00)
- 212 Differenzkarte 2025 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario, Pegelhäufigkeiten 10% Lärmarme (02.110.212-00)
- 213 Gegenüberstellung TAG der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.213-00)
- 214 Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.214-00)
- 229 Differenzkarte 2025 NACHT Ln=55dB 10% Lärmarme (02.110.229-00)

In nachstehenden Abbildungen werden die Ergebnisse der Fluglärmrechnungen dargestellt.

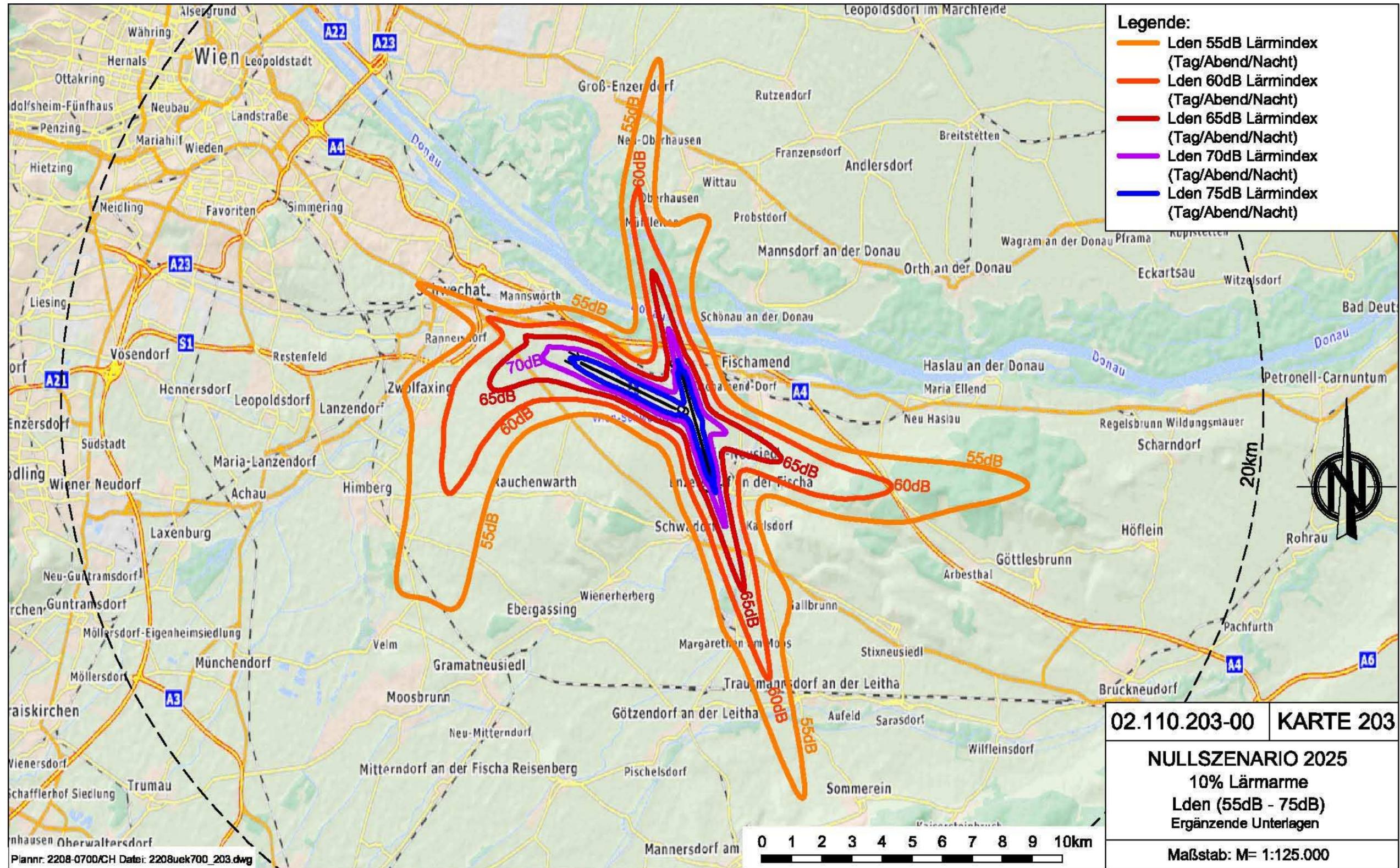


Abbildung 4.1-15: Karte 203, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Lden (55dB - 75db), (02.110.203-00)

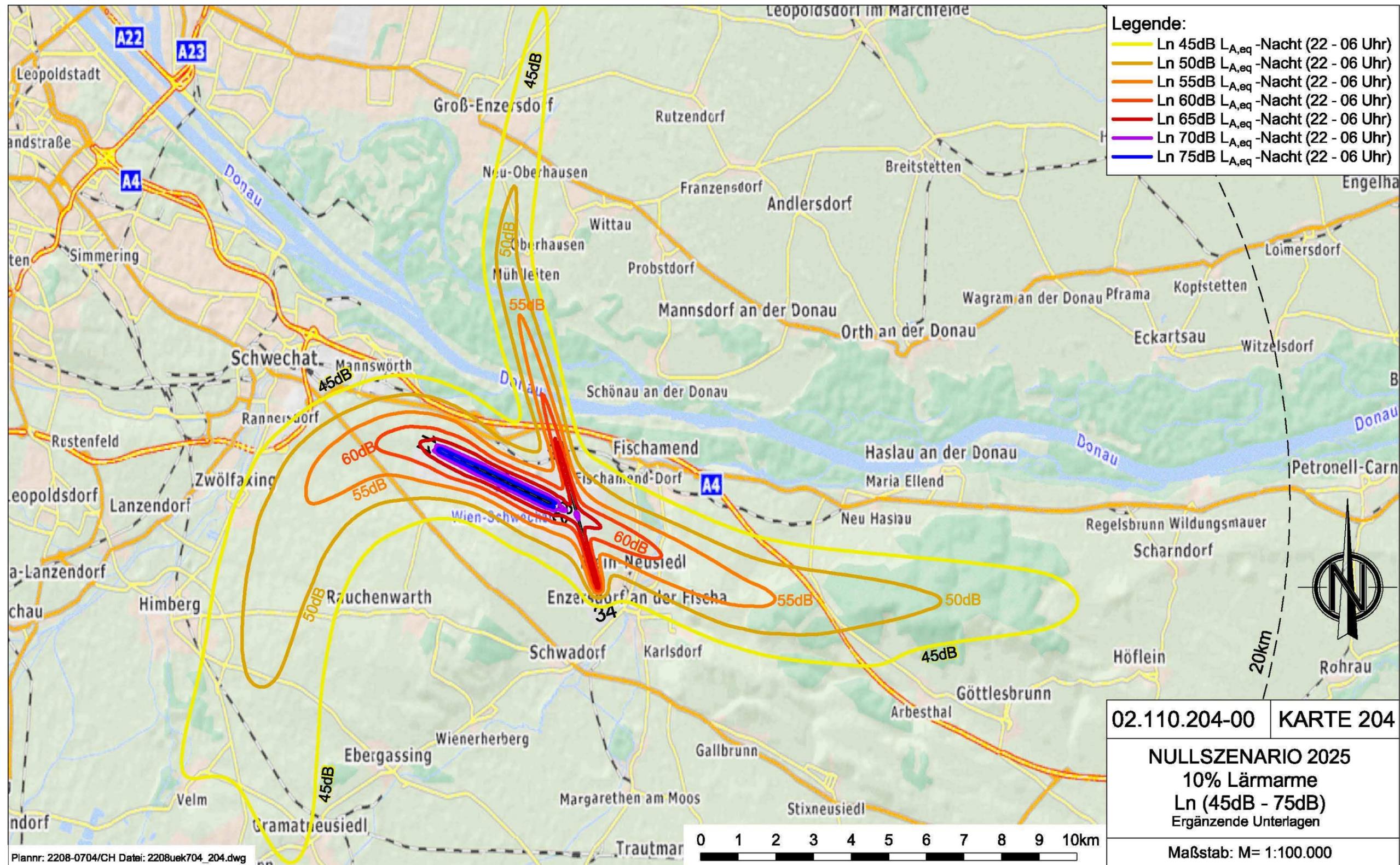


Abbildung 4.1-16: Karte 204, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Ln (45dB - 75db), (02.110.204-00)

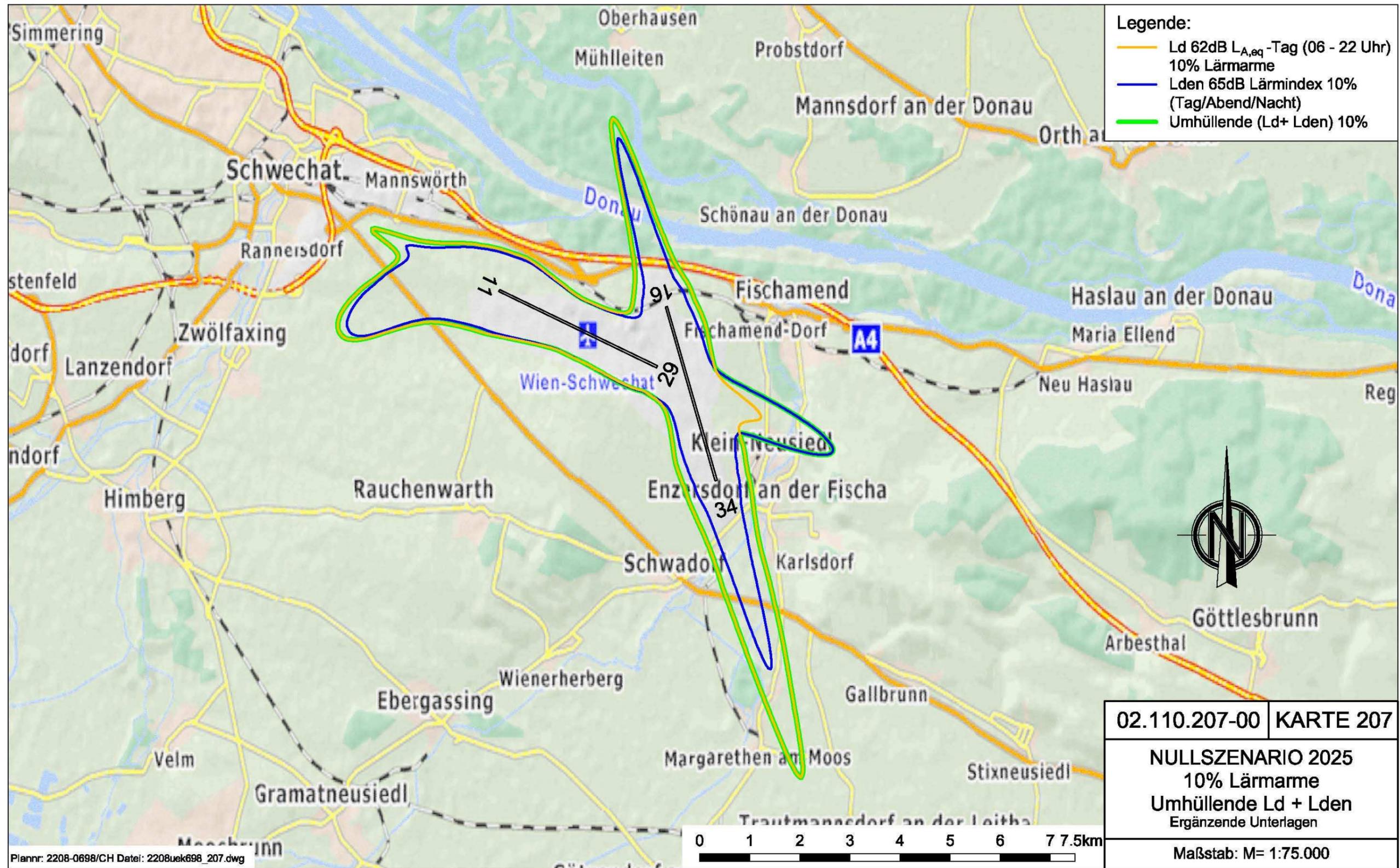


Abbildung 4.1-17: Karte 207, Nullszenario 2025 10% Lärmarme Umhüllende (Ld+Lden), (02.110.207-00)

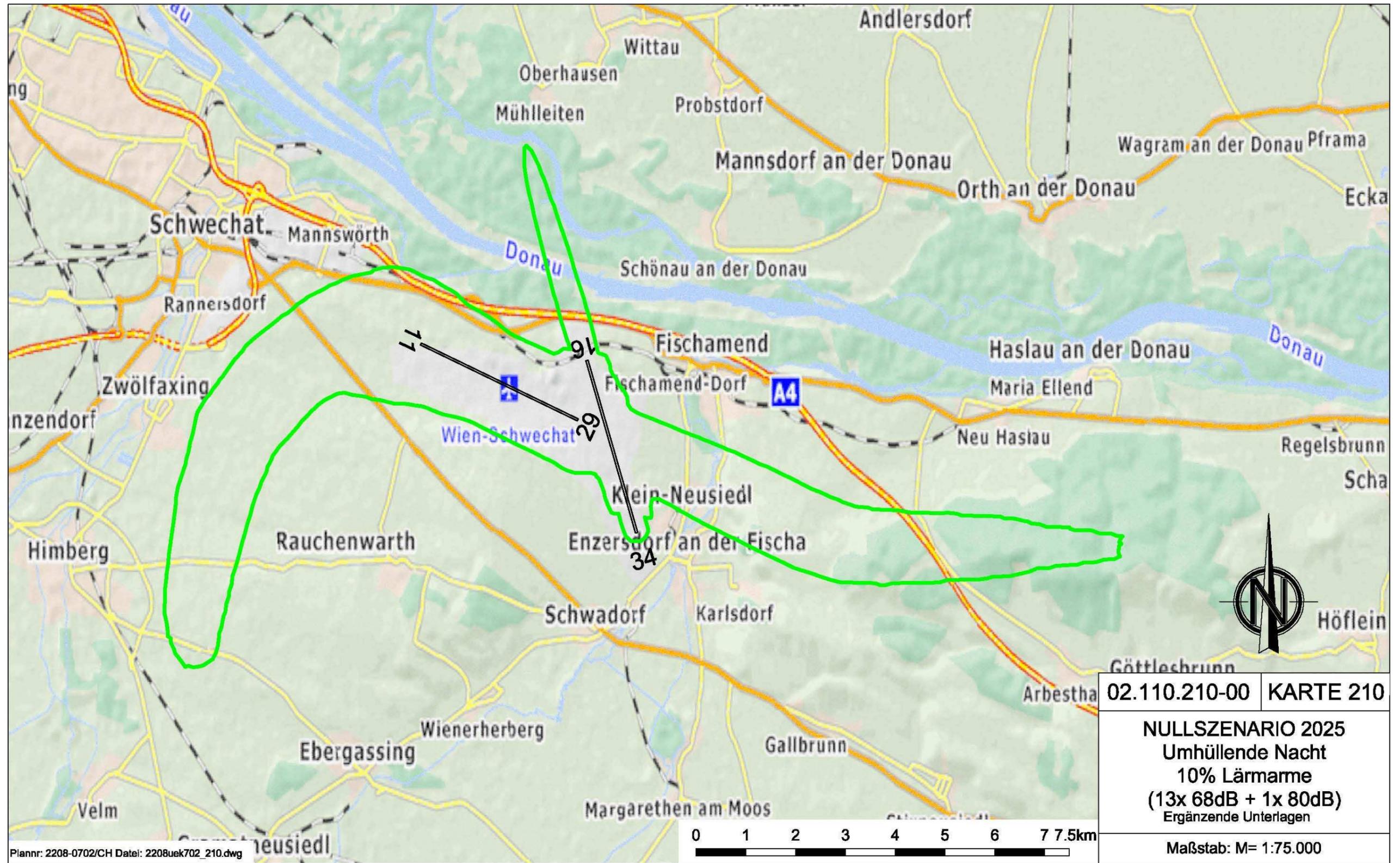


Abbildung 4.1-18: Karte 210, Nullszenario 2025 Umhüllende Nacht 10% Lärmarme (13x68dB + 1x80dB)(002.110.210-00)

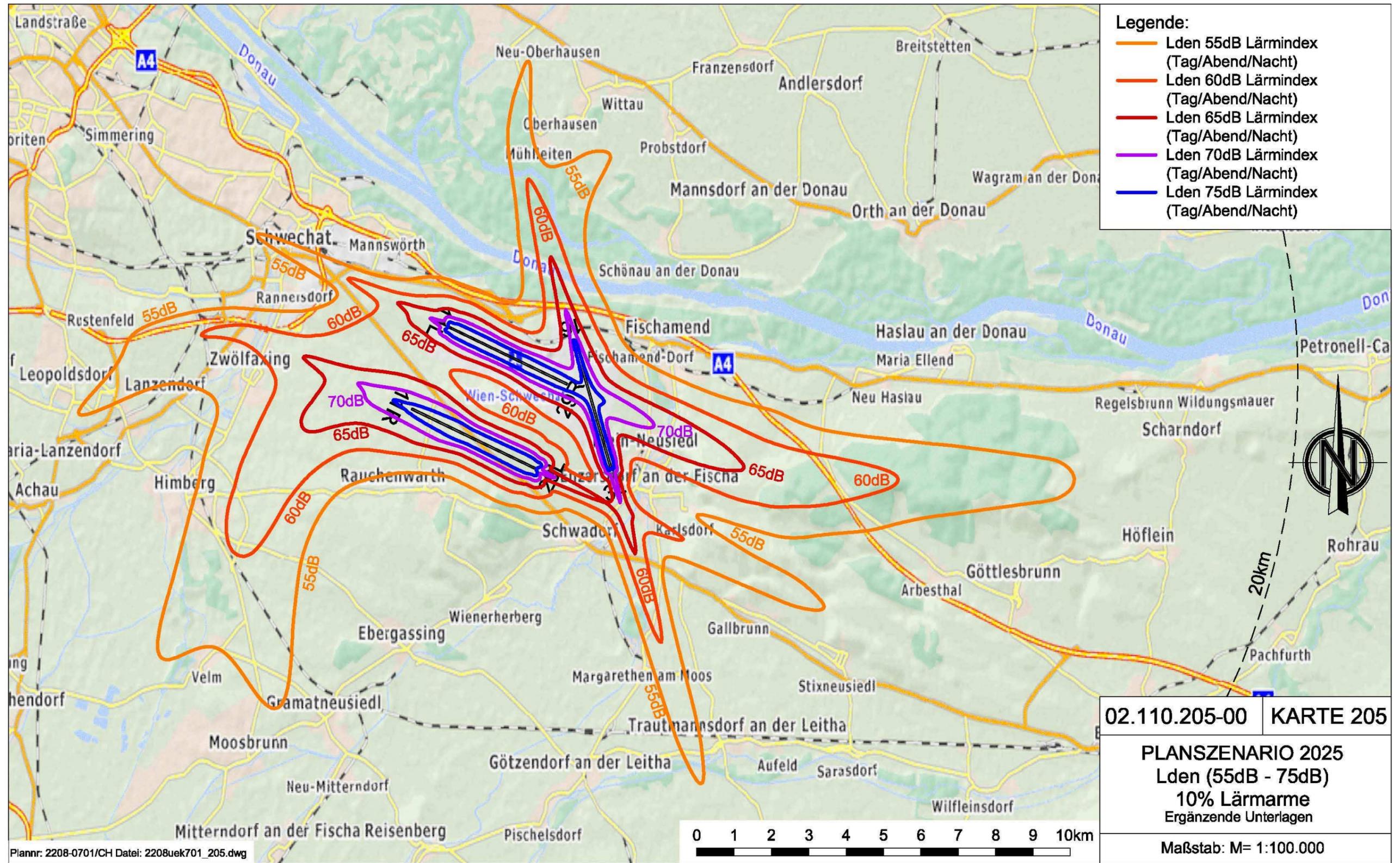


Abbildung 4.1-19: Karte 205, Planszenario 2025 Lden (55dB - 75db) 10% Lärmarme, (02.110.205-00)

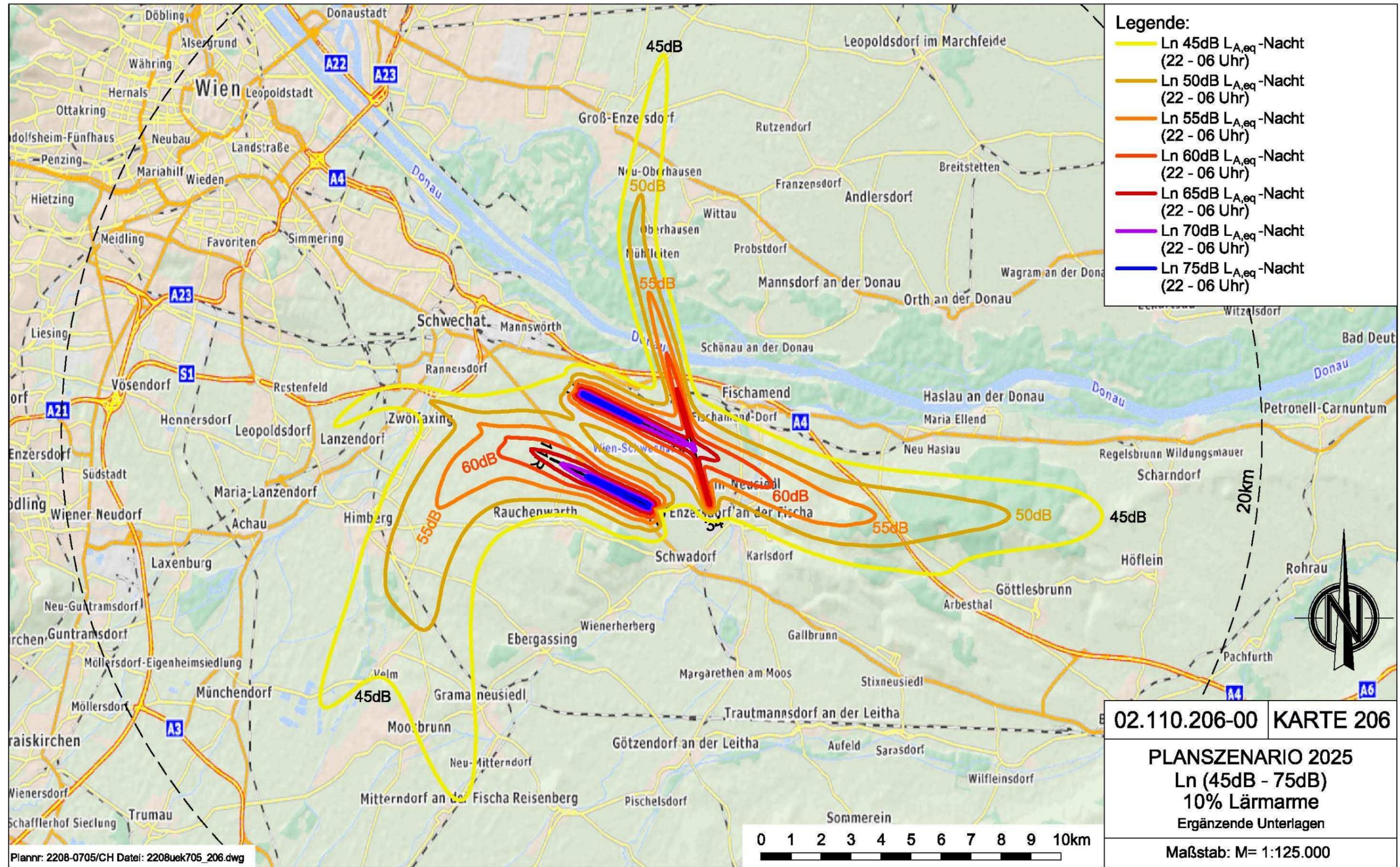


Abbildung 4.1-20: Karte 206, Planszenario 2025 Ln (45dB - 75db) 10% Lärmarme, (02.110.206-00)

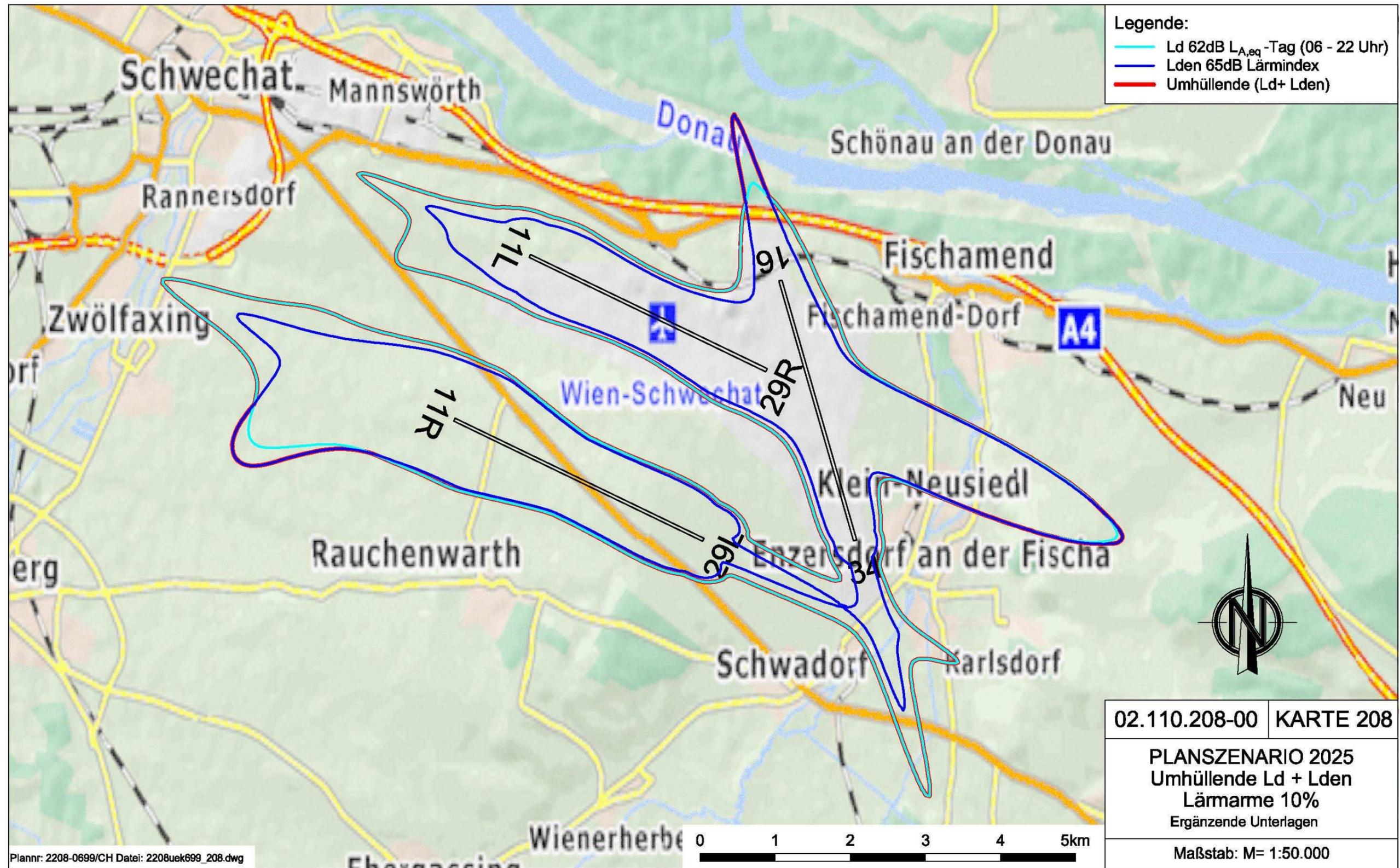


Abbildung 4.1-21: Karte 208, Planszenario2025 Umhüllende (Ld+Lden) 10% Lärmarme, (02.110.208-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 209) Planszenario 2025u zu Nullszenario 2025g der Umhüllenden Tag ( $L_{den}=65$  dB +  $L_{d16}=62$  dB) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Tag nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R und im Bereich Anflug 29L flächenmäßig zu. Im Bereich der Piste 11R/29L ist ebenfalls eine flächige Zunahme, die Richtung Zwölfaxing reicht, festzustellen.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Anflug 16 Richtung Donau und im Bereich Anflug 34 Richtung Margarethen am Moos festzuhalten. Eine weitere Abnahme liegt zwischen 11L und 11R vor.

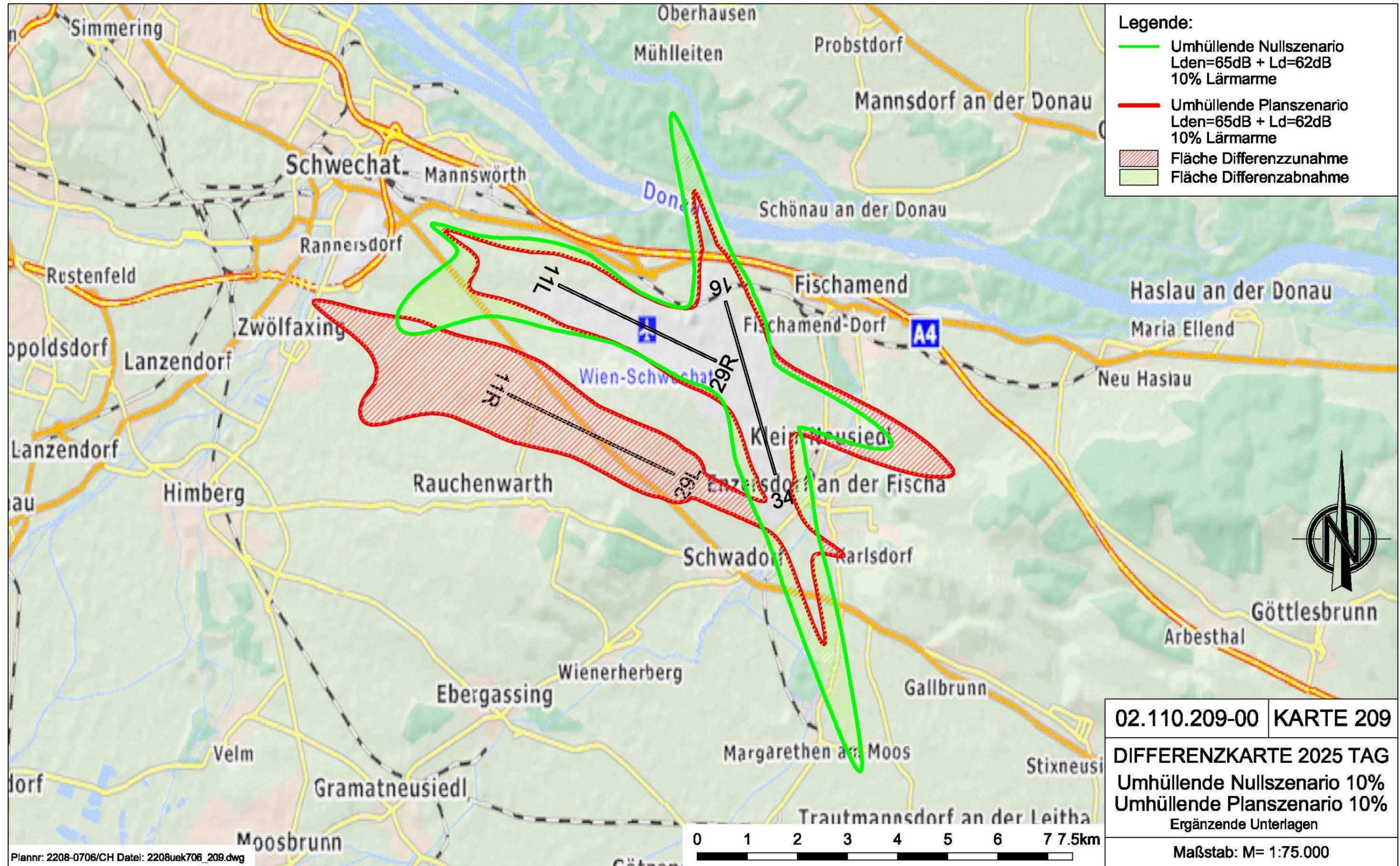
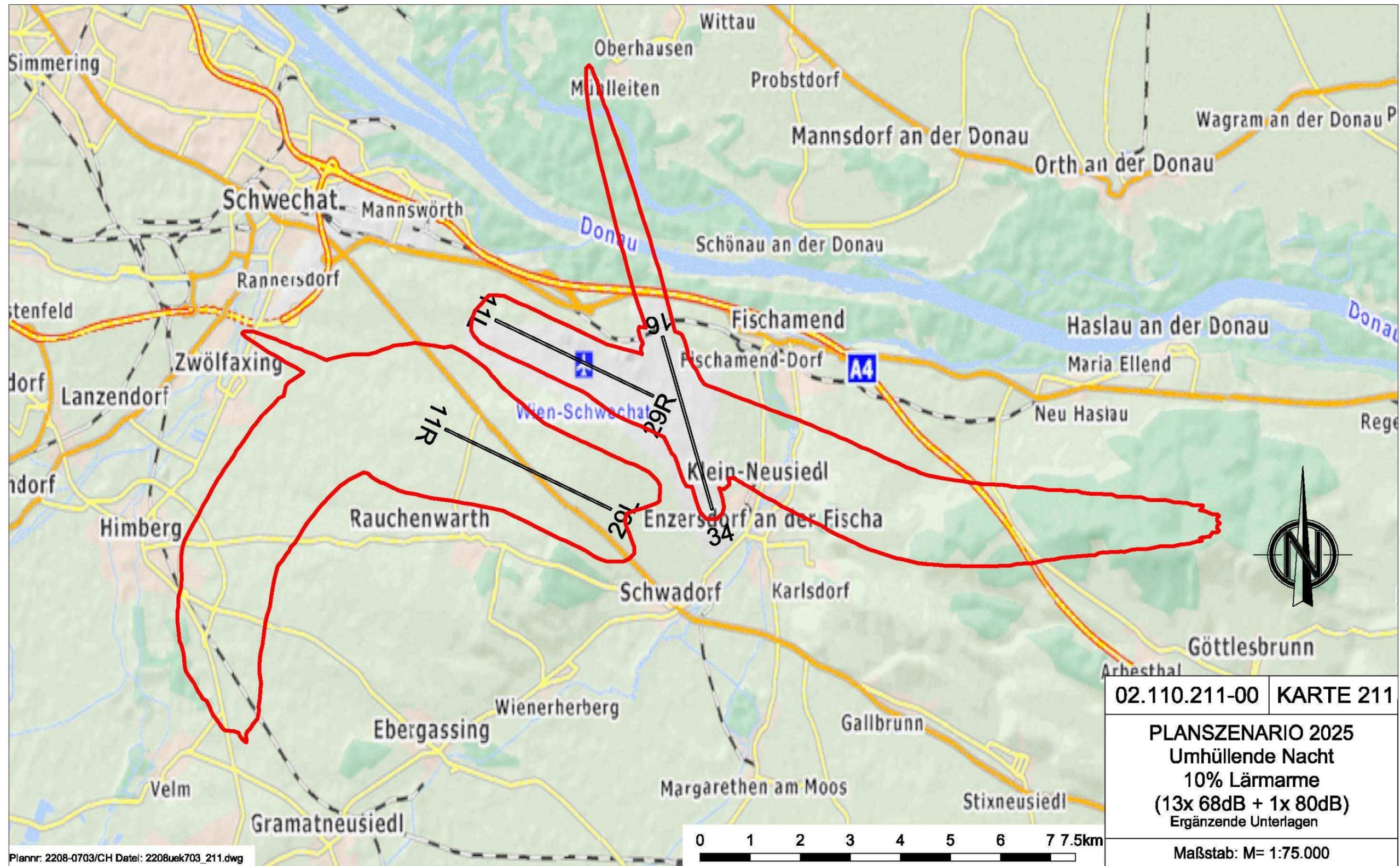


Abbildung 4.1-22: Karte 209, Differenzkarte 2025 Tag Umhüllende Nullszenario und Planszenario 10% Lärmarme (02.110.209-00)



Plannr: 2208-0703/CH Datei: 2208uek703\_211.dwg

Abbildung 4.1-23: Karte 211, Planszenario 2025 Umhüllende Nacht (13x68dB + 1x80dB) 10% Lärmarme (02.110.211-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 212) Planszenario 2025u zu Nullszenario 2025g der Umhüllenden Nacht (13 x 68 dB + 1 x 80 dB) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 Richtung Mühlleiten ist ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen. Wir bewegen uns dort wie zum Prognosezeitpunkt 2020 im Bereich des 1 x 80 dB Maximalpegelhäufigkeitskriteriums.

Im gekurvten Anflug 11R ist Richtung Zwölfaxing ebenso eine flächige Zunahme der Zone ersichtlich. Die Abflüge von der Piste 29L bewirken eine flächige Zunahme Richtung Himberg und Velm (Maximalpegelhäufigkeitskriterium 13 x 68 dB).

Eine flächige Zunahme ist im unbewohnten Bereich der Piste 11R/29L vorhanden.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Start 29R bei Mannswörth ersichtlich.

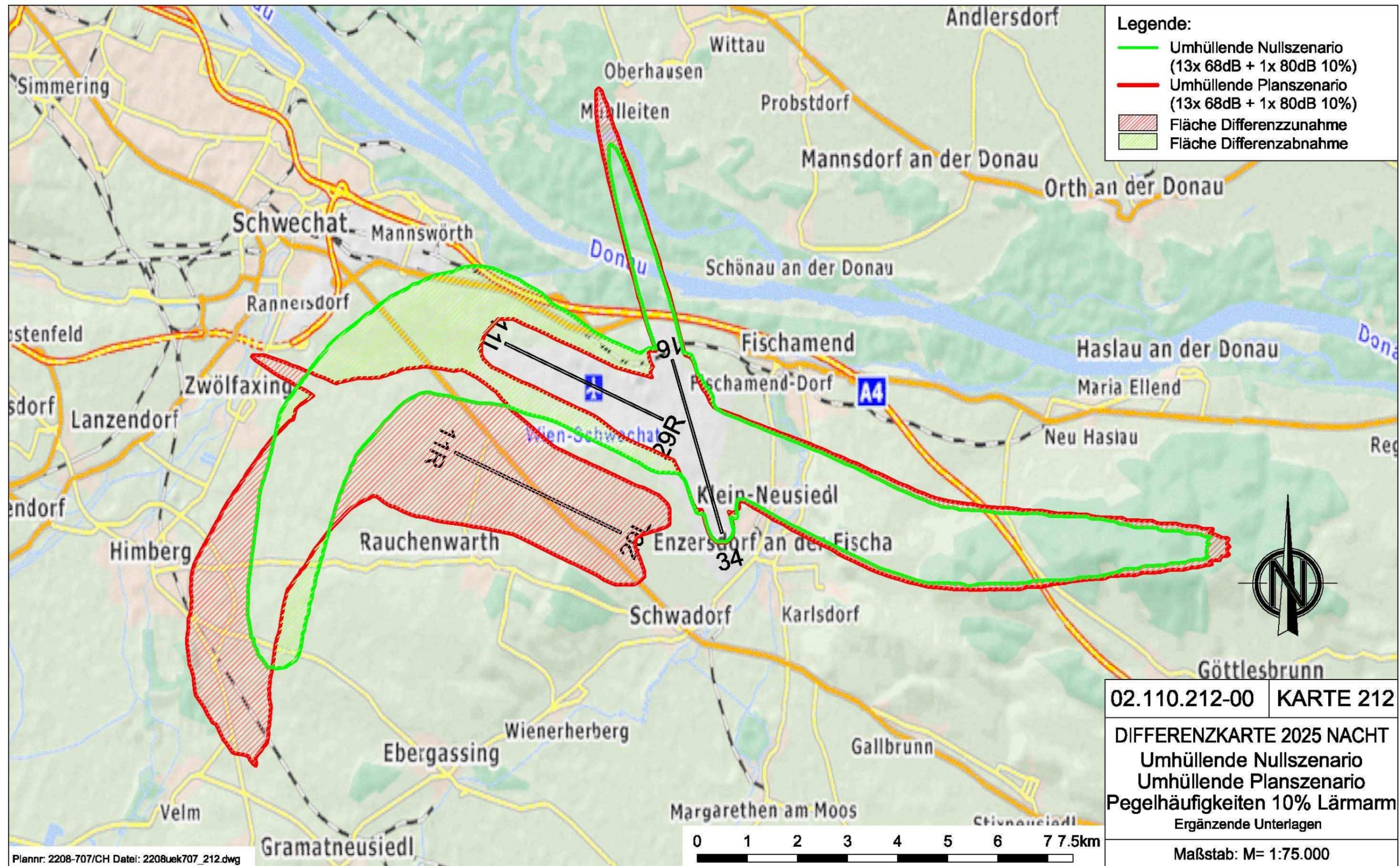


Abbildung 4.1-24: Karte 212, Differenzkarte 2025 Nacht Umhüllende Nullszenario und Planszenario, Pegelhäufigkeiten 10% Lärmarme (02.110.212-00)

Aus den nachstehenden Abbildungen (Karte 213) Gegenüberstellung Tag der Kriterien aus dem Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ des Planszenarios 2025u, der Umhüllenden Tag ( $L_{den}=65 \text{ dB} + L_{d16}=62 \text{ dB}$ ) mit dem Mediationsergebnis bzw. Gegenüberstellung Nacht der Kriterien aus dem Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ des Planszenarios 2025u mit der Umhüllenden Nacht ( $1 \times 80 \text{ dB} + 13 \times 68 \text{ dB}$ ) auf Karte 214 ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der Umhüllenden Tag liegt innerhalb der zu 100% von der FWAG finanzierten Maßnahmenzone, wie auch zum Prognosezeitpunkt 2020.

Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht bis auf einen kleinen Bereich bei Schwadorf liegt innerhalb der zu 100% von der FWAG finanzierten Maßnahmenzone, wie auch zum Prognosezeitpunkt 2020.

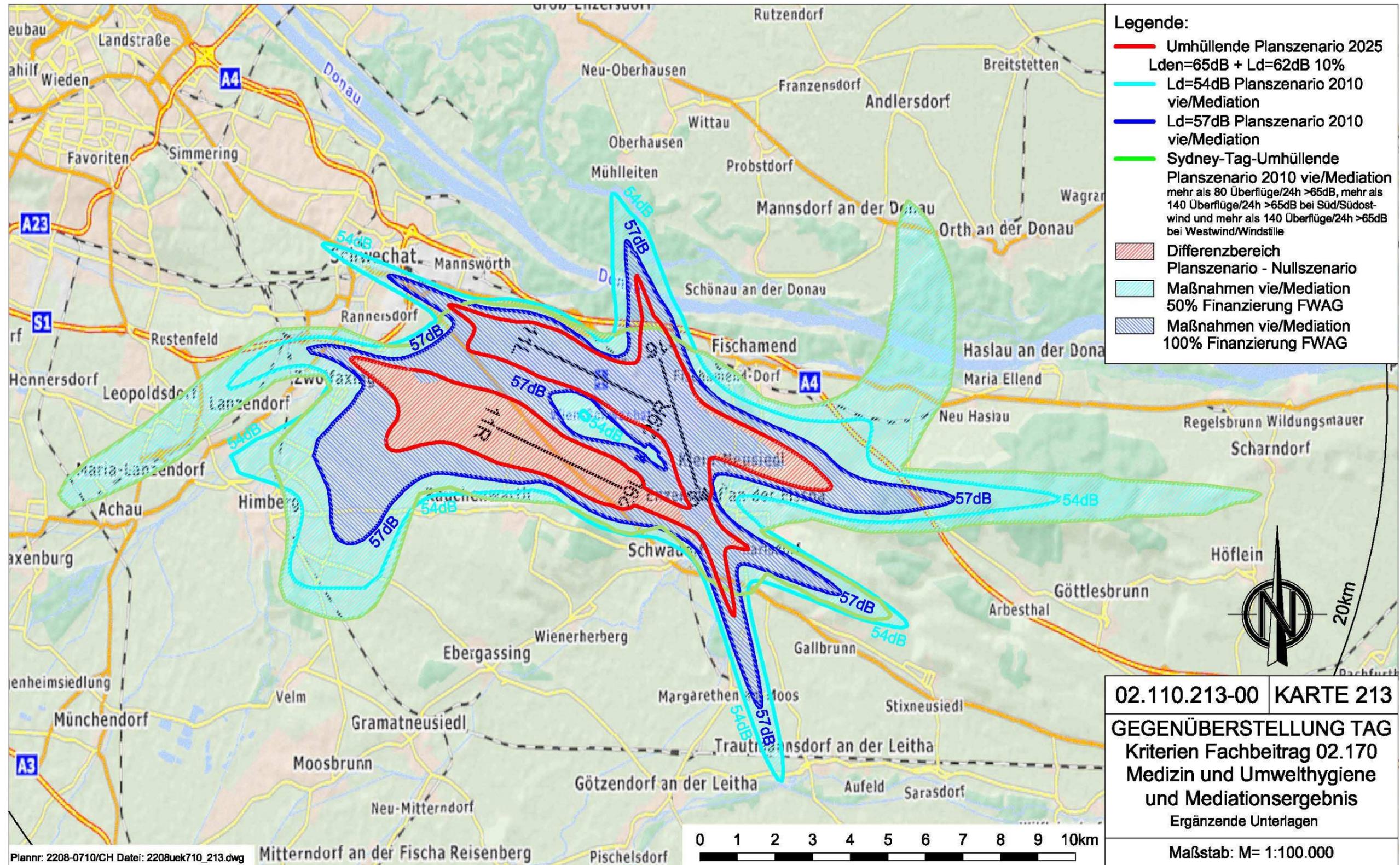


Abbildung 4.1-25: Karte 213, Gegenüberstellung Tag der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.213-00)

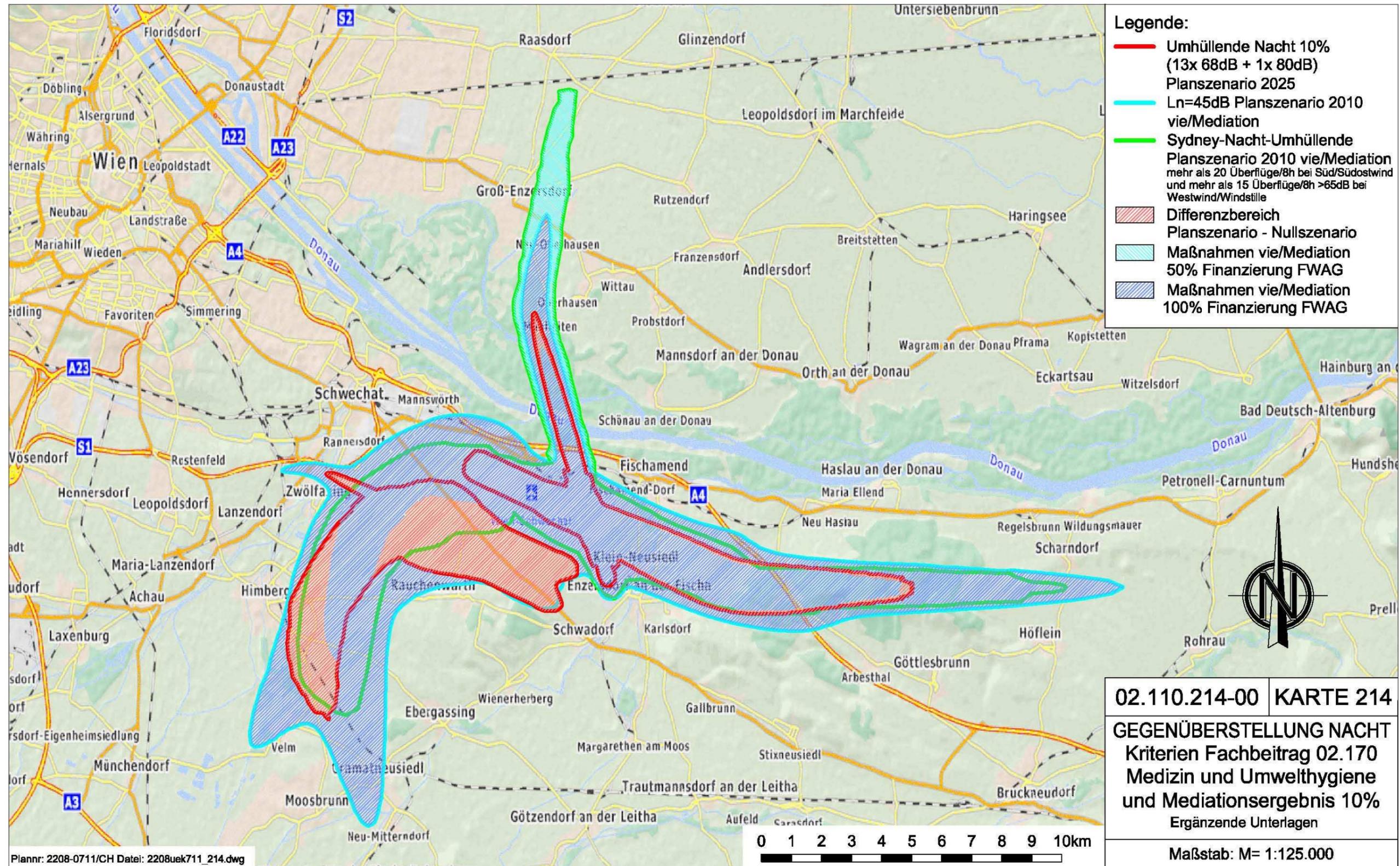


Abbildung 4.1-26: Karte 214, Gegenüberstellung NACHT der Kriterien nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene mit dem Mediationsergebnis (02.110.214-00)

Aus der nachstehenden Differenzkarte (Karte 229) Planszenario 2025u zu Nullszenario 2025g der Lärmzone  $L_{A,eq}$  - Nacht  $L_n = 55$  dB (Schwellwert Nacht für Fluglärm nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung) ist Nachstehendes ableitbar.

Die Lärmzone der 55 dB-Zone Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig zu. Im Bereich Anflug 16 ist eine flächige Abnahme festzustellen, da im Anflug die Flugbewegungen im Planszenario 2020u kleiner sind als im Nullszenario 2020g. Hier sind wie zum Prognosezeitpunkt 2020 nicht die lautesten Luftfahrzeuge bestimmend, sondern der ganze Luftfahrzeug-Mix.

Bei Start 29 ist ein Verlagerungseffekt von der bestehenden Piste 29 auf die Piste 29L zu erkennen.

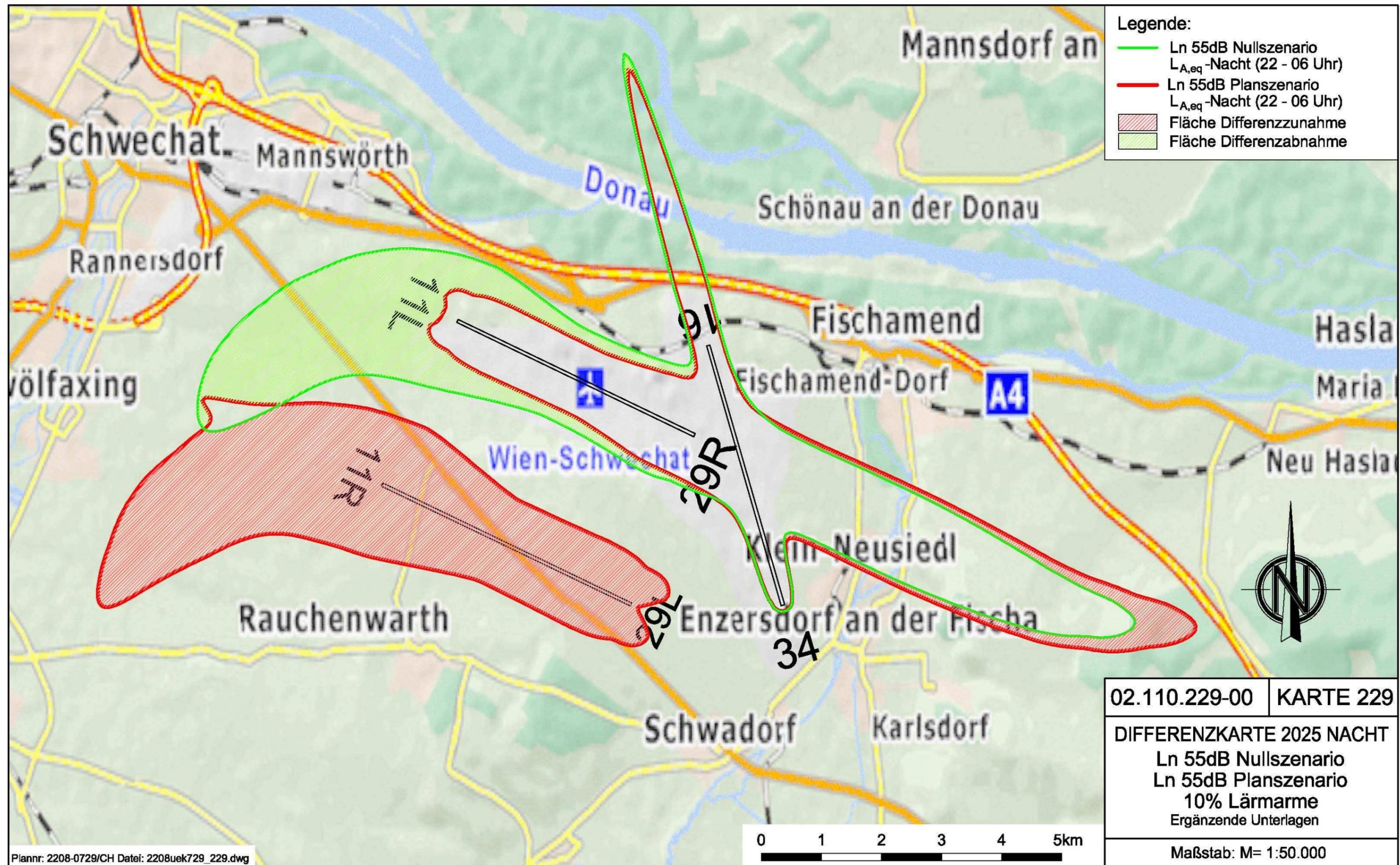


Abbildung 4.1-27: Karte 229, Differenzkarte 2025 NACHT Ln=55dB 10% Lärmarme (02.110.229-00)

Tabelle 4.1 40- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 1

10%Lärmarme Name	Stw.	Pegel PS2025					Pegel NS2025					Differenz PS2025-NS2025				
		Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
AI010	1	65,0	63,4	63,3	55,2	63,4	63,1	59,9	61,2	54,6	60,2	1,9	3,5	2,1	0,6	3,2
	2	65,0	63,4	63,3	55,2	63,4	63,1	59,9	61,2	54,6	60,2	1,9	3,5	2,1	0,6	3,2
AI020	1	63,7	62,2	62,1	53,8	62,2	63,5	60,4	61,7	55,0	60,7	0,2	1,8	0,4	-1,2	1,5
	2	63,7	62,2	62,1	53,8	62,2	63,5	60,4	61,7	55,0	60,7	0,2	1,8	0,4	-1,2	1,5
AI030	1	64,0	62,4	62,3	54,4	62,4	62,9	59,9	61,1	54,4	60,2	1,1	2,5	1,2	0,0	2,2
	2	64,0	62,4	62,3	54,4	62,4	62,9	59,9	61,1	54,4	60,2	1,1	2,5	1,2	0,0	2,2
BE010	1	47,4	48,1	46,5	29,3	47,8	49,3	49,0	47,4	37,6	48,8	-1,9	-0,9	-0,9	-8,3	-1,0
	2	47,4	48,1	46,5	29,3	47,8	49,3	49,0	47,4	37,6	48,8	-1,9	-0,9	-0,9	-8,3	-1,0
BE020	1	51,1	52,0	50,1	30,9	51,7	52,7	52,8	50,9	39,9	52,6	-1,6	-0,8	-0,8	-9,0	-0,9
	2	51,1	52,0	50,1	30,9	51,7	52,7	52,8	50,9	39,9	52,6	-1,6	-0,8	-0,8	-9,0	-0,9
BE030	1	53,2	53,4	53,0	35,0	53,4	57,0	55,6	55,0	47,2	55,5	-3,8	-2,2	-2,0	-12,2	-2,1
	2	53,2	53,4	53,0	35,0	53,4	57,0	55,6	55,0	47,2	55,5	-3,8	-2,2	-2,0	-12,2	-2,1
BE040	1	54,1	53,9	54,3	36,9	54,0	59,1	57,1	56,8	50,1	57,1	-5,0	-3,2	-2,5	-13,2	-3,1
	2	54,1	53,9	54,3	36,9	54,0	59,1	57,1	56,8	50,1	57,1	-5,0	-3,2	-2,5	-13,2	-3,1
BE050	1	51,7	51,6	51,5	35,8	51,6	56,3	54,4	53,8	47,3	54,3	-4,6	-2,8	-2,3	-11,5	-2,7
	2	51,7	51,6	51,5	35,8	51,6	56,3	54,4	53,8	47,3	54,3	-4,6	-2,8	-2,3	-11,5	-2,7
BE060	1	58,0	56,8	58,2	45,3	57,2	62,1	59,7	59,6	53,4	59,8	-4,1	-2,9	-1,4	-8,1	-2,6
	2	58,0	56,8	58,2	45,3	57,2	62,1	59,7	59,6	53,4	59,8	-4,1	-2,9	-1,4	-8,1	-2,6
BE070	1	56,9	55,5	56,6	45,5	55,7	59,3	56,9	57,2	50,5	57,0	-2,4	-1,4	-0,6	-5,0	-1,3
	2	56,9	55,5	56,6	45,5	55,7	59,3	56,9	57,2	50,5	57,0	-2,4	-1,4	-0,6	-5,0	-1,3
BE080	1	57,5	56,7	58,2	41,7	57,0	58,3	57,6	58,8	42,5	57,9	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-0,9
	2	57,5	56,7	58,2	41,7	57,0	58,3	57,6	58,8	42,5	57,9	-0,8	-0,9	-0,6	-0,8	-0,9
EK010	1	60,5	61,3	59,5	41,0	61,0	62,2	62,9	61,5	40,2	62,7	-1,7	-1,6	-2,0	0,8	-1,7
	2	60,5	61,3	59,5	41,0	61,0	62,2	62,9	61,5	40,2	62,7	-1,7	-1,6	-2,0	0,8	-1,7
EK020	1	57,7	58,0	56,8	42,1	57,9	60,5	61,0	60,0	41,3	60,9	-2,8	-3,0	-3,2	0,8	-3,0
	2	57,7	58,0	56,8	42,1	57,9	60,5	61,0	60,0	41,3	60,9	-2,8	-3,0	-3,2	0,8	-3,0
EK030	1	57,4	55,7	56,5	47,1	55,9	60,3	60,0	59,9	46,2	60,0	-2,9	-4,3	-3,4	0,9	-4,1
	2	57,4	55,7	56,5	47,1	55,9	60,3	60,0	59,9	46,2	60,0	-2,9	-4,3	-3,4	0,9	-4,1
EK035	1	59,2	57,6	58,7	48,5	57,9	62,6	62,4	62,3	47,7	62,4	-3,4	-4,8	-3,6	0,8	-4,5
	2	59,2	57,6	58,7	48,5	57,9	62,6	62,4	62,3	47,7	62,4	-3,4	-4,8	-3,6	0,8	-4,5
EK040	1	59,8	58,3	59,5	48,7	58,6	63,5	63,4	63,2	47,9	63,4	-3,7	-5,1	-3,7	0,8	-4,8
	2	59,8	58,3	59,5	48,7	58,6	63,5	63,4	63,2	47,9	63,4	-3,7	-5,1	-3,7	0,8	-4,8
EK045	1	59,9	57,7	58,7	50,4	58,0	61,7	60,9	61,1	49,6	61,0	-1,8	-3,2	-2,4	0,8	-3,0
	2	59,9	57,7	58,7	50,4	58,0	61,7	60,9	61,1	49,6	61,0	-1,8	-3,2	-2,4	0,8	-3,0
EK050	1	60,5	58,1	59,0	51,3	58,4	61,5	60,3	60,8	50,5	60,4	-1,0	-2,2	-1,8	0,8	-2,0
	2	60,5	58,1	59,0	51,3	58,4	61,5	60,3	60,8	50,5	60,4	-1,0	-2,2	-1,8	0,8	-2,0
EK060	1	65,1	62,2	62,3	56,9	62,3	63,4	58,2	61,2	56,0	59,0	1,7	4,0	1,1	0,9	3,3
	2	65,1	62,2	62,3	56,9	62,3	63,4	58,2	61,2	56,0	59,0	1,7	4,0	1,1	0,9	3,3
EK070	1	68,4	65,5	64,9	60,6	65,4	66,3	58,5	63,3	59,7	59,9	2,1	7,0	1,6	0,9	5,5
	2	68,4	65,5	64,9	60,6	65,4	66,3	58,5	63,3	59,7	59,9	2,1	7,0	1,6	0,9	5,5
FI010	1	61,0	58,4	58,7	52,6	58,5	58,3	49,8	55,4	51,7	51,5	2,7	8,6	3,3	0,9	7,0
	2	61,0	58,4	58,7	52,6	58,5	58,3	49,8	55,4	51,7	51,5	2,7	8,6	3,3	0,9	7,0
FI020	1	59,3	56,7	57,3	50,7	56,9	56,6	48,6	53,8	49,8	50,2	2,7	8,1	3,5	0,9	6,7
	2	59,3	56,7	57,3	50,7	56,9	56,6	48,6	53,8	49,8	50,2	2,7	8,1	3,5	0,9	6,7
FI030	1	55,9	53,5	54,3	46,9	53,7	53,3	47,4	50,8	46,2	48,3	2,6	6,1	3,5	0,7	5,4
	2	55,9	53,5	54,3	46,9	53,7	53,3	47,4	50,8	46,2	48,3	2,6	6,1	3,5	0,7	5,4
FI040	1	53,3	51,2	52,1	43,6	51,5	51,8	48,7	50,1	43,3	49,0	1,5	2,5	2,0	0,3	2,5
	2	53,3	51,2	52,1	43,6	51,5	51,8	48,7	50,1	43,3	49,0	1,5	2,5	2,0	0,3	2,5
FI050	1	52,4	50,6	51,5	42,3	50,8	51,4	49,0	50,1	42,2	49,3	1,0	1,6	1,4	0,1	1,5
	2	52,4	50,6	51,5	42,3	50,8	51,4	49,0	50,1	42,2	49,3	1,0	1,6	1,4	0,1	1,5
FI060	1	52,6	51,0	52,0	42,0	51,2	52,2	50,3	51,2	42,1	50,5	0,4	0,7	0,8	-0,1	0,7
	2	52,6	51,0	52,0	42,0	51,2	52,2	50,3	51,2	42,1	50,5	0,4	0,7	0,8	-0,1	0,7
FI070	1	51,6	50,1	51,3	40,0	50,4	51,5	50,0	51,0	40,4	50,2	0,1	0,1	0,3	-0,4	0,2
	2	51,6	50,1	51,3	40,0	50,4	51,5	50,0	51,0	40,4	50,2	0,1	0,1	0,3	-0,4	0,2

Tabelle 4.1 41- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 2

10%Lärmarme Name	Stw.	Pegel PS2025					Pegel NS2025					Differenz PS2025-NS2025				
		Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
KA010	1	55,4	55,0	53,9	43,5	54,8	54,1	53,2	53,2	42,7	53,3	1,3	1,8	0,7	0,8	1,5
	2	55,4	55,0	53,9	43,5	54,8	54,1	53,2	53,2	42,7	53,3	1,3	1,8	0,7	0,8	1,5
KT010	1	64,8	63,0	63,7	54,9	<b>63,1</b>	<b>65,2</b>	61,9	62,5	<b>57,3</b>	62,0	-0,4	1,1	1,2	-2,4	1,1
	2	64,8	63,0	63,7	54,9	<b>63,1</b>	<b>65,2</b>	61,9	62,5	<b>57,3</b>	62,0	-0,4	1,1	1,2	-2,4	1,1
KT020	1	62,0	60,1	60,8	52,1	60,3	62,3	59,0	59,7	54,3	59,2	-0,3	1,1	1,1	-2,2	1,1
	2	62,0	60,1	60,8	52,1	60,3	62,3	59,0	59,7	54,3	59,2	-0,3	1,1	1,1	-2,2	1,1
MA010	1	49,5	49,5	48,8	35,2	49,4	53,1	51,5	50,6	44,0	51,4	-3,6	-2,0	-1,8	-8,8	-2,0
	2	49,5	49,5	48,8	35,2	49,4	53,1	51,5	50,6	44,0	51,4	-3,6	-2,0	-1,8	-8,8	-2,0
MA030	1	49,0	49,3	48,1	34,2	49,1	52,8	51,2	50,2	43,7	51,1	-3,8	-1,9	-2,1	-9,5	-2,0
	2	49,0	49,3	48,1	34,2	49,1	52,8	51,2	50,2	43,7	51,1	-3,8	-1,9	-2,1	-9,5	-2,0
MA040	1	48,4	48,6	47,4	33,4	48,5	52,1	50,6	49,4	42,9	50,4	-3,7	-2,0	-2,0	-9,5	-1,9
	2	48,4	48,6	47,4	33,4	48,5	52,1	50,6	49,4	42,9	50,4	-3,7	-2,0	-2,0	-9,5	-1,9
MA060	1	44,8	44,9	44,0	30,0	44,8	48,2	46,7	45,8	38,9	46,6	-3,4	-1,8	-1,8	-8,9	-1,8
	2	44,8	44,9	44,0	30,0	44,8	48,2	46,7	45,8	38,9	46,6	-3,4	-1,8	-1,8	-8,9	-1,8
MP01	1	39,5	39,2	34,2	30,2	38,6	40,7	40,4	37,6	30,4	40,0	-1,2	-1,2	-3,4	-0,2	-1,4
MP02	1	46,6	42,6	41,2	39,7	42,4	48,9	47,1	46,2	39,9	47,0	-2,3	-4,5	-5,0	-0,2	-4,6
MP03	1	52,8	50,6	51,3	43,5	50,8	50,3	45,2	47,9	42,8	45,9	<b>2,5</b>	<b>5,4</b>	<b>3,4</b>	0,7	<b>4,9</b>

Tabelle 4.1 42- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 3

10%Lärmarme	Name	Stw.	Pegel PS2025					Pegel NS2025					Differenz PS2025-NS2025				
			Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
MP04	1	64,3	61,5	61,5	56,2	61,5	62,5	56,6	60,0	55,3	57,5	1,8	4,9	1,5	0,9	4,0	
MP05	1	60,5	61,3	59,3	40,9	61,0	61,9	62,6	61,2	40,1	62,4	-1,4	-1,3	-1,9	0,8	-1,4	
MP06	1	56,9	56,9	57,3	36,6	57,0	61,4	62,3	60,7	35,9	62,1	-4,5	-5,4	-3,4	0,7	-5,1	
MP07	1	60,8	60,1	62,1	32,8	60,5	64,2	65,5	62,5	31,9	65,1	-3,4	-5,4	-0,4	0,9	-4,6	
MP08	1	48,2	45,8	45,9	39,6	45,8	44,6	41,4	42,1	36,4	41,6	3,6	4,4	3,8	3,2	4,2	
MP09	1	58,8	58,3	57,9	46,4	58,3	57,2	56,2	55,8	46,4	56,1	1,6	2,1	2,1	0,0	2,2	
MP10	1	52,3	52,9	51,4	34,0	52,7	53,5	53,4	51,8	41,1	53,2	-1,2	-0,5	-0,4	-7,1	-0,5	
MP11	1	53,5	54,7	51,9	27,4	54,3	53,9	55,1	52,3	29,9	54,7	-0,4	-0,4	-0,4	-2,5	-0,4	
MP12	1	52,2	51,0	51,6	40,8	51,2	49,9	49,1	49,7	37,0	49,3	2,3	1,9	1,9	3,8	1,9	
MP15	1	50,5	50,3	50,2	36,3	50,3	47,5	47,4	47,5	30,6	47,6	3,0	2,9	2,7	5,7	2,7	
RW010	1	50,1	47,7	47,6	41,5	47,7	45,1	42,0	42,7	36,9	42,2	5,0	5,7	4,9	4,6	5,5	
	2	50,1	47,7	47,6	41,5	47,7	45,1	42,0	42,7	36,9	42,2	5,0	5,7	4,9	4,6	5,5	
RW020	1	52,6	50,3	49,9	44,0	50,3	45,4	42,5	43,1	37,1	42,6	7,2	7,8	6,8	6,9	7,7	
	2	52,6	50,3	49,9	44,0	50,3	45,4	42,5	43,1	37,1	42,6	7,2	7,8	6,8	6,9	7,7	
RW030	1	52,8	50,6	50,3	44,2	50,6	44,9	42,0	42,7	36,4	42,2	7,9	8,6	7,6	7,8	8,4	
	2	52,8	50,6	50,3	44,2	50,6	44,9	42,0	42,7	36,4	42,2	7,9	8,6	7,6	7,8	8,4	
RW040	1	52,6	50,4	50,1	43,9	50,4	44,4	41,7	42,4	35,9	41,9	8,2	8,7	7,7	8,0	8,5	
	2	52,6	50,4	50,1	43,9	50,4	44,4	41,7	42,4	35,9	41,9	8,2	8,7	7,7	8,0	8,5	
RW050	1	51,9	49,7	49,4	43,2	49,6	43,8	41,2	41,8	35,1	41,3	8,1	8,5	7,6	8,1	8,3	
	2	51,9	49,7	49,4	43,2	49,6	43,8	41,2	41,8	35,1	41,3	8,1	8,5	7,6	8,1	8,3	
RW060	1	51,7	49,6	49,3	43,0	49,5	43,5	41,0	41,6	34,7	41,2	8,2	8,6	7,7	8,3	8,3	
	2	51,7	49,6	49,3	43,0	49,5	43,5	41,0	41,6	34,7	41,2	8,2	8,6	7,7	8,3	8,3	
RW070	1	49,6	47,3	47,2	40,8	47,3	43,8	41,0	41,6	35,3	41,1	5,8	6,3	5,6	5,5	6,2	
	2	49,6	47,3	47,2	40,8	47,3	43,8	41,0	41,6	35,3	41,1	5,8	6,3	5,6	5,5	6,2	
SD010	1	49,6	48,8	48,6	38,2	48,8	48,9	49,1	48,6	31,7	49,0	0,7	-0,3	0,0	6,5	-0,2	
	2	49,6	48,8	48,6	38,2	48,8	48,9	49,1	48,6	31,7	49,0	0,7	-0,3	0,0	6,5	-0,2	
SD020	1	51,7	51,3	50,9	39,1	51,3	51,4	51,6	51,2	33,1	51,6	0,3	-0,3	-0,3	6,0	-0,3	
	2	51,7	51,3	50,9	39,1	51,3	51,4	51,6	51,2	33,1	51,6	0,3	-0,3	-0,3	6,0	-0,3	
SD030	1	55,3	55,6	54,6	39,2	55,5	53,0	53,2	52,8	35,2	53,2	2,3	2,4	1,8	4,0	2,3	
	2	55,3	55,6	54,6	39,2	55,5	53,0	53,2	52,8	35,2	53,2	2,3	2,4	1,8	4,0	2,3	
SD040	1	53,5	53,9	53,0	36,3	53,8	55,2	55,5	55,0	34,8	55,5	-1,7	-1,6	-2,0	1,5	-1,7	
	2	53,5	53,9	53,0	36,3	53,8	55,2	55,5	55,0	34,8	55,5	-1,7	-1,6	-2,0	1,5	-1,7	
SD050	1	52,9	53,1	52,6	35,5	53,1	56,4	56,9	56,1	34,5	56,8	-3,5	-3,8	-3,5	1,0	-3,7	
	2	52,9	53,1	52,6	35,5	53,1	56,4	56,9	56,1	34,5	56,8	-3,5	-3,8	-3,5	1,0	-3,7	
SD055	1	53,0	53,1	52,7	35,4	53,2	57,1	57,7	56,8	34,6	57,6	-4,1	-4,6	-4,1	0,8	-4,4	
	2	53,0	53,1	52,7	35,4	53,2	57,1	57,7	56,8	34,6	57,6	-4,1	-4,6	-4,1	0,8	-4,4	
SD060	1	56,7	57,1	56,5	37,1	57,1	60,5	61,3	60,0	36,3	61,1	-3,8	-4,2	-3,5	0,8	-4,0	
	2	56,7	57,1	56,5	37,1	57,1	60,5	61,3	60,0	36,3	61,1	-3,8	-4,2	-3,5	0,8	-4,0	
SE000	1	44,5	43,0	40,0	36,1	42,6	45,8	44,8	43,1	36,2	44,6	-1,3	-1,8	-3,1	-0,1	-2,0	
	2	44,5	43,0	40,0	36,1	42,6	45,8	44,8	43,1	36,2	44,6	-1,3	-1,8	-3,1	-0,1	-2,0	
SE001	1	45,3	42,4	40,2	37,9	42,1	47,2	45,8	44,5	38,1	45,6	-1,9	-3,4	-4,3	-0,2	-3,5	
	2	45,3	42,4	40,2	37,9	42,1	47,2	45,8	44,5	38,1	45,6	-1,9	-3,4	-4,3	-0,2	-3,5	
SE003	1	46,7	40,6	39,5	40,5	40,5	49,6	47,6	46,8	40,8	47,5	-2,9	-7,0	-7,3	-0,3	-7,0	
	2	46,7	40,6	39,5	40,5	40,5	49,6	47,6	46,8	40,8	47,5	-2,9	-7,0	-7,3	-0,3	-7,0	
SE004	1	47,5	47,2	48,3	27,4	47,4	50,5	50,0	51,5	28,0	50,3	-3,0	-2,8	-3,2	-0,6	-2,9	
	2	47,5	47,2	48,3	27,4	47,4	50,5	50,0	51,5	28,0	50,3	-3,0	-2,8	-3,2	-0,6	-2,9	
SE005	1	43,3	43,3	43,8	20,6	43,4	47,6	47,2	48,7	20,3	47,5	-4,3	-3,9	-4,9	0,3	-4,1	
	2	43,3	43,3	43,8	20,6	43,4	47,6	47,2	48,7	20,3	47,5	-4,3	-3,9	-4,9	0,3	-4,1	
SE006	1	45,4	46,1	43,5	30,9	45,7	48,2	47,1	45,3	38,5	46,9	-2,8	-1,0	-1,8	-7,6	-1,2	
	2	45,4	46,1	43,5	30,9	45,7	48,2	47,1	45,3	38,5	46,9	-2,8	-1,0	-1,8	-7,6	-1,2	
SE007	1	45,6	46,2	44,0	31,1	45,9	48,7	47,5	45,9	39,2	47,3	-3,1	-1,3	-1,9	-8,1	-1,4	
	2	45,6	46,2	44,0	31,1	45,9	48,7	47,5	45,9	39,2	47,3	-3,1	-1,3	-1,9	-8,1	-1,4	
SE008	1	52,0	53,1	50,4	27,1	52,8	52,5	53,6	50,9	32,2	53,2	-0,5	-0,5	-0,5	-5,1	-0,4	
	2	52,0	53,1	50,4	27,1	52,8	52,5	53,6	50,9	32,2	53,2	-0,5	-0,5	-0,5	-5,1	-0,4	
SE009	1	53,2	54,4	51,6	27,9	54,0	53,7	54,8	52,2	33,4	54,4	-0,5	-0,4	-0,6	-5,5	-0,4	
	2	53,2	54,4	51,6	27,9	54,0	53,7	54,8	52,2	33,4	54,4	-0,5	-0,4	-0,6	-5,5	-0,4	
SE010	1	55,6	56,8	54,1	29,5	56,4	56,2	57,3	54,6	35,8	56,9	-0,6	-0,5	-0,5	-6,3	-0,5	
	2	55,6	56,8	54,1	29,5	56,4	56,2	57,3	54,6	35,8	56,9	-0,6	-0,5	-0,5	-6,3	-0,5	
SE011	1	56,9	58,1	55,3	30,7	57,7	57,5	58,5	55,9	37,2	58,2	-0,6	-0,4	-0,6	-6,5	-0,5	
	2	56,9	58,1	55,3	30,7	57,7	57,5	58,5	55,9	37,2	58,2	-0,6	-0,4	-0,6	-6,5	-0,5	
SE012	1	56,0	57,2	54,5	31,0	56,8	56,6	57,6	55,0	37,4	57,3	-0,6	-0,4	-0,5	-6,4	-0,5	
	2	56,0	57,2	54,5	31,0	56,8	56,6	57,6	55,0	37,4	57,3	-0,6	-0,4	-0,5	-6,4	-0,5	
SE013	1	56,1	57,3	54,6	31,3	56,9	56,7	57,7	55,2	37,9	57,4	-0,6	-0,4	-0,6	-6,6	-0,5	
	2	56,1	57,3	54,6	31,3	56,9	56,7	57,7	55,2	37,9	57,4	-0,6	-0,4	-0,6	-6,6	-0,5	
SE014	1	51,3	52,1	50,2	32,2	51,8	51,8	52,3	50,1	37,1	52,0	-0,5	-0,2	0,1	-4,9	-0,2	
	2	51,3	52,1	50,2	32,2	51,8	51,8	52,3	50,1	37,1	52,0	-0,5	-0,2	0,1	-4,9	-0,2	

Tabelle 4.1 43- Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 4

10%Lärmarme	Name	Stw.	Pegel PS2025					Pegel NS2025					Differenz PS2025-NS2025				
			Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
SE015	1	49,6	50,2	48,6	32,1	50,0	49,5	50,0	47,9	35,0	49,7	0,1	0,2	0,7	-2,9	0,3	
	2	49,6	50,2	48,6	32,1	50,0	49,5	50,0	47,9	35,0	49,7	0,1	0,2	0,7	-2,9	0,3	
SE016	1	50,0	50,2	49,3	34,8	50,0	49,0	48,9	47,3	36,8	48,7	1,0	1,3	2,0	-2,0	1,3	
	2	50,0	50,2	49,3	34,8	50,0	49,0	48,9	47,3	36,8	48,7	1,0	1,3	2,0	-2,0	1,3	
SE017	1	52,0	52,0	51,6	36,9	51,9	52,7	51,7	50,9	42,2	51,6	-0,7	0,3	0,7	-5,3	0,3	
	2	52,0	52,0	51,6	36,9	51,9	52,7	51,7	50,9	42,2	51,6	-0,7	0,3	0,7	-5,3	0,3	
SE018	1	57,3	57,1	56,4	44,3	57,0	52,6	52,5	51,0	40,5	52,3	4,7	4,6	5,4	3,8	4,7	
	2	57,3	57,1	56,4	44,3	57,0	52,6	52,5	51,0	40,5	52,3	4,7	4,6	5,4	3,8	4,7	
SE019	1	49,5	49,8	48,6	34,1	49,6	45,8	46,5	44,0	30,8	46,1	3,7	3,3	4,6	3,3	3,5	
	2	49,5	49,8	48,6	34,1	49,6	45,8	46,5	44,0	30,8	46,1	3,7	3,3	4,6	3,3	3,5	
SE020	1	52,2	52,0	51,8	37,9	52,0	49,7	49,6	49,5	33,6	49,7	2,5	2,4	2,3	4,3	2,3	
	2	52,2	52,0	51,8	37,9	52,0	49,7	49,6	49,5	33,6	49,7	2,5	2,4	2,3	4,3	2,3	
SE021	1	52,5	52,3	52,1	38,0	52,3	49,7	49,8	49,6	33,3	49,8	2,8	2,5	2,5	4,7	2,5	
	2	52,5	52,3	52,1	38,0	52,3	49,7	49,8	49,6	33,3	49,8	2,8	2,5	2,5	4,7	2,5	
SE022	1	53,5	53,4	53,0	39,1	53,3	51,0	51,0	50,7	35,6	51,0	2,5	2,4	2,3	3,5	2,3	
	2	53,5	53,4	53,0	39,1	53,3	51,0	51,0	50,7	35,6	51,0	2,5	2,4	2,3	3,5	2,3	
SE023	1	55,2	55,2	54,7	40,5	55,2	52,6	52,7	52,0	37,6	52,6	2,6	2,5	2,7	2,9	2,6	
	2	55,2	55,2	54,7	40,5	55,2	52,6	52,7	52,0	37,6	52,6	2,6	2,5	2,7	2,9	2,6	
SE024	1	56,2	55,2	55,4	44,8	55,3	59,3	59,3	58,9	43,9	59,2	-3,1	-4,1	-3,5	0,9	-3,9	
	2	56,2	55,2	55,4	44,8	55,3	59,3	59,3	58,9	43,9	59,2	-3,1	-4,1	-3,5	0,9	-3,9	
SE025	1	56,1	55,2	55,3	44,8	55,3	59,1	59,0	58,7	44,0	59,0	-3,0	-3,8	-3,4	0,8	-3,7	
	2	56,1	55,2	55,3	44,8	55,3	59,1	59,0	58,7	44,0	59,0	-3,0	-3,8	-3,4	0,8	-3,7	
SE026	1	54,5	53,7	55,8	31,8	54,2	58,5	59,6	57,2	30,7	59,3	-4,0	-5,9	-1,4	1,1	-5,1	
	2	54,5	53,7	55,8	31,8	54,2	58,5	59,6	57,2	30,7	59,3	-4,0	-5,9	-1,4	1,1	-5,1	
SE027	1	48,8	48,3	48,1	36,3	48,3	50,8	51,1	50,6	31,6	51,1	-2,0	-2,8	-2,5	4,7	-2,8	
	2	48,8	48,3	48,1	36,3	48,3	50,8	51,1	50,6	31,6	51,1	-2,0	-2,8	-2,5	4,7	-2,8	
SE028	1	49,5	49,1	48,9	36,2	49,2	52,2	52,6	52,0	32,2	52,5	-2,7	-3,5	-3,1	4,0	-3,3	
	2	49,5	49,1	48,9	36,2	49,2	52,2	52,6	52,0	32,2	52,5	-2,7	-3,5	-3,1	4,0	-3,3	
SE029	1	53,9	54,1	53,9	35,7	54,1	58,6	59,2	58,1	34,9	59,1	-4,7	-5,1	-4,2	0,8	-5,0	
	2	53,9	54,1	53,9	35,7	54,1	58,6	59,2	58,1	34,9	59,1	-4,7	-5,1	-4,2	0,8	-5,0	
SE030	1	52,9	50,7	51,4	43,6	50,8	50,3	45,3	47,9	42,9	45,9	2,6	5,4	3,5	0,7	4,9	
	2	52,9	50,7	51,4	43,6	50,8	50,3	45,3	47,9	42,9	45,9	2,6	5,4	3,5	0,7	4,9	
SE031	1	53,1	50,9	51,7	43,9	51,1	50,7	45,7	48,3	43,2	46,3	2,4	5,2	3,4	0,7	4,8	
	2	53,1	50,9	51,7	43,9	51,1	50,7	45,7	48,3	43,2	46,3	2,4	5,2	3,4	0,7	4,8	
SE032	1	50,8	48,8	49,5	41,3	48,9	48,6	44,4	46,4	40,8	44,9	2,2	4,4	3,1	0,5	4,0	
	2	50,8	48,8	49,5	41,3	48,9	48,6	44,4	46,4	40,8	44,9	2,2	4,4	3,1	0,5	4,0	
SE033	1	50,8	48,7	49,4	41,2	48,9	48,7	44,7	46,6	40,7	45,1	2,1	4,0	2,8	0,5	3,8	
	2	50,8	48,7	49,4	41,2	48,9	48,7	44,7	46,6	40,7	45,1	2,1	4,0	2,8	0,5	3,8	
SE034	1	58,0	57,5	57,1	45,8	57,4	56,4	55,4	55,1	45,4	55,4	1,6	2,1	2,0	0,4	2,0	
	2	58,0	57,5	57,1	45,8	57,4	56,4	55,4	55,1	45,4	55,4	1,6	2,1	2,0	0,4	2,0	
SE035	1	58,8	58,3	57,9	46,4	58,3	57,2	56,2	55,8	46,4	56,1	1,6	2,1	2,1	0,0	2,2	
	2	58,8	58,3	57,9	46,4	58,3	57,2	56,2	55,8	46,4	56,1	1,6	2,1	2,1	0,0	2,2	
SE036	1	64,7	61,8	61,8	56,6	61,8	62,8	56,7	60,3	55,7	57,7	1,9	5,1	1,5	0,9	4,1	
	2	64,7	61,8	61,8	56,6	61,8	62,8	56,7	60,3	55,7	57,7	1,9	5,1	1,5	0,9	4,1	
SE037	1	64,5	61,7	61,7	56,4	61,7	62,7	56,7	60,2	55,6	57,6	1,8	5,0	1,5	0,8	4,1	
	2	64,5	61,7	61,7	56,4	61,7	62,7	56,7	60,2	55,6	57,6	1,8	5,0	1,5	0,8	4,1	
SE038	1	44,4	41,3	43,1	35,6	42,0	44,6	41,1	42,4	36,6	41,5	-0,2	0,2	0,7	-1,0	0,5	
	2	44,4	41,3	43,1	35,6	42,0	44,6	41,1	42,4	36,6	41,5	-0,2	0,2	0,7	-1,0	0,5	
SE039	1	44,4	41,3	43,2	35,7	42,1	44,7	41,2	42,4	36,7	41,5	-0,3	0,1	0,8	-1,0	0,6	
	2	44,4	41,3	43,2	35,7	42,1	44,7	41,2	42,4	36,7	41,5	-0,3	0,1	0,8	-1,0	0,6	
SE040	1	44,5	41,4	43,2	35,7	42,1	44,8	41,2	42,4	36,8	41,6	-0,3	0,2	0,8	-1,1	0,5	
	2	44,5	41,4	43,2	35,7	42,1	44,8	41,2	42,4	36,8	41,6	-0,3	0,2	0,8	-1,1	0,5	
SE041	1	56,3	52,9	54,5	47,9	53,3	51,3	48,7	50,1	42,0	49,1	5,0	4,2	4,4	5,9	4,2	
	2	56,3	52,9	54,5	47,9	53,3	51,3	48,7	50,1	42,0	49,1	5,0	4,2	4,4	5,9	4,2	
SE042	1	54,9	52,3	53,4	45,8	52,6	51,2	49,4	50,3	40,9	49,7	3,7	2,9	3,1	4,9	2,9	
	2	54,9	52,3	53,4	45,8	52,6	51,2	49,4	50,3	40,9	49,7	3,7	2,9	3,1	4,9	2,9	
SE043	1	53,7	51,4	52,5	44,3	51,7	50,2	48,7	49,6	39,4	49,0	3,5	2,7	2,9	4,9	2,7	
	2	53,7	51,4	52,5	44,3	51,7	50,2	48,7	49,6	39,4	49,0	3,5	2,7	2,9	4,9	2,7	
SE044	1	53,6	51,4	52,4	44,2	51,7	50,2	48,7	49,6	39,3	48,9	3,4	2,7	2,8	4,9	2,8	
	2	53,6	51,4	52,4	44,2	51,7	50,2	48,7	49,6	39,3	48,9	3,4	2,7	2,8	4,9	2,8	
SE045	1	53,9	51,6	52,6	44,5	51,8	50,4	48,9	49,8	39,6	49,1	3,5	2,7	2,8	4,9	2,7	
	2	53,9	51,6	52,6	44,5	51,8	50,4	48,9	49,8	39,6	49,1	3,5	2,7	2,8	4,9	2,7	
SE046	1	54,7	50,6	53,0	46,7	51,2	53,6	49,4	52,8	45,1	50,3	1,1	1,2	0,2	1,6	0,9	
	2	54,7	50,6	53,0	46,7	51,2	53,6	49,4	52,8	45,1	50,3	1,1	1,2	0,2	1,6	0,9	
SE047	1	53,7	53,6	52,9	39,9	53,5	51,1	50,7	49,4	39,6	50,5	2,6	2,9	3,5	0,3	3,0	
	2	53,7	53,6	52,9	39,9	53,5	51,1	50,7	49,4	39,6	50,5	2,6	2,9	3,5	0,3	3,0	





Tabelle 4.1 46 - Statistik Ergebnisse Einzelpunktberechnung 2025 Teil 7

10%Lärmarme		Pegel PS2025					Pegel NS2025					Differenz PS2025-NS2025				
Name	Stw.	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]	Lden 0-24 [dB(A)]	Ld 06-19 [dB(A)]	Le 19-22 [dB(A)]	Ln 22-06 [dB(A)]	Ld 06-22 [dB(A)]
SE347	1	44,0	45,1	42,5	21,5	44,7	44,4	45,4	42,9	24,3	45,1	-0,4	-0,3	-0,4	-2,8	-0,4
	2	44,0	45,1	42,5	21,5	44,7	44,4	45,4	42,9	24,3	45,1	-0,4	-0,3	-0,4	-2,8	-0,4
SE348	1	42,6	43,5	41,3	22,7	43,2	43,1	43,9	41,6	27,1	43,6	-0,5	-0,4	-0,3	-4,4	-0,4
	2	42,6	43,5	41,3	22,7	43,2	43,1	43,9	41,6	27,1	43,6	-0,5	-0,4	-0,3	-4,4	-0,4
SE349	1	38,3	38,8	37,3	21,7	38,6	39,0	39,1	37,3	26,0	39,0	-0,7	-0,3	0,0	-4,3	-0,4
	2	38,3	38,8	37,3	21,7	38,6	39,0	39,1	37,3	26,0	39,0	-0,7	-0,3	0,0	-4,3	-0,4
SE350	1	48,4	49,6	46,8	23,2	49,2	48,8	50,0	47,3	25,8	49,6	-0,4	-0,4	-0,5	-2,6	-0,4
	2	48,4	49,6	46,8	23,2	49,2	48,8	50,0	47,3	25,8	49,6	-0,4	-0,4	-0,5	-2,6	-0,4
SE351	1	43,8	44,9	42,3	21,5	44,5	44,2	45,2	42,7	24,4	44,9	-0,4	-0,3	-0,4	-2,9	-0,4
	2	43,8	44,9	42,3	21,5	44,5	44,2	45,2	42,7	24,4	44,9	-0,4	-0,3	-0,4	-2,9	-0,4
SE352	1	45,7	46,8	44,3	22,9	46,5	46,2	47,2	44,7	26,3	46,9	-0,5	-0,4	-0,4	-3,4	-0,4
	2	45,7	46,8	44,3	22,9	46,5	46,2	47,2	44,7	26,3	46,9	-0,5	-0,4	-0,4	-3,4	-0,4
SE353	1	42,6	43,5	41,3	22,8	43,2	43,1	43,8	41,6	27,2	43,6	-0,5	-0,3	-0,3	-4,4	-0,4
	2	42,6	43,5	41,3	22,8	43,2	43,1	43,8	41,6	27,2	43,6	-0,5	-0,3	-0,3	-4,4	-0,4
SE354	1	42,6	43,5	41,3	22,8	43,2	43,1	43,9	41,6	27,2	43,6	-0,5	-0,4	-0,3	-4,4	-0,4
	2	42,6	43,5	41,3	22,8	43,2	43,1	43,9	41,6	27,2	43,6	-0,5	-0,4	-0,3	-4,4	-0,4
SE355	1	45,0	46,1	43,6	22,7	45,8	45,5	46,5	44,0	26,3	46,2	-0,5	-0,4	-0,4	-3,6	-0,4
	2	45,0	46,1	43,6	22,7	45,8	45,5	46,5	44,0	26,3	46,2	-0,5	-0,4	-0,4	-3,6	-0,4
SW010	1	52,6	52,9	52,2	36,0	52,8	54,6	53,7	52,8	43,9	53,6	-2,0	-0,8	-0,6	-7,9	-0,8
	2	52,6	52,9	52,2	36,0	52,8	54,6	53,7	52,8	43,9	53,6	-2,0	-0,8	-0,6	-7,9	-0,8
SW020	1	52,8	52,7	52,5	37,7	52,7	54,0	52,7	52,2	43,9	52,7	-1,2	0,0	0,3	-6,2	0,0
	2	52,8	52,7	52,5	37,7	52,7	54,0	52,7	52,2	43,9	52,7	-1,2	0,0	0,3	-6,2	0,0
SW030	1	56,0	55,8	55,5	42,1	55,8	55,2	54,2	53,6	44,8	54,1	0,8	1,6	1,9	-2,7	1,7
	2	56,0	55,8	55,5	42,1	55,8	55,2	54,2	53,6	44,8	54,1	0,8	1,6	1,9	-2,7	1,7
TR010	1	47,8	45,0	45,4	39,4	45,1	45,9	42,5	43,1	38,0	42,6	1,9	2,5	2,3	1,4	2,5
	2	47,8	45,0	45,4	39,4	45,1	45,9	42,5	43,1	38,0	42,6	1,9	2,5	2,3	1,4	2,5
TR020	1	59,8	57,7	57,2	51,2	57,6	45,6	42,9	43,5	36,9	43,0	14,2	14,8	13,7	14,3	14,6
	2	59,8	57,7	57,2	51,2	57,6	45,6	42,9	43,5	36,9	43,0	14,2	14,8	13,7	14,3	14,6
TR030	1	61,9	59,4	58,7	53,6	59,3	50,5	47,5	48,1	42,3	47,6	11,4	11,9	10,6	11,3	11,7
	2	61,9	59,4	58,7	53,6	59,3	50,5	47,5	48,1	42,3	47,6	11,4	11,9	10,6	11,3	11,7
ZW010	1	62,9	62,4	61,9	50,6	62,3	57,3	56,7	55,8	46,1	56,6	5,6	5,7	6,1	4,5	5,7
	2	62,9	62,4	61,9	50,6	62,3	57,3	56,7	55,8	46,1	56,6	5,6	5,7	6,1	4,5	5,7
ZW020	1	60,8	60,6	60,0	47,7	60,5	57,7	57,1	56,3	46,3	57,0	3,1	3,5	3,7	1,4	3,5
	2	60,8	60,6	60,0	47,7	60,5	57,7	57,1	56,3	46,3	57,0	3,1	3,5	3,7	1,4	3,5
ZW030	1	60,7	60,3	59,8	48,0	60,2	58,7	57,6	57,2	48,2	57,6	2,0	2,7	2,6	-0,2	2,6
	2	60,7	60,3	59,8	48,0	60,2	58,7	57,6	57,2	48,2	57,6	2,0	2,7	2,6	-0,2	2,6
ZW040	1	59,2	58,7	58,3	46,9	58,7	57,7	56,6	56,3	47,1	56,5	1,5	2,1	2,0	-0,2	2,2
	2	59,2	58,7	58,3	46,9	58,7	57,7	56,6	56,3	47,1	56,5	1,5	2,1	2,0	-0,2	2,2
ZW050	1	59,2	58,3	58,2	47,7	58,3	57,9	56,4	56,4	47,9	56,5	1,3	1,9	1,8	-0,2	1,8
	2	59,2	58,3	58,2	47,7	58,3	57,9	56,4	56,4	47,9	56,5	1,3	1,9	1,8	-0,2	1,8
ZW060	1	61,1	59,2	59,7	51,5	59,3	60,2	57,8	58,4	51,4	57,9	0,9	1,4	1,3	0,1	1,4
	2	61,1	59,2	59,7	51,5	59,3	60,2	57,8	58,4	51,4	57,9	0,9	1,4	1,3	0,1	1,4

Immissionspunktbezeichnung:

Fettdruck: Grenzwertüberschreitung für jeweiligen Immissionspunkt im Planszenario 2020

Pegelwerte:

Fettdruck: Schwellwertüberschreitungen

Lden 65 dB

Ld (06:00-22:00) 62 dB

Ln: 55 dB

Pegeldifferenzen:

negative Werte: Pegelabnahmen

Fettdruck: Zunahme größer 2dB

Tabelle 4.1 47- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Aichhof, Betriebe, Enzersdorf u. Klein Neusiedl, Fischamend und Fischamend Dorf Teil 1

Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2025					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22 06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22 06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22 06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22 06 Uhr)
AI010	1	24,8	0,5	15,8	0,5
	2	24,8	0,5	15,8	0,5
AI020	1	21,0	0,4	15,8	0,5
	2	21,0	0,4	15,8	0,5
AI030	1	22,4	0,4	15,1	0,4
	2	22,4	0,4	15,1	0,4
BE010	1	0,0	0,0	0,1	0,0
	2	0,0	0,0	0,1	0,0
BE020	1	0,0	0,0	0,2	0,0
	2	0,0	0,0	0,2	0,0
BE030	1	0,1	0,0	4,8	0,1
	2	0,1	0,0	4,8	0,1
BE040	1	0,2	0,0	13,2	0,1
	2	0,2	0,0	13,2	0,1
BE050	1	0,1	0,0	9,5	0,0
	2	0,1	0,0	9,5	0,0
BE060	1	4,9	0,0	17,8	0,1
	2	4,9	0,0	17,8	0,1
BE070	1	1,1	0,0	13,4	0,0
	2	1,1	0,0	13,4	0,0
BE080	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
EK010	1	0,3	0,0	0,2	0,0
	2	0,3	0,0	0,2	0,0
EK020	1	0,4	0,0	0,3	0,0
	2	0,4	0,0	0,3	0,0
EK030	1	2,6	0,1	2,1	0,1
	2	2,6	0,1	2,1	0,1
EK035	1	3,5	0,1	2,9	0,1
	2	3,5	0,1	2,9	0,1
EK040	1	4,6	0,2	3,6	0,1
	2	4,6	0,2	3,6	0,1
EK045	1	6,2	0,2	5,1	0,1
	2	6,2	0,2	5,1	0,1
EK050	1	8,1	0,2	6,6	0,1
	2	8,1	0,2	6,6	0,1
EK060	1	32,1	1,7	26,3	1,3
	2	32,1	1,7	26,3	1,3
EK070	1	41,8	13,9	34,4	11,3
	2	41,8	13,9	34,4	11,3
FI010	1	14,1	0,2	11,6	0,2
	2	14,1	0,2	11,6	0,2
FI020	1	7,4	0,2	6,1	0,1
	2	7,4	0,2	6,1	0,1
FI030	1	2,5	0,1	2,1	0,1
	2	2,5	0,1	2,1	0,1
FI040	1	0,5	0,0	0,4	0,0
	2	0,5	0,0	0,4	0,0
FI050	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
FI060	1	0,2	0,0	0,2	0,0
	2	0,2	0,0	0,2	0,0
FI070	1	0,2	0,0	0,1	0,0
	2	0,2	0,0	0,1	0,0

Tabelle 4.1 48- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Karlsdorf, Katharinenhof, Mannswörth, Meßpunkte Teil 2

<b>Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2025</b>					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22- 06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22- 06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22- 06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22- 06 Uhr)
KA010	1	0,7	0,0	0,6	0,0
	2	0,7	0,0	0,6	0,0
KT010	1	9,9	2,5	21,3	2,4
	2	9,9	2,5	21,3	2,4
KT020	1	8,6	0,2	20,3	0,5
	2	8,6	0,2	20,3	0,5
MA010	1	0,2	0,0	0,9	0,0
	2	0,2	0,0	0,9	0,0
MA030	1	0,0	0,0	0,5	0,0
	2	0,0	0,0	0,5	0,0
MA040	1	0,0	0,0	0,4	0,0
	2	0,0	0,0	0,4	0,0
MA060	1	0,0	0,0	0,1	0,0
	2	0,0	0,0	0,1	0,0
MP01	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP02	1	0,2	0,0	0,1	0,0
MP03	1	0,7	0,0	0,6	0,0

Tabelle 4.1 49- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium für Fluglärm 2025 für Meßpunkte, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Bründlfeld/Rauchenwarther Platte, Zwölfaxing Teil 3

Maximalpegelhäufigkeitskriterium Fluglärm 2025					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)
MP04	1	30,1	1,5	24,8	1,2
MP05	1	0,3	0,0	0,2	0,0
MP06	1	0,1	0,0	0,1	0,0
MP07	1	0,1	0,0	0,1	0,0
MP08	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP09	1	2,7	0,0	4,7	0,0
MP10	1	0,0	0,0	0,3	0,0
MP11	1	0,0	0,0	0,0	0,0
MP12	1	0,3	0,0	0,0	0,0
MP15	1	0,0	0,0	0,0	0,0
RW010	1	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	0,0	0,0	0,0	0,0
RW020	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW030	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW040	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW050	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW060	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
RW070	1	0,1	0,0	0,0	0,0
	2	0,1	0,0	0,0	0,0
SD010	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
SD020	1	0,4	0,0	0,0	0,0
	2	0,4	0,0	0,0	0,0
SD030	1	0,1	0,0	0,0	0,0
	2	0,1	0,0	0,0	0,0
SD040	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD050	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD055	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SD060	1	0,1	0,0	0,1	0,0
	2	0,1	0,0	0,1	0,0
SW010	1	0,0	0,0	1,1	0,0
	2	0,0	0,0	1,1	0,0
SW020	1	0,1	0,0	1,1	0,0
	2	0,1	0,0	1,1	0,0
SW030	1	0,3	0,0	1,2	0,0
	2	0,3	0,0	1,2	0,0
TR010	1	0,0	0,0	0,0	0,0
	2	0,0	0,0	0,0	0,0
TR020	1	15,7	0,2	0,0	0,0
	2	15,7	0,2	0,0	0,0
TR030	1	16,2	0,0	0,1	0,0
	2	16,2	0,0	0,1	0,0
ZW010	1	4,7	2,5	3,2	0,0
	2	4,7	2,5	3,2	0,0
ZW020	1	5,0	0,0	4,7	0,0
	2	5,0	0,0	4,7	0,0
ZW030	1	5,8	0,1	9,0	0,1
	2	5,8	0,1	9,0	0,1
ZW040	1	2,8	0,1	6,4	0,0
	2	2,8	0,1	6,4	0,0
ZW050	1	5,4	0,1	6,7	0,1
	2	5,4	0,1	6,7	0,1
ZW060	1	13,4	0,3	14,7	0,2
	2	13,4	0,3	14,7	0,2

Tabelle 4.1 50- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 1

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2025													
		Planszenario 2025u						Nullszenario 2025g					
Immissionspunkt	Stockwerk	alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE000	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE001	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE003	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE004	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE005	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE006	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE007	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE008	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE009	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE010	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE011	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE012	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE013	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE014	1	0,0	0,0			0,0	0,3	0,1	0,0			0,0	1,6
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,3	0,1	0,0			0,0	1,6
SE015	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE016	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE017	1	0,0	0,0					0,4	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,4	0,0				
SE018	1	3,8	0,0					0,3	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,8	0,0					0,3	0,0				
SE019	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE020	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE021	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE022	1	0,1	0,0			0,4	1,4	0,0	0,0			0,3	0,6
Alten- und Pflegeheim	2	0,1	0,0			0,4	1,4	0,0	0,0			0,3	0,6
SE023	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE024	1	1,2	0,1					1,0	0,0				
Schule	2	1,2	0,1					1,0	0,0				
SE025	1	1,2	0,1					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,2	0,1					1,0	0,0				
SE026	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE027	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE028	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE029	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE030	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE031	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE032	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,2	0,0				

Tabelle 4.1 51- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 2

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2025													
		Planszenario 2025u						Nullszenario 2025g					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE033	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,2	0,0				
SE034	1	2,3	0,0					2,8	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,3	0,0					2,8	0,0				
SE035	1	2,7	0,0					4,7	0,0				
Schule	2	2,7	0,0					4,7	0,0				
SE036	1	30,7	1,7					25,2	1,3				
Kindergarten/Hort	2	30,7	1,7					25,2	1,3				
SE037	1	30,5	1,6					25,0	1,3				
Schule	2	30,5	1,6					25,0	1,3				
SE038	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE039	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE040	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE041	1	6,1	0,1			0,9	21,7	0,4	0,0			0,0	8,9
Alten- und Pflegeheim	2	6,1	0,1			0,9	21,7	0,4	0,0			0,0	8,9
SE042	1	3,1	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,1	0,0					0,2	0,0				
SE043	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE044	1	1,0	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,0	0,0					0,2	0,0				
SE045	1	1,3	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,3	0,0					0,2	0,0				
SE046	1	2,0	0,1					2,1	0,2				
Kindergarten/Hort	2	2,0	0,1					2,1	0,2				
SE047	1	0,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,1	0,0					0,2	0,0				
SE048	1	0,0	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,2	0,0				
SE049	1	2,7	0,0					4,7	0,0				
Kindergarten/Hort	2	2,7	0,0					4,7	0,0				
SE050	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE051	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE052	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE053	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE054	1	0,4	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,4	0,0					0,0	0,0				
SE055	1	2,7	0,0					4,7	0,0				
Schule	2	2,7	0,0					4,7	0,0				
SE067	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE068	1	0,0	0,0			0,2	2,5	0,0	0,0			0,2	0,1
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,2	2,5	0,0	0,0			0,2	0,1
SE081	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE082	1	1,3	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,3	0,0					0,2	0,0				
SE083	1	1,1	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	1,1	0,0					0,2	0,0				
SE116	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE144	1	1,2	0,1					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,2	0,1					1,0	0,0				
SE171	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,7	0,0					0,6	0,0				
SE172	1	0,7	0,0					0,6	0,0				
Schule	2	0,7	0,0					0,6	0,0				

Tabelle 4.1 52- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 3

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2025													
		Planszenario 2025u						Nullszenario 2025g					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE186	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE187	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE188	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE189	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE190	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE191	1	3,8	0,0					0,4	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,8	0,0					0,4	0,0				
SE192	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE193	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE194	1	0,0	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,1	0,0				
SE262	1	3,9	0,0					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	3,9	0,0					1,0	0,0				
SE263	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE264	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE265	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE266	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE287	1	0,0	0,0			0,0	0,7	0,0	0,0			0,4	0,2
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,7	0,0	0,0			0,4	0,2
SE293	1	2,4	0,1			0,8	9,0	2,0	0,1			0,2	7,3
Alten- und Pflegeheim	2	2,4	0,1			0,8	9,0	2,0	0,1			0,2	7,3
SE314	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE315	1	0,0	0,0			0,0	0,2	0,0	0,0			0,0	0,2
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,2	0,0	0,0			0,0	0,2
SE316	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE317	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE318	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE319	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE320	1	1,2	0,1					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,2	0,1					1,0	0,0				
SE321	1	1,2	0,1					1,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,2	0,1					1,0	0,0				
SE322	1	0,8	0,0					0,6	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,8	0,0					0,6	0,0				
SE323	1	0,2	0,0					0,2	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,2	0,0				
SE324	1	1,8	0,0					0,2	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,8	0,0					0,2	0,0				
SE325	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE326	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE327	1	0,0	0,0					0,3	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,3	0,0				
SE328	1	0,0	0,0					0,4	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,4	0,0				

Tabelle 4.1 53- Zusammenstellung Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025 Teil 4

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2025													
		Planszenario 2025u						Nullszenario 2025g					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE329	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE330	1	1,1	0,0					0,8	0,0				
Kindergarten/Hort	2	1,1	0,0					0,8	0,0				
SE331	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE332	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Schule	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE333	1	1,5	0,1					1,3	0,1				
Kindergarten/Hort	2	1,5	0,1					1,3	0,1				
SE334	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE335	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE336	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE337	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE338	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE339	1	0,1	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,1	0,0					0,1	0,0				
SE340	1	0,2	0,0					0,1	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,2	0,0					0,1	0,0				
SE341	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE342	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE343	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE344	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE345	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Kindergarten/Hort	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE346	1	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
Alten- und Pflegeheim	2	0,0	0,0			0,0	0,0	0,0	0,0			0,0	0,0
SE347	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE348	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE349	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE350	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE351	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE352	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE353	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE354	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				
SE355	1	0,0	0,0					0,0	0,0				
Schule	2	0,0	0,0					0,0	0,0				

Tabelle 4.1 54- Überschreitungen bzw. Erreichen des Maximalpegelhäufigkeitskriteriums Fluglärm für charakteristische Immissionspunkte der Umgebung 2025

Maximalpegelhäufigkeits-Kriterien Fluglärm 2025					
Immissionspunkt	Stockwerk	Planszenario		Nullszenario	
		Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)
AI010	1	24,8	0,5	15,8	0,5
	2	24,8	0,5	15,8	0,5
AI020	1	21,0	0,4	15,8	0,5
	2	21,0	0,4	15,8	0,5
AI030	1	22,4	0,4	15,1	0,4
	2	22,4	0,4	15,1	0,4
BE040	1	0,2	0,0	13,2	0,1
	2	0,2	0,0	13,2	0,1
BE060	1	4,9	0,0	17,8	0,1
	2	4,9	0,0	17,8	0,1
BE070	1	1,1	0,0	13,4	0,0
	2	1,1	0,0	13,4	0,0
EK060	1	32,1	1,7	26,3	1,3
	2	32,1	1,7	26,3	1,3
EK070	1	41,8	13,9	34,4	11,3
	2	41,8	13,9	34,4	11,3
FI010	1	14,1	0,2	11,6	0,2
	2	14,1	0,2	11,6	0,2
KT010	1	9,9	2,5	21,3	2,4
	2	9,9	2,5	21,3	2,4
KT020	1	8,6	0,2	20,3	0,5
	2	8,6	0,2	20,3	0,5
MP04	1	30,1	1,5	24,8	1,2
	2	15,7	0,2	0,0	0,0
TR020	1	15,7	0,2	0,0	0,0
	2	15,7	0,2	0,0	0,0
TR030	1	16,2	0,0	0,1	0,0
	2	16,2	0,0	0,1	0,0
ZW010	1	4,7	2,5	3,2	0,0
	2	4,7	2,5	3,2	0,0
ZW060	1	13,4	0,3	14,7	0,2
	2	13,4	0,3	14,7	0,2

Hinsichtlich des Fluglärms kommt es im Plan- und Nullszenario 2025 bei folgenden Objekten mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung zur Überschreitung der im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene vorgegebenen Maximalpegelhäufigkeitskriterien.

Tabelle 4.1 55- Überschreitungen von Maximalpegelhäufigkeitskriterien des Fluglärms für Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung 2025

Maximalpegelhäufigkeitskriterium von Fluglärm für das Jahr 2025													
		Planszenario						Nullszenario					
		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime		alle Objekte mit sensibler Nutzung		Krankenhäuser		Alten- und Pflegeheime	
Immissionspunkt	Stockwerk	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)	Nacht 13x68dB (22-06 Uhr)	Nacht 1x80dB (22-06 Uhr)	Tag 25x70dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x65dB (22-06 Uhr)	Tag 25x76dB (06-22 Uhr)	Nacht 13x60dB (22-06 Uhr)
SE036	1	30,7	1,7					25,2	1,3				
Kindergarten/ Hort	2	30,7	1,7					25,2	1,3				
SE037	1	30,5	1,6					25,0	1,3				
Schule	2	30,5	1,6					25,0	1,3				
SE041	1	6,1	0,1			0,9	21,7	0,4	0,0			0,0	8,9
Alten- und Pflegeheim	2	6,1	0,1			0,9	21,7	0,4	0,0			0,0	8,9

Im Planszenario und im Nullszenario 2025 kommt es in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) zu einer Überschreitung des Kriteriums 13 x 68 dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Dieses Kriterium ist allerdings für die Schüler bzw. Kindergartenkinder nicht maßgebend, da in der Nacht kein Betrieb stattfindet und damit keine schlafenden Kinder zu schützen sind. Bei diesen Objekten kam es bereits im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“ zu Überschreitungen. In der Nacht kommt es im Planszenario und im Nullszenario auch zu einer Überschreitung des 1 x 80 dB Kriteriums, welches wie oben bereits ausgeführt nicht maßgebend ist.

Im Planszenario und im Nullszenario 2025 in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) wird am Tag (06:00 – 19:00 Uhr) ein  $L_{d13} > 60\text{dB}$  erreicht. Um den geforderten Zielwert des Innenpegels von  $L_{A,eq} = 35\text{ dB}$  zu erreichen, sind Maßnahmen für den Tag erforderlich.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im zu einem Pegel  $L_n > 45\text{ dB}$  in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Damit werden Lärmschutzmaßnahmen für das Planszenario 2025u erforderlich um den Zielwert für den Innenpegel Nacht  $L_{A,eq} = 30\text{ dB}$  zu erreichen.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im Planszenario bei dem Kriterium für vorsorgemedizinische Aspekte für Schwerstkranke zu einer Überschreitung des 13 x 60 dB Kriteriums. Diese Überschreitung war im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“ (ursprüngliche Prognose) nicht gegeben.

Pegelzunahmen größer als 10 dB treten im unbewohnten Trappengebiet und am Objekt SE342 (Schule) in Leopoldsdorf auf. Bei SE342 liegen für das Planszenario die  $L_{de,n}$ -Werte 12,5 dB unter dem Schwellwert von 65 dB und der  $L_n$ -Wert 16,3 dB unter dem zugehörigen Schwellwert von 55 dB.

#### **4.1.8 Gegenüberstellungen der Szenarien 2020 Einreichprojekt, 2020 und 2025**

In diesem Kapitel werden die Umhüllenden Tag und Nacht für Nullszenario und Planszenario der einzelnen Prognosehorizonte bzw. Prognosen gegenübergestellt.

In folgenden Abbildungen werden die einzelnen Umhüllenden dargestellt. Eine Erläuterung erfolgt im Anschluss an die Grafiken.

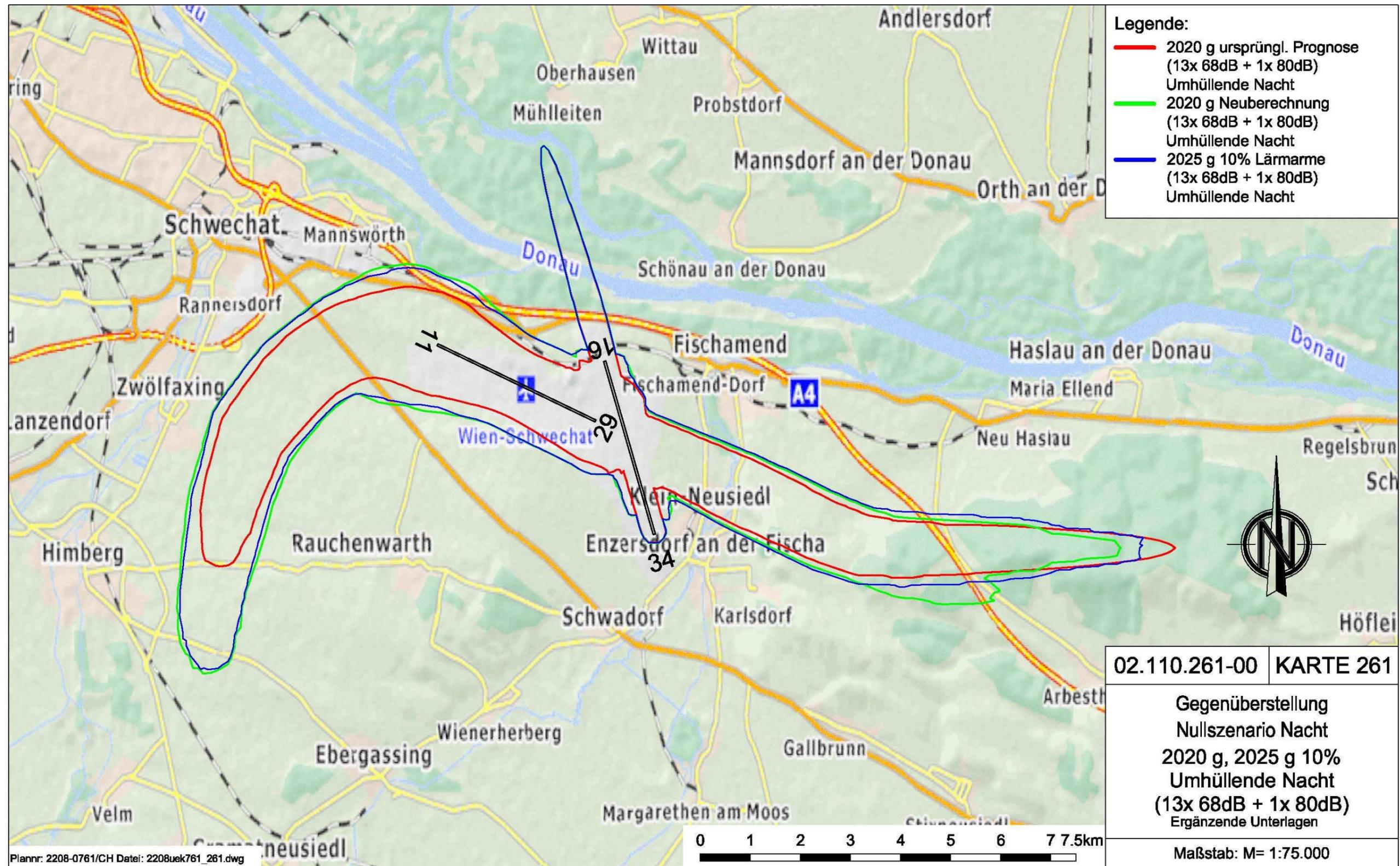


Abbildung 4.1-28: Karte 261 Gegenüberstellung Nullszenario 2020 g, 2025 g 10% Lärmarme Nacht Umhüllende 13x68dB+1x80dB

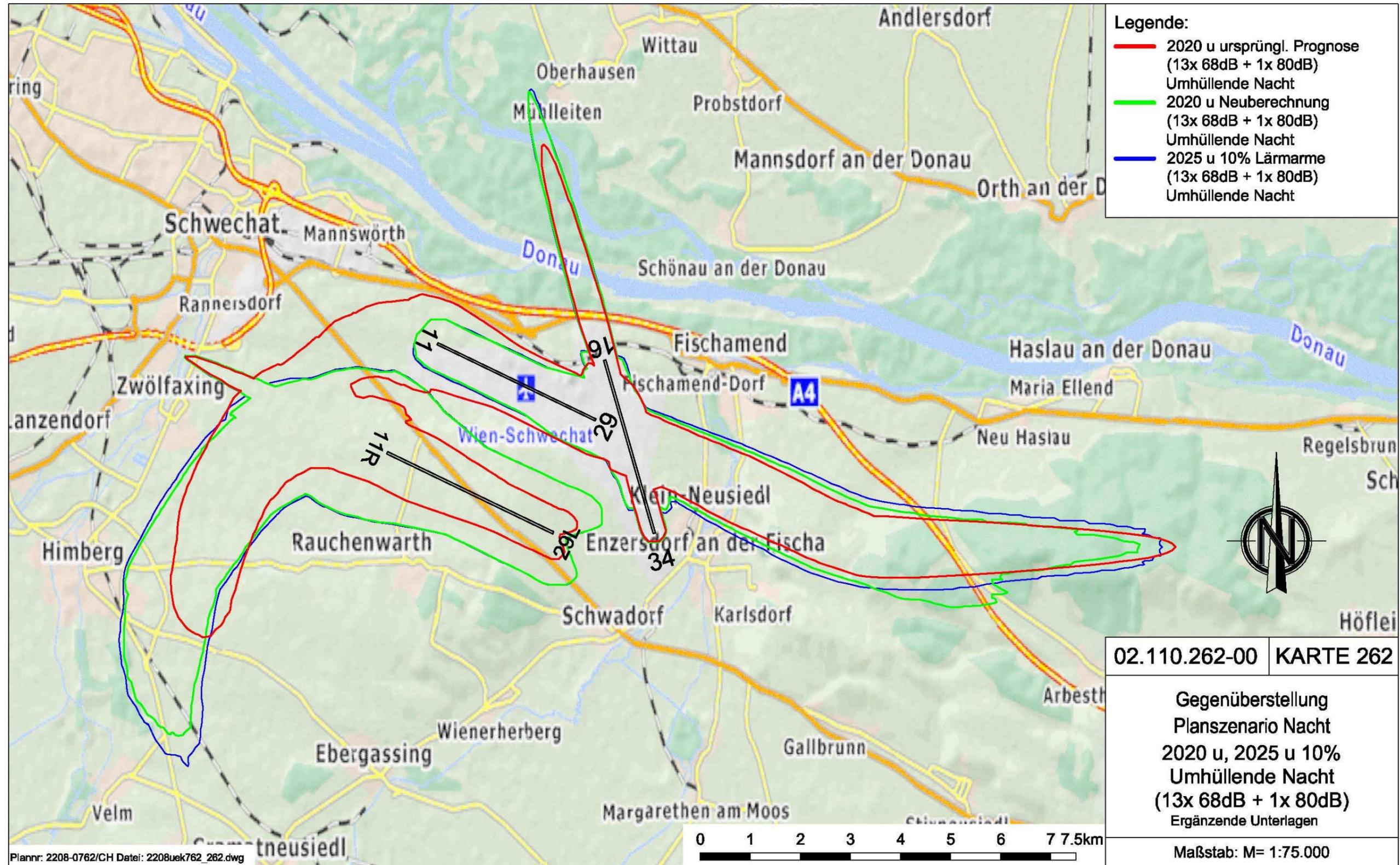


Abbildung 4.1-29: Karte 262, Gegenüberstellung Planszenario Nacht 2020u, 2025u 10% Lärmarme Umhüllende 13x68dB + 1x80dB

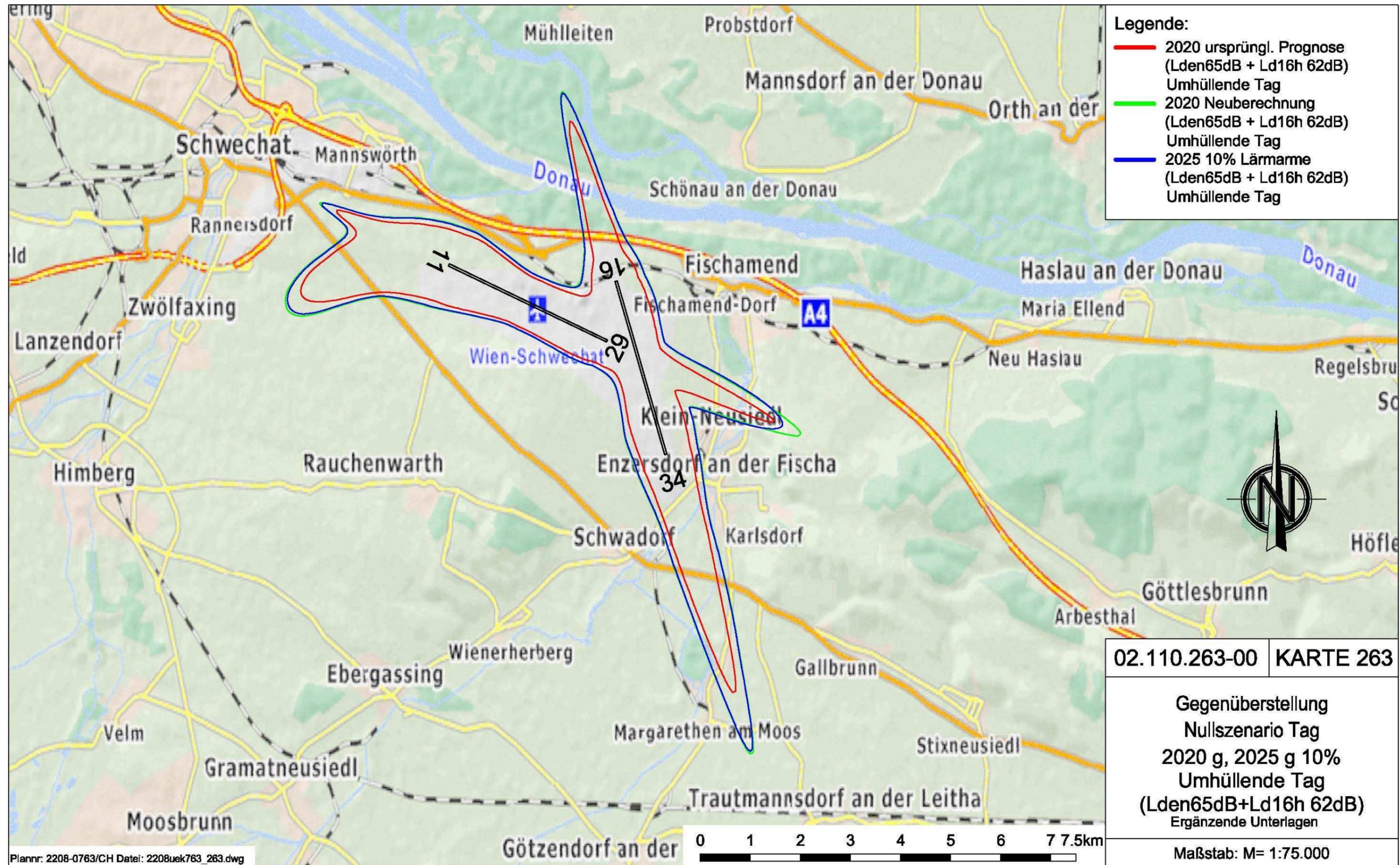


Abbildung 4.1-30: Karte 263, Gegenüberstellung Nullszenario Tag 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden 65dB und Ld16h 62dB

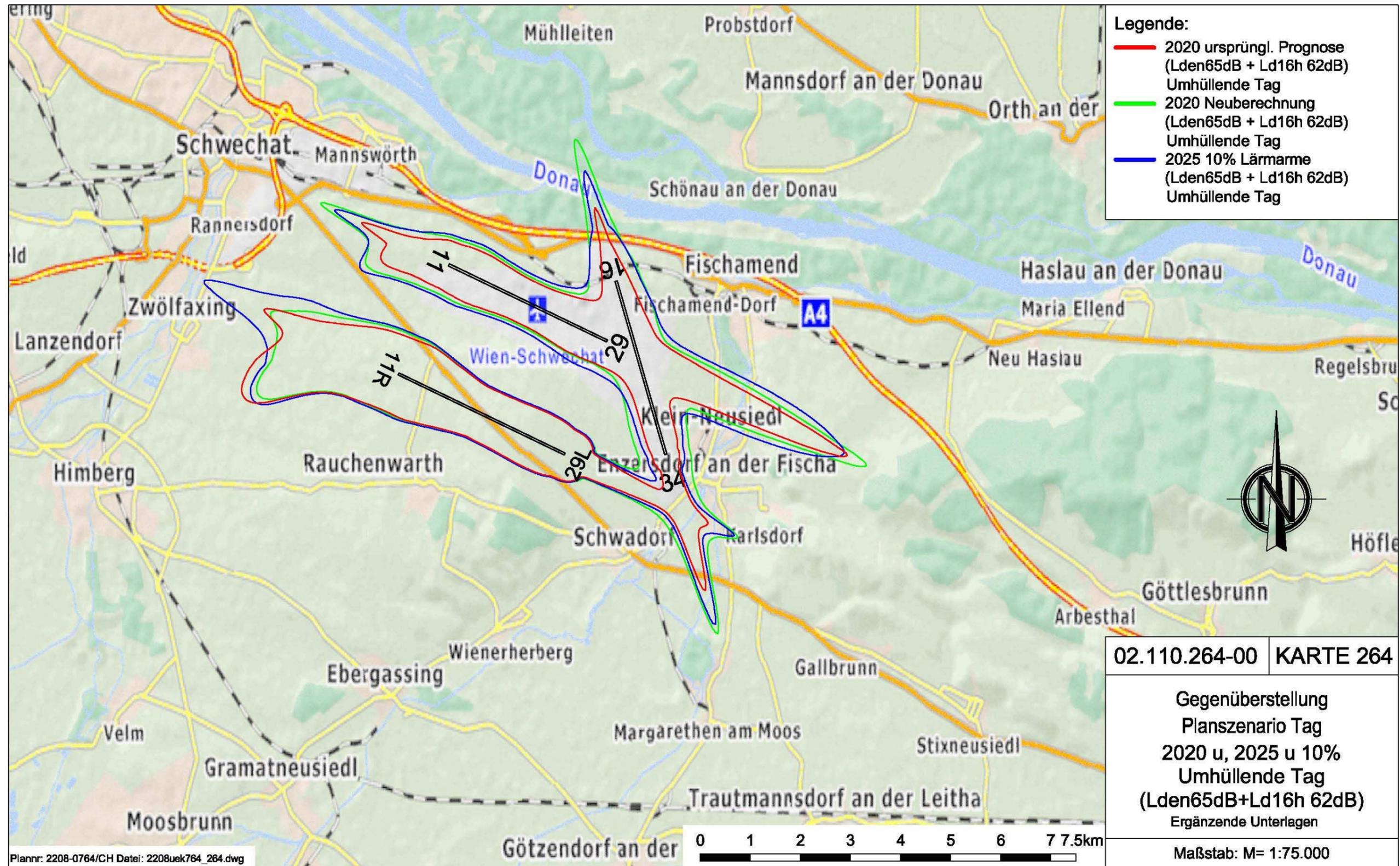


Abbildung 4.1-31: Karte 264, Gegenüberstellung Planszenario Tag 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden=65dB und Ld16h 62dB

Gegenüberstellung Nullszenario Umhüllende Nacht 13 x 68 dB und 1 x 80 dB Karte 261

Der Anteil der Umhüllenden Nacht in den Richtungen RWY11/29 wird durch die 13 x 68 dB – Zone bestimmt. Der Anteil der Umhüllenden Nacht in den Richtungen RWY16/34 wird durch die 1 x 80 dB – Zone bestimmt. Das heißt die Zonengrößen sind abhängig von den lauterer Luftfahrzeugen im Luftfahrzeug-Mix.

Der Luftfahrzeug-Mix und davon die lautesten Luftfahrzeuge der Starts 29 bestimmen maßgeblich den Verlauf der Umhüllenden Nacht 13x68 dB und 1x80 dB im Nullszenario für alle Prognosezeitpunkte in Richtung Zwölfaxing / Velm.

In der ursprünglichen Prognose NS 2020 ist der Anteil lärmarmen Luftfahrzeuge (S5.4 und S5.5) wesentlich größer als in der Prognose 2020g (keine lärmarmen Luftfahrzeuge) und der Prognose 2025g (10% der Klasse S5.2 als lärmarme Luftfahrzeuge).

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose ergeben sich aus den Neuberechnungen 2020g und 2025g größere Zonen, die im Westen bis über die Mannersdorfer Bundesstraße reichen.

Die Aufweitung der Kurve 2020g (Neuberechnung) im Anflug 29 der Umhüllenden Nacht im Vergleich zur ursprünglichen Prognose 2020 (100% gekurvter Anflug) und 2025g (hoher Anteil gekurvter Anflug, kleiner Anteil gerader Anflug) ergibt sich aus der verstärkten Nutzung des geraden Anfluges (APP29) in der Aufteilung zwischen geradem und gekurvtem Anflug (CU29).

Diese zahlenmäßige Verteilung zwischen gekurvten und geraden Anflug bewirkt gleichzeitig für 2020g die Verringerung der Anflüge auf CU29 und damit eine kürzere Umhüllende Nacht als 2025g.

Im Bereich Zwölfaxing ist ein Teil des Kasernengeländes der Burstyn-Kaserne neu hinzugekommen. Ebenso Flächen links und rechts von der Schwadorfer Straße in Klein-Neusiedl und links und rechts der Fischamender Straße B60 in Enzersdorf an der Fischa.

### Gegenüberstellung Planszenario Umhüllende Nacht 13 x 68 dB und 1 x 80 dB Karte 262

Der Anteil der Umhüllenden Nacht in den Richtungen RWY11/29 wird durch die 13 x 68 dB – Zone bestimmt. Der Anteil der Umhüllenden Nacht in den Richtungen RWY16/34 wird durch die 1 x 80 dB – Zone bestimmt. Das heißt die Zonengrößen sind abhängig von den lauterer Luftfahrzeugen im Luftfahrzeug-Mix.

Der Luftfahrzeug-Mix und davon die lautesten Luftfahrzeuge der Starts 29 bestimmen maßgeblich den Verlauf der Umhüllenden Nacht 13x68 dB und 1x80 dB im Nullszenario für alle Prognosezeitpunkte in Richtung Zwölfaxing / Velm.

In der ursprünglichen Prognose PS 2020 ist der Anteil lärmarmen Luftfahrzeuge (S5.4 und S5.5) wesentlich größer als in der Prognose 2020u (keine lärmarmen Luftfahrzeuge) und der Prognose 2025u (10% der Klasse S5.2 als lärmarme Luftfahrzeuge).

Im Vergleich zur ursprünglichen Prognose ergeben sich aus den Neuberechnungen 2020u und 2025u größere Zonen, die sich im Westen bis nach Himberg erstrecken. Neu betroffen sind in Himberg großteils Betriebe. Auch Gutenhof liegt neu innerhalb der Umhüllenden.

Die Aufweitung der Zone 2020u (Neuberechnung) im Anflug 29 der Umhüllenden Nacht im Vergleich zur ursprünglichen Prognose 2020 (100% gekurvter Anflug) und 2025u (hoher Anteil gekurvter Anflug, kleiner Anteil gerader Anflug) ergibt sich aus der verstärkten Nutzung des geraden Anflugs (APP29) in der Aufteilung zwischen geradem und gekurvten Anflug (CU29L).

Diese zahlenmäßige Verteilung zwischen gekurvten und geraden Anflug bewirkt gleichzeitig für 2020u die Verringerung der Anflüge auf CU29L und damit eine kürzere Umhüllende Nacht als 2025u. Die Spitzen im gekurvten Anflug liegen dabei auf unbewohntem Gebiet.

Im Bereich Zwölfaxing ist ein Teil des Kasernengeländes der Burstyn-Kaserne neu hinzugekommen bzw. bebaute Flächen links und rechts der Industriestraße. Ebenso im Bereich Anflug 11R der Bereich Krokusweg in Zwölfaxing. Bei Fischamend-Markt und Enzersdorf an der Fischa sind bebaute Flächen neben der B60 neu betroffen.

Gegenüberstellung Nullszenario Umhüllende Tag Lden 65dB und Ld16h 62dB Karte 263

Generell ist festzuhalten, daß die Umhüllende Tag der ursprünglichen Prognose 2020 eine geringere Flächenbeanspruchung verursacht als die Neuberechnungen 2020g und 2025g. Vorwiegend sind Flächenzunahmen in den bewohnten Gebieten Fischamend-Markt, Klein-Neusiedl, Enzersdorf an der Fischa, Margarethen am Moos und Schwadorf festzustellen.

Gegenüberstellung Planszenario Umhüllende Tag Lden 65dB und Ld16h 62dB Karte 264

Im Bereich Abflug 34 und im Bereich Landung 16 kommt in der Neuberechnung 2020u der Ld16 = 62 dB (06-22 Uhr) zum tragen, dagegen bei dem Planszenario 2025u im Anflug 16 der Lden = 65 dB.

Der Zonenverlauf der Umhüllenden Tag in Richtung Zwölfaxing wird vom gekurvten Anflug (CU11R) bestimmt. Hier ist der Ld16 = 62dB maßgebend. Ebenso im Anflug 11L.

Im Bereich Zwölfaxing Schwechater Straße bzw. Roman Knoll Straße sind im Planszenario 2025u bewohnte Gebiete neu betroffen. Ebenso ist der Bereich Aichhof und Katharinenhof betroffen.

Vorwiegend sind Flächenzunahmen in den bewohnten Gebieten Fischamend-Markt, Klein-Neusiedl, Enzersdorf an der Fischa, und Schwadorf festzustellen.

In nachstehenden Abbildungen (Karte 233, 237, 240 und 235) werden die Lärmzonen 2020 mit 2025 gegenübergestellt.

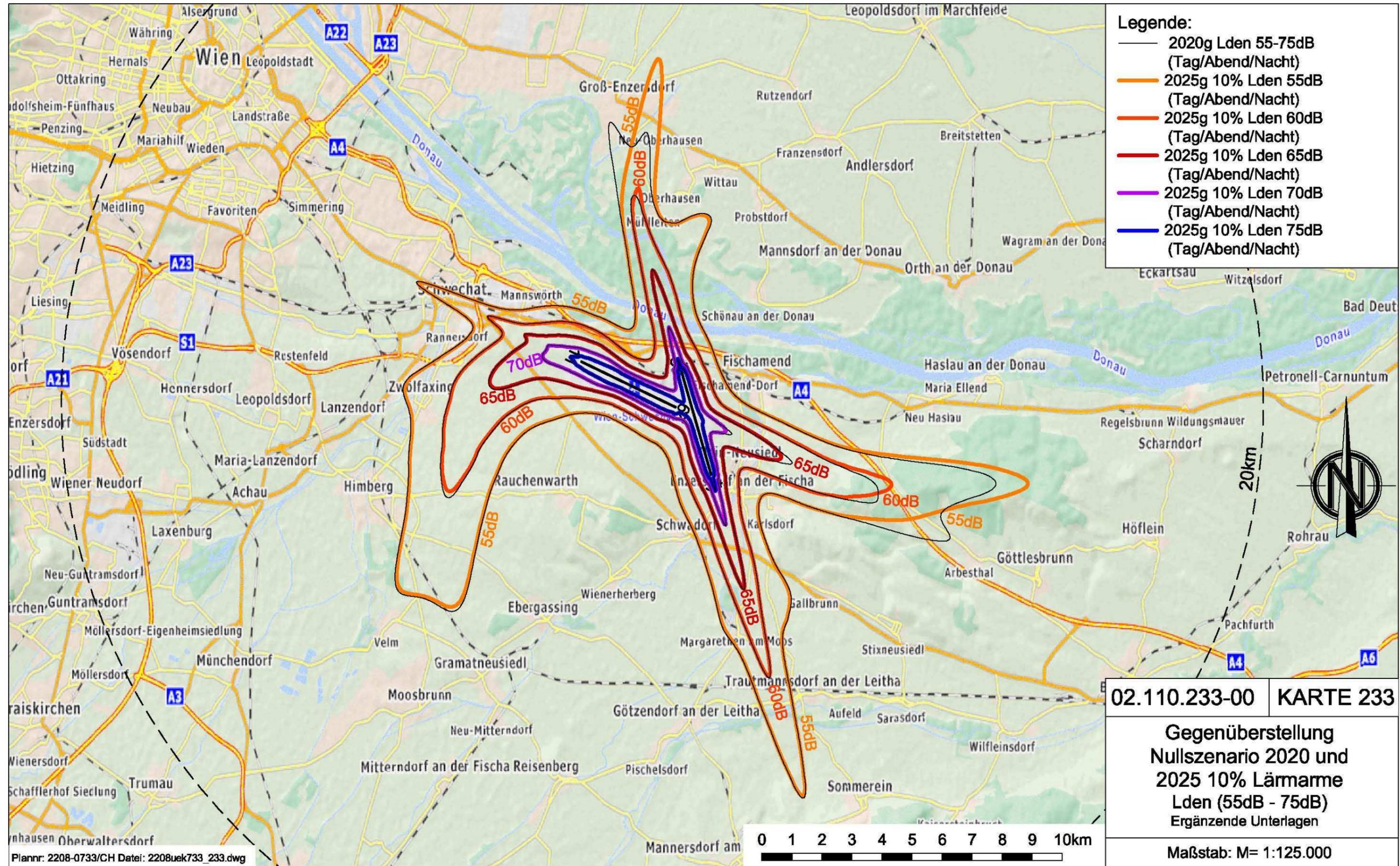


Abbildung 4.1-32: Karte 233, Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Lden=55dB-75dB

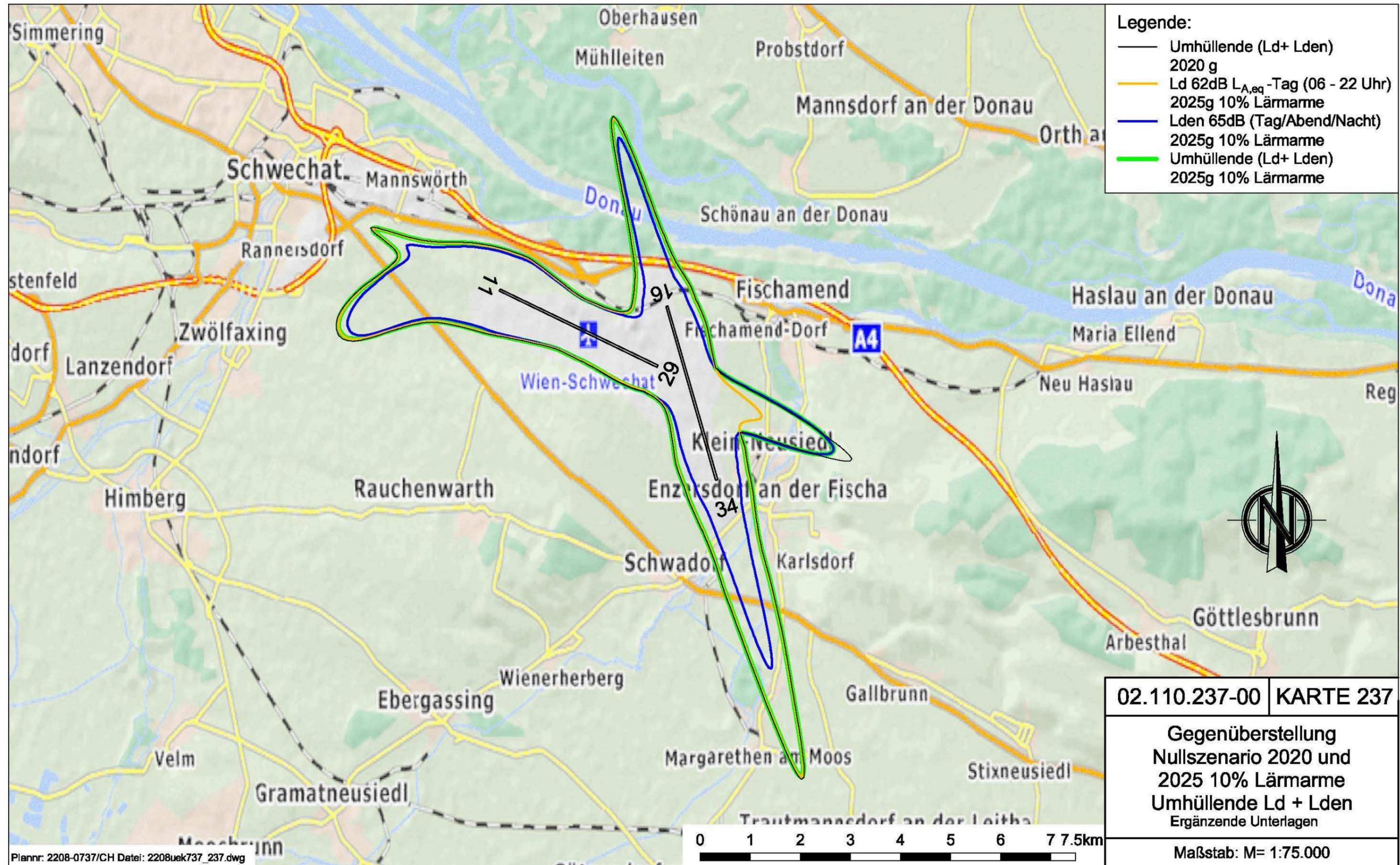


Abbildung 4.1-33: Karte 237 Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Umhüllende TAG Ld+Lden

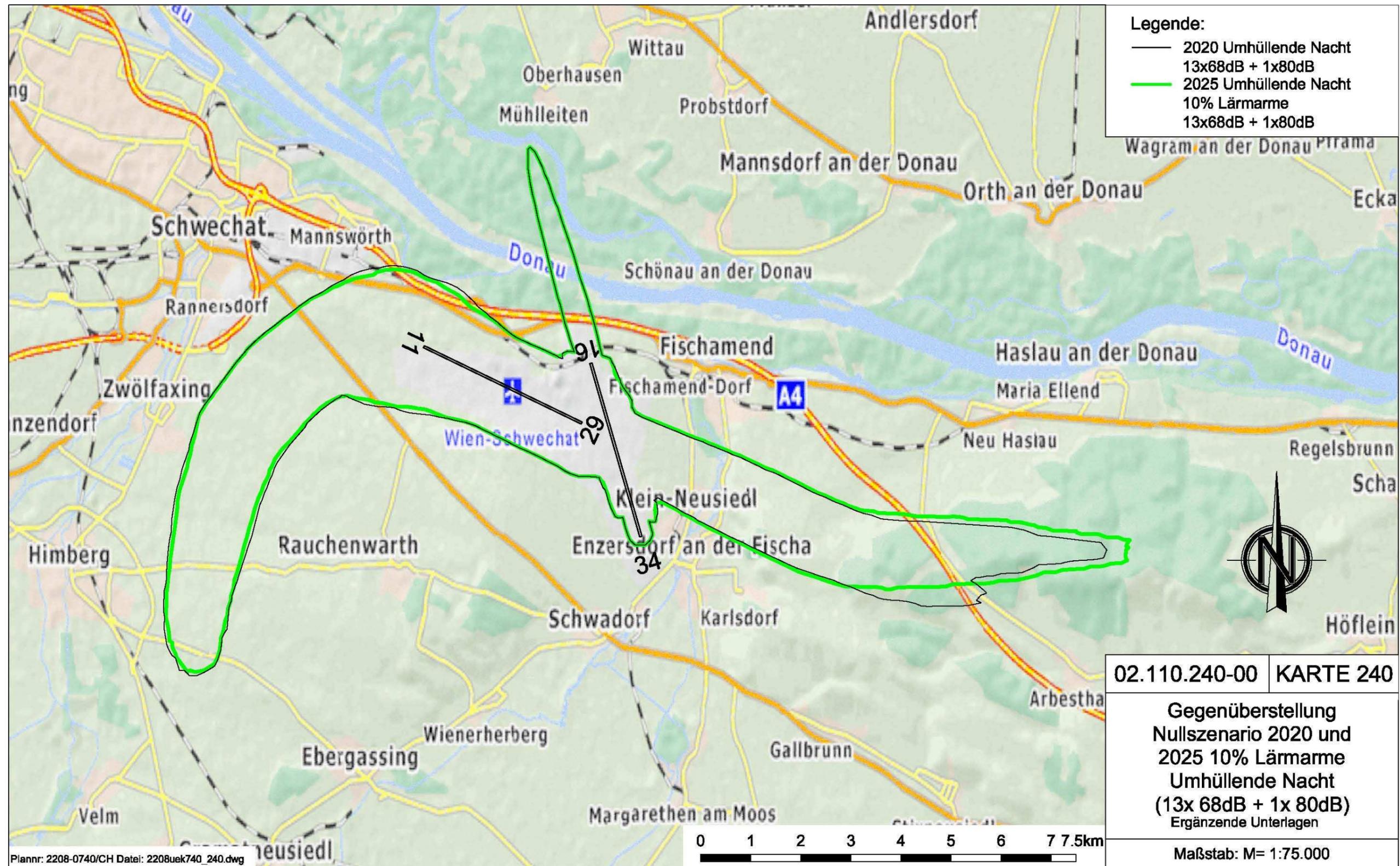


Abbildung 4.1-34: Karte 240 Gegenüberstellung Nullszenario 2020g, 2025g 10% Lärmarme Umhüllende NACHT 13x68dB und 1x80dB

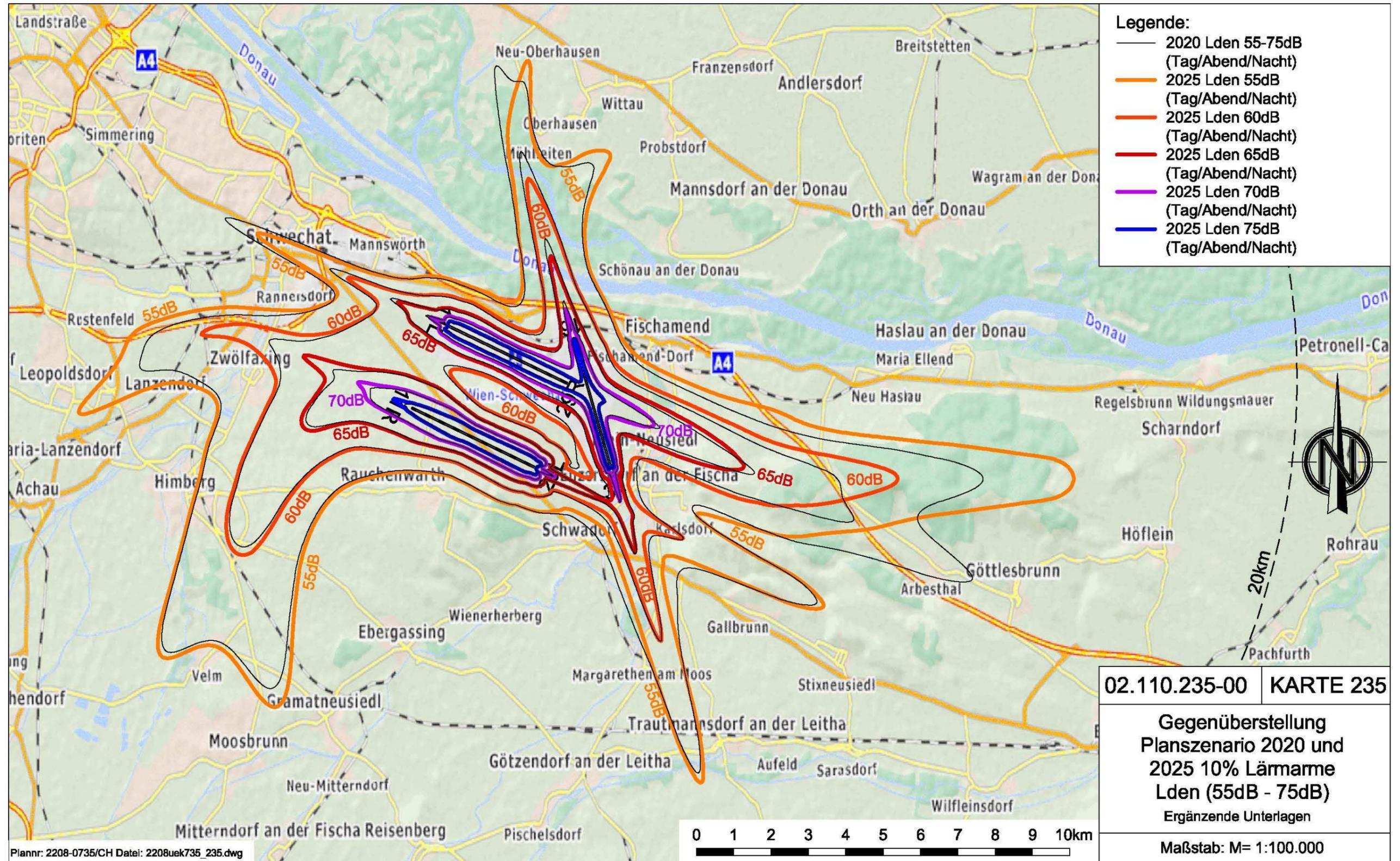


Abbildung 4.1-35: Karte 235 Gegenüberstellung Planszenario 2020u und 2025 10% Lärmarme Lden 55dB-75dB

#### 4.1.9 Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs

##### Festlegung von Maßnahmen

Es sind die durch das Vorhaben Betroffenen zu schützen, wobei sich die Maßnahmen einerseits aus den in den Planszenarien dargelegten Pegelwerten und Lärmzonen und andererseits aus nachstehenden, angeführten Schwellwerten bzw. angeführten Maximalpegelhäufigkeitsüberschreitungen ergeben.

Der Bereich für **technische Maßnahmen am Tag** wird aus der Umhüllenden der beiden Schwellenwerte  $L_{den} = 65$  dB (Lärmindex Tag/Abend/Nacht) der Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung für Maßnahmen und dem Kriterium von  $L_d = 62$  dB (06-22 Uhr) nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene gebildet.

Im Untersuchungsraum der Umhüllenden ( $L_d + L_{den}$ ) kann man am Tag von geschlossenen Fenstern in den Wohn- und Aufenthaltsräumen ausgehen. Erforderliches Stoßlüften kann den Betroffenen zugemutet werden, so dass der Luftaustausch gewährleistet bleibt.

**Innerhalb der Umhüllenden ( $L_d + L_{den}$ ) sind jene Räume, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenster) zu schützen.**

Als zusätzliches Schutzziel wird im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene innerhalb der Kontur (Umhüllende  $L_{den} + L_d$ ) ein **Zielwert Tag- $L_{A,eq}$  von 40 dB (innen)** angegeben, um die Bedürfnissen der Kommunikation zu erfüllen.

Die Maßnahmen, siehe Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“, Kapitel 6.1.1, sind an der ÖNORM B 8115 zu orientieren.

Entsprechend der Beurteilung durch den Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene wurden die Maximalpegelhäufigkeiten **Nacht von 1x 80 dB außen – das entspricht 1 x 65 dB innen – und 13 x 68 dB außen – das entspricht 13 x 53 dB innen** – sowie die **Kontur  $L_n = 55$  dB** (Schwellenwert für Maßnahmen nach § 8 der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung für Fluglärm) berechnet.

Gemäß den Forderungen im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene sind innerhalb der obig genannten Konturen die Betroffenen zu schützen. Als Schutzziel wird im Fachbeitrag 02.170 innerhalb der Konturen (Umhüllende 1 x 80 dB außen, 13 x 68 dB außen) ein **Zielwert Nacht- $L_{A,eq}$  von 32 dB (innen)**, dies entspricht einem Wert von 47 dB (außen), zur Gewährleistung des Wiedereinschlafens angegeben.

Um einen Innenpegel von Nacht- $L_{A,eq}$  = 32 dB zu gewährleisten, werden in Abhängigkeit des berechneten Außenpegels innerhalb der Konturen (Umhüllende 1x80dB außen + 13x68dB außen) für **überwiegend zum Schlafen genutzte Räume** analog Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“, Kapitel 6.1.1 nachstehende technische Maßnahmen empfohlen.

- Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster.
- Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern, Abstufung der Maßnahmen gemäß Schalldämmmaß mit Zielwert Nacht- $L_{A,eq}$  = 32 dB (innen).
- Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) in Kombination mit Schalldämmlüftern.
- Erforderlichenfalls schalltechnische Verbesserung der Außenbauteile (Außenwände und Dächer)

**Innerhalb der Umhüllenden (1 x 80 dB + 13 x 68 dB) sind jene Räume, die vorwiegend Schlafzwecken dienen, durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter) wie oben beschrieben zu schützen.**

Die Maßnahmen, siehe Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“, Kapitel 6.1.1, sind an der ÖNORM B 8115 zu orientieren.

Die **Maßnahmen für Objekte mit lärmsensibler Nutzung und Sondernutzung** sind im Fachbeitrag 02.110 „Fluglärm“, Kapitel 6.1.4 näher erläutert.

**Als Schutz am Tag (06-19 Uhr) sind für Kindergärten, Horte und Schulen - in Abhängigkeit vom Außenpegel und dem geforderten Zielwert  $L_{A,eq}$  von 35 dB des Innenpegels bei geschlossenem Fenster - Maßnahmen zu setzen.**

Bei **Krankenhäusern** ist nach Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene in der Regel von klimatisierten Räumen und daher geschlossenen Fenstern auszugehen. Bei **Tag (06-22 Uhr)** wird bei geschlossenem Fenster ein **Zielwert  $L_{A,eq}$  von 30 dB (innen)**, dies entspricht dem Bereich **Ld (06-22 Uhr) größer als 55 dB (außen)**, gefordert. Bei **Nacht (22-06 Uhr)** wird ebenso bei geschlossenem Fenster ein **Zielwert  $L_{A,eq}$  von 30 dB (innen)**, dies entspricht dem Bereich **L<sub>n</sub> größer als 55 dB (außen)**, gefordert.

Weiters ist im Falle von Schwerstkranken für den **Tag** das **Maximalpegelhäufigkeitskriterium von 25 x 45 dB innen (25 x 70 dB außen)** und für die **Nacht** von **13 x 40 dB innen (13 x 65 dB außen)** im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene angegeben.

**Als Schutz am Tag (06-22 Uhr) und in der Nacht (22-06 Uhr) sind für Krankenhäuser, in Abhängigkeit vom Außenpegel und den geforderten Zielwerten innen, Maßnahmen zu setzen.**

**Die Einhaltung der festgelegten Innenpegel ist zu gewährleisten.**

Diese Festlegungen für Krankenhäuser kommen nicht zum tragen, da das in der ursprünglichen Planung als Einrichtung Krankenhaus (SE068) geführte Objekt in Maria Lanzendorf nunmehr als Einrichtung Alten- und Pflegeheim geführt wird.

Für **Pflegeheime** werden im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene bei den energieäquivalenten Dauerschallpegeln die gleichen Zielwerte innen wie bei Krankenhäusern angegeben. Dies bedeutet, dass am **Tag** bei geschlossenem Fenster ein  **$L_{A,eq}$  von 30 dB (innen)** sichergestellt werden soll, wobei hier Stoßlüftung zugemutet werden kann. Der relevante Außenpegel ergibt sich dann zu 55 dB. Bei **Nacht (22-06 Uhr)** ist bei einem Schutzziel von  **$L_{A,eq}$  von 30 dB (innen)** und einem gekippten Fenster von einem Außenpegel von 45 dB auszugehen.

Im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene ist für Pflegeheime zusätzlich für den **Tag** das **Maximalpegelhäufigkeitskriterium von 25 x 51 dB innen (25 x 76 dB außen)** und für die **Nacht** von **13 x 45 dB innen (13 x 60 dB außen)** als Empfehlung (Vorsorgemedizinischer Aspekt für Schwerstkranke) angegeben.

**Es wird festgelegt, als Schutz am Tag (06-22 Uhr) und in der Nacht (22-06 Uhr) für Pflegeheime in Abhängigkeit vom Außenpegel und den geforderten Zielwerten für den Innenpegel Maßnahmen zu setzen.**

**Die Einhaltung der festgelegten Innenpegel ist zu gewährleisten.**

Die Werte für die einzelnen Objekte und die Überschreitung von Maximalpegelhäufigkeiten finden sich für den Prognosehorizont 2020 in Kapitel 4.1.3 und für den Prognosehorizont 2025 in Kapitel 4.1.4.

Bei Berücksichtigung der angeführten aktuellen Grundlagen (insb. Flugverkehrsprognose) ergibt sich, bei zwar örtlichen Änderungen der flächigen Lärmeinwirkung, keine wesentliche Änderung der fachlichen Beurteilung für das Prognosejahr 2020.

Jene Lärmzonen in denen Maßnahmen gesetzt werden müssen, sind ausgewiesen worden (siehe Kapitel 4.1.3). Ebenso wurden für die sensiblen Objekte, für jene bei denen Schwellwerte bzw. Maximalpegelhäufigkeitskriterien überschritten wurden, Maßnahmen gefordert.

**Die Auswirkung der Lärmbelastung für die Betroffenen wird je nach Betroffenheit durch Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen auf das im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene zulässige bzw. zumutbare Maß gemindert.**

**Das Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Fluglärm weiterhin als umweltverträglich zu beurteilen.**

**Bei Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 bleibt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit, bei zwar örtlichen Änderungen der flächigen Lärmeinwirkung und Umsetzung der geforderten Maßnahmen auch für diesen Prognosehorizont, aus der Sicht des Fachbereichs Fluglärm unverändert.**