



Flughafen Stuttgart (EDDS)

Untersuchung einzelner Fluglärm-Teilquellen auf Ihren Beitrag an den Tag-Schutzzonen 1 und 2

Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG
Höchberg/Berlin
www.woelfel.de

Vorgehensweise:

Für verschiedene Emissions-Szenarien („Teilquellen“) wurden die anteiligen Immissionen nach AzB berechnet und mit den Isolinien der Schutzzonen verglichen.

Die Schutzzonen werden ohne 3-Sigma-Zuschlag dargestellt. Blatt 13 zeigt die Immissionen mit 3-Sigma-Beaufschlagung. Grundlage der Berechnungen ist der 3. Entwurf des Datenerfassungssystems DES vom 06.04.2010. Geländehöhen werden nicht berücksichtigt, geringe Abweichungen zu den tatsächlichen Schutzzonen sind daher möglich. Die Berechnungen wurden mit der Software IMMI2010 durchgeführt.

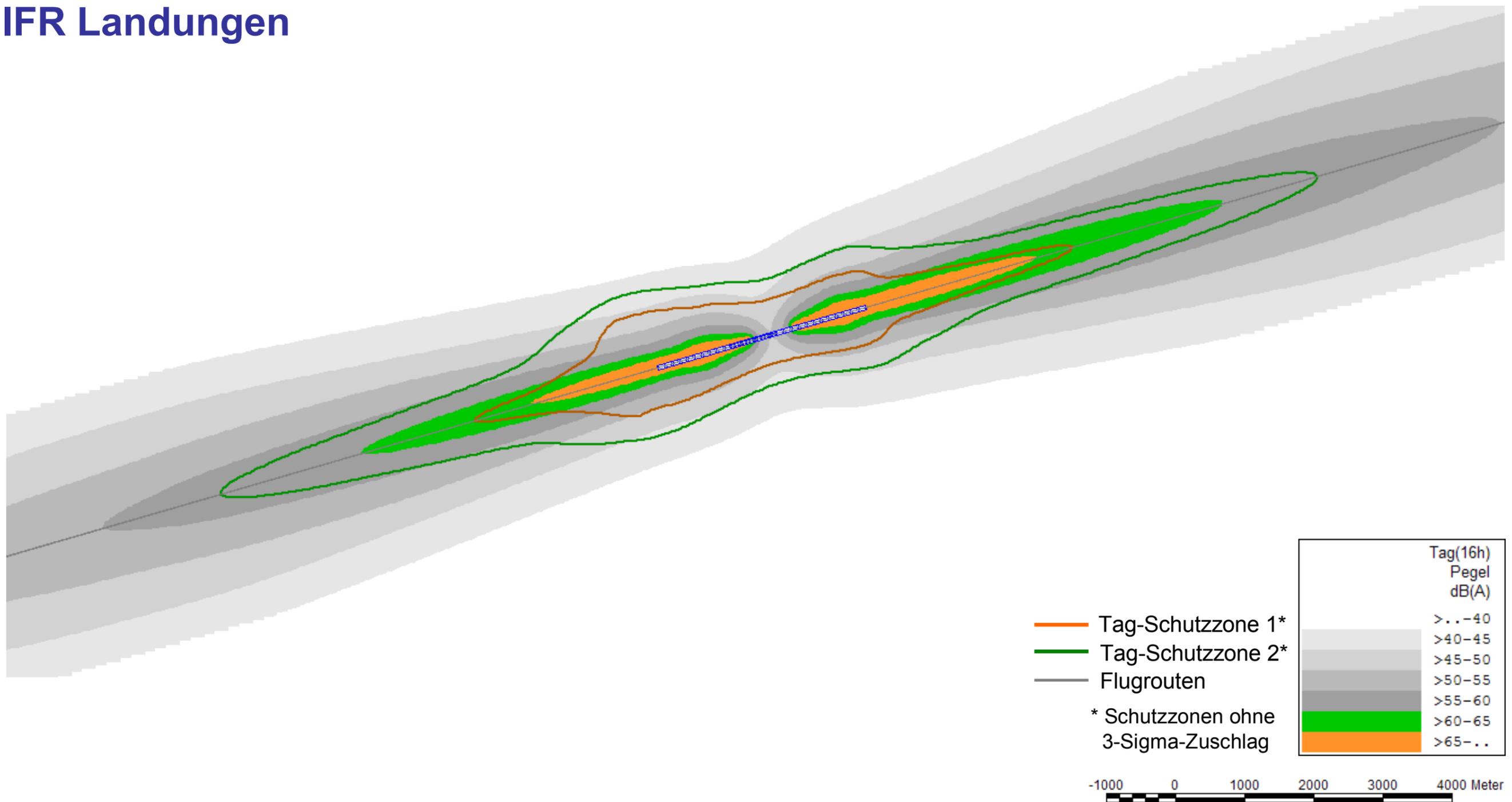
Hinweis:

Je mehr ein Teil-Immissionspegel mit Werten > 65 oder > 60 dB(A) die Schutzzonen 1 bzw. 2 ausfüllt, desto größer ist der Anteil der Teilquelle an den Gesamtimmissionen. So zeigt sich z. B. deutlich, dass die „Spitzen“ der Schutzzonen maßgeblich von den IFR-Landungen (Blatt 2) und die „Flanken“ von den IFR-Starts (Blatt 3) bestimmt werden. IFR-Landungen und -Starts zusammen (Blatt 4) bestimmen bereits maßgeblich die Lage der Schutzzonen. Alle weiteren Teilquellen haben deutlich geringere Anteile an den Zonen. VFR-Starts und -Landungen und Platzrunden haben keinen Einfluss auf die Lage der Tag-Schutzzonen.

Die Nacht-Schutzzone wird durch die Maximalpegel-Überschreitungen (NAT-Kriterium 6x57 dB(A) innen) und damit durch den IFR-Flugverkehr bestimmt. Andere Teilquellen haben keinen Einfluss auf die Lage der Nacht-Schutzzone.

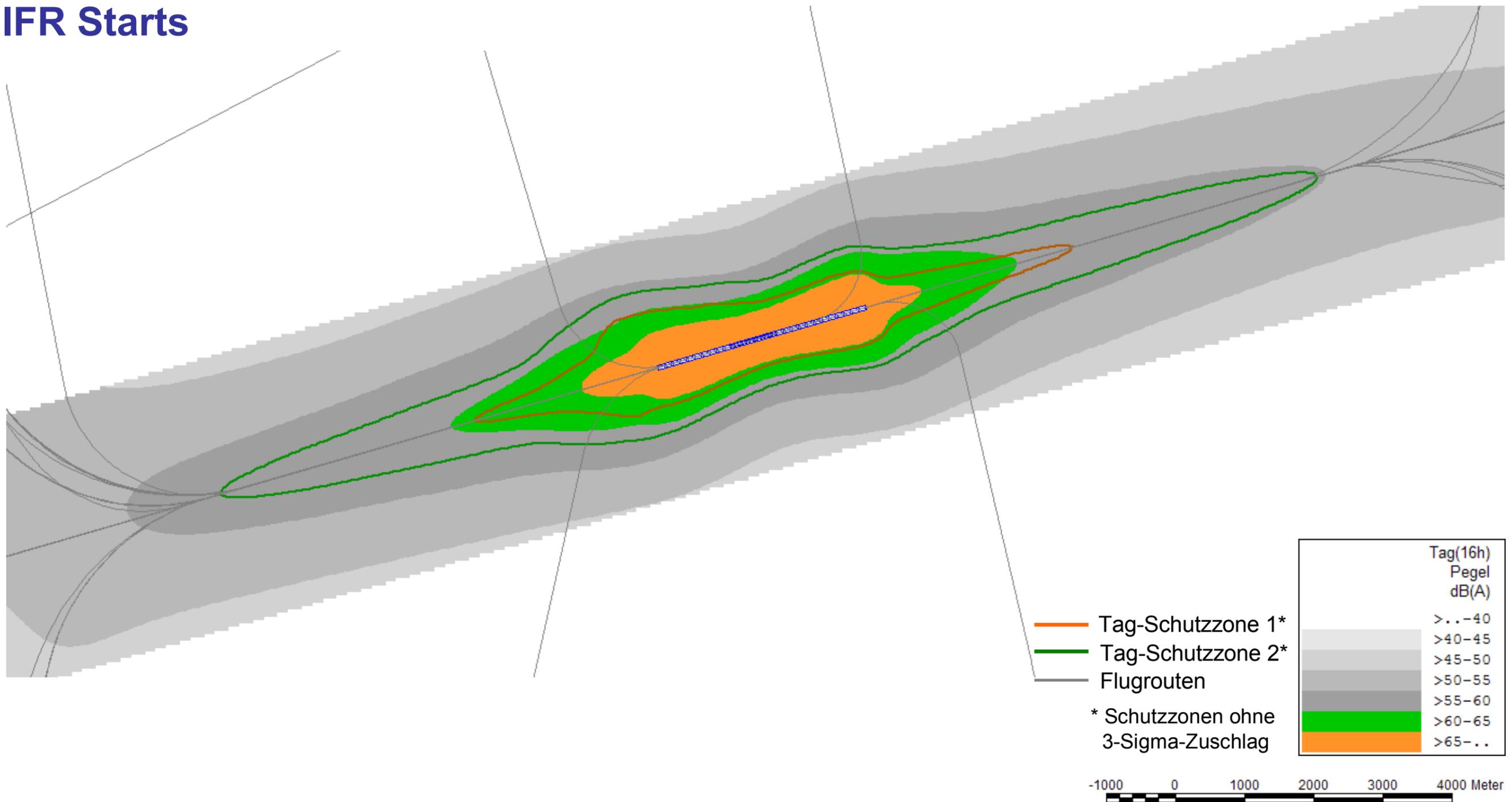
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

IFR Landungen



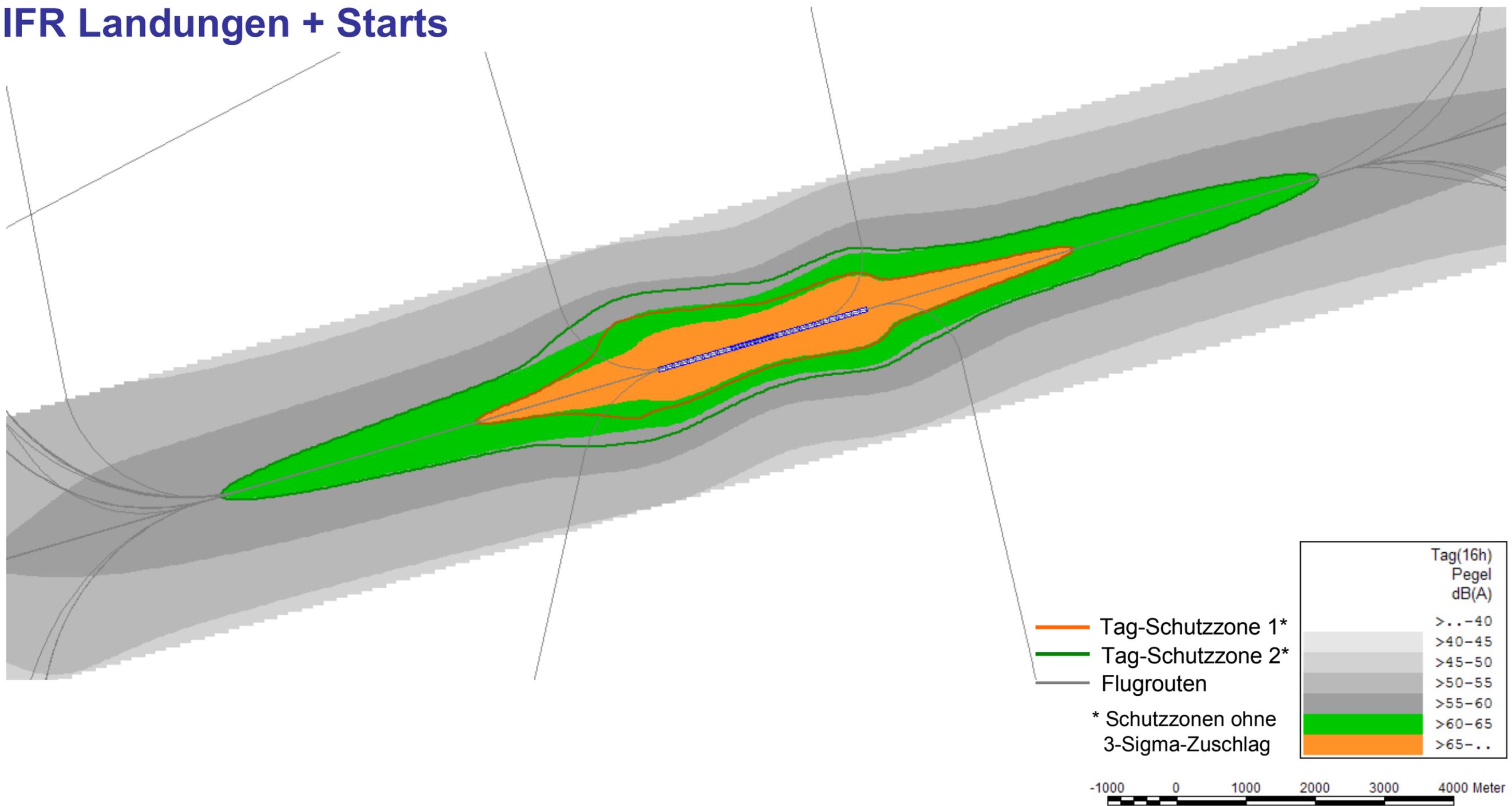
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

IFR Starts



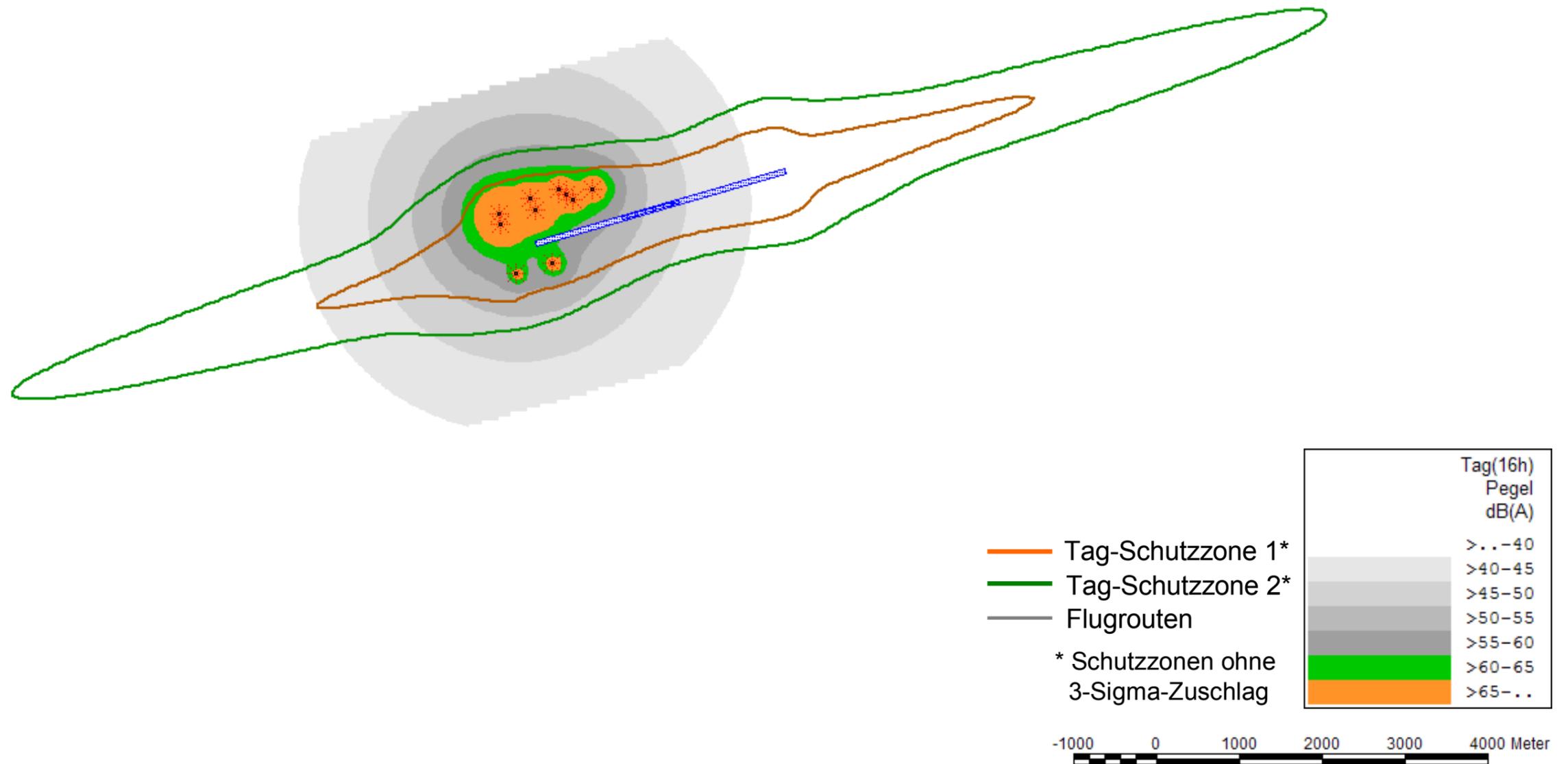
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquellen:

IFR Landungen + Starts



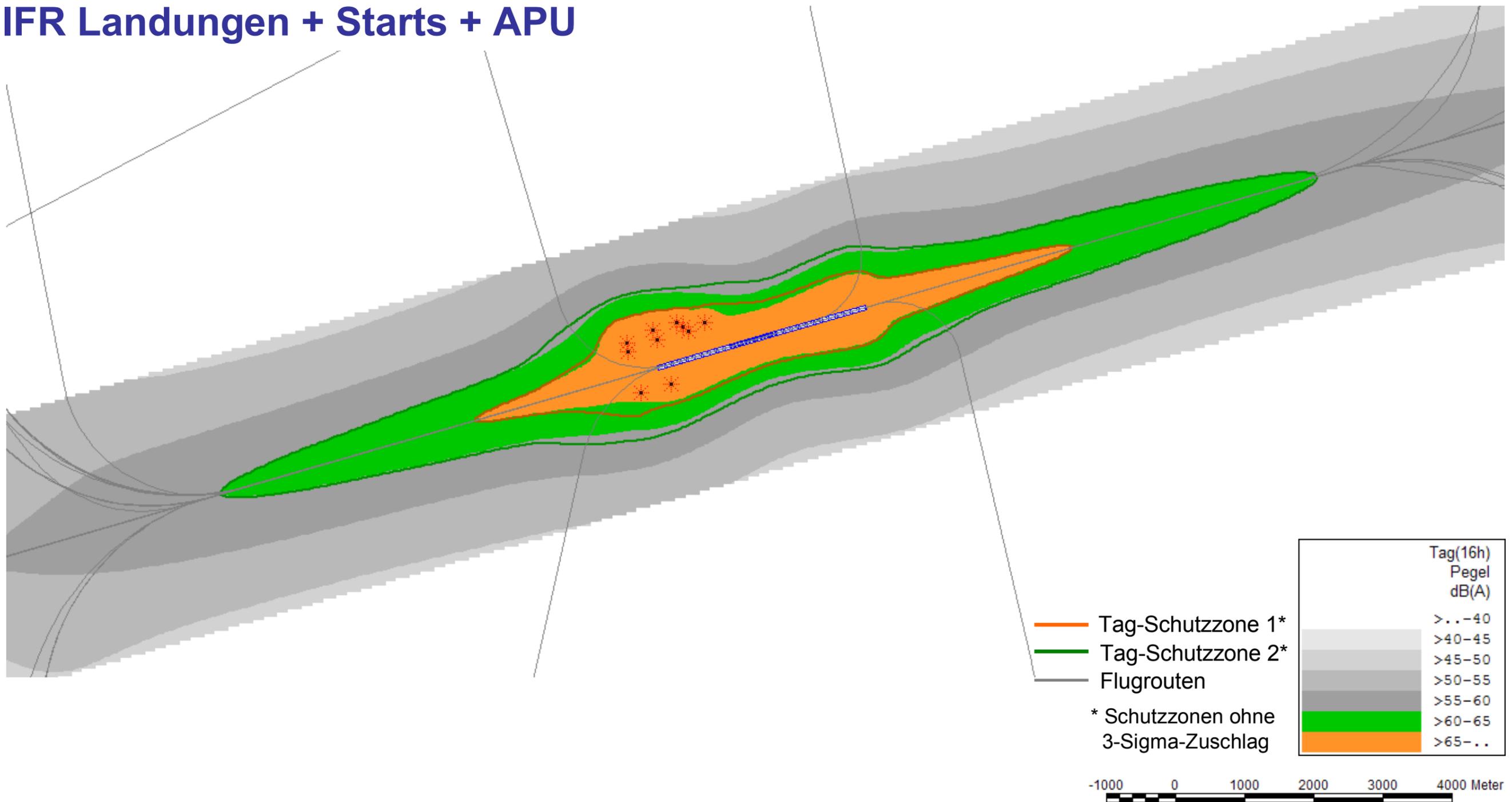
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

APU



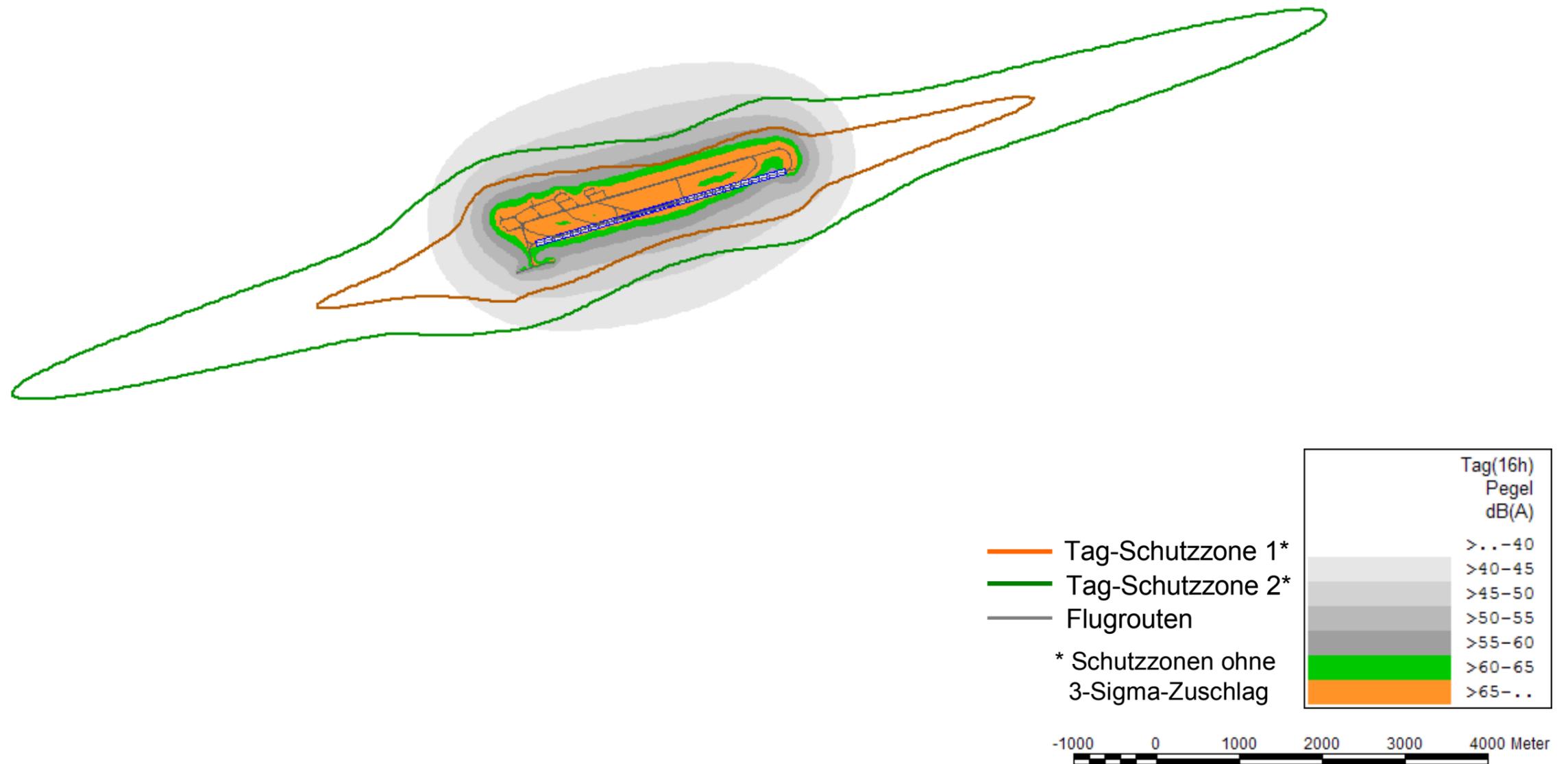
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquellen:

IFR Landungen + Starts + APU



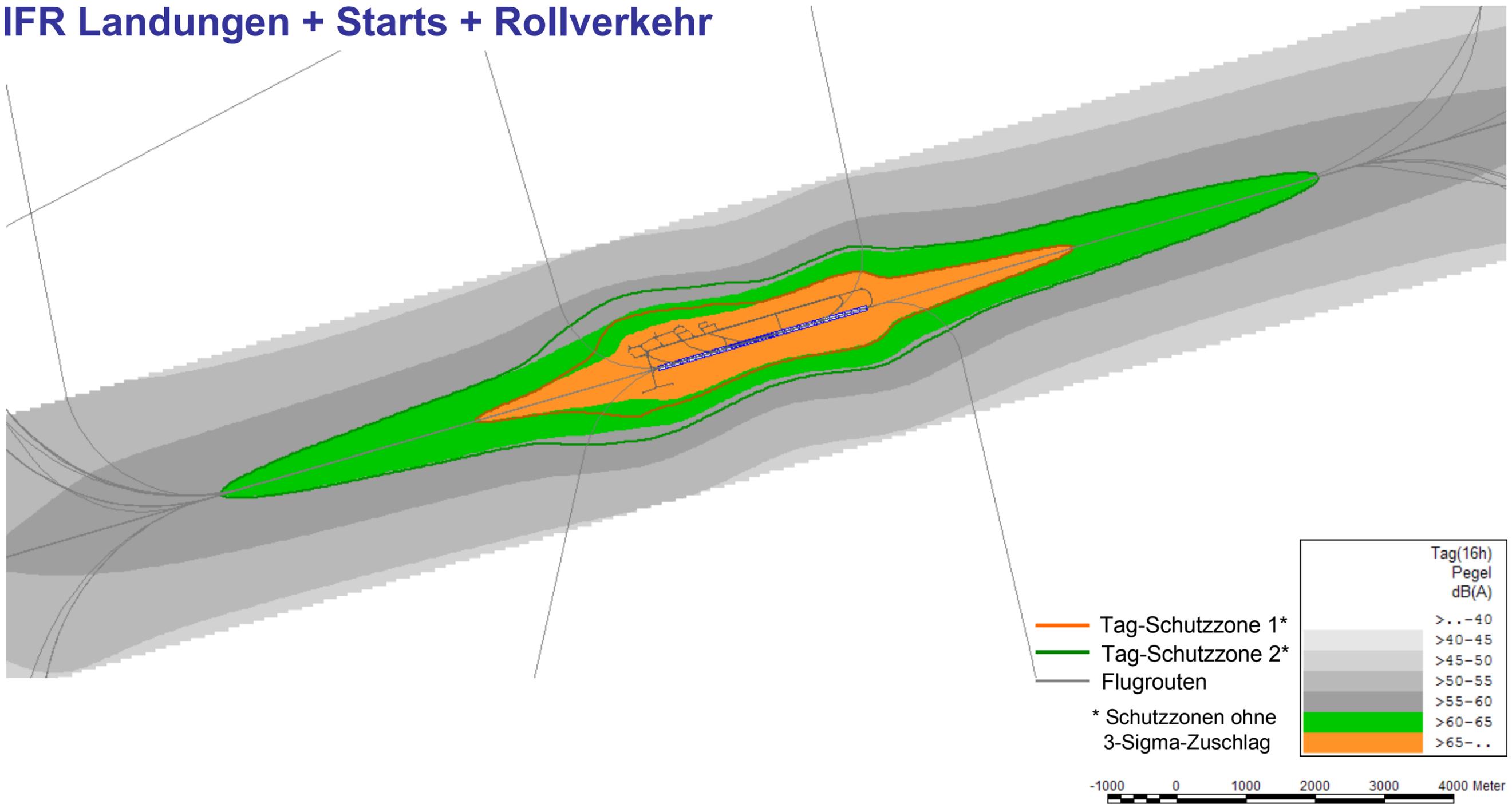
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

Rollverkehr



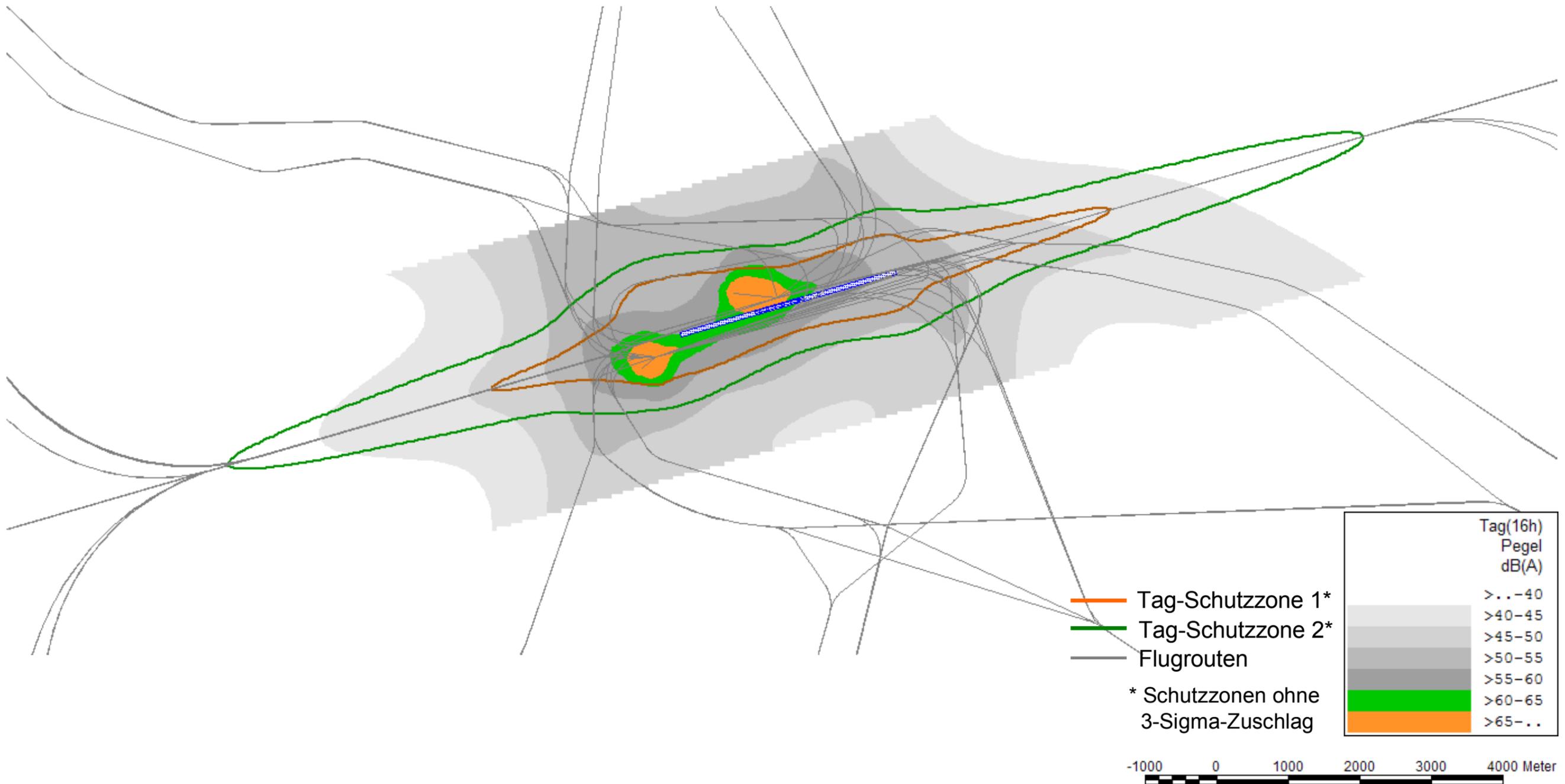
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquellen:

IFR Landungen + Starts + Rollverkehr



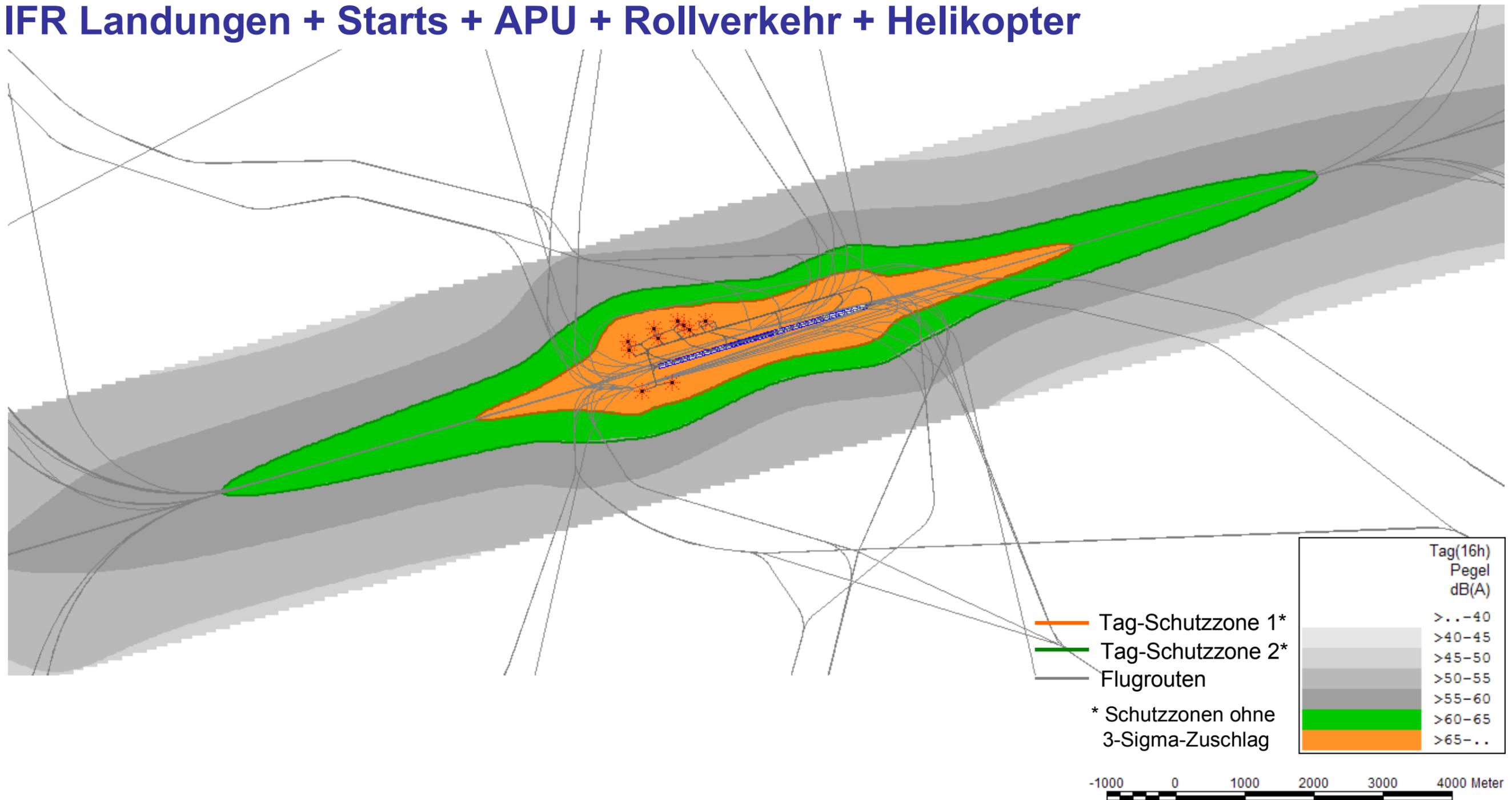
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

Helikopter



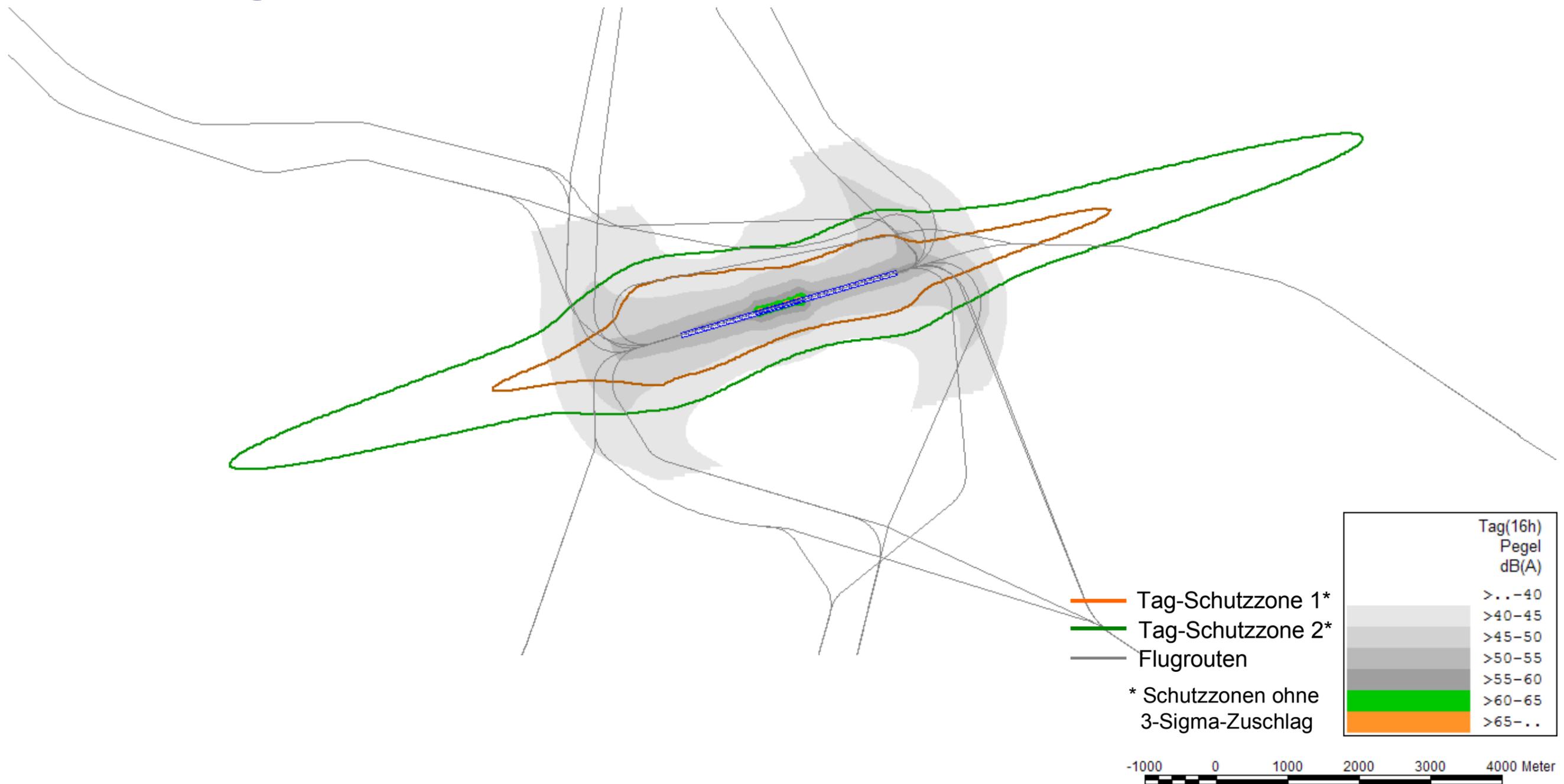
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquellen:

IFR Landungen + Starts + APU + Rollverkehr + Helikopter



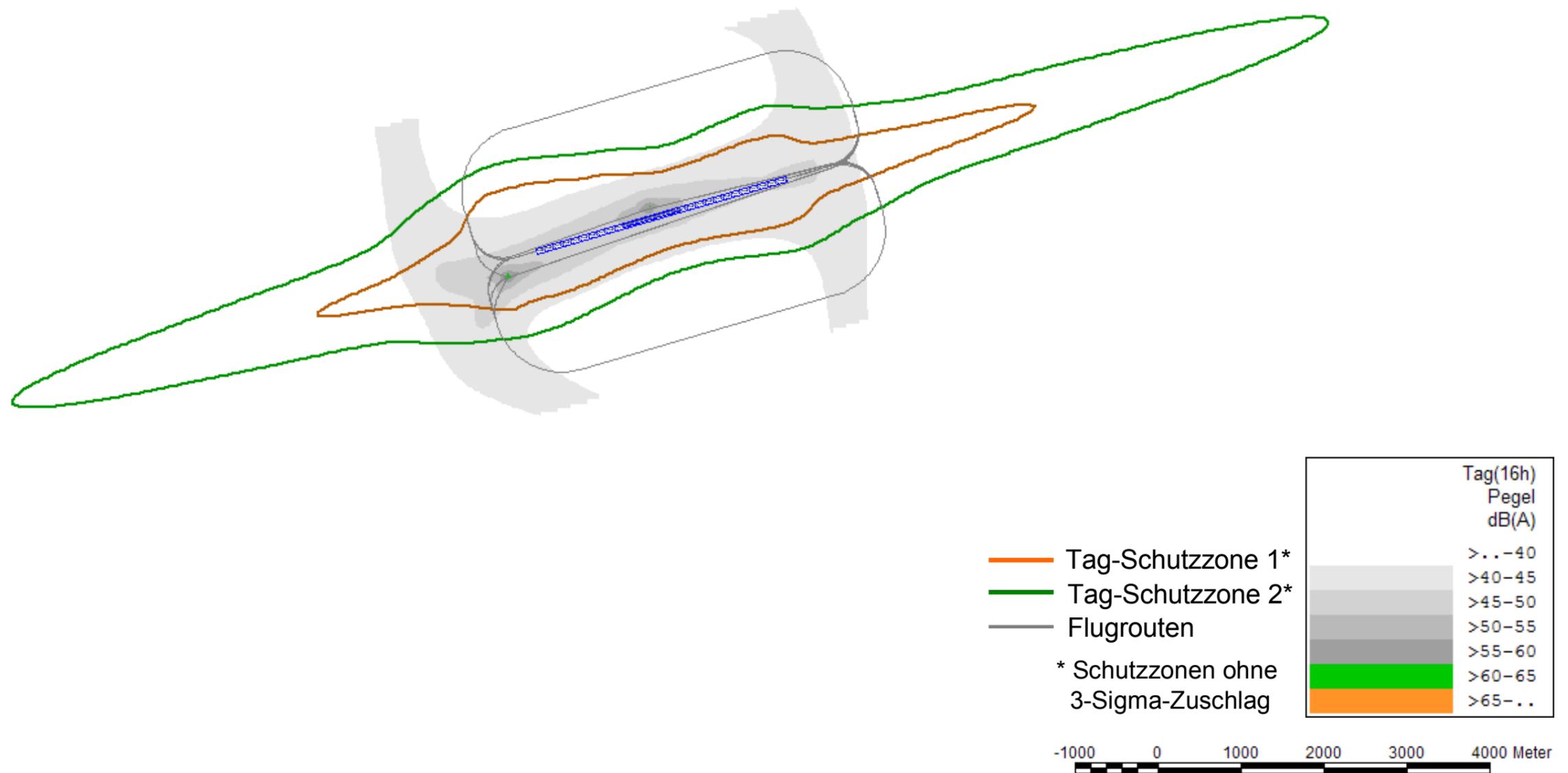
Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquellen:

VFR Landungen + Starts



Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem alleinigen Betrieb der Teilquelle:

Platzrunden



Pegelbereiche 60-65 dB(A) und > 65 dB(A)
aus dem vollen Flugbetrieb mit

3-Sigma-Zuschlag

