

Schallimmissionsplan Ingolstadt Kurzbericht bzgl. Landeplatz Etting

Markus Petz

Bericht-Nr.: ACB-1107-2011/52

28.11.2007

Titel: Schallimmissionsplan Ingolstadt
Kurzbericht bzgl. Landeplatz Etting

Auftraggeber: Stadt Ingolstadt
Umweltamt
85024 Ingolstadt

Bericht-Nr.: ACB-1107-2011/52

Umfang: 6 Seiten + Anlage

Datum: 28.11.2007

Bearbeiter: Markus Petz, Ulrike Leitenstorfer

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Situation	4
2 Vorgehensweise	4
3 Ergebnisse	6

Anlagen

1 Aufgabenstellung und Situation

Zur Fortschreibung des Schallimmissionsplans der Stadt Ingolstadt soll die Fluglärmbelastung beim Segelflugplatz Etting abgeschätzt werden.

Der Flugplatz Etting wird von der Flugsportgruppe Aero-Club Ingolstadt betrieben. Es starten und landen im wesentlichen Segelflugzeuge und einmotorige Sportflugzeuge im Schlepp- und Soloflug. Für die vom Flugplatz ausgehende Lärmbelastung sind ausschließlich die Motorflüge von Bedeutung. Windenstarts und Landungen von Segelflugzeugen ohne Motorantrieb werden in der Untersuchung nicht berücksichtigt, da sie schalltechnisch nicht relevant sind. Flugbetrieb findet ausschließlich im Tagzeitraum statt.

Die Start- und Landebahn des Flugplatzes ist West/Ost ($278^\circ / 98^\circ$) ausgerichtet. Die windrichtungsbedingte Verteilung der Starts und Landungen wird entsprechend des langjährigen Mittels mit 60% nach Westen und 40% nach Osten angenommen. Starts nach Westen erfolgen entlang einer zunächst leicht nach Norden gerichteten Abflugroute, während Starts nach Osten auf einer leicht nach Süden gerichteten Abflugroute erfolgen. Landungen finden über die Platzrunde statt. Die Flugrouten sind auf den Lärmkarten dargestellt. Da ausschließlich Sichtflugbetrieb am Flugplatz stattfindet, sind begrenzt Abweichungen von den praktizierten An- und Abflugverfahren möglich. Diesen Abweichungen wird durch Berücksichtigung von An- und Abflugkorridoren entlang der Routen Rechnung getragen.

2 Vorgehensweise

Grundlage für die Ermittlung der Fluglärmbelastung bildet der stattgefundene Flugbetrieb in den letzten Jahren. Der jährlich stattfindende Flugbetrieb unterliegt gewissen Schwankungen, die insbesondere auf meteorologische Verhältnisse zu typischen Betriebszeiten (hier Wochenende) und der Anzahl aktiver Mitglieder der Flugsportgruppe beruht. Für eine sichere Abschätzung der Fluglärmbelastung wurden deshalb sowohl ein ereignisreiches Betriebsjahr (1989) mit 1362 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten als auch das letzte Betriebsjahr (2006) mit 992 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten herangezogen. Darüber hinaus wurden weitere genehmigungsrechtlich zulässige 100 Flugbewegungen pro Jahr von Ultraleichtflugzeugen in der Lärmprognose berücksichtigt, obwohl diese nicht oder nur bedingt in den letzten Jahren stattgefunden haben. Im Sinne einer „worst case“ Betrachtung wurde ein weiteres Szenario untersucht, in dem der gesamte Flugbetrieb des verkehrsreichsten Monats

eines Jahres an 6 Wochenendtagen stattfindet. Entsprechend wurde ein Ruhezeitenaufschlag von 6 dB(A) für 4 Stunden berücksichtigt und die Fluglärmbelastung für einen hochfrequentierten Wochenendtag ermittelt. Damit wird der besonderen Charakteristik eines Flugbetriebs durch Flugsportgruppen in der Beurteilung Rechnung getragen.

Die Berechnung erfolgte gemäß AzB¹ mit den Flugzeuggruppen der AzB 99.

Tabelle 1: Flugzeuggruppen gemäß AzB 99

P 1.0	Ultraleichtflugzeuge
P 1.1	Motorsegler
P 1.2	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t oder Motorsegler beim Segelflugschlepp

In Tabelle 2 sind die Flugzeug spezifischen Flugbewegungen (Starts und Landungen) für die untersuchten Betriebsjahre dargestellt.

Tabelle 2: Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate

Flugzeuggruppe	Bewegungen 1989	Bewegungen 2006
P1.0	100	100
P1.1	424	346
P1.2	838	546

¹ Anleitung zur Berechnung von Fluglärm

3 Ergebnisse

Die Lärmbelastung durch Fluglärm in der Umgebung des Segelflugplatzes ist für die beiden Szenarien

- durchschnittliche Fluglärmbelastung in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres (Szenario 1)

und

- durchschnittliche Fluglärmbelastung an einem hochfrequentierten Wochenendtag unter Berücksichtigung von Ruhezeiten (Szenario 2)

für die Betriebsjahre 1989 und 2006 in beigefügter Anlage dargestellt.

Die Fluglärmbelastung am Flugplatz Etting ist als sehr gering einzustufen.

Obwohl die Worst-case-Betrachtung des „lautesten Wochendtages“ die Lärmbelastung mit Sicherheit überschätzt sind die Bereiche, die 55 dB(A) übersteigen lediglich unterhalb der Centerline sowie im Nahbereich der Start- und Landebahn zu finden. Diese Bereiche sollten, um die städtebaulich relevanten Orientierungswerte für allgemeines Wohngebiet (55 dB(A)) einzuhalten, im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden.

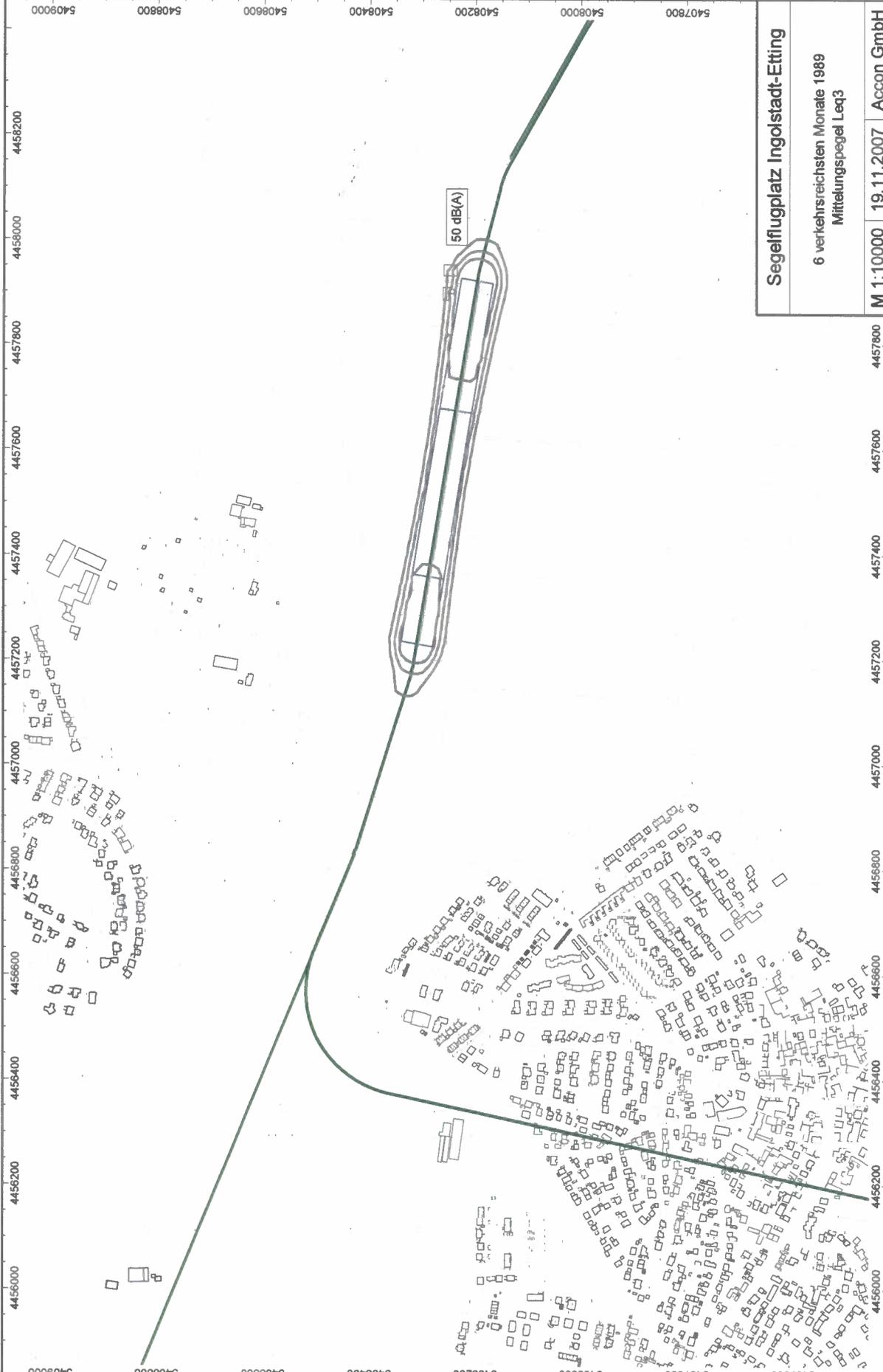
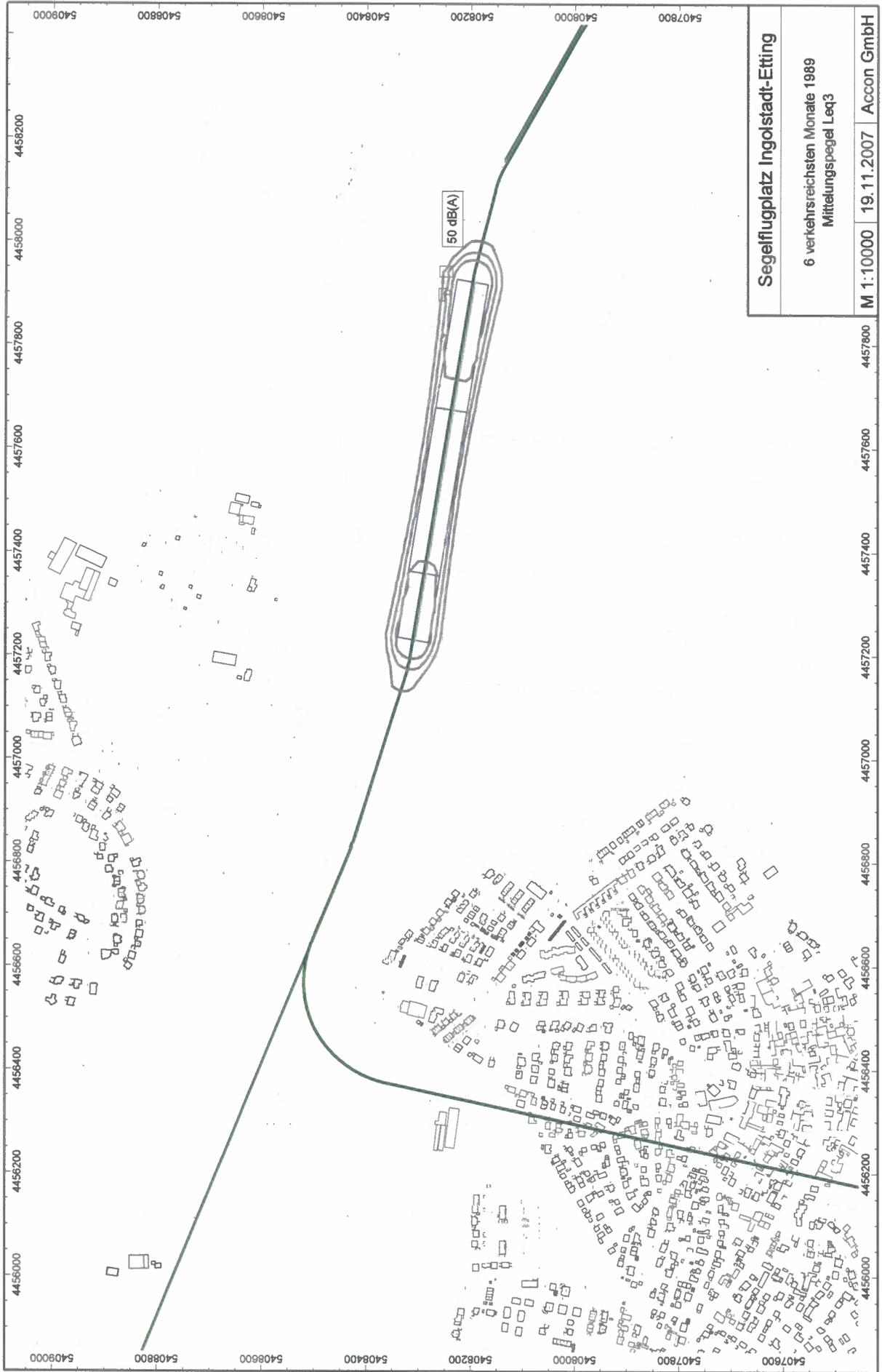
Greifenberg, den 28.11.2007

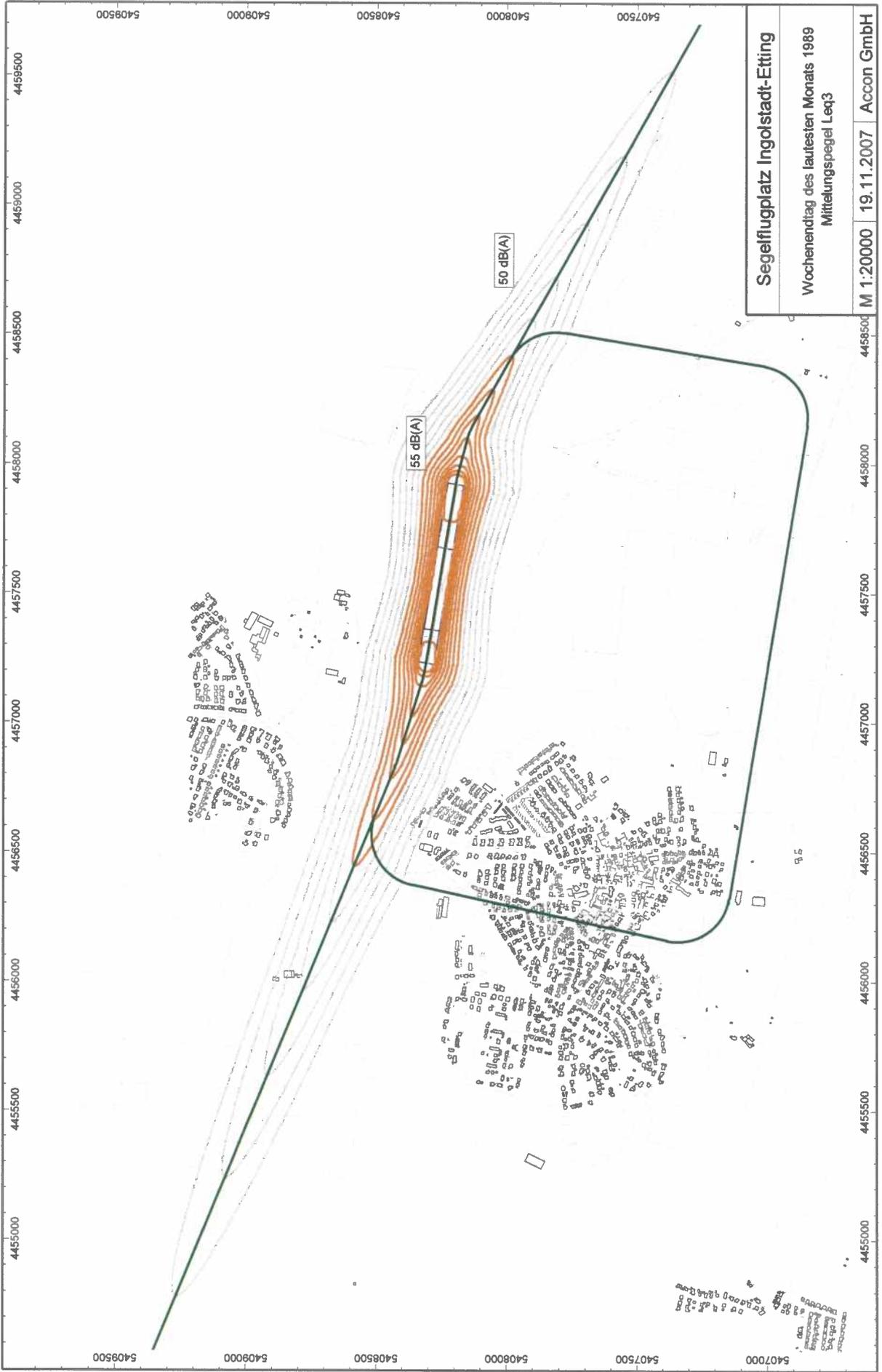
ACCON

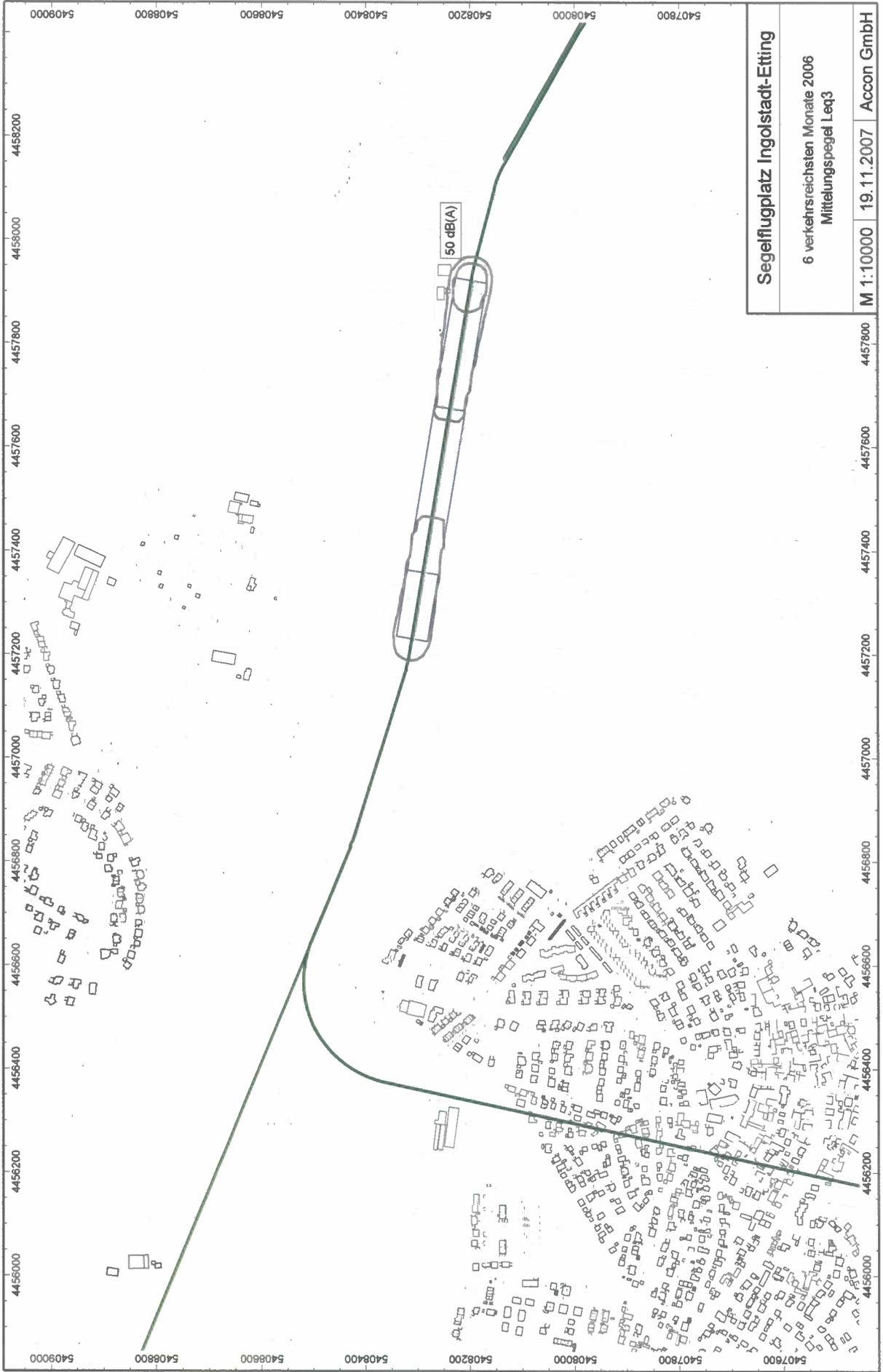


Markus Petz

Anlage
Lärmkarten







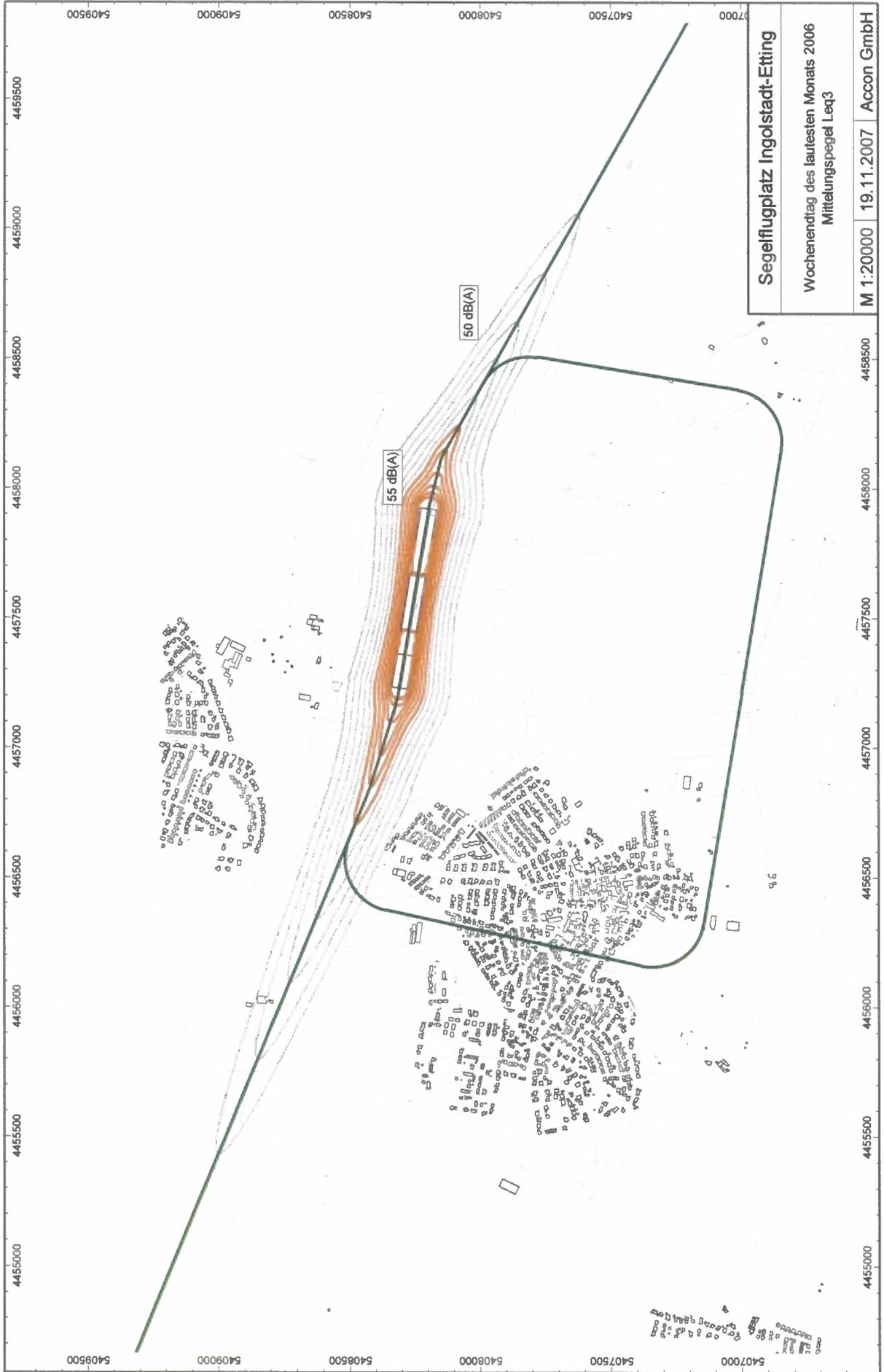
Segelflugplatz Ingolstadt-Etting

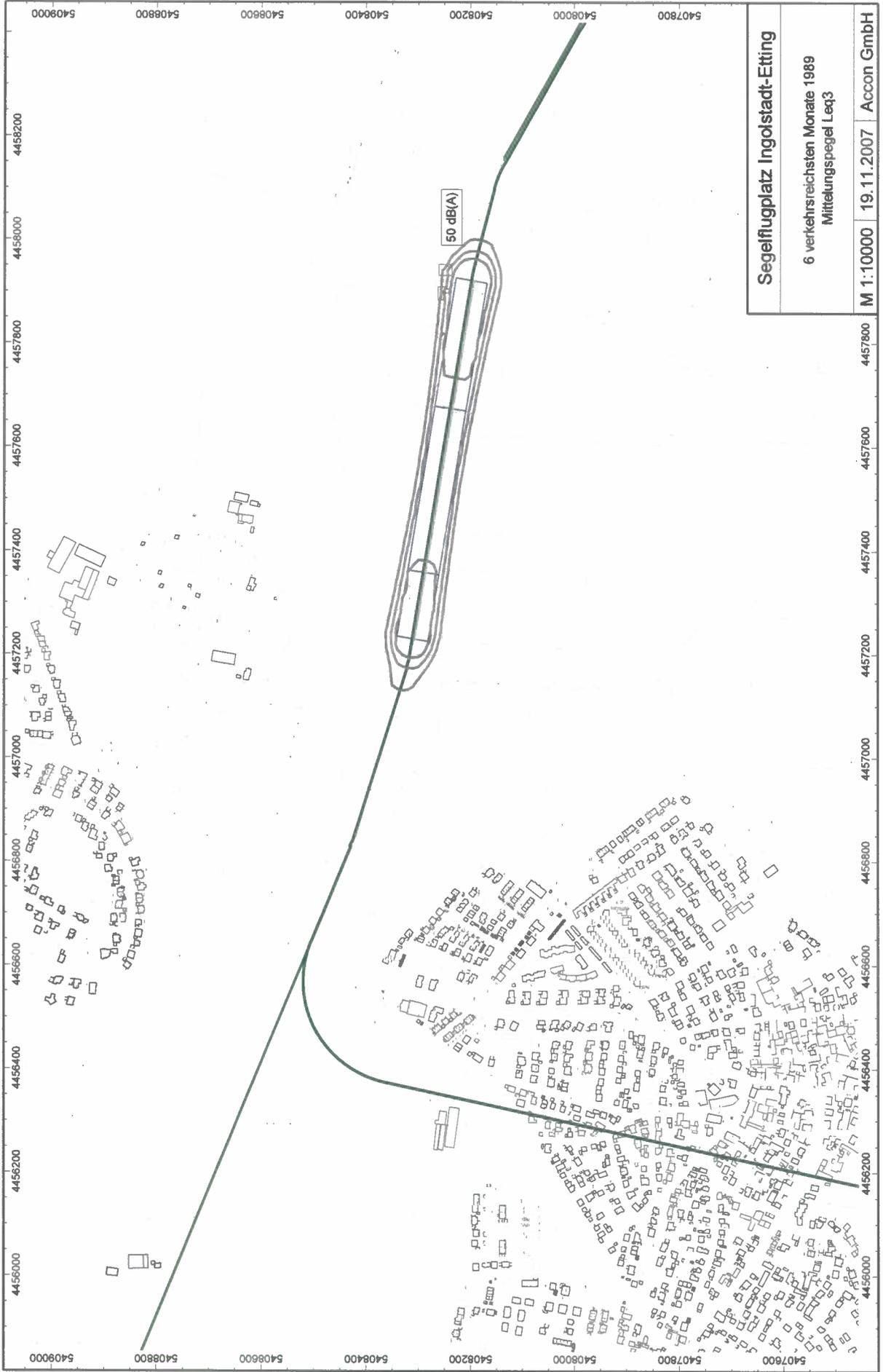
6 verkehrsreichsten Monate 2006
Mittelungspegel Leq3

M 1:10000 19.11.2007 Accon GmbH

4457800 4457600 4457400 4457200 4457000 4456800 4456600 4456400 4456200 4456000

5409000 5408800 5408600 5408400 5408200 5408000 5407800 5407600 5407400 5407200 5407000 5406800 5406600 5406400 5406200 5406000





Segelfluggplatz Ingolstadt-Etting

6 verkehrsreichsten Monate 1989
Mittlungspegel Leq3

M 1:10000 19.11.2007 Accon GmbH

4457800

4457600

4457400

4457200

4457000

4456800

4456600

4456400

4456200

4456000

5409000

5408800

5408600

5408400

5408200

5408000

5407800

5409000

5408800

5408600

5408400

5408200

5408000

5407800

5407600