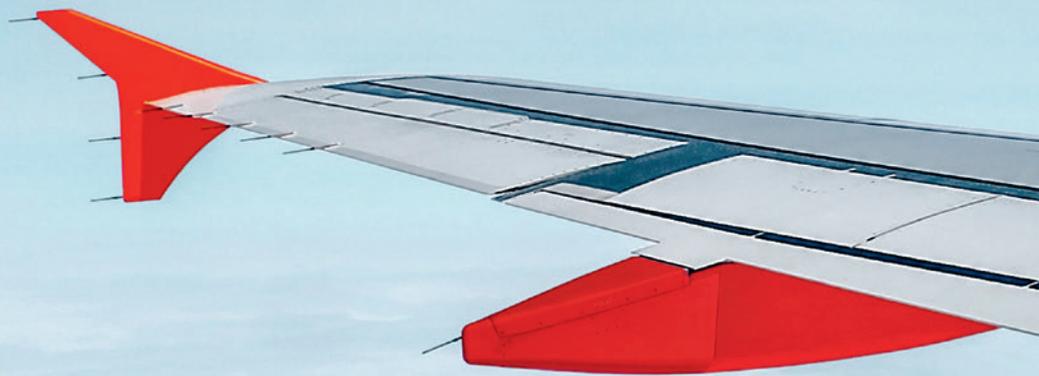


Fluglärmbericht 2015



Inhalt

Fluglärm	5
Basisinformationen	5
Lärmbezogene Verkehrsstatistik	9
Flugbewegungen	9
Flugbewegungen nach Lärmklassen	10
Effizienz im Luftverkehr	14
Fluglärmmessung	17
Stationäre Messstellen	17
Mobile Messungen	22
Fluglärmmessung SXF	25
Dauerschallpegel TXL	29
Fluglärmberechnung	31
Verkehrslärm am Wohnort	31
Lärmkonturen Straße, Bahn und Luftverkehr	32
Gut informiert	34
Lärmschutz	37
Schallschutzprogramm BER	37
Datenteil	40
Flugspuren Windrichtung Ost	40
Flugspuren Windrichtung West	44
Fluglärmmessdaten Schönefeld	49
Fluglärmmessdaten Tegel	51
Impressum	52



Fluglärm

Basisinformationen

Was ist Lärm und wie kann man ihn messen und berechnen?

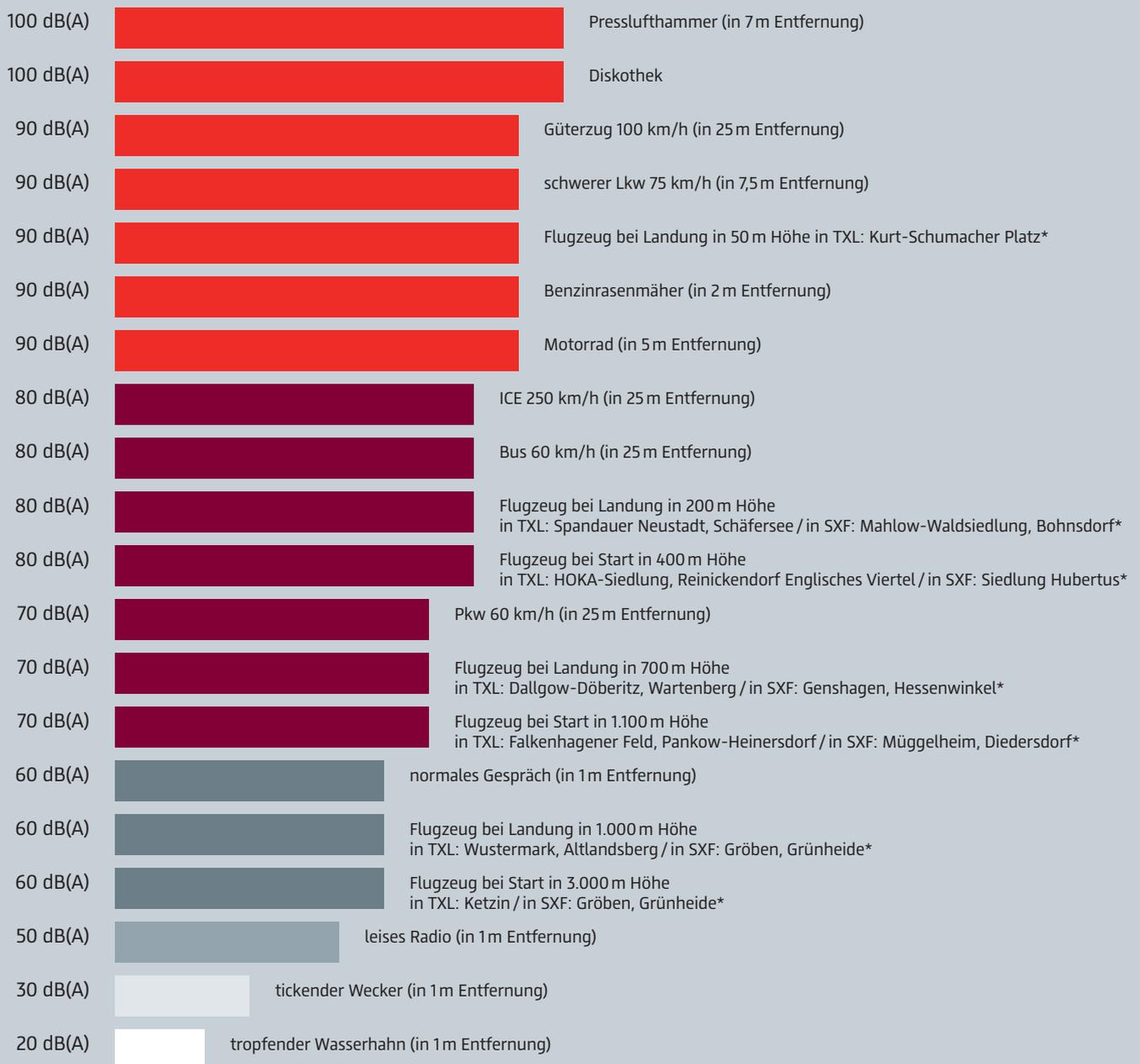
Bei der Empfindung von Geräuschen spielt es eine Rolle, ob der Hörende beispielsweise konzentriert arbeiten will, ein Konzert besucht oder sich ausruhen möchte. Ob ein Geräusch als Lärm empfunden wird, ist von der Situation, der Tätigkeit und persönlichen Vorlieben abhängig. Unangenehme, störende oder gar gesundheitsgefährdende Schallereignisse werden als Lärm bezeichnet.

Der Mensch nimmt Geräusche durch vom Schall verursachte Luftdruckschwankungen am Ohr wahr. Ein direkter Rückschluss des gemessenen Schalldruckpegels auf die Geräuschempfindung ist dennoch nur eingeschränkt möglich. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass ein Anstieg des Schalldruckpegels um 10 dB als doppelt so laut wahrgenommen wird. Das Ohr kann eine große Spanne von Schalldrücken verarbeiten. Das menschliche Hörfeld liegt etwa zwischen 0 und 120 Dezibel.

Die Hörempfindung ist aber nicht nur vom Schalldruck, sondern auch von der Frequenz des Schalls abhängig, weil das Geräusch je nach Frequenz unterschiedlich stark an das Innenohr weitergeleitet wird. Um Aussagen über die Wahrnehmung eines Schallereignisses treffen zu können, müssen daher die Frequenzzusammensetzung sowie weitere Faktoren des Schalls betrachtet werden. In Abhängigkeit von der Wahrnehmung bestimmter Frequenzen werden diese unterschiedlich gewichtet („bewertet“). Um den bewerteten Gesamtpegel zu kennzeichnen, wird der jeweils verwendete Frequenzfilter hinter der dB-Angabe in Klammern ergänzt, z. B. 35 dB(A) bei Anwendung des A-Filters. Je nach Pegel des Gesamtgeräusches kommen dabei unterschiedliche Filter zum Einsatz.

Flugzeuge verursachen im näheren Umfeld von Flughäfen unregelmäßig Schallereignisse verschiedener Intensität. Deshalb sind bei der Erfassung der Lärmbelastung neben dem maximalen Pegel als wichtigster Einflussgröße auch die Dauer der Schallereignisse und deren Häufigkeit zu berücksichtigen. Im so genannten äquivalenten Dauerschallpegel (Leq) werden diese Faktoren zusammengefasst. Dabei werden die in einem bestimmten Zeitraum an einem Ort gemessenen Lärmereignisse in ein fiktives Dauergeräusch gleichen Energieinhalts umgerechnet. Nach dem Fluglärmgesetz in der Fassung vom 31.10.2007 wird die Jahresbelastung durch die äquivalenten Dauerschallpegel (Leq) getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum (6 – 22 Uhr/22 – 6 Uhr) ausgedrückt. Als Bezugszeit werden dazu die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres herangezogen.

Lautstärke Geräusche im Vergleich



Eine Steigerung des Schallpegels um 10 dB wird als Verdoppelung der Lautstärke wahrgenommen.

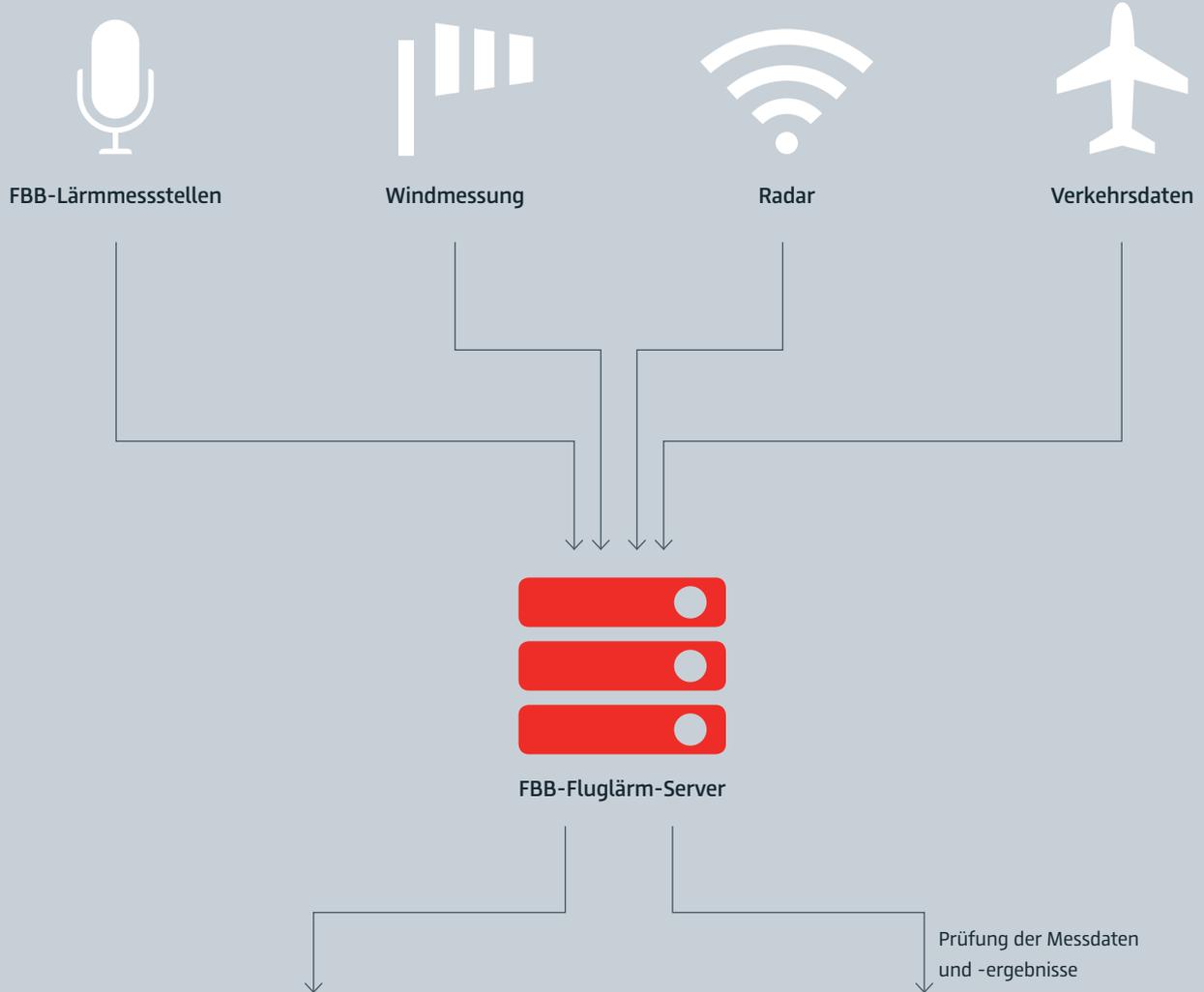
*Ausgewertet wurden die hauptsächlich an den Flughäfen Tegel und Schönefeld verkehrenden Flugzeuge (A320-Familie und Boeing 737).

Quelle: BDL, Stand: 2014
(Flugzeuge eigene Auswertung)



Fluglärmmanagement

Wie die FBB misst und berechnet



Fluglärmmessdaten und
Flugbewegungen online
<http://travisber.topsonic.aero>




<http://travistxl.topsonic.aero>

Fluglärmberichte (Monats- und Jahresberichte,
Berichte zu mobilen Messungen)

Berechnung von Lärmkonturen

Berechnungen für die Festsetzung
lärmbezogener Start- und Landeentgelte

Bearbeitung von
Fluglärmbeschwerden
<http://nachbarn.berlin-airport.de>





←08 26→

Lärmbezogene Verkehrsstatistik

Zahlen, Daten, Fakten

Flugbewegungen

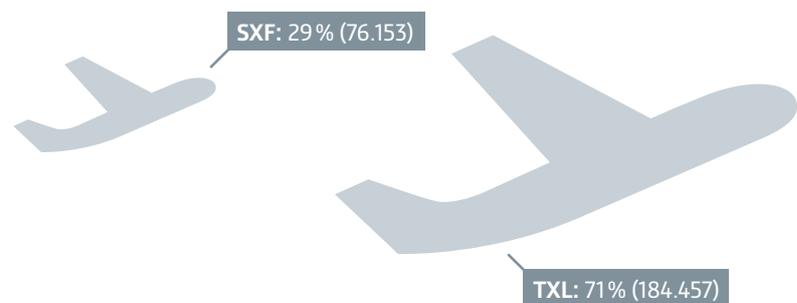
Mit 260.612 Starts und Landungen im Jahr 2015 ist die Zahl der Flugbewegungen an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel im Vergleich zum Vorjahr (252.522) um 3,2 Prozent gestiegen. Während sich die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Schönefeld gegenüber dem Vorjahr um 8,3 Prozent steigerte, wurden am Flughafen Tegel 1,2 Prozent mehr Luftfahrzeuge abgefertigt.

Von den Starts und Landungen entfielen 71 Prozent (184.457) auf Tegel und 29 Prozent (76.153) auf Schönefeld. Das Verhältnis Tegel/Schönefeld ist damit im Vergleich zum Vorjahr etwa gleich geblieben.

Betriebsrichtung

Die vorherrschende Windrichtung 2015 war in Tegel wie in Schönefeld Westwind. An beiden Flughäfen starteten und landeten 72 Prozent der Flüge Richtung Westen und 28 Prozent Richtung Osten. Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich damit ein um 11 Prozent höherer Westwindanteil.

Flugbewegungen 2015



Flugbewegungen nach Lärmklassen

Die Zahl eingesetzter Flugzeuge, die besonders hohe Lärmimmissionen verursachen, ist in den vergangenen fünf Jahren an den Flughäfen Tegel und Schönefeld deutlich zurückgegangen. So hat sich die Zahl der Flugbewegungen der Lärmklasse 4 seit 2011 am Flughafen Schönefeld halbiert. Am Flughafen Tegel ist sie in den Lärmklassen 4 und 5 auf ca. ein Drittel des Ausgangswertes gesunken.

Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der Flugbewegungen von Maschinen, die der leiseren Lärmklasse 3 ange-

hören, am Flughafen Tegel deutlich zu. Am Flughafen Schönefeld blieb sie in etwa auf gleichem Niveau. Die Entwicklung am Flughafen Tegel geht wohl zur Hälfte darauf zurück, dass lauterer Fluggerät (Lärmklasse 4) durch modernere Maschinen (Lärmklasse 3) ersetzt wurde. Die andere Hälfte des Anstiegs in Lärmklasse 3 ist auf den allgemeinen Anstieg der Verkehrszahlen zurückzuführen.

Am Flughafen Schönefeld ergab sich hingegen eine leichte Steigerung der Flugbewegungen der Lärmklasse 5, die

Flugbewegungen nach Lärmklassen – Flughafen Schönefeld

Lärmklasse	2011	2012	2013	**2014	**2015	2015
1 (bis 70,9 dB(A))	9.351	9.485	9.273	10.316	9.531	6.565
2 (71 bis 73,9 dB(A))	4.446	5.275	5.006	5.224	5.155	7.521
3 (74 bis 76,9 dB(A))	57.889	55.245	49.468	52.713	60.316	43.908
4 (77 bis 79,9 dB(A))	1.677	1.580	1.356	1.066	931	17.832
5 (80 bis 84,9 dB(A))	193	190	185	153	228	335
6 (85 bis 89,9 dB(A))	8	0	10	8	4	4
7 (ab 90 dB(A))	14	0	4	6	4	4
Summe Flugbewegungen*	73.578	71.775	65.302	69.486	76.169	76.169

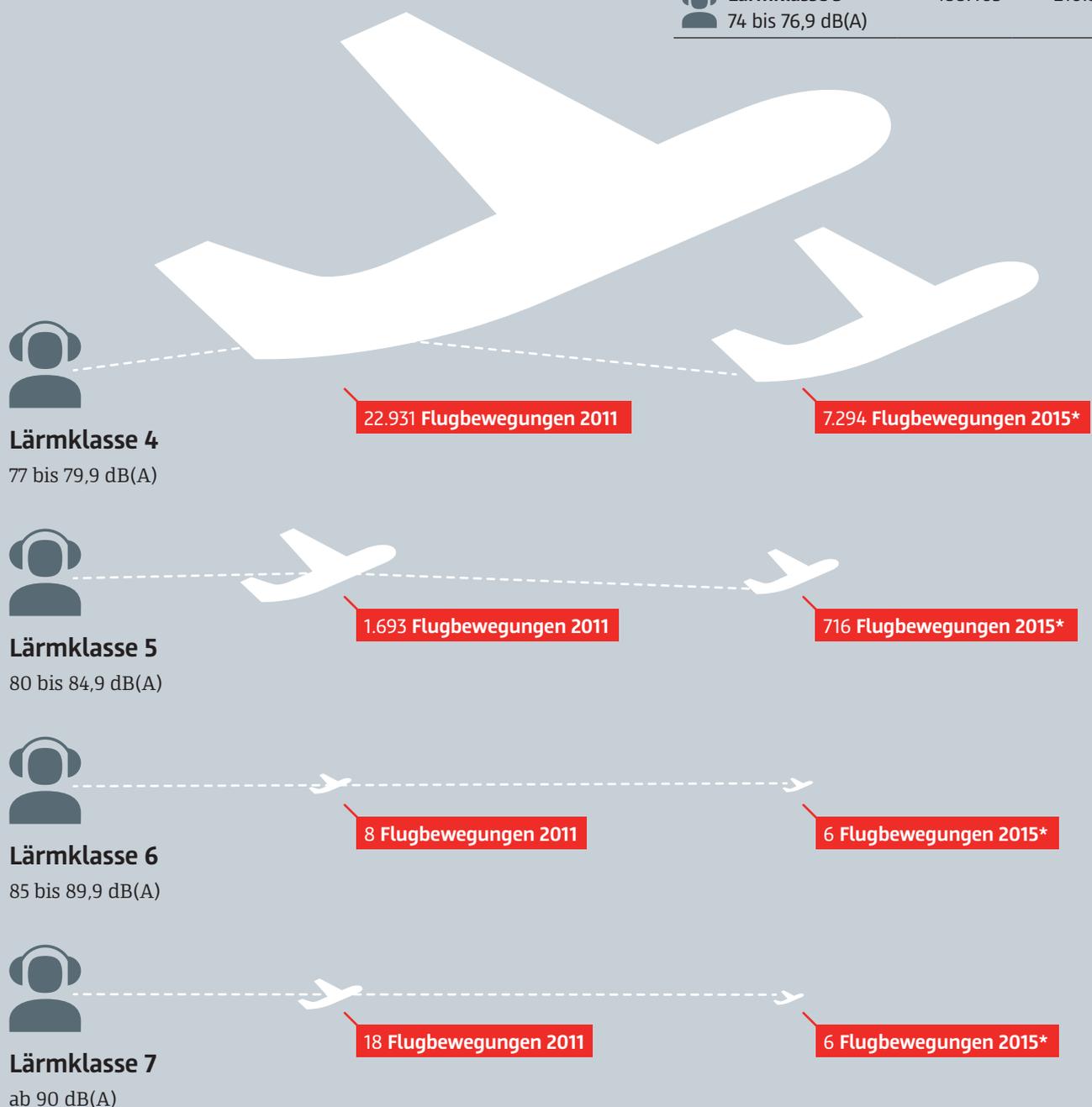
* Aus technischen Gründen können geringfügige Abweichungen von der Verkehrsstatistik auftreten.

** Nach Lärmklasseneinteilung 2011 – 2013

Flugbewegungen nach Lärmklassen

Zahl der lauten Flieger nimmt ab

Lärmklasse	Flugbewegungen	
	2011	2015*
 Lärmklasse 1 bis 70,9 dB(A)	13.143	14.964
 Lärmklasse 2 71 bis 73,9 dB(A)	16.774	26.791
 Lärmklasse 3 74 bis 76,9 dB(A)	188.403	210.857



* Im Jahr 2014 wurden die Lärmklassen neu festgesetzt. Zu Vergleichszwecken wurde die Anzahl der Flugbewegungen der Lärmklassen im Jahr 2015 anhand der Lärmklasseneinteilung 2011 – 2013 ermittelt.

fast ausschließlich durch den Einsatz des Flugzeugmusters McDonnell Douglas MD-82 bei Charterflügen der Airline Bulgarian Air Charter bedingt ist. Die am Flughafen Schönefeld im Jahr 2015 durchgeführten Hilfsflüge, die zu vier Flugbewegungen der Lärmklassen 6 und 7 führten, stellen unvermeidliche Ausnahmen dar.

Mit Blick auf die Entwicklung des Dauerschallpegels über die Jahre 2011 bis 2015 am Flughafen Tegel lässt sich feststellen, dass die Verbesserungen durch den Einsatz leiseren Fluggeräts

durch den Anstieg der Flugbewegungen wieder aufgezehrt wurden, sodass die Dauerschallpegel in den vergangenen Jahren in etwa konstant geblieben sind.

Im Jahr 2015 wurden die Entgelte für die Lärmklassen 6 und 7 deutlich erhöht. Außerdem erfolgte eine Anpassung der Entgelte der Flughäfen Tegel und Schönefeld. Bereits im Jahr 2014 erfolgten Neugruppierungen für verschiedene Flugzeugtypen in höhere Lärmklassen. Dadurch erhöht sich der Druck auf die Airlines, speziell in den

Nachtzeiträumen leisere Flugzeuge einzusetzen. Aufgrund der Anpassungen resultieren starke Änderungen der Lärmklassenstatistik, die für die Jahre 2014 und 2015 zu Vergleichszwecken auf die Lärmklassen 2011–2013 zurückgerechnet wurden. In der letzten Spalte der voran stehenden Tabellen "Flugbewegungen nach Lärmklassen" ist die aktuelle Einteilung der Lärmklassen angegeben.

Flugbewegungen nach Lärmklassen – Flughafen Tegel

Lärmklasse	2011	2012	2013	**2014	**2015	2015
1 (bis 70,9 dB(A))	3.792	2.696	2.104	1.877	5.433	7.154
2 (71 bis 73,9 dB(A))	12.328	11.770	11.612	14.966	21.636	22.385
3 (74 bis 76,9 dB(A))	130.514	141.735	154.467	158.499	150.541	116.181
4 (77 bis 79,9 dB(A))	21.254	13.947	6.152	6.425	6.363	33.246
5 (80 bis 84,9 dB(A))	1.500	963	432	416	488	5.491
6 (85 bis 89,9 dB(A))	0	0	2	2	2	6
7 (ab 90 dB(A))	4	2	0	0	2	2
Summe Flugbewegungen*	169.392	171.113	174.769	182.185	184.465	184.465

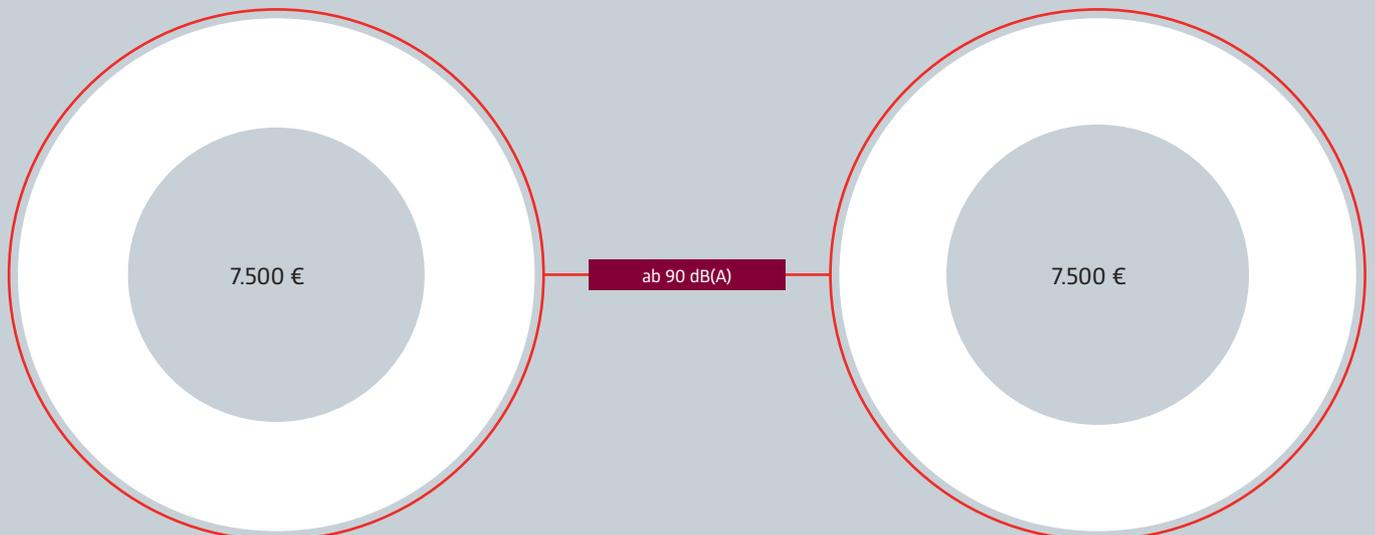
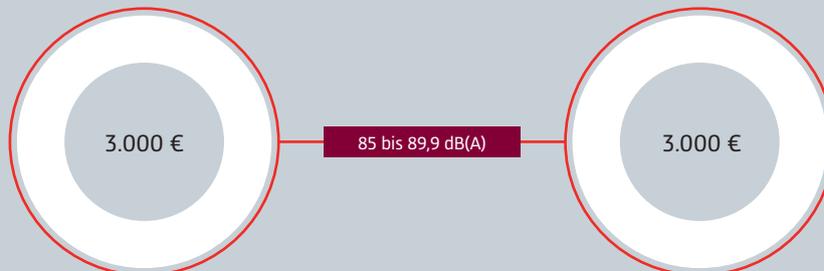
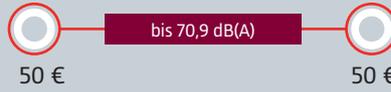
* Aus technischen Gründen können geringfügige Abweichungen von der Verkehrsstatistik auftreten.

** Nach Lärmklasseneinteilung 2011 – 2013

Lärmbezogene Start- und Landeentgelte 2015



Startentgelt Lärmklassen Landeentgelt



Die Lärmentgelte werden in Tegel und Schönefeld in gleicher Höhe fällig.

Effizienz im Luftverkehr an den Flughäfen Schönefeld und Tegel



Die Flugzeuge von und nach Berlin sind immer besser ausgelastet

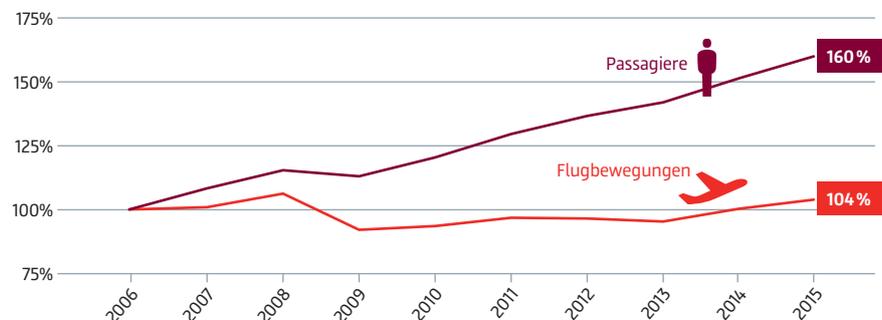
Im Jahr 2015 wurden insgesamt 29.531.464 Passagiere an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel abgefertigt. Die Auslastung der Luftfahrzeuge in Schönefeld stieg im Jahr 2015 von 104 auf 112 Passagiere pro Luftfahrzeug gegenüber dem Vorjahr. Die

durchschnittliche Auslastung der in Tegel abgefertigten Luftfahrzeuge blieb gegenüber dem Vorjahr konstant (114).

Die Luftfracht spielt in Berlin eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. So wurden im Jahr 2015 an den Berliner Flughäfen Schönefeld und Tegel etwa 43.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen und bewegt sich damit auf Vorjahresniveau.

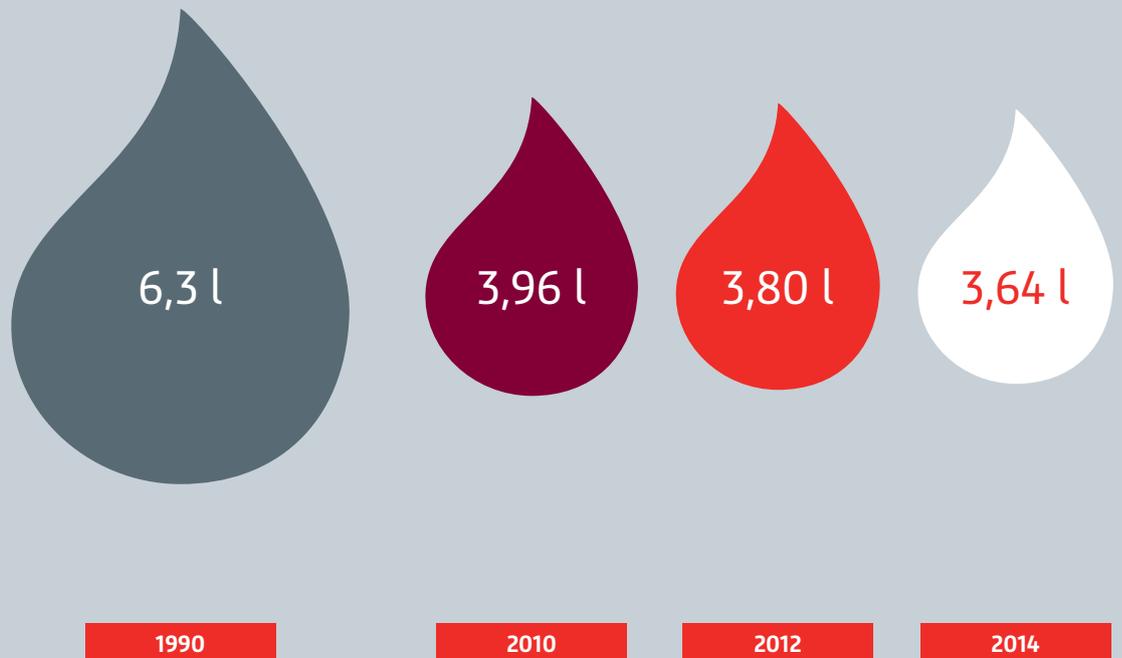
Insgesamt hat sich die Effizienz des Berliner Luftverkehrs in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Während das Passagieraufkommen seit 2006 um 60 Prozent zunahm, stieg die Zahl der Flugbewegungen nur um vier Prozent. Die Flugzeuge wurden in diesem Zeitraum größer und leiser, die Auslastung der einzelnen Flugzeuge stieg.

Immer effizienter: Berlins Luftverkehr



Effizienz im Luftverkehr Kerosinverbrauch sinkt

Verbrauch in Liter pro Passagier auf 100 km



* Berücksichtigt werden bei der Berechnung alle im Bundesverband der Luftverkehrswirtschaft (BDL) organisierten Passagier-Fluggesellschaften inklusive der entsprechenden Tochterunternehmen.
Quelle: BDL auf Grundlage von Unternehmensangaben

Berechnungsgrundlage: www.die-vier-liter-flieger.de/de/die-berechnung



BER BERLIN
BRANDENBURG
AIRPORT

Stabsstelle Umwelt
Fluglärmüberwachung

Fluglärmmessung

Die FBB schafft Transparenz



Kienitzberg: Eine der 25 stationären Messstellen.
Links: Das FBB Messmobil in Erkner.

Stationäre Messstellen

Flughäfen sind vom Gesetzgeber dazu verpflichtet, auf dem Flughafen und in dessen Umgebung Messstellen zur Dokumentation des Fluglärms zu betreiben. Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) hat zu diesem Zweck in der Umgebung der Flughäfen Schönefeld und Tegel insgesamt 25 stationäre Messstellen installiert (Stand 31.12.2015). Anlässlich der vorübergehenden Inbetriebnahme der Südbahn des BER wurden 2015 die Messstellen Waltersdorf, Kiekebusch und Dahlewitz in Betrieb genommen. Die Messergebnisse werden monatlich an die zuständigen Behörden und die Fluglärmkommission übermittelt sowie im Internet veröffentlicht.

<http://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/fluglaerm-und-flugrouten/fluglaerm/index.php>

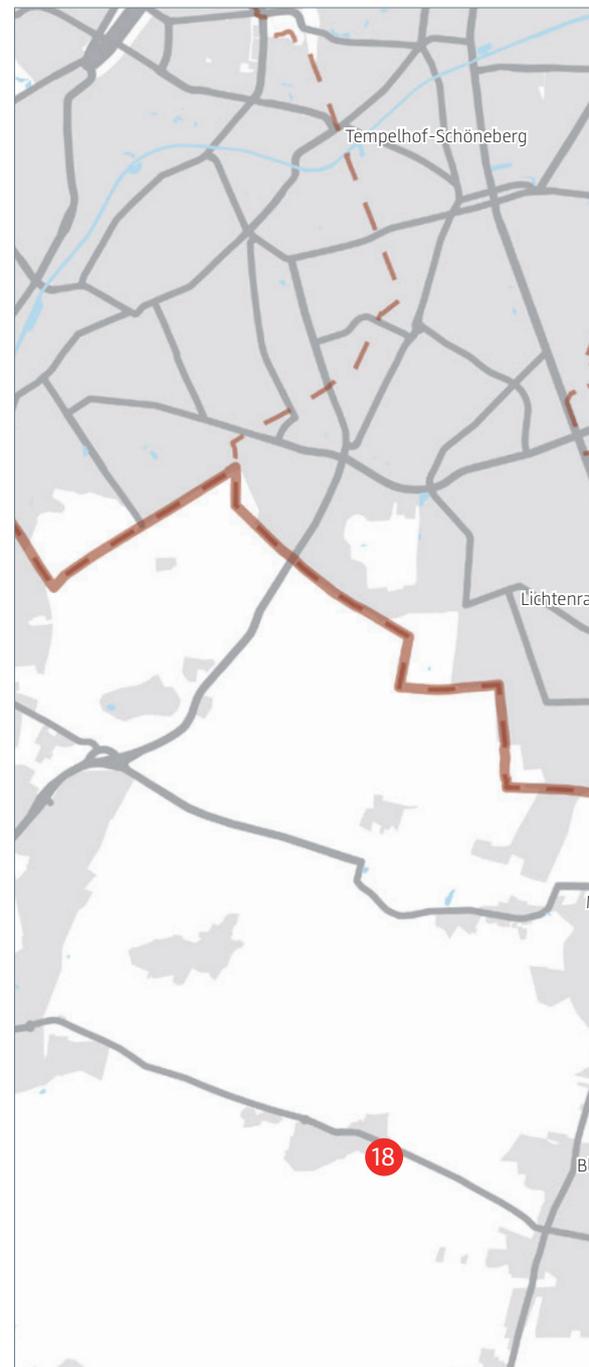
Standorte

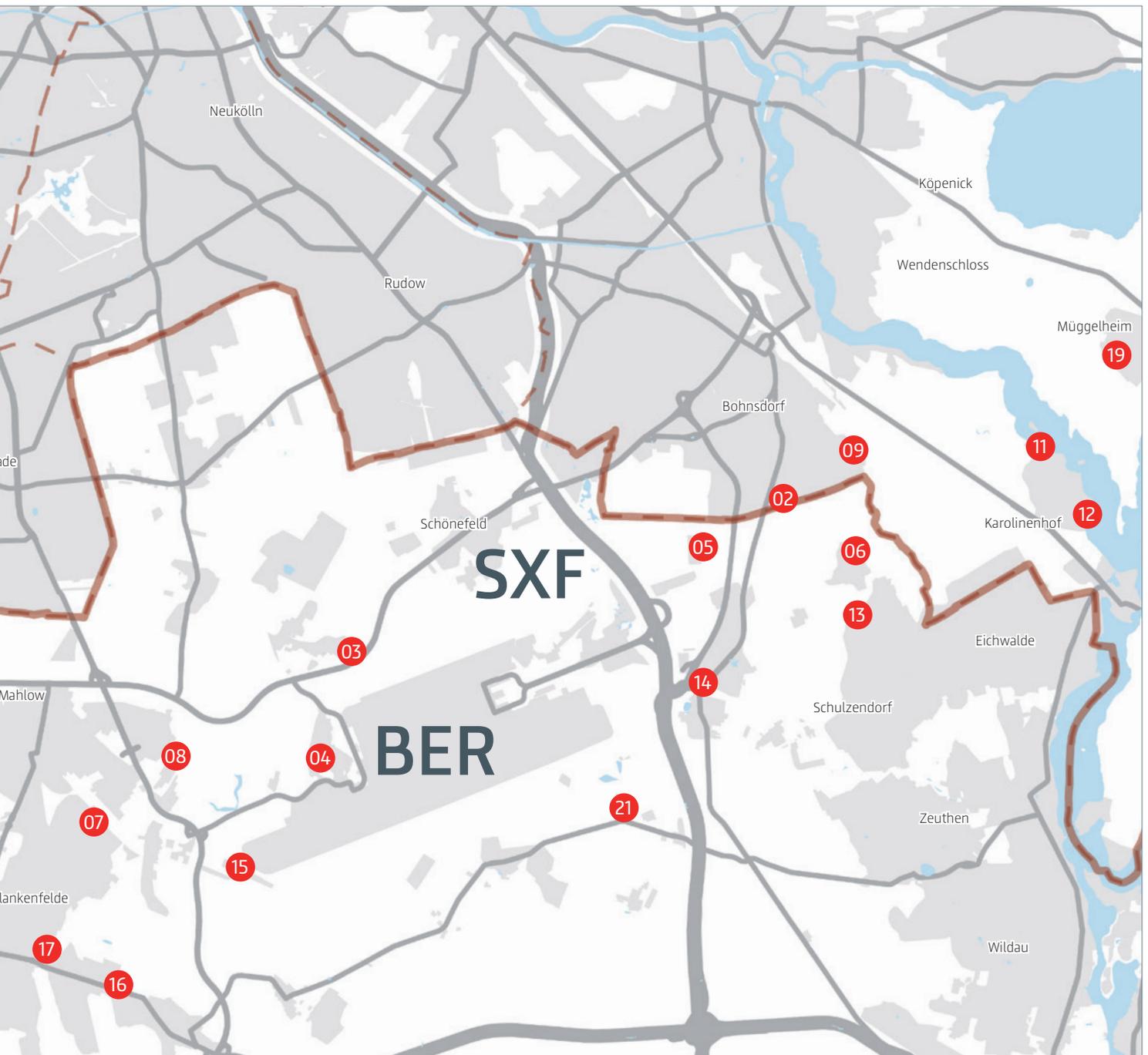
Die Standorte der stationären Messstationen werden in Absprache mit der Fluglärmkommission festgelegt, in der die Anrainergemeinden vertreten sind. Grundsätzlich werden Messstellen entlang der An- und Abflugrouten und in Wohngebieten platziert, die von Fluglärm betroffen sind. Bei der Auswahl der Standorte werden andere Lärmquellen wie Hauptverkehrsstraßen oder Bahnlinien gemieden, die zu einer Verfälschung der Ergebnisse führten. Die Messdaten werden einmal täglich von den Messstellen abgerufen und den Flugbewegungen auf Basis der Radardaten der Deutschen Flugsicherung zugeordnet. Die Zuordnung der Lärmereignisse zu den Flugbewegungen erfolgt zunächst automatisch.

Nicht vom Flugverkehr verursachte Lärmereignisse werden manuell aus der Statistik entfernt. Hinzugezogen werden Wetterdaten, um eine Verfälschung der Messergebnisse, beispielsweise durch starken Wind, zu vermeiden. Schließlich werden die Verteilung der Einzel- und Dauerschallpegel sowie weitere akustische Kenndaten berechnet. Durch diese Form der Fluglärmüberwachung ist die FBB in der Lage, Auskunft über die Lärmimmissionen jeder Flugbewegung zu geben und die Entwicklung der Fluglärmsituation verlässlich und kontinuierlich zu dokumentieren. Die Daten werden insbesondere für die Berechnung der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte sowie für die Bearbeitung von Beschwerden herangezogen.

Messstellen Schönefeld

- 02 Bohnsdorf, Waldstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 76 dB(A), Landungen: 78 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 68 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 600 m, Landungen: ca. 200 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 700 m
- 03 Waßmannsdorf, Dorfstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 78 dB(A), Landungen: 68 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 200 m, Landungen: ca. 10 m
- 04 Selchow, Glasower Straße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 73 dB(A), Landungen: 66 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 67 dB(A), Landungen: 63 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 400 m, Landungen: ca. 60 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 100 m, Landungen: ca. 20 m
- 05 Siedlung Hubertus**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 78 dB(A), Landungen: 84 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 67 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 500 m, Landungen: ca. 100 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 600 m
- 06 Waltersdorf, Siedlung**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 71 dB(A), Landungen: 63 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 75 dB(A), Landungen: 63 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 600 m, Landungen: ca. 200 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 750 m, Landungen: ca. 300 m
- 07 Blankenfelde, Glasower Damm**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 74 dB(A), Landungen: 71 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 64 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 300 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 500 m
- 08 Mahlow, Waldsiedlung**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 76 dB(A), Landungen: 81 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 63 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 600 m, Landungen: ca. 200 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 300 m
- 09 Bohnsdorf, Fließstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 74 dB(A), Landungen: 70 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 68 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 300 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 800 m
- 11 Karolinenhof, Schappachstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 73 dB(A), Landungen: 68 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 71 dB(A), Landungen: 60 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 900 m, Landungen: ca. 400 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 1.100 m, Landungen: ca. 500 m
- 12 Karolinenhof, Pretschener Weg**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 67 dB(A), Landungen: 59 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 65 dB(A), Landungen: 72 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 1.000 m, Landungen: ca. 400 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 1.100 m, Landungen: ca. 400 m
- 13 Schulzendorf, Waldstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 67 dB(A), Landungen: 57 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 70 dB(A), Landungen: 77 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 600 m, Landungen: ca. 200 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 300 m
- 14 Waltersdorf, Berliner Straße**
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 76 dB(A), Landungen: 80 dB(A)
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 500 m, Landungen: ca. 100 m
- 15 Blankenfelde, Am Kienitzberg**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 63 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 81 dB(A), Landungen: 84 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 600 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 350 m, Landungen: ca. 60 m
- 16 Dahlewitz, Schule**
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 77 dB(A), Landungen: 64 dB(A)
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 600 m, Landungen: ca. 200 m
- 17 Blankenfelde, Am Bruch**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 64 dB(A)
mittlerer Maximalpegel Südbahn
Starts: 70 dB(A), Landungen: 79 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 900 m
Überflughöhen Südbahn
Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 200 m
- 18 Diedersdorf, Dorfstraße**
mittlerer Maximalpegel Nordbahn
Starts: 68 dB(A), Landungen: 69 dB(A)
Überflughöhen Nordbahn
Starts: ca. 1.200 m, Landungen: ca. 500 m





19 Müggelheim, Eppenbrunner Weg
 mittlerer Maximalpegel Nordbahn
 Starts: 70 dB(A), Landungen: 72 dB(A)
 mittlerer Maximalpegel Südbahn
 Starts: 69 dB(A), Landungen: 57 dB(A)
 Überflughöhen Nordbahn
 Starts: ca. 1.100 m, Landungen: ca. 500 m
 Überflughöhen Südbahn
 Starts: ca. 1.200 m, Landungen: ca. 500 m

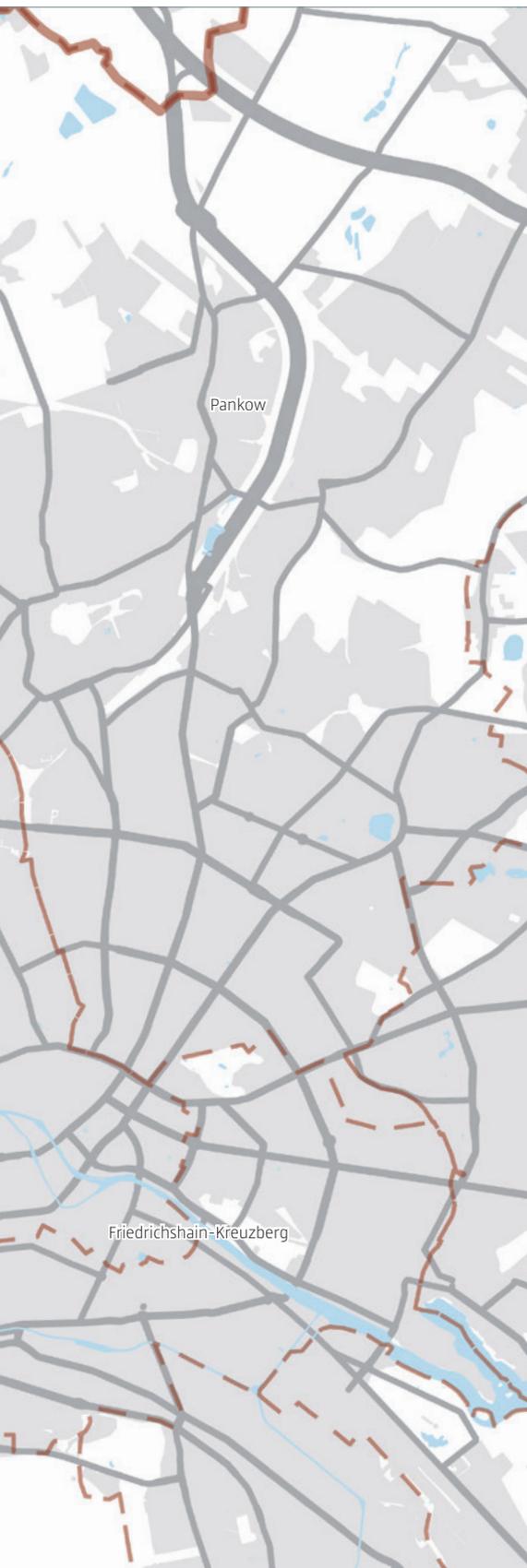
21 Kiekebusch
 mittlerer Maximalpegel Südbahn
 Starts: 66 dB(A), Landungen: 63 dB(A)
 Überflughöhen Südbahn
 Starts: ca. 300 m, Landungen: ca. 50 m

Karte 1

Angaben von Dauerschallpegeln für verschiedene Bezugszeiträume sind im Datenteil aufgeführt.

Messstellen Tegel





41 Recklinghauser Weg
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 72 dB(A), Landungen: ca. 74 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 60,0 dB(A), Nacht: 51,2 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 900 m, Landungen: ca. 300 m

42 Wasserwerk, Am Jagen
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 80 dB(A), Landungen: ca. 86 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 66,4 dB(A), Nacht: 58,0 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 400 m, Landungen: ca. 80 m

43 Lynarstraße
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 76 dB(A), Landungen: ca. 77 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 62,2 dB(A), Nacht: 53,4 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 200 m

45 Seidelstraße
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 64 dB(A), Landungen: ca. 62 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 51,5 dB(A), Nacht: 44,1 dB(A)

47 Oxforder Straße
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 78 dB(A), Landungen: ca. 66 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 60,6 dB(A), Nacht: 50,1 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 500 m, Landungen: ca. 100 m

48 Schwartzstraße
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 76 dB(A), Landungen: ca. 77 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 62,7 dB(A), Nacht: 54,1 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 700 m, Landungen: ca. 200 m

49 Meteorstraße
 Mittlerer Maximalpegel
 Starts: ca. 83 dB(A), Landungen: ca. 91 dB(A)
 Dauerschallpegel
 Tag: 71,1 dB(A), Nacht: 63,0 dB(A)
 Überflughöhen
 Starts: ca. 300 m, Landungen: ca. 40 m

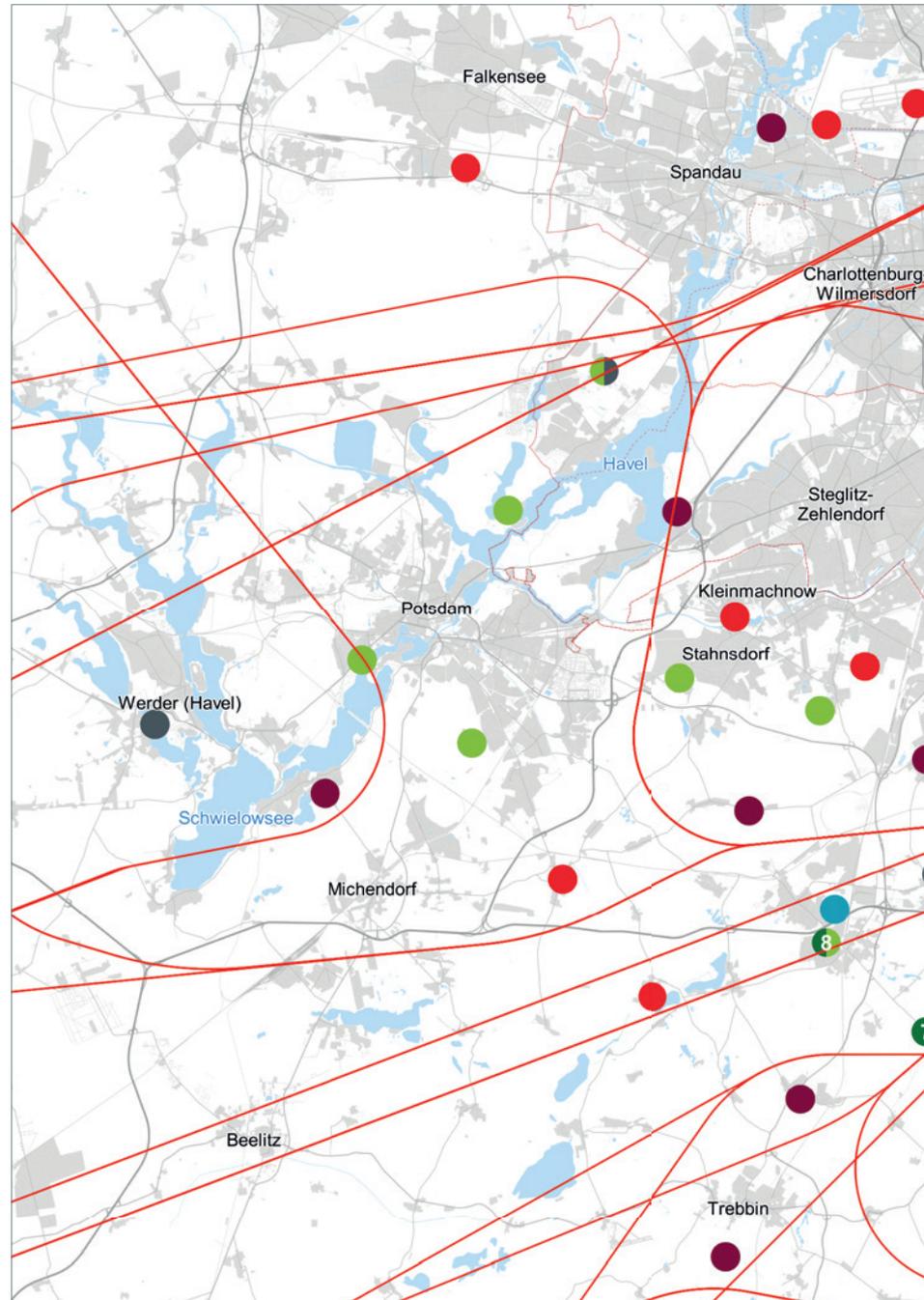
Karte 2

Mobile Messungen

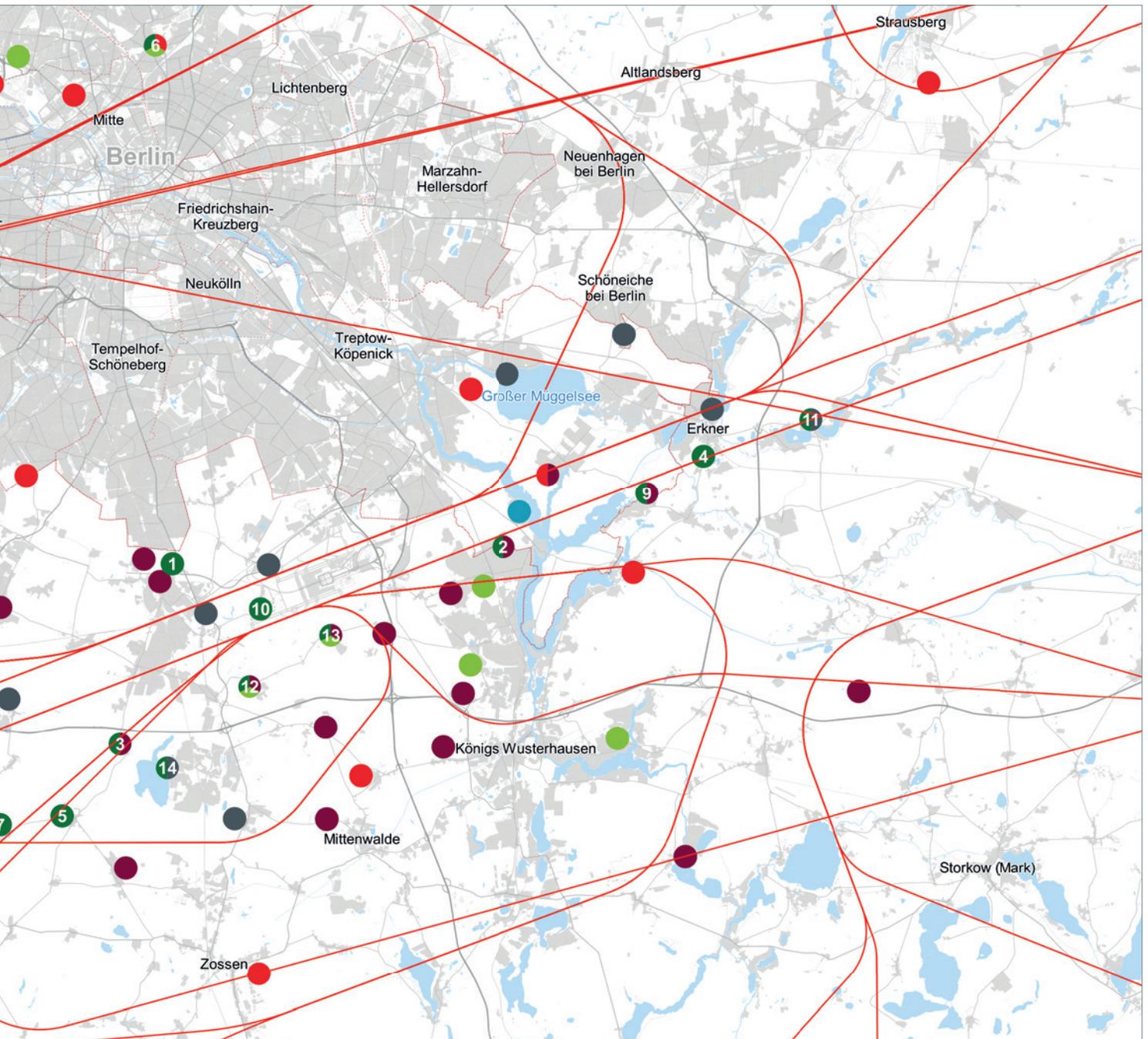
An Standorten, die keine dauerhafte Installation einer Messstelle rechtfertigen, führt die FBB mobile Messungen durch, bei denen in der Regel über einen Monat die Fluglärmereignisse aufgezeichnet werden. Im Hinblick auf die Lärmesstechnik entspricht die Anlage den Anforderungen stationärer Messstellen. Das Messmobil wird auf Bitten der Fluglärmkommission oder der Gemeinden bzw. der Anregung Betroffener folgend eingesetzt. Durch wiederholte Messungen an gleichen Standorten dokumentiert das Unternehmen die Veränderung der Fluglärmbelastung über einen längeren Zeitraum. Auch bei der Festlegung von Flugrouten dienen Mehrfachmessungen mit der mobilen Messstelle der Dokumentation von Veränderungen.

Aufgrund der Sanierung der Nordbahn wurde 2015 rund sechs Monate lang die Südbahn des BER in Betrieb genommen. Neben stationären Messungen in Verlängerung der Südbahn wurde auch an 12 Standorten entlang den Flugstrecken der Südbahn mobil gemessen. In der Karte sind die BER-Flugrouten eingezeichnet.

Im Zusammenhang mit der diskutierten „Nordumfliegung“ von Mahlow in den Nachtstunden erfolgte eine so genannte Nullmessung in Mahlow-Nord (Roter Dudel), um die Vorbelastung des Gebiets ohne Fluglärm zu dokumentieren. Im Anflugbereich des Flughafens Tegel wurde 2015 das Fluglärmobil in Pankow eingesetzt.



Die detaillierten Berichte der mobilen Messungen sind online veröffentlicht.



Karte 3

- | | | | |
|----------------------|---------------------|------------------|--------|
| 01 Roter Dudel | 06 Pankow | 11 Grünheide | ● 2010 |
| 02 Eichwalde | 07 Wietstock | 12 Groß Kienitz | ● 2011 |
| 03 Jühnsdorf | 08 Ludwigsfelde-Süd | 13 Rotberg | ● 2012 |
| 04 Erkner-Süd | 09 Gosen | 14 Rangsdorf | ● 2013 |
| 05 Groß Schulzendorf | 10 Selchow-Süd | — Flugrouten BER | ● 2014 |
| | | | ● 2015 |



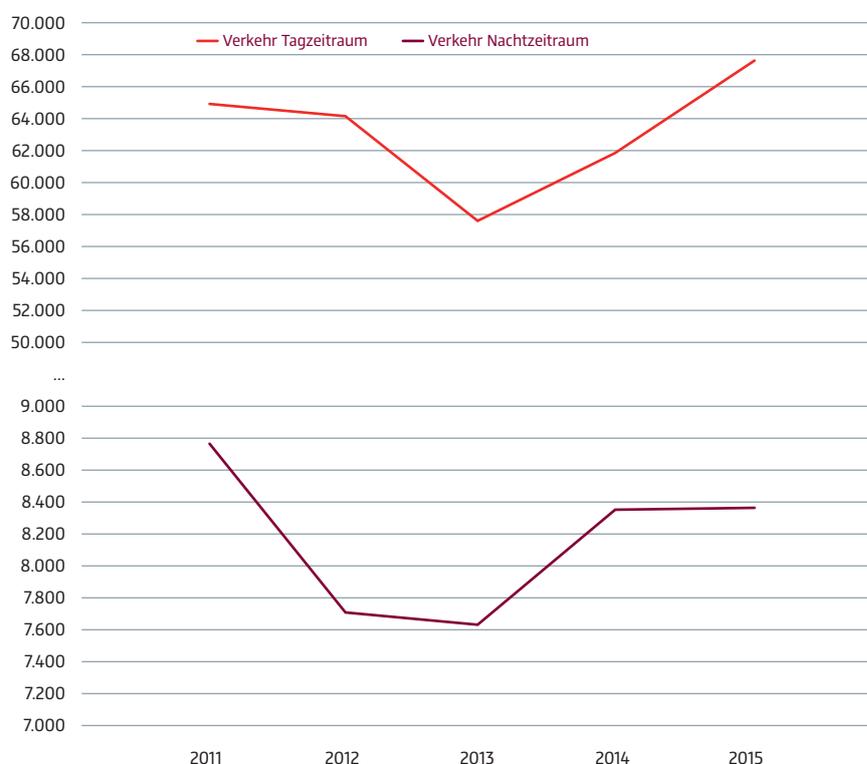
HEADLOADER

Fluglärmmessung Schönefeld

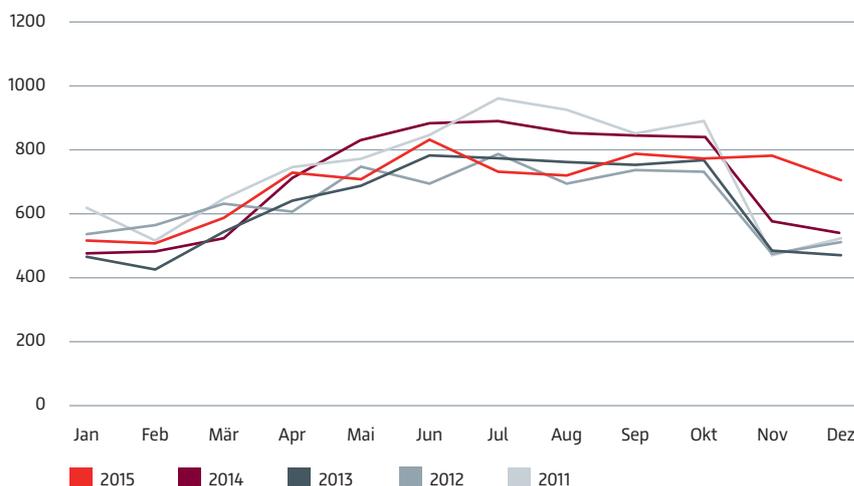
In Schönefeld wurden im Jahr 2015 5.828 Luftfahrzeuge mehr abgefertigt als im Vorjahr. Damit näherten sich die Verkehrszahlen dem Wert des Jahres 2010. Die Zunahme der Flugbewegungen erfolgte ausschließlich im Tagzeitraum.

Eine Entwicklung des Jahres-Dauerschallpegels kann für das Jahr 2015 nicht ausgewiesen werden, da aufgrund der Sanierung der Nordbahn der Verkehr im Zeitraum vom 2. Mai bis 23. Oktober auf der Südbahn abgewickelt wurde. Die für den Jahres-Dauerschallpegel heranzuziehenden verkehrsreichsten sechs Monate verteilen sich im Jahr 2015 auf beide Bahnen. Diese von der Lärmbelastung her gemischten Pegel sind nicht mit den Vorjahren vergleichbar. Aus diesem Grund sind in den Tabellen im Datenteil neben dem Ganzjahres-Dauerschallpegel auch die Dauerschallpegel für den Zeitraum der Nordbahnnutzung und Südbahnnutzung separat ausgewiesen.

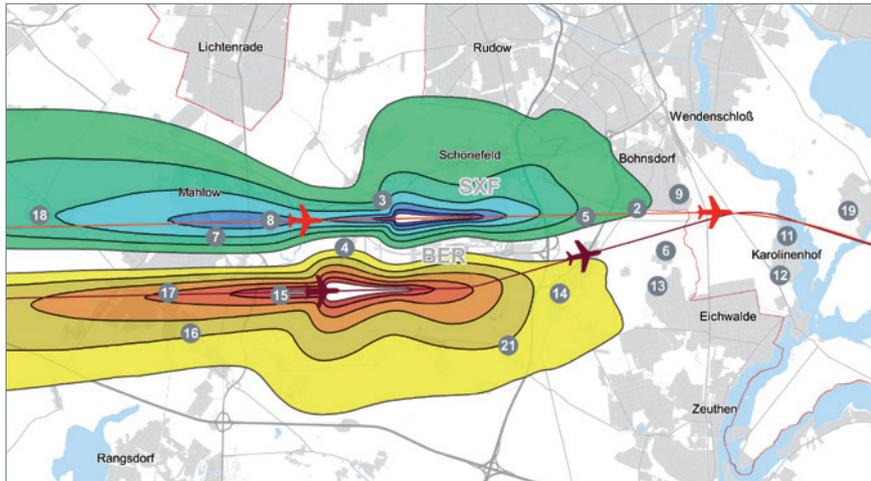
Entwicklung der Verkehrszahlen Schönefeld 2011 – 2015



Nächtliche Flugbewegungen Schönefeld

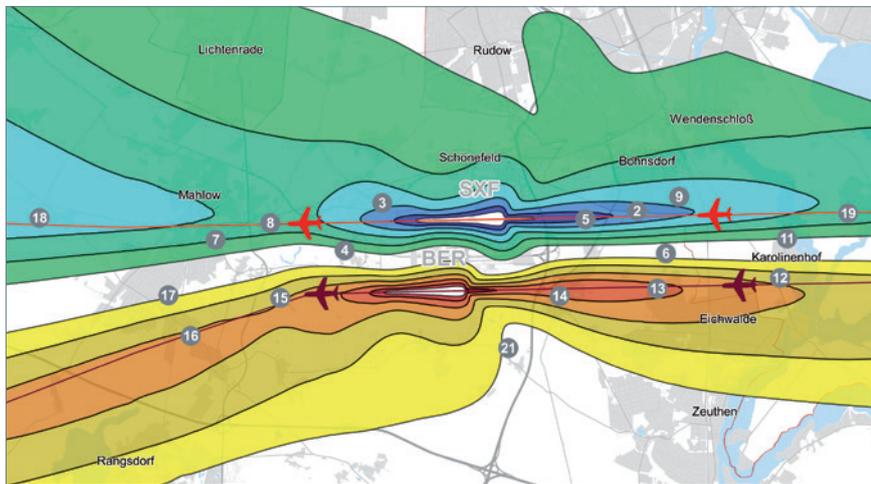


Nordbahnsanierung verändert Fluglärmkonturen



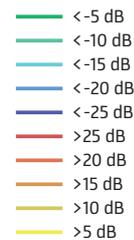
Südbahnhof Ost. Dargestellt ist die Differenz der berechneten Tages-Dauerschallpegel.

Karte 4



Südbahnhof West. Dargestellt ist die Differenz der berechneten Tages-Dauerschallpegel.

Karte 5



Südbahnbetrieb Schönefeld

Aufgrund der Sanierung und der daraus folgenden Schließung der Nordbahn wurde vom 2. Mai bis zum 23. Oktober am Flughafen Schönefeld die Südbahn des BER genutzt. Da die Südbahn in einem Abstand von 1900 Metern zur Nordbahn liegt, ergaben sich im Nahbereich des Flughafens Schönefeld im Hinblick auf den Fluglärm Veränderungen der Be- und Entlastung verschiedener Bereiche. Im Zeitraum der Südbahnnutzung wurden mit Ausnahme der Starts in Richtung Osten bereits die Flugstrecken des BER genutzt. Die Flugstrecken in

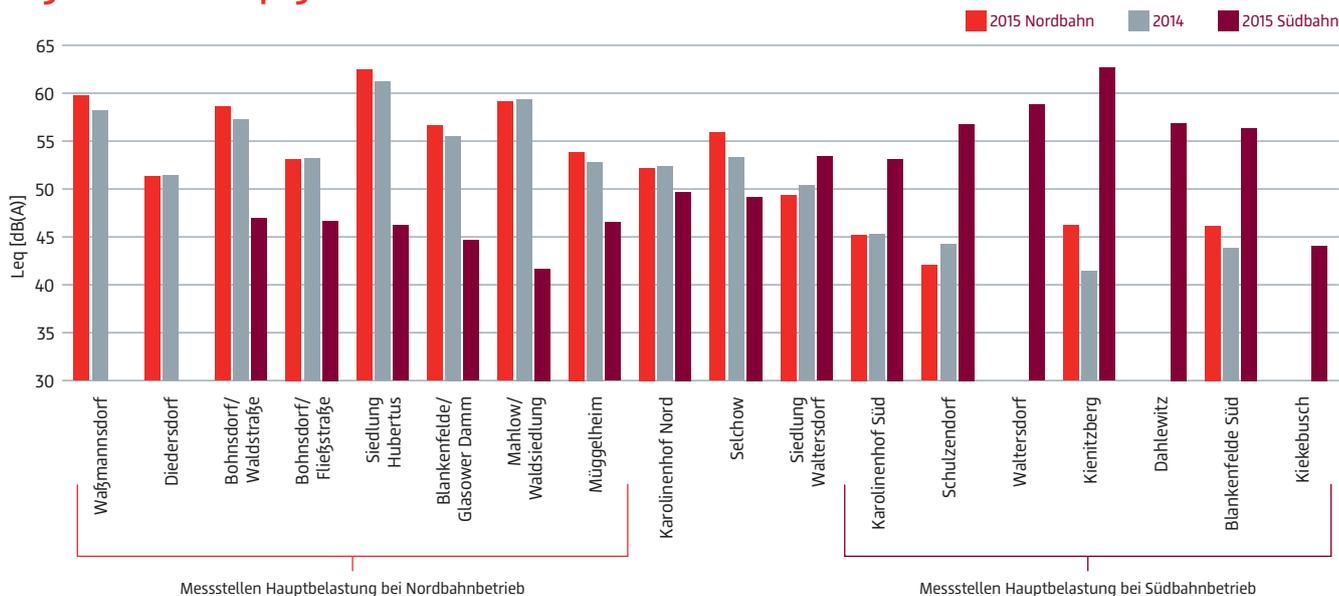
Richtung Osten wurden durch einen Linksschwenk direkt nach dem Start auf die bestehenden Flugstrecken der Nordbahn geführt, so dass ab Karolinenhof wie bislang geflogen wurde.

Die Flugstrecken beider Bahnen und die berechnete Differenz der Fluglärmbelastung (Dauerschallpegel) sind für beide Betriebsrichtungen getrennt in den Karten 4 und 5 dargestellt. Die Isophonen sind hierbei in Differenzen von 5dB dargestellt, wobei der Bereich von -5 bis 5 dB keine Färbung hat.

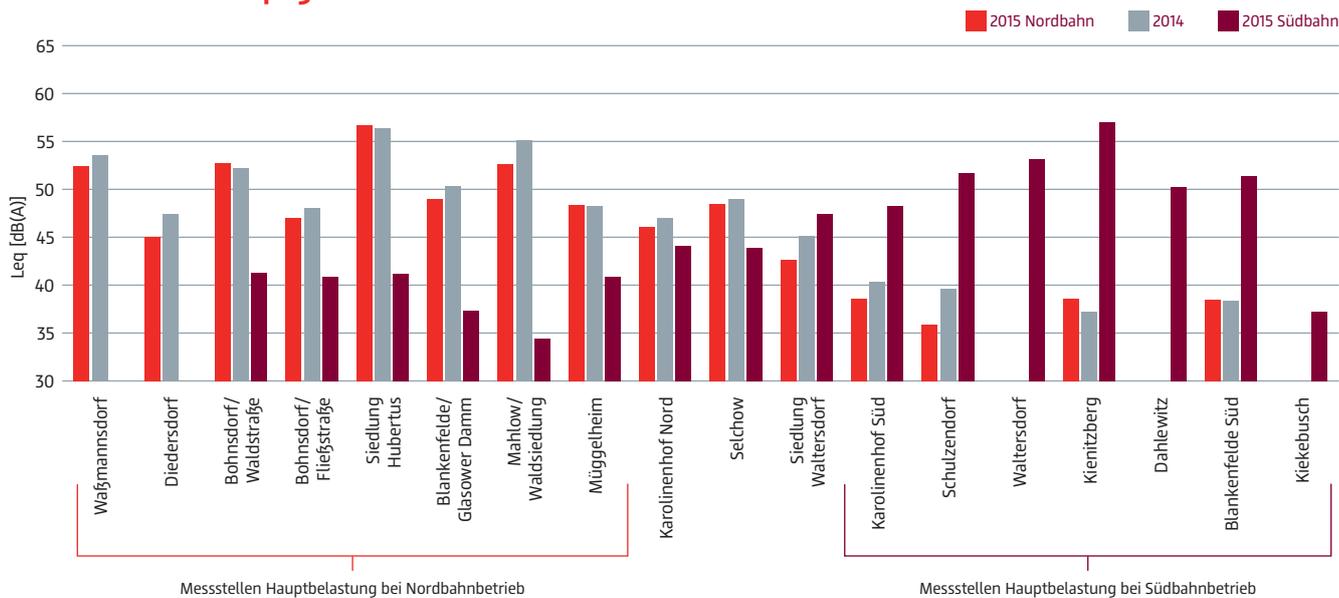
Durch die bei Westbetrieb erfolgte Abkurvung in Richtung Süden ergeben sich hier die größeren Differenzen. Im Nahbereich der Start- und Landebahnen ergeben sich Differenzen bis zu 20 dB. Bei Ostbetrieb ergibt sich für den Bereich westlich von Schulzendorf und Bohnsdorf ein ähnliches Bild. Östlich dieser Linie ist die Fluglärmbelastung von der Bahnnutzung unabhängig.

In den Karten 4 und 5 sind zusätzlich die festen Messstellen der Fluglärmüberwachungsanlage des Flughafens

Tages-Dauerschallpegel



Nacht-Dauerschallpegel



fens Schönefeld eingezeichnet. Mit Ausnahme der Messstellen 4, 6 und 11 lassen sich sie Fluglärmereignisse aller Messstellen eindeutig einer Start-/Landebahn zuordnen. Die Messstellen Waßmannsdorf und Diedersdorf erfassen keinen Fluglärm der Südbahn und wurden während des Südbahnbetriebs abgeschaltet. Die Messstellen Waltersdorf, Kiekebusch und Dahlewitz im An-/Abflug der Südbahn

wurden nur während des Südbahnbetriebs betrieben.

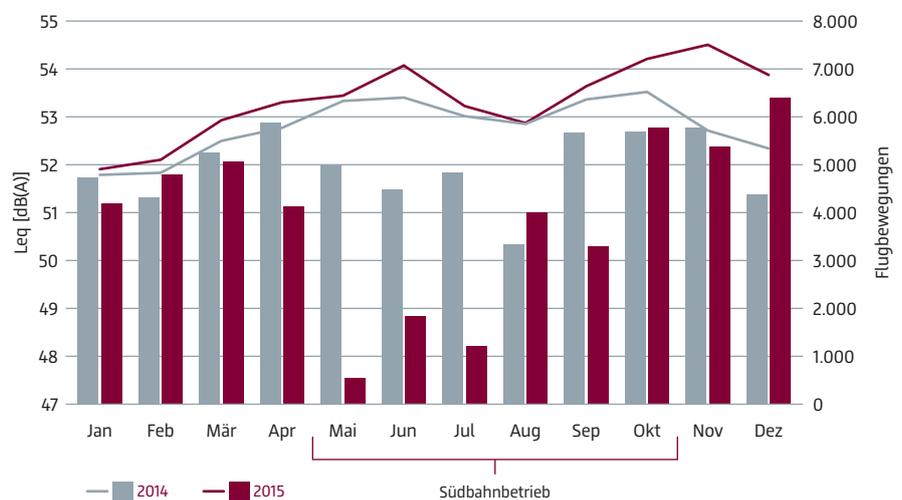
Die Dauerschallpegel der Zeiträume Nordbahnbetrieb und Südbahnbetrieb sind in den oben dargestellten Diagrammen mit den Jahres-Dauerschallpegeln aus dem Jahr 2014 verglichen. Hierbei sind die Messstellen nach Bahnbezug sortiert. Die Messungen stimmen mit den berechneten Dif-

ferenzen überein. So liegt der Dauerschallpegel von 62,6 dB(A) an der Messstelle Kienitzberg bei Nutzung der Südbahn um 16,4 dB höher als bei Nordbahnbetrieb. Umgekehrt liegt an der Messstelle Mahlow/Waldsiedlung mit 17,5 dB die höchste Differenz der Messstellen bei Nordbahnnutzung vor. Bei den nächtlichen Dauerschallpegeln ergibt sich ein ähnliches Bild.

An den Messstellen der Nordbahn ergibt sich bei Nordbahnbetrieb eine leichte Steigerung der Dauerschallpegel im Vergleich zum Jahr 2014. Die Steigerung ist hauptsächlich auf das starke Verkehrswachstum in den Monaten November und Dezember zurückzuführen. Für den Nachtzeitraum gilt das Gegenteil, da die nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 2015 gleich geblieben sind, hier jedoch nicht die sechs verkehrsreichsten Monate betrachtet werden.

Die Messstelle 11 in Karolinenhof ist durch den Flugbetrieb auf beiden Bahnen betroffen. Unterschiede ergeben sich jedoch nur bei Westbetrieb, da die in östlicher Richtung startenden Flugzeuge in Karolinenhof bereits die gleiche Route nutzen. Dies kann relativ gut an den im Diagramm rechts oben dargestellten Monats-Dauerschallpegeln nachvollzogen werden. Für das Jahr 2014 (grau) schwanken die Dauerschallpegel zwischen 50,4 und 52,9 dB(A), je nachdem, welche Betriebsrichtung überwiegt. In den Monaten Mai bis Oktober (Südbahnbetrieb) ist diese Schwankung deutlich größer (47,5-52,8 dB(A)). Der Verkehrszuwachs zum Jahresende ist am erhöhten Dauerschallpegel abzulesen, der im Dezember 53,4 dB(A) erreicht.

Tages-Dauerschallpegel Karolinenhof Nord



Dauerschallpegel Tegel

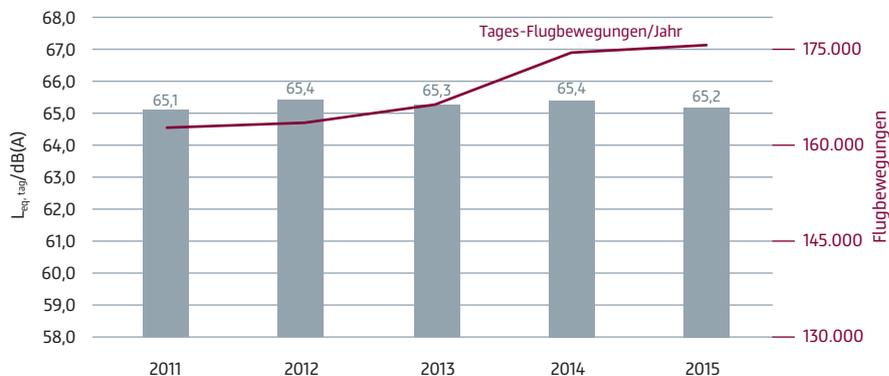
Der mittlere äquivalente Dauerschallpegel an den Messstellen in der Umgebung des Flughafens Tegel ist in den vergangenen fünf Jahren im Mittel annähernd gleich geblieben (Dauerschallpegel -0,2 dB(A)). Während der verkehrsreichsten sechs Monate war am Flughafen Tegel eine Verkehrssteigerung in Höhe von ca. einem Prozent gegenüber 2014 zu verzeichnen.

Nachtflüge Tegel

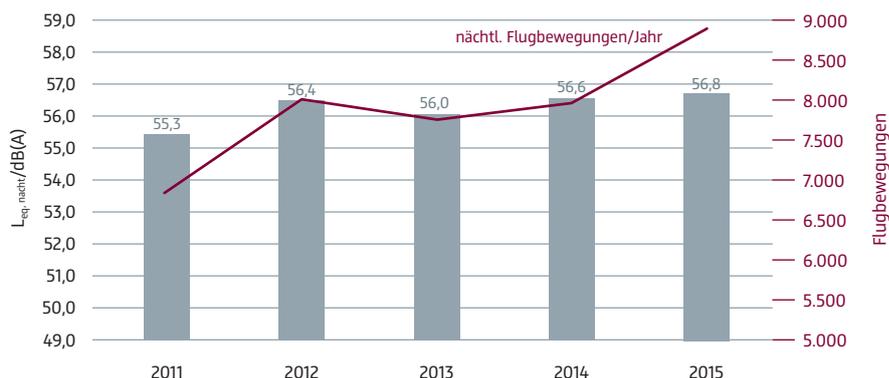
In Tegel gilt von 23 bis 6 Uhr ein Nachtflugverbot. Für unvermeidbar verspätete Landungen wird eine Toleranz von einer Stunde berücksichtigt. Ausgenommen von dieser Regelung sind Nachtpostflüge, Rettungsflüge und genehmigungspflichtige Sonderflüge. Die nächtlichen Flugbewegungen stiegen im Jahr 2015 um ca. 12 Prozent an und damit in deutlich höherem Umfang als die Gesamtflugbewegungen. Die Steigerung erfolgte fast ausschließlich in der ersten Nachtstunde bis 23 Uhr durch auf spätere Zeitpunkte verschobene geplante Landezeiten und neu koordinierte Flüge. In den für die Berechnung des Dauerschallpegels zugrunde liegenden sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai – Oktober) ergab sich ein Anstieg der nächtlichen Flugbewegungen um 8,8 Prozent. Trotz der gestiegenen Verkehrszahlen blieb der nächtliche Dauerschallpegel annähernd gleich.

Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen stieg in Tegel von 2011 mit 6.817 auf 8.863 Flugbewegungen im Jahr 2015 an. Der Dauerschallpegel für den Nachtzeitraum stieg im gleichen Zeitraum von 55,3 auf 56,8 dB(A).

Dauerschallpegel tagsüber Tegel*

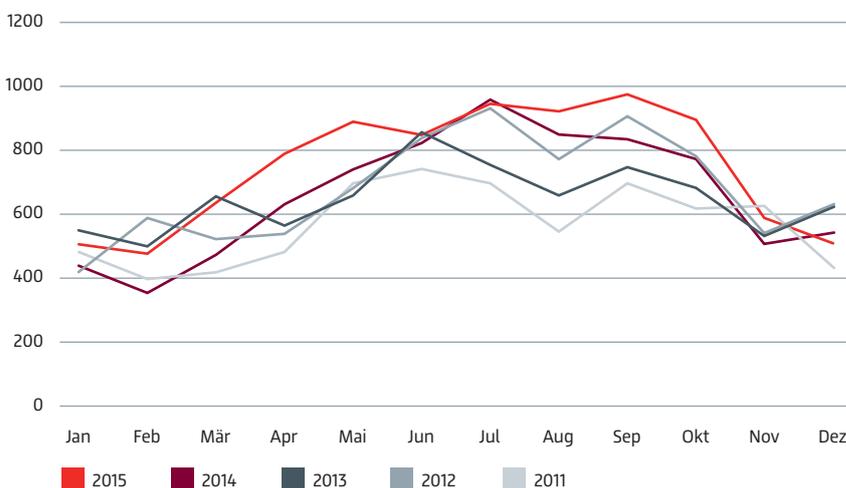


Dauerschallpegel nachts Tegel*



* Aus Gründen der Vergleichbarkeit erfolgte die Berechnung des mittleren äquivalenten Dauerschallpegels für die Jahre 2011 bis 2015 ohne die Messstellen 44 und 46 (Außerbetriebnahme in 2012/2013).

Nächtliche Flugbewegungen Tegel





Fluglärm Berechnung

Wo war es wie laut?

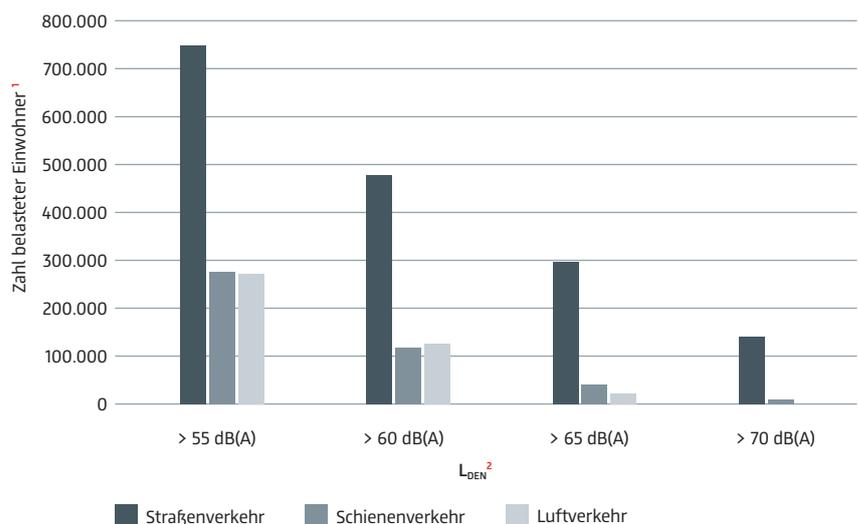
Im Gegensatz zu Fluglärmmessungen, die immer auf einen Messort bezogen sind, lassen sich durch Fluglärm Berechnungen größere Gebiete beurteilen. Solche mittels Fluglärm Berechnung ermittelten Fluglärmkonturen werden zum Beispiel im Rahmen der Festlegung von Lärmschutzbereichen des Schallschutzprogramms oder bei der Lärmaktionsplanung erstellt.

Verkehrslärm am Wohnort

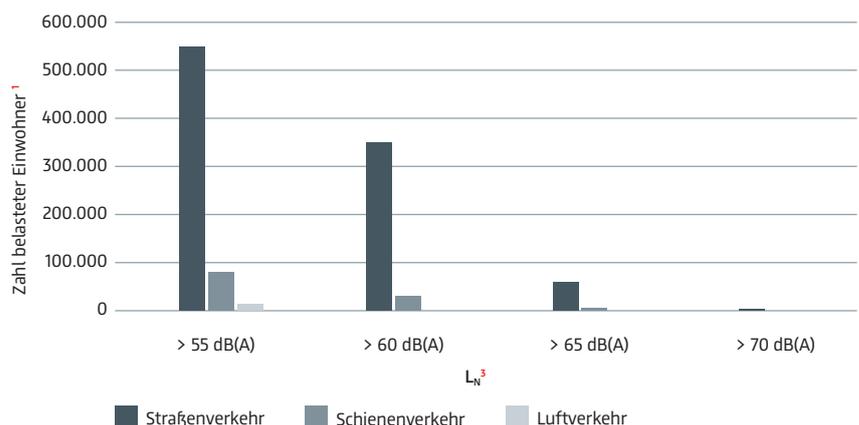
Belastung durch Lärm nach Verkehrsträgern

Je nach Wohnort tragen Straßen-, Schienen- und Luftverkehr in unterschiedlichem Maße zur Gesamtlärmbelastung bei. Für den Großraum Berlin-Potsdam und die angrenzenden Städte und Gemeinden* lässt sich feststellen, dass der Straßenverkehr die mit weitem Abstand dominierende Lärmquelle ist. Während die Belastung für den 24 Stunden umfassenden Bezugszeitraum (L_{DEN}) bei Schiene und Luftverkehr in etwa gleich ist (oberes Diagramm), ist die nächtliche Lärmbelastung durch den Schienenverkehr für wesentlich mehr Einwohner gravierend (unteres Diagramm).

Verkehrslärm am Wohnort über 24 Stunden
Berlin/Potsdam und Umland*



Verkehrslärm am Wohnort nachts
Berlin/Potsdam und Umland*



¹ Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Einwohner aufgeteilt nach Verkehrsträgern und Intensität der Belastung. Es wurden jeweils die aktuellsten verfügbaren Zahlen verwendet. (Straßenverkehr und Schienenverkehr 2012, Luftverkehr 2015)

² Beurteilungsgröße ist der über 24 Stunden ermittelte Dauerschallpegel L_{DEN} (Day-Evening-Night). Dies ist ein Beurteilungspegel, bei dem die Abendstunden und die Nachtzeit mit Zuschlägen von 5 bzw. 10 dB in die Berechnung eingehen.

³ Beurteilungsgröße ist der nächtliche Dauerschallpegel L_N .

* Nach der Definition der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg der Bereich Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam.

Lärmkonturen für Straße, Bahn und Luftverkehr Tag-Abend-Nacht



Karte 6

Äquivalenter Dauerschallpegel L_{DEN}

— 75 dB(A)

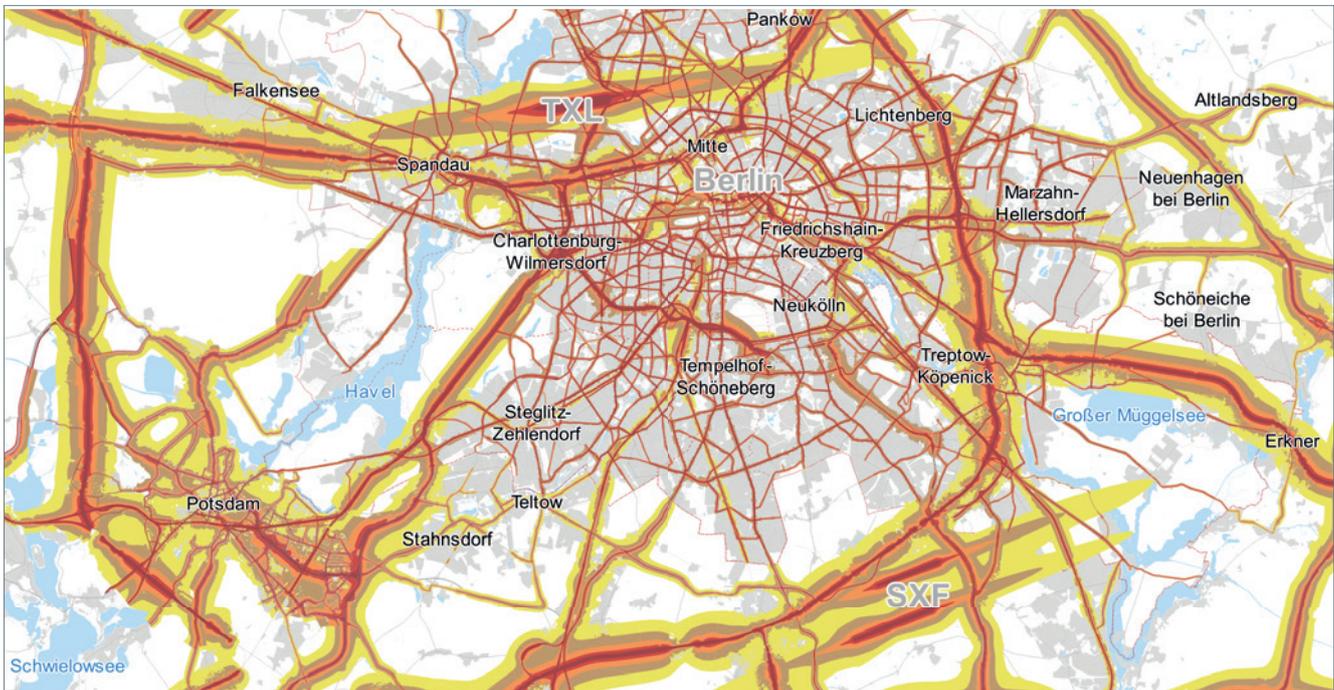
— 70 dB(A)

— 65 dB(A)

— 60 dB(A)

— 55 dB(A)

Lärmkonturen für Straße, Bahn und Luftverkehr nachts



Karte 7

Äquivalenter Dauerschallpegel L_N

— 65 dB(A)

— 60 dB(A)

— 55 dB(A)

— 50 dB(A)

— 45 dB(A)

Die Berechnung der dargestellten Konturen erfolgte nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen. Des Weiteren sind in der Karte die Ergebnisse der Lärmkartierung des Jahres 2012 für Straßen und Schienenwege abgebildet.

Für Straßen, U- und Straßenbahn liegen nachts in Berlin nur Schallpegel ab 50 dB(A) vor. Datengrundlage Karten 6 und 7: Schienenverkehr: Eisenbahn-Bundesamt über WFS-Service (<http://www.eba.bund.de>); Brandenburg (Straßen- und Schienen-

verkehr): Landesamt für Umwelt Brandenburg; Berlin (U-Bahn, Straßenbahn und Straßenverkehr): Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} (day/evening/night) ist ein in der EU-Richtlinie vom 25.6.2002 über die „Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ verwendeter Lärmindex. Dabei werden die Abendstunden (18 – 22 Uhr) mit einem Zuschlag von 5 dB und die Nachtstunden (22 – 6 Uhr) mit einem Zuschlag von 10 dB gewichtet.

Verkehrslärm am Wohnort

Anzahl der belasteten Einwohner in Berlin, Potsdam und Umland* nachts
bei einer Belastung größer 55 dB(A) durch Straßen- (2012), Schienen- (2012) und Luftverkehr (2015).

Straßenverkehr



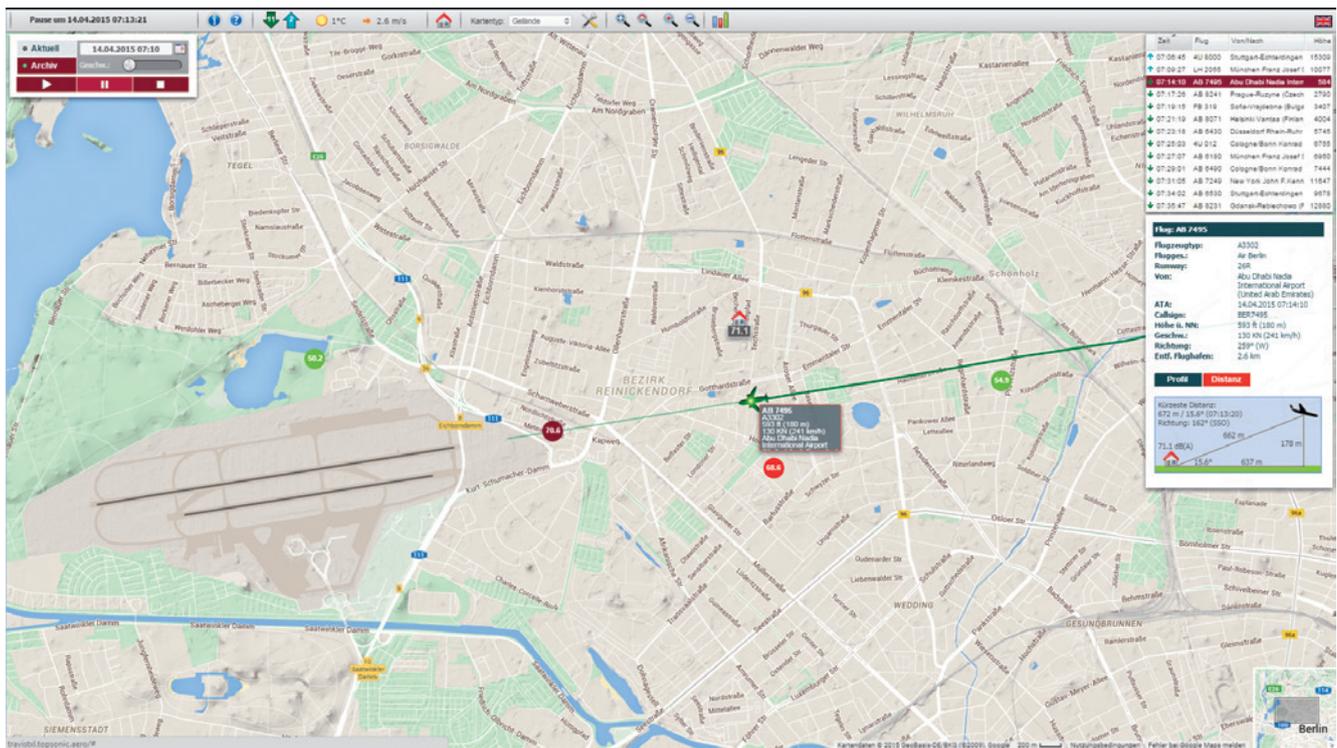
Schienerverkehr



ca. 13.000 belastete Einwohner



Luftverkehr



TRAVIS Flughafen Tegel. Anzeige von Flugspuren und Lärmmesswerten im Internet.

Gut informiert

Die Flughafengesellschaft bietet online zahlreiche Angebote, mit denen sich Anwohner über den aktuellen Flugbetrieb und den zu erwartenden Fluglärm informieren können. Auch eine Prognose des Fluglärms im Umfeld des BER nach dessen Eröffnung kann bei der FBB online abgerufen werden.

Flugbewegungen live

Mit dem Informationstool Travis sind für Schönefeld und Tegel die aktuellen Flugbewegungen mit wenigen Minuten Verzögerung über die Website der FBB abrufbar. Interessierte erfahren mit wenigen Klicks, um welchen Flugzeugtyp und welche Airline es sich gehandelt hat, Start bzw. Ziel, die Flughöhe, die Geschwindigkeit sowie

Anflug- bzw. Steigwinkel. Der Nutzer kann an beliebiger Stelle ein Häuschen auf der Karte platzieren und sich anzeigen lassen, in welcher Höhe ein Flugzeug das Haus überfliegt oder welchen seitlichen Abstand das Haus zur An- bzw. Abfluggrundlinie hat. Auch die Daten der Fluglärmmessstellen werden angezeigt. Mit einem Klick auf die Messstelle können weitere Daten abgerufen werden.



TXL: <http://travistxl.topsonic.aero/>

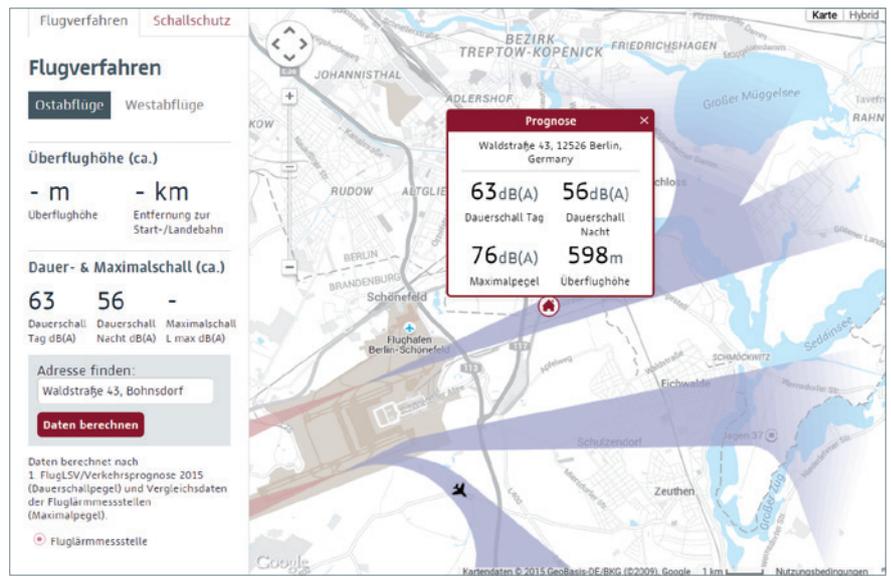


SXF: <http://travisber.topsonic.aero/>

Betriebsrichtungsprognose

Die FBB bietet online auch eine Vorhersage an, in welche Richtung die Flugzeuge voraussichtlich starten werden. Mit einem Schieberegler kann der Zeitraum der Prognose verändert werden. Für die kommenden zwei Tage besitzt die Prognose, ähnlich wie ein Wetterbericht, eine hohe Verlässlichkeit. Hilfreich ist diese Information für Anwohner, die nicht direkt unter den An- und Abflugstrecken wohnen, sondern nördlich und südlich versetzt. In diesen Gegenden werden Landungen in der Regel deutlich leiser wahrgenommen als Starts.

<http://nachbarn.berlin-airport.de>



BER Fluglärmprognose: Zu erwartende Fluglärmbelastung mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg.

Fluglärmprognose BER

Mit der „Fluglärmprognose BER“ informiert die Flughafengesellschaft online über die prognostizierte Fluglärmbelastung nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens. Bei der Fluglärmprognose können Anwohner des Flughafens ihre Adresse eingeben, um sich zu informieren, in welcher Höhe das Haus überflogen wird und welche Maximalpegel auftreten werden. Auch der errechnete Dauerschallpegel wird für jede eingegebene Adresse für den Tag- und Nachtzeitraum separat ermittelt. Bei dieser Methode wird aus den einzelnen Schallereignissen und den Lärmpausen ein Dauerschallpegel errechnet. Mit einem Klick auf „Ostabflüge“ oder „Westabflüge“ kann

die Lärmbelastung für die jeweilige Richtung ermittelt werden, in die die Flugzeuge starten bzw. landen. Innerhalb des Onlineangebots können auch die FBB-Fluglärmmessstellen angeklickt werden, um aktuelle sowie längerfristige Messdaten zum Fluglärm einzusehen. Im näheren Flughafen-umfeld sind in der Onlineanwendung auch die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung festgesetzten An- und Abflugrouten für den BER eingezeichnet.



www.berlin-airport.de/de/nachbarn/fluglaermprognose-ber/index.php



Lärmschutz

Im Dialog mit unseren Nachbarn

Schallschutzprogramm BER

Im Flughafenumfeld haben rund 25.500 Haushalte auf einer Fläche von insgesamt 137 km² Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Dabei liegen 14.000 Haushalte im Tagschutzgebiet, in welchem die Flughafengesellschaft den Anwohnern umfangreiche Schallschutzmaßnahmen bietet. 11.500 Haushalte liegen im Nachtschutzgebiet, in dem der Schutz von Schlafräumen im Mittelpunkt steht. Innerhalb eines festgesetzten Entschädigungsgebiets erhalten Eigentümer eine pauschale Entschädigung, deren Terrassen, Balkone und dauerhaft genutzte Kleingärten aufgrund des Fluglärms für die Erholung nur noch eingeschränkt nutzbar sind. Neben den Privathaushalten erhalten außerdem insgesamt rund 50 Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Altenheime im Flughafenumfeld baulichen Schallschutz.

Vom Antrag zur Kostenerstattung

Der erste Schritt auf dem Weg zum Schallschutz ist die Antragstellung

→ Anwohnertelefon Schallschutz

Tel. + 49 30 | 6091-73500

Fax + 49 30 | 6091-73499

schallschutz@berlin-airport.de

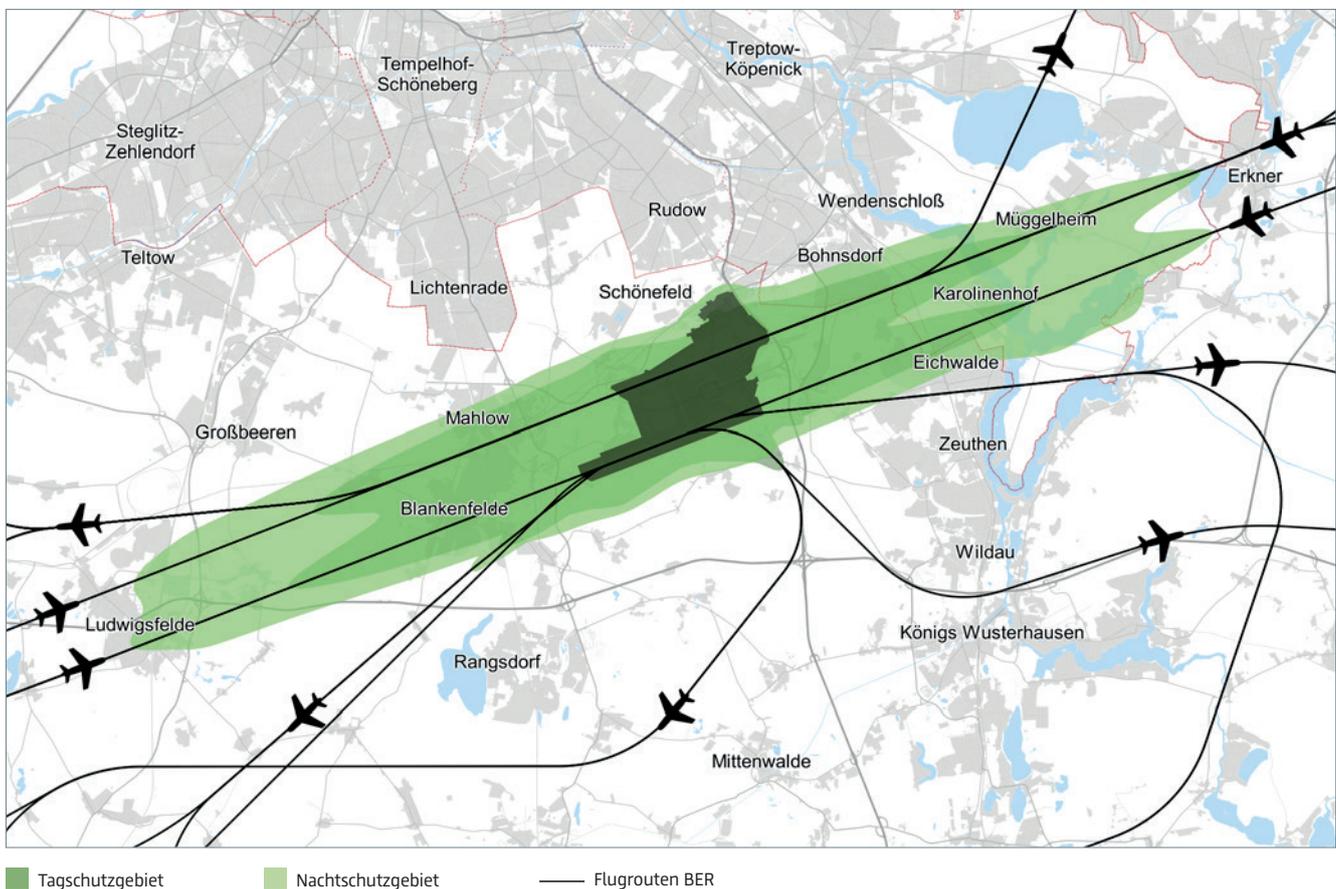
dienstags bis donnerstags 9.00 bis 16.00 Uhr

durch den Eigentümer. Die FBB prüft diesen Antrag und stellt fest, ob ein Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen besteht. Ist dies der Fall, ermittelt ein von der FBB beauftragtes Ingenieurbüro für jedes Objekt individuell, welche baulichen Maßnahmen erforderlich sind, um das so genannte Schutzziel zu erreichen. Maßgeblich sind Lage und Zustand des Hauses und die Berechnung der am Standort zu erwartenden Maximalschallpegel. Die Schutzziele unterscheiden sich für das Tag- und Nachtschutzgebiet und geben vor, welche maximalen Pegel in den jeweiligen Räumen einzuhalten sind. Innerhalb des Nachtschutzgebietes darf in bei Nacht genutzten Räumen (z.B. Schlaf- und Kinderzimmer) ein Geräuschpegel

von 55 Dezibel bei geschlossenem Fenster maximal sechs Mal überschritten werden. In tagsüber genutzten Räumen innerhalb des Tagschutzgebietes dürfen 55 Dezibel weniger als ein Mal in den 180 verkehrsreichsten Tagen überschritten werden. Durch dieses sehr ambitionierte Schutzziel im Tagschutzgebiet sind zum Teil sehr umfangreiche Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die zu hohen Kosten führen. Dies hat zur Folge, dass viele Eigentümer keine baulichen Schallschutzmaßnahmen, sondern eine reine Entschädigung erhalten. Eine reine Entschädigung wird ausgezahlt, sobald die Kosten für die Schallschutz-

maßnahmen mehr als 30 Prozent des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen betragen. Gemäß aktuellem Bearbeitungsstand ist dies bei knapp 50 Prozent der Anträge im Tagschutzgebiet der Fall. Um festzustellen, ob die Kosten mehr als 30 Prozent des schallschutzbezogenen Verkehrswertes betragen, ist für zahlreiche Objekte eine schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung notwendig. Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen des Ingenieurbüros und ggf. einer Verkehrswertermittlung wird dem Eigentümer in einer individuellen Anspruchsermittlung

Schutzgebiete Flughafen Berlin Brandenburg



mitgeteilt. Daraus geht hervor, ob Schallschutzmaßnahmen baulich umgesetzt werden können oder die FBB eine Entschädigung auszahlt. Können die baulichen Maßnahmen umgesetzt werden, entscheidet der Eigentümer, ob, wann und durch wen er die Maßnahmen umsetzen lässt. Nachdem die Umsetzung der in der Anspruchsermittlung (ASE) beschriebenen Maßnahmen abgenommen und die Verwendung der Mittel geprüft wurde, werden die Kosten erstattet. Die FBB empfiehlt auch all jenen Anwohnern, die eine Entschädigungszahlung erhalten, das Geld für den baulichen Schallschutz einzusetzen. Zu den Möglichkeiten können sich die Eigentümer von einem unabhängigen Ingenieurbüro beraten lassen, das die FBB kostenfrei zur Verfügung stellt.

In Bearbeitung

Im Zuge der Bearbeitung von Anträgen kommt es recht häufig vor, dass eingegangene Anträge von der FBB nicht weiter bearbeitet werden können. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn Eigentümer nicht erreichbar sind,

→ **Der Ablauf**
Von der Antragstellung bis zur Bezahlung der Rechnung

- 01 Antragstellung
- 02 Bestandsaufnahme und Berechnung
02.1 ggf. Verkehrswertgutachten
- 03 Anspruchsermittlung
- 04 Beauftragung der Fachfirma
- 05 Umsetzung der Baumaßnahmen
- 06 Abnahme der Baumaßnahmen und Prüfung der Mittelverwendung
- 07 Rechnungsabwicklung
- 08 Bezahlung der Rechnung

Anträge zurückgestellt haben oder keine Termine zur Verkehrswertermittlung vereinbart werden konnten. Die Eigentümer verlieren ihren Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dadurch aber nicht. Vielmehr werden die Anträge abgearbeitet, sobald eine Bearbeitung wieder möglich ist.

Im Praxistest

Die temporäre Nutzung der Südbahn hat 2015 gezeigt, dass die gemessenen Maximalschallpegel deutlich geringer ausgefallen sind, als bei der Berech-

nung der Schallschutzmaßnahmen angenommen. Die Maximalpegel lagen je nach Messstelle sechs bis elf Dezibel unter den für die Berechnung der Schallschutzmaßnahmen angenommenen Werten. Dabei ausgenommen ist Sonderverkehr (z.B. Hilfsflüge des DRK), der gemäß Planfeststellungsbeschluss keine Berücksichtigung findet. Die FBB sieht sich daher bestätigt, dass die Schallschutzmaßnahmen ausreichend dimensioniert sind.

Projektstand Schallschutzprogramm zum 31. Dezember 2015

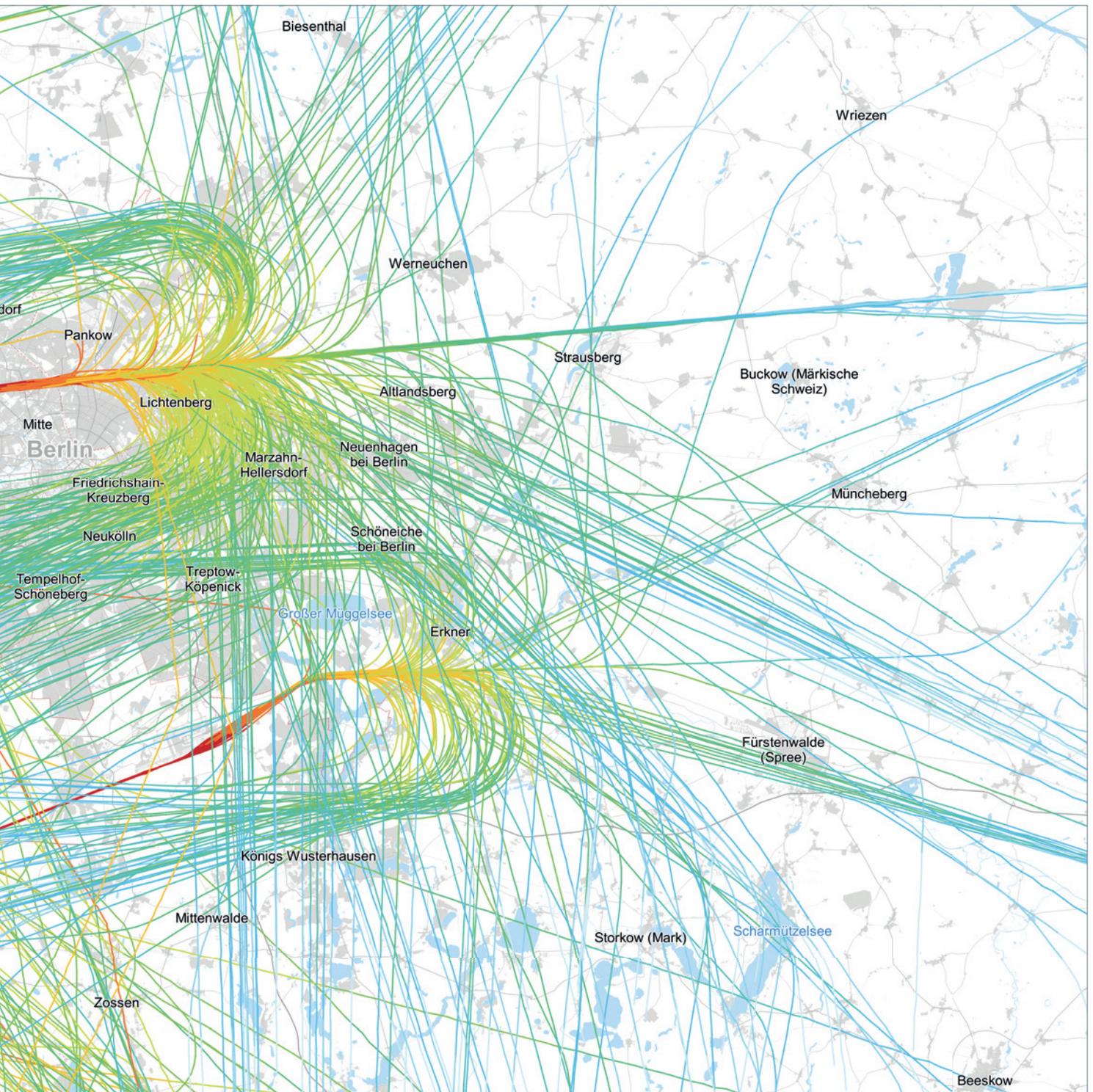
Bearbeitungsstand	Tagschutzgebiet	Nachtschutzgebiet	Schulen, Kitas, Altenheime etc.	Außenwohnbereich (Terrassen, Gärten etc.)
Anspruchsberechtigte	ca. 14.000 WE	Ca. 11.500 WE	ca. 50 Objekte	ca. 10.000 Objekte
Eingegangene Anträge	12.117 WE	7.681 WE	44 Objekte	5.013 Objekte
Abgearbeitete Anträge	8.160 WE	7.317 WE	29 Objekte	3.576 Objekte
Maßnahmen umgesetzt	2.750 WE	1.612 WE	29 Objekte	3.576 Objekte

Angabe der Wohneinheiten (WE)

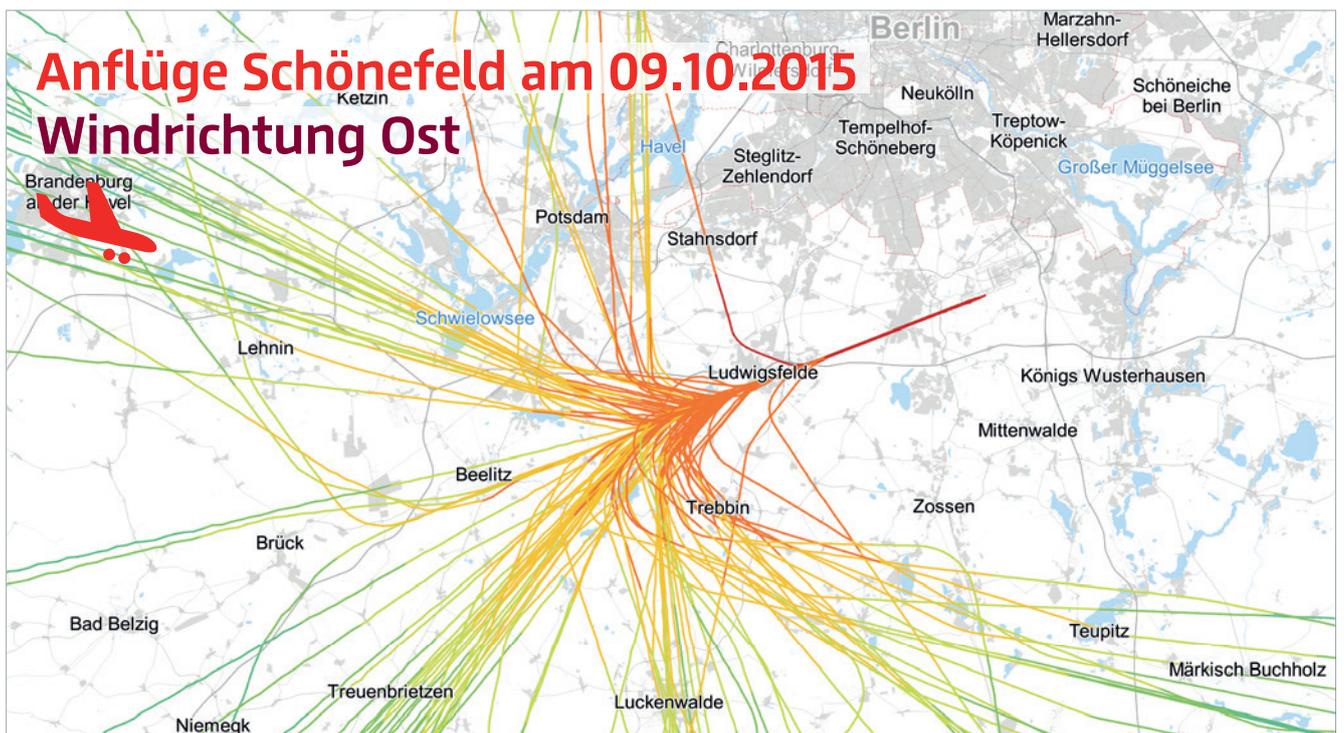
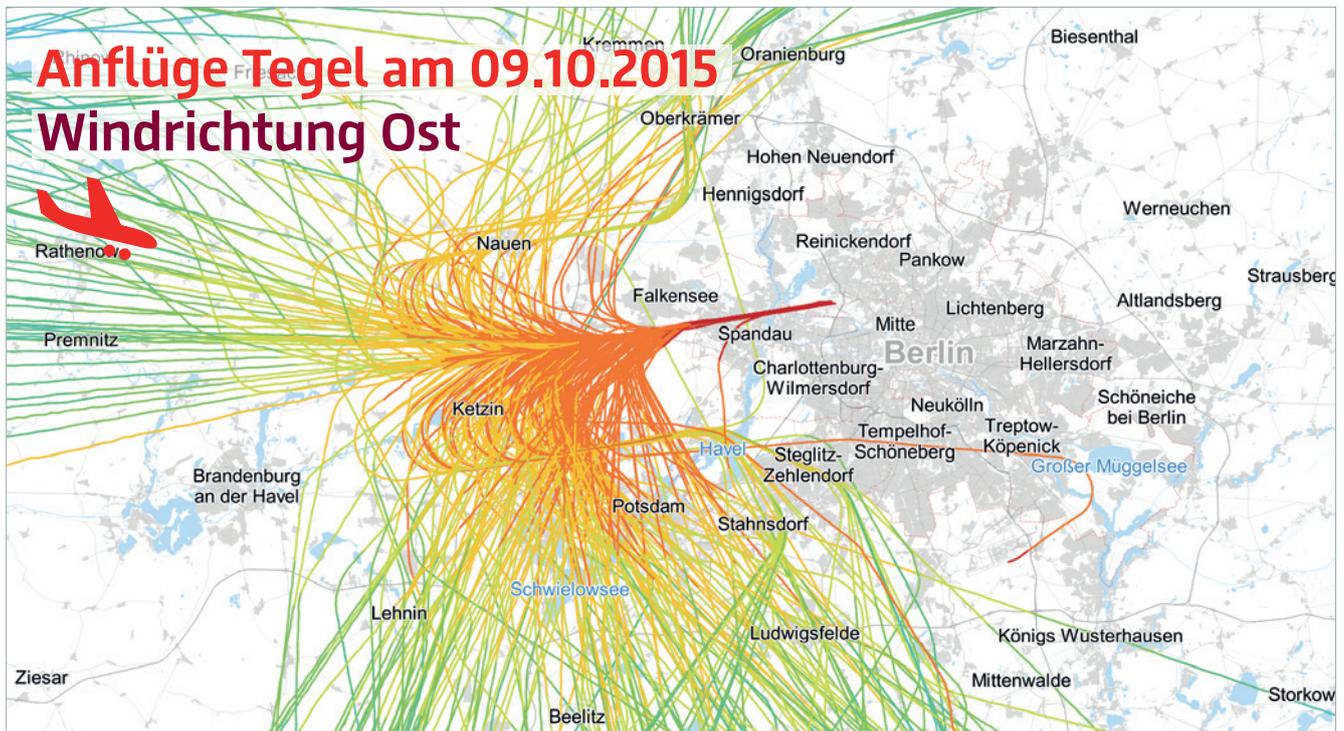
Dargestellt sind die Flugspuren am 09.10.2015. Dies war 2015 der verkehrsreichste Tag am Flughafen Tegel bei Ostwind. Flugzeuge starten und landen stets gegen den Wind. Mit Ausnahme von Charlottenburg, Mitte

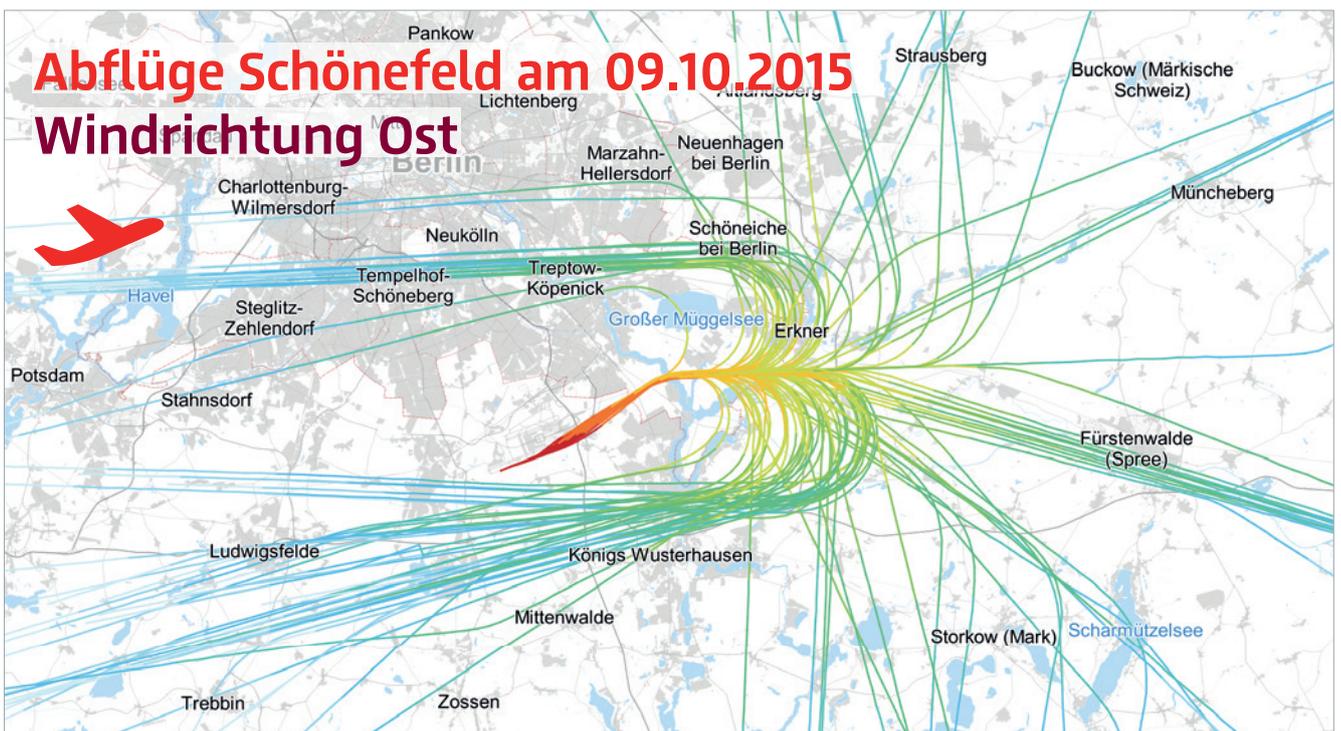
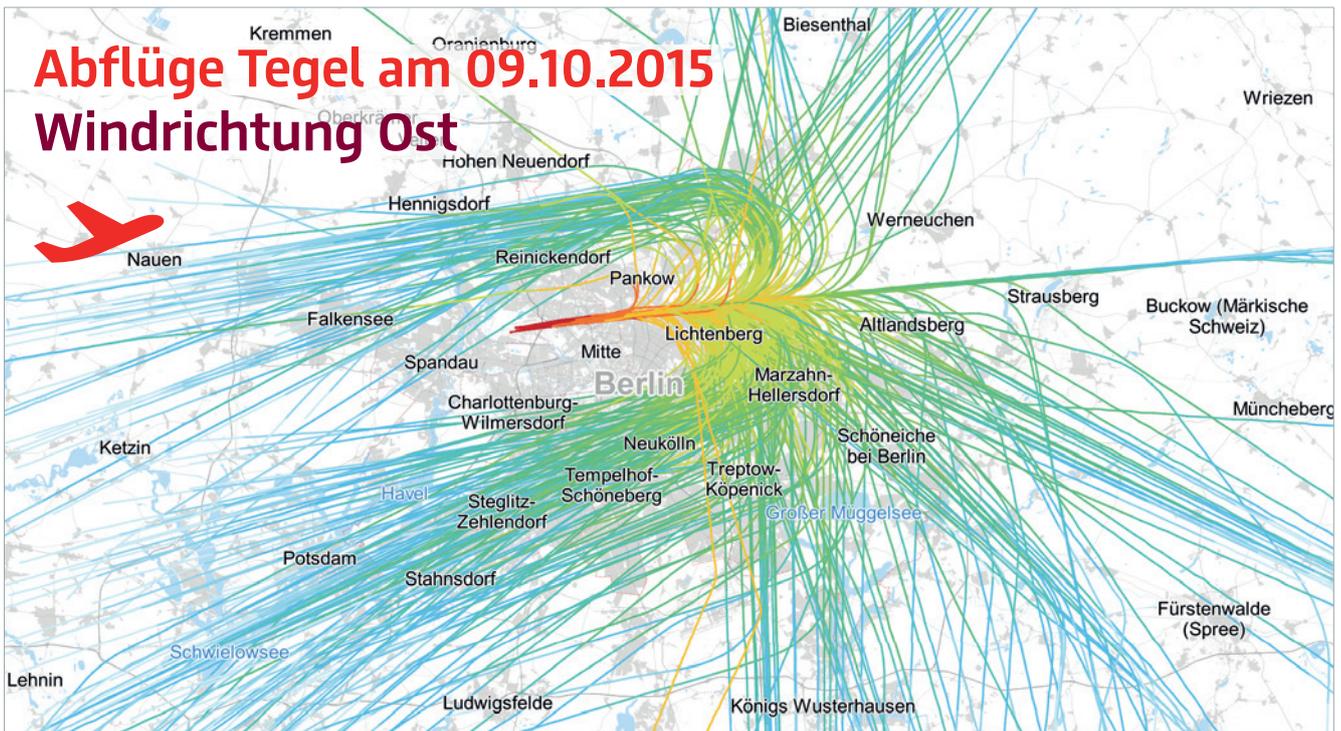
und Teilen Pankows wird das gesamte Berliner Stadtgebiet überflogen. Von zahlreichen Überflügen sind auch Potsdam, Kleinmachnow, Teltow, Stahnsdorf, die Region Havelseen, Erkner, Gosen und Königs Wuster-

hausen betroffen. Der in Schönefeld vorliegende Südbahnbetrieb führt nur im Westbereich des Flughafens zu einer deutlichen Änderung der Lage der Flugspuren im Vergleich zu den Vorjahren.

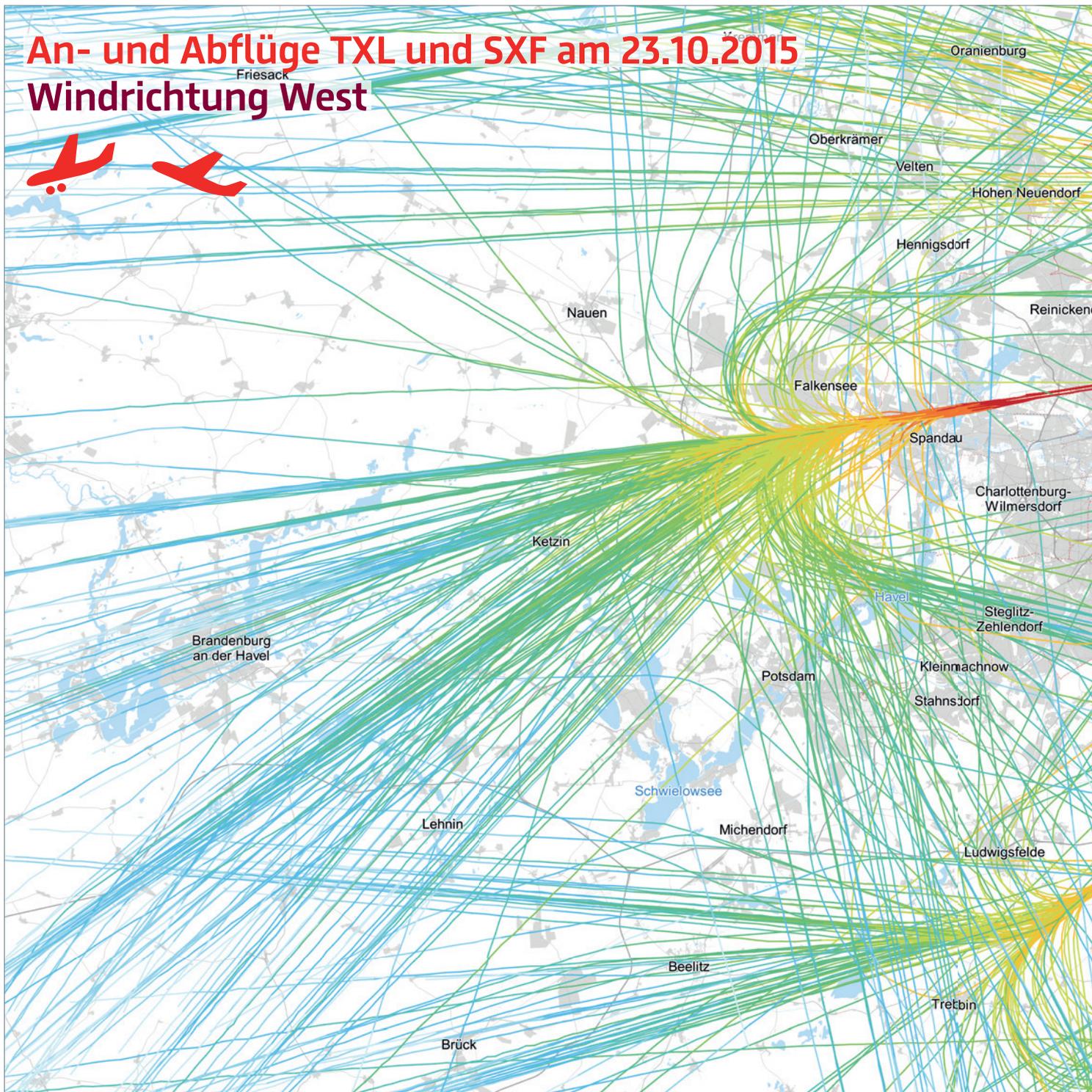


Datenteil Flugspuren Region Berlin-Brandenburg





Datenteil Flugspuren Region Berlin-Brandenburg

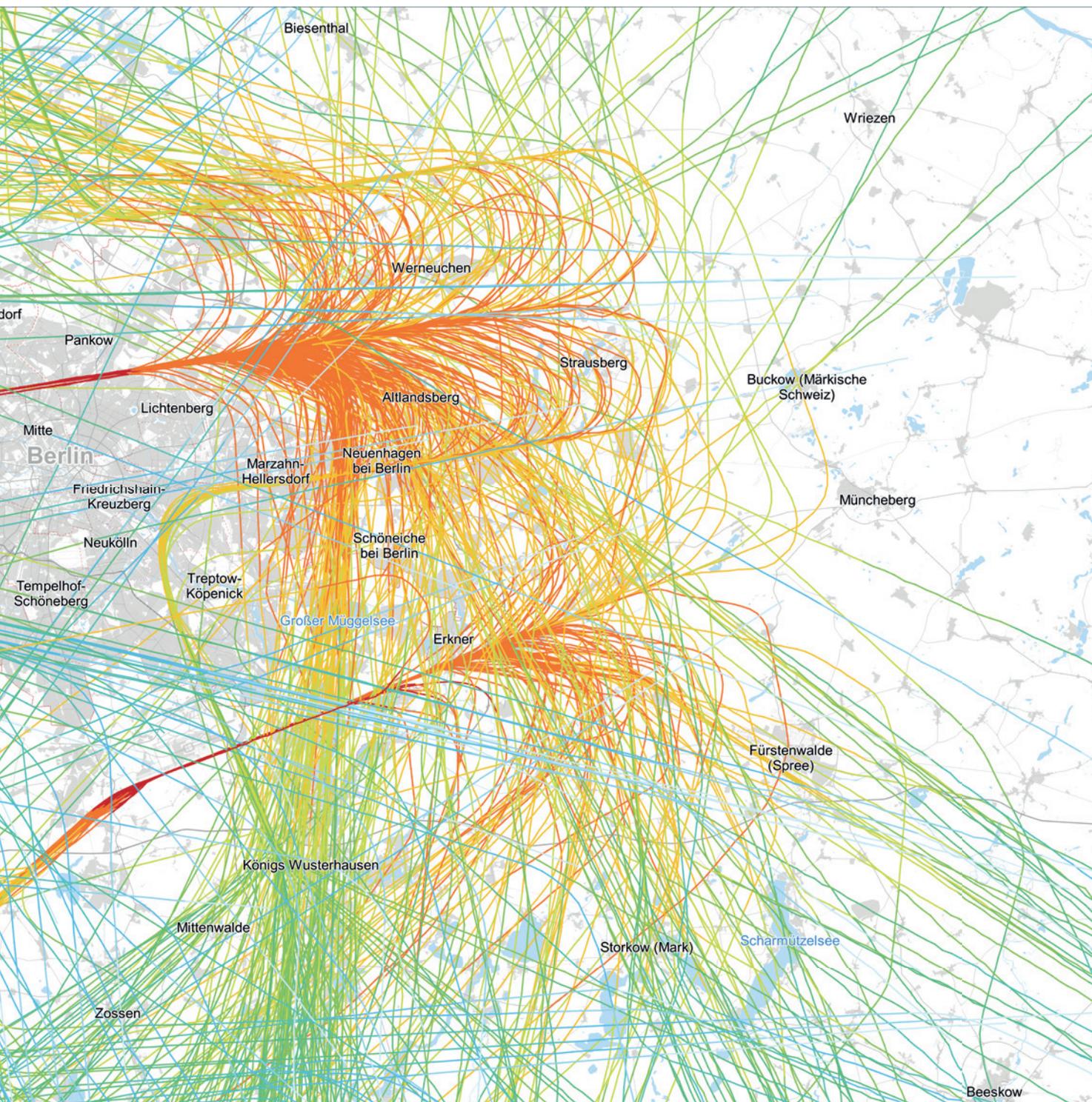


Flughöhe (ft)	0 (ft)	2.000 (ft)	4.000 (ft)	6.000 (ft)	8.000 (ft)
	10.000 (ft)	12.000 (ft)	14.000 (ft)	16.000 (ft)	18.000 (ft)

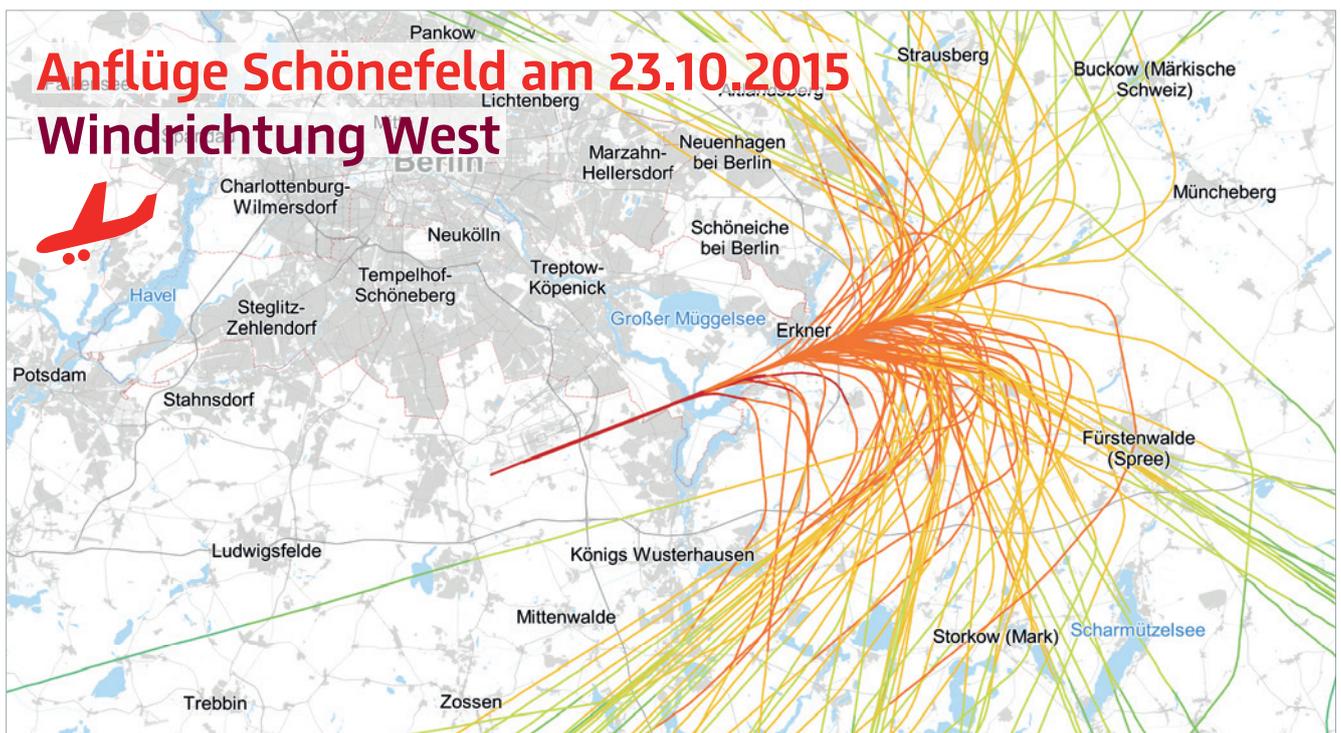
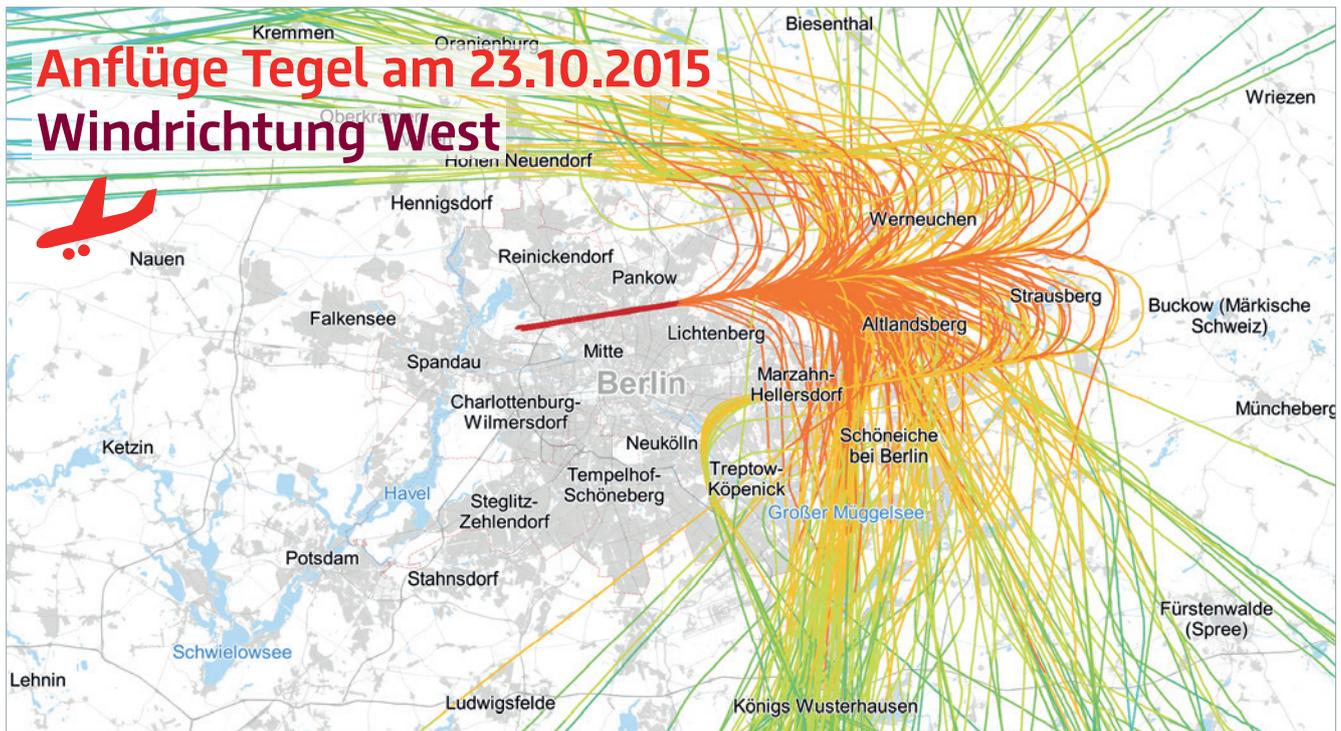
Dargestellt sind die Flugspuren der Flughäfen Schönefeld und Tegel am 23.10.2015. Dies war ohne Berücksichtigung der Verkehre zum Champions-League-Finale am 7.6.2015 der verkehrsreichste Tag des Jahres 2015 mit Westwind. Überflüge in relativ niedriger Höhe ergeben sich für den Ostteil Berlins und den Bereich

Königs Wusterhausen, Gosen, Erkner und die Müggelseeregion. Die in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens geflogenen Radarführungsstrecken (Transitions) des Flughafens Tegel mit der Einkurvung auf den Gegenanflug kurz vor Kreuzberg/Friedrichshain sind gut erkennbar. Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof sind hauptsächlich

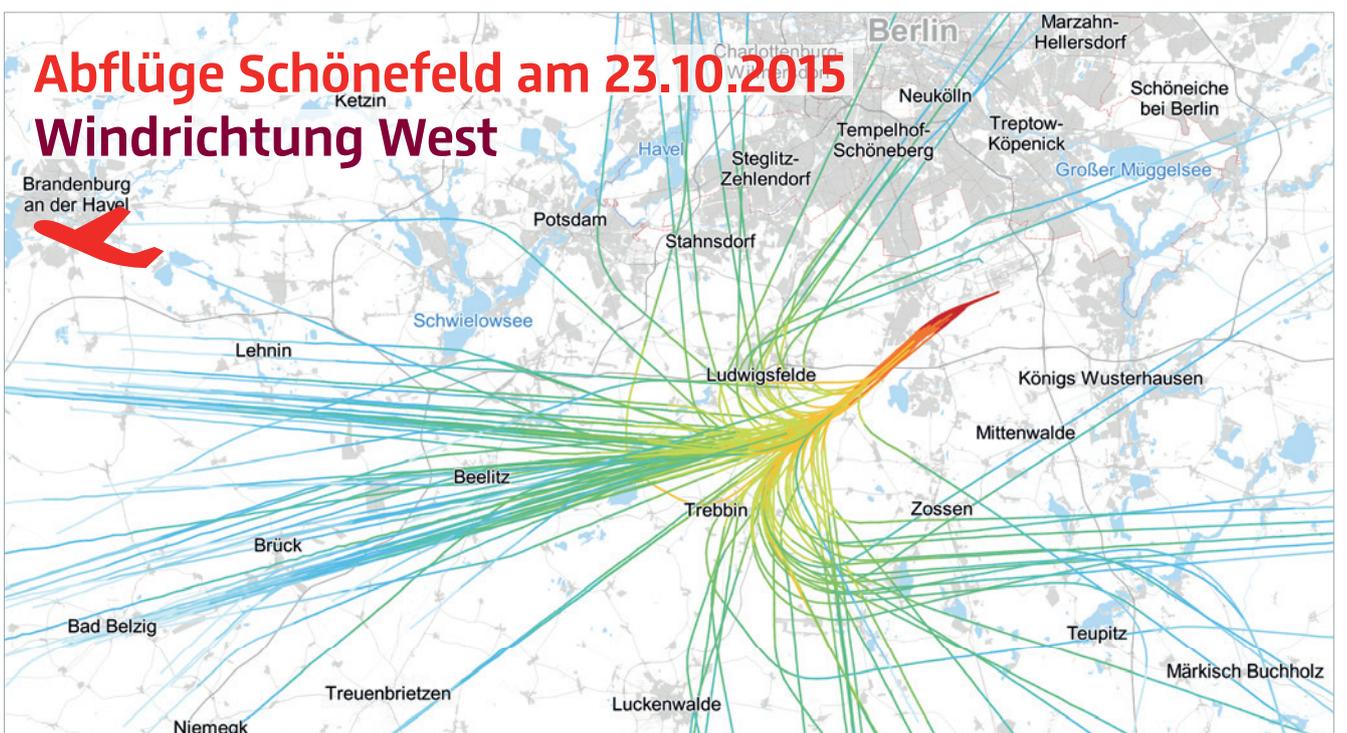
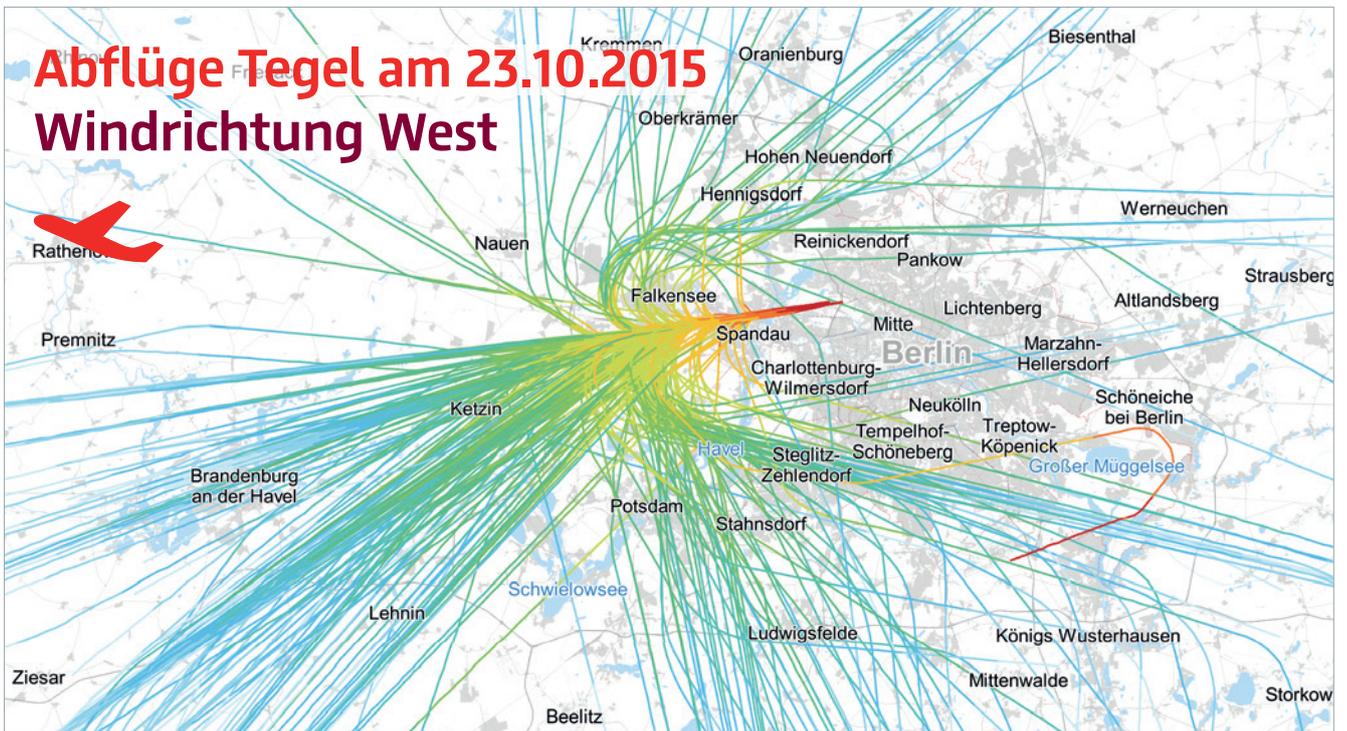
durch Abflüge am Flughafen Tegel betroffen. Der Betrieb der Südbahn in Schönefeld am 23.10. führt speziell in Blankenfelde-Mahlow, Ludwigsfelde, Bohnsdorf, Schulzendorf, Waltersdorf, Eichwalde sowie Erkner zu einer deutlichen Verlagerung der Flugspuren im Vergleich zu den Vorjahren.



Datenteil Flugspuren Region Berlin-Brandenburg



Flughöhe (ft)	0 (ft)	2.000 (ft)	4.000 (ft)	6.000 (ft)	8.000 (ft)	10.000 (ft)	12.000 (ft)	14.000 (ft)	16.000 (ft)	18.000 (ft)
	[Red line]	[Orange line]	[Yellow line]	[Light Green line]	[Green line]	[Dark Green line]	[Teal line]	[Blue line]	[Light Blue line]	[Very Light Blue line]



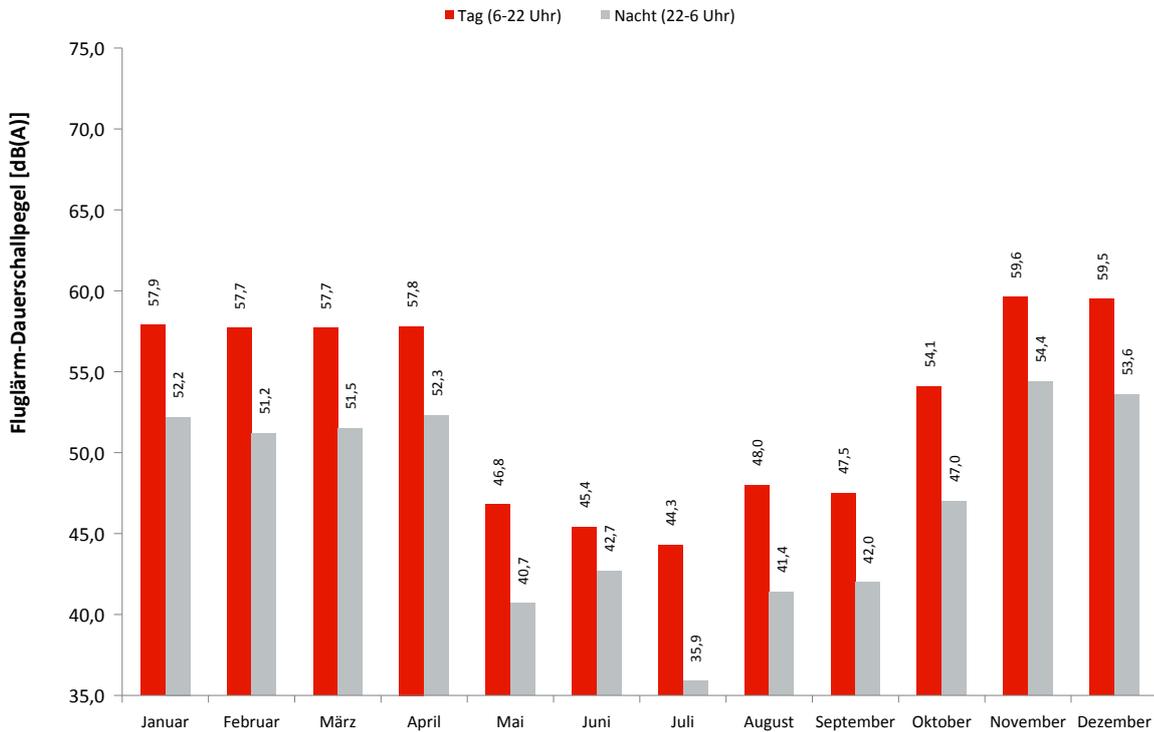
Datenteil

Fluglärmmessdaten Schönefeld

Jahresauswertung 2015 Messstelle MP02, Bohnsdorf, Waldstr.

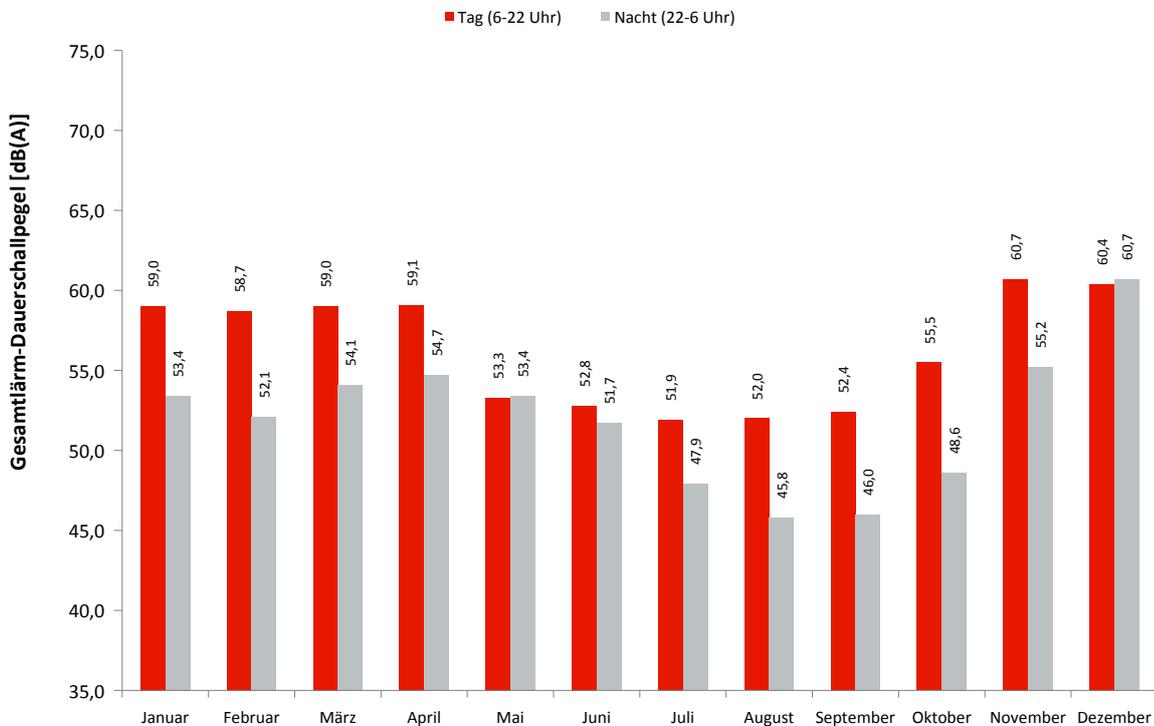
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 55,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 50,1 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 57,4 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 54,0 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	59,0	53,4	58,9	59,1	61,9	57,9	52,2	57,7	58,4	60,8
Februar	58,7	52,1	58,7	58,8	61,2	57,7	51,2	57,5	58,2	60,3
März	59,0	54,1	58,8	59,3	62,3	57,7	51,5	57,6	58,0	60,4
April	59,1	54,7	59,1	58,8	62,6	57,8	52,3	57,9	57,5	60,7
Mai	53,3	53,4	53,3	53,4	59,7	46,8	40,7	47,1	45,7	49,2
Juni	52,8	51,7	53,0	52,1	58,3	45,4	42,7	45,7	44,2	49,7
Juli	51,9	47,9	52,2	50,8	55,4	44,3	35,9	44,9	41,5	45,5
August	52,0	45,8	52,1	51,4	54,5	48,0	41,4	48,5	46,3	50,2
September	52,4	46,0	52,7	51,5	54,8	47,5	42,0	47,8	46,8	50,3
Oktober	55,5	48,6	55,7	54,8	57,7	54,1	47,0	54,2	53,8	56,3
November	60,7	55,2	60,8	60,3	63,6	59,6	54,4	59,5	59,9	62,8
Dezember	60,4	60,7	60,3	60,7	67,1	59,5	53,6	59,5	59,6	62,3
Jahr	57,4	54,0	57,5	57,4	61,5	55,9	50,1	55,9	56,1	58,8
Nordbahn	59,6	56,2	59,5	59,6	63,6	58,5	52,7	58,4	58,7	61,3
Südbahn	52,4	49,4	52,6	51,8	56,6	46,9	41,2	47,2	45,9	49,6

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

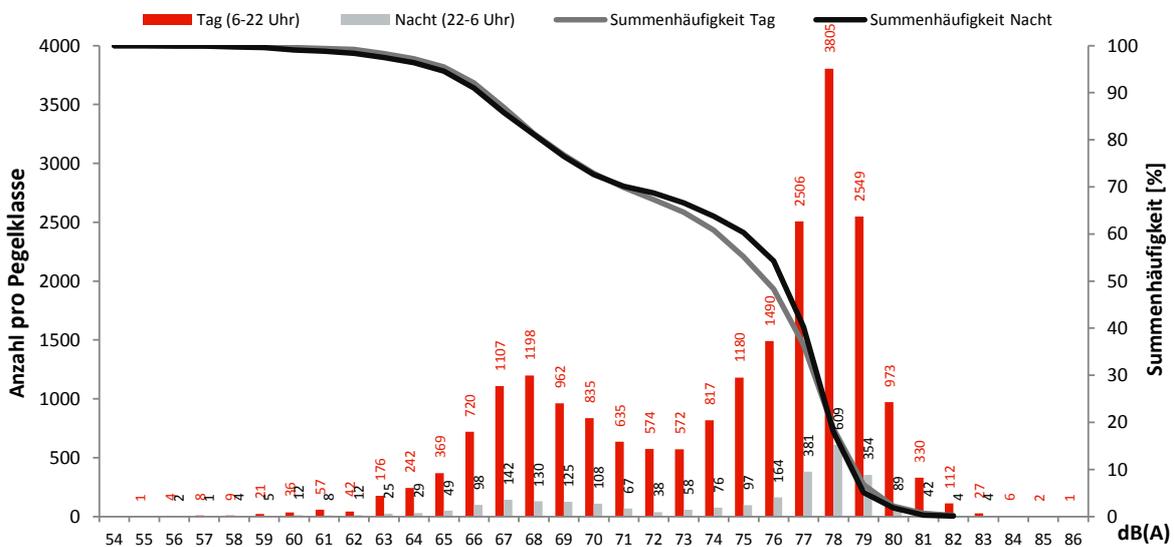
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2161	2185	2163	98,9	99	292	293	290	99,7	99
Februar	2207	2312	2272	95,5	98	238	245	244	97,1	97
März	2541	2640	2602	96,3	99	282	288	281	97,9	99
April	2448	2672	2466	91,6	91	337	364	339	92,6	91
Mai	415	464	461	89,4	79	50	56	52	89,3	79
Juni	636	738	738	86,2	100	147	159	159	92,5	100
Juli	571	639	639	89,4	100	43	46	46	93,5	99
August	1345	1466	1464	91,7	100	157	161	161	97,5	100
September	896	990	990	90,5	100	121	139	139	87,1	100
Oktober	1965	2091	2088	94,0	100	220	227	227	96,9	100
November	3191	3289	3259	97,0	99	461	464	460	99,4	100
Dezember	2986	3013	3007	99,1	100	384	384	383	100,0	100
Gesamt	21362	22499	22149	94,9	97	2732	2826	2781	96,7	97

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

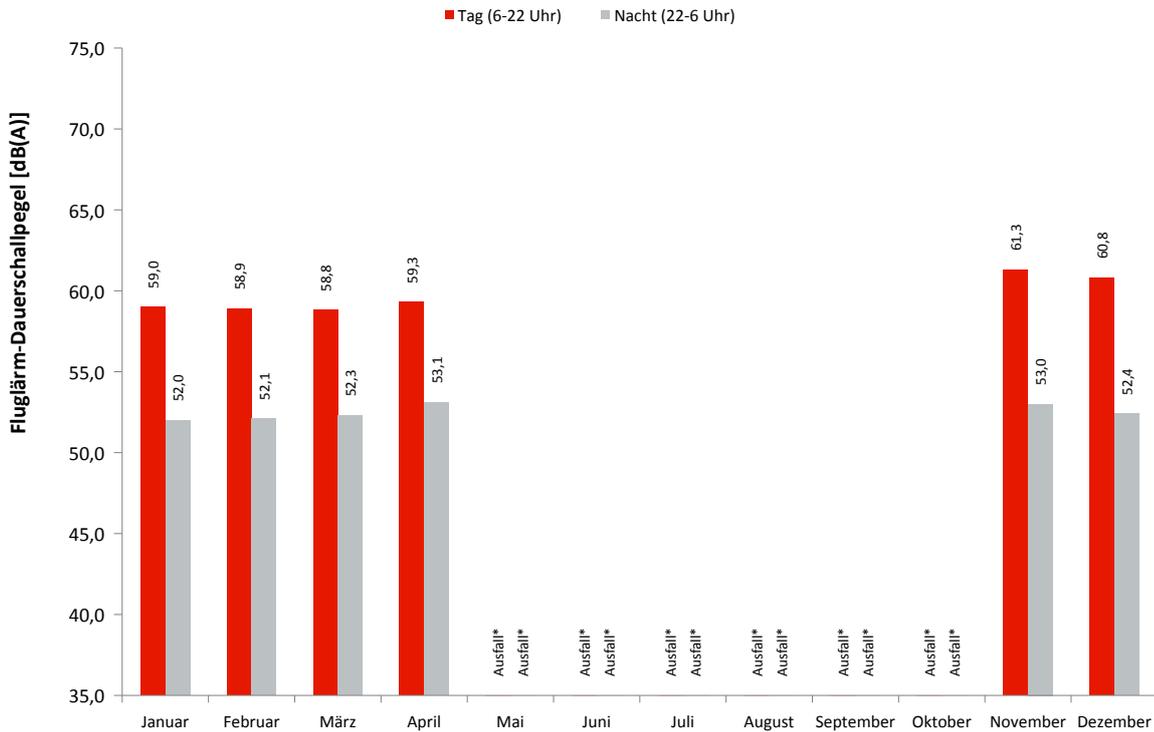
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP03, Waßmannsdorf, Dorfstr.

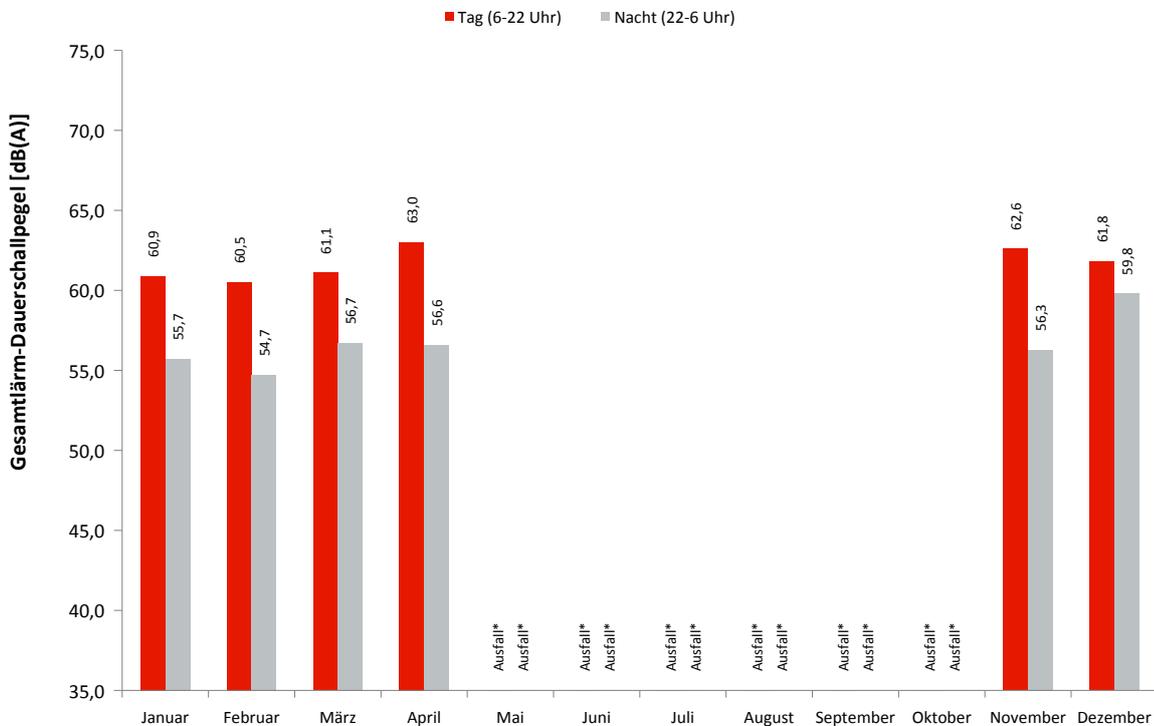
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 59,8 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,5 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 61,7 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 56,9 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	60,9	55,7	61,2	60,0	63,8	59,0	52,0	59,2	58,4	61,2
Februar	60,5	54,7	60,8	59,5	63,1	58,9	52,1	59,1	58,3	61,1
März	61,1	56,7	61,3	60,4	64,5	58,8	52,3	59,1	58,0	61,2
April	63,0	56,6	63,6	60,4	65,1	59,3	53,1	59,6	58,3	61,8
Mai	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Juni	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Juli	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
August	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
September	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Oktober	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
November	62,6	56,3	62,8	61,9	65,1	61,3	53,0	61,3	61,2	63,1
Dezember	61,8	59,8	62,0	61,4	66,7	60,8	52,4	60,9	60,5	62,5
Jahr	61,7	56,9	62,0	60,7	64,9	59,8	52,5	59,9	59,3	61,9
Nordbahn	61,7	57,0	62,0	60,7	64,9	59,8	52,5	60,0	59,3	61,9
Südbahn	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

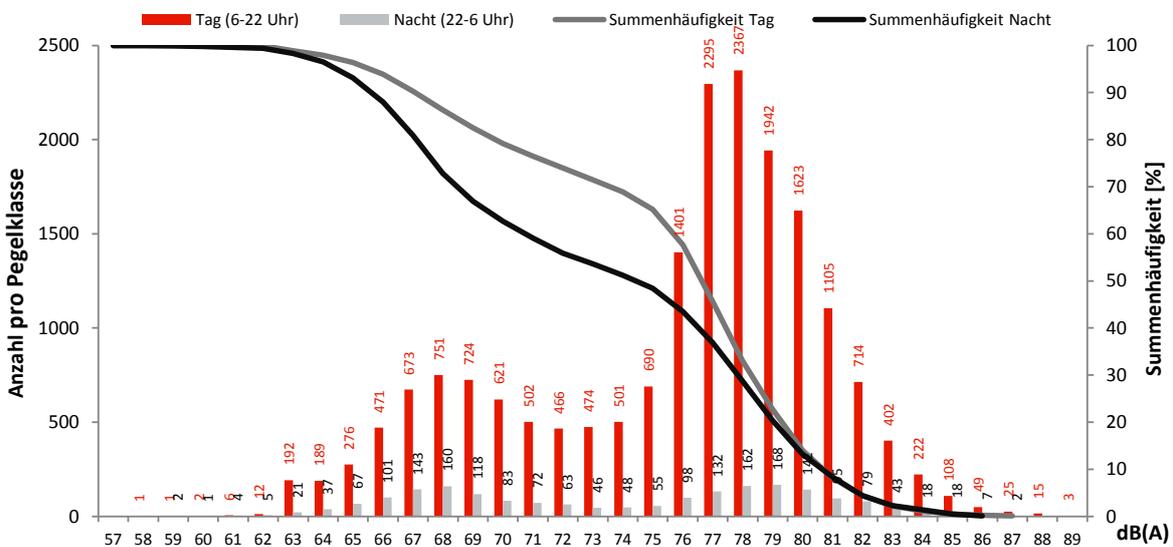
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Osten, Starts von Schönefeld in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100% gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2342	2667	2623	87.8	98	236	273	271	86.4	98
Februar	2627	2965	2963	88.6	100	282	305	305	92.5	100
März	3152	3608	3558	87.4	98	338	393	388	86.0	99
April	2710	2968	2929	91.3	99	355	384	383	92.4	99
Mai					0					0
Juni					0					0
Juli					0					0
August					0					0
September					0					0
Oktober	1121	1387	1386	80.8	23	132	160	160	82.5	25
November	3379	3620	3568	93.3	99	317	351	346	90.3	99
Dezember	3481	3833	3827	90.8	100	328	363	363	90.4	100
Gesamt	18812	21148	20854	89.0	51	1988	2232	2216	89.1	51

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

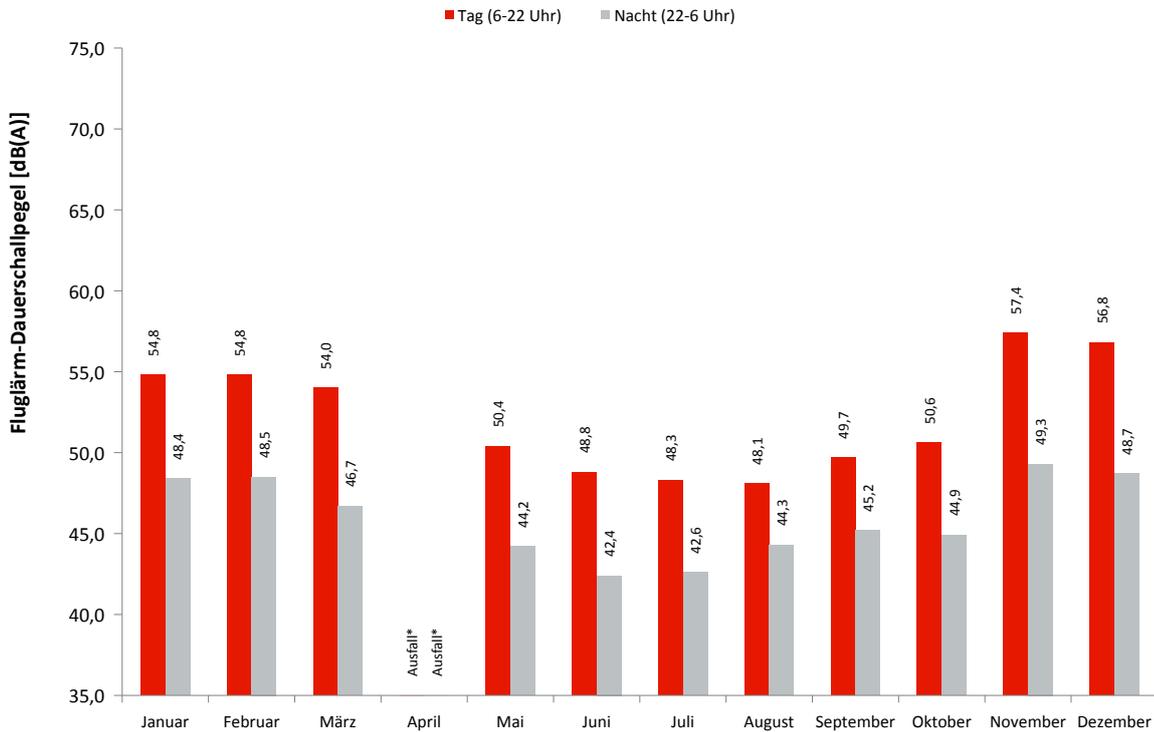
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP04, Selchow, Glasower Str.

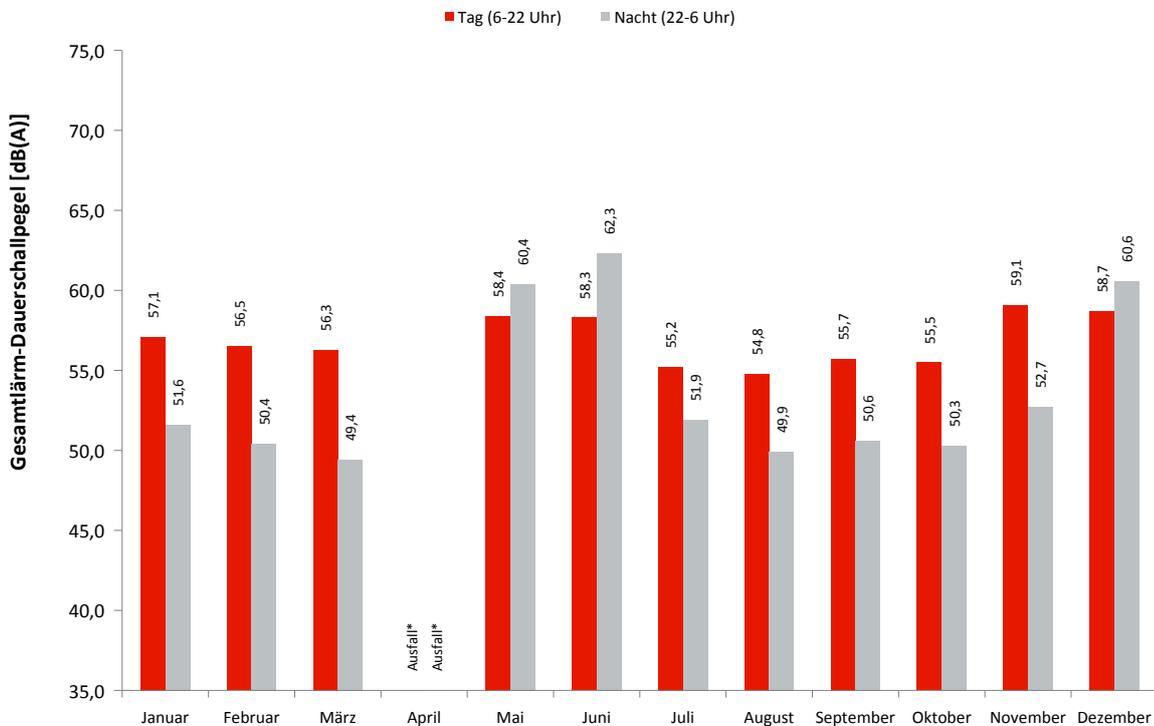
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 46,7 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 57,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 56,5 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	57,1	51,6	57,4	56,1	59,9	54,8	48,4	55,0	54,3	57,3
Februar	56,5	50,4	56,8	55,6	59,0	54,8	48,5	54,9	54,4	57,3
März	56,3	49,4	56,8	54,7	58,3	54,0	46,7	54,2	53,3	56,0
April	*	*	*	56,6	*	*	*	*	54,9	*
Mai	58,4	60,4	59,0	55,6	66,2	50,4	44,2	50,8	49,0	52,8
Juni	58,3	62,3	59,0	55,7	68,0	48,8	42,4	49,3	46,7	50,9
Juli	55,2	51,9	55,6	53,8	59,2	48,3	42,6	48,8	46,2	50,8
August	54,8	49,9	55,2	53,1	57,8	48,1	44,3	48,5	46,5	51,7
September	55,7	50,6	56,2	53,9	58,6	49,7	45,2	49,9	49,0	53,0
Oktober	55,5	50,3	55,9	54,0	58,3	50,6	44,9	50,8	50,1	53,4
November	59,1	52,7	59,4	58,2	61,5	57,4	49,3	57,5	57,2	59,2
Dezember	58,7	60,6	58,7	58,7	66,6	56,8	48,7	56,9	56,5	58,6
Jahr	57,2	56,5	57,6	55,8	63,0	53,5	46,7	53,7	52,9	55,7
Nordbahn	57,8	55,3	58,1	57,0	62,4	55,8	48,5	56,0	55,4	57,9
Südbahn	56,6	57,5	57,1	54,4	63,6	49,1	43,9	49,4	47,8	52,0

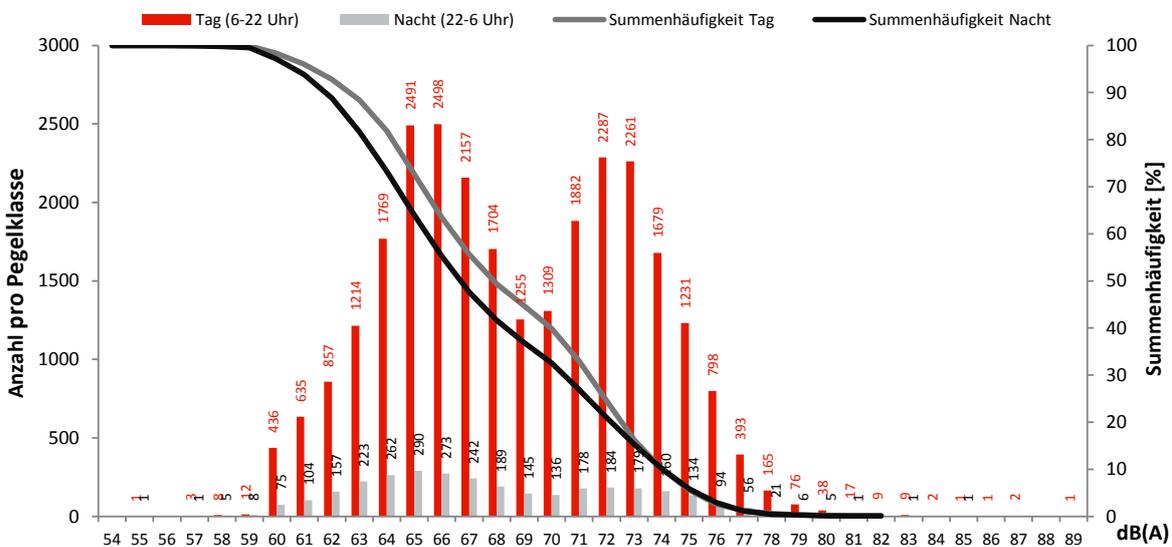
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Osten, Starts von Schönefeld in Richtung Westen und Durchstarts.
 Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2115	2247	2206	94.1	98	225	228	227	98.7	98
Februar	2230	2314	2314	96.4	100	260	262	262	99.2	100
März	2009	2694	2131	74.6	80	219	305	229	71.8	77
April	1378	2779	1411	49.6	49	163	344	165	47.4	50
Mai	2575	2819	2815	91.3	100	274	277	277	98.9	100
Juni	2074	3029	3028	68.5	100	235	386	385	60.9	100
Juli	1907	2723	2720	70.0	100	246	305	303	80.7	100
August	1670	2544	2541	65.6	100	278	304	304	91.4	100
September	2236	2940	2940	76.1	100	297	353	353	84.1	100
Oktober	2649	3206	3204	82.6	100	320	367	367	87.2	100
November	3243	3412	3362	95.0	99	306	321	317	95.3	99
Dezember	3109	3192	3187	97.4	100	307	315	314	97.5	100
Gesamt	27195	33899	31859	80.2	94	3130	3767	3503	83.1	94

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

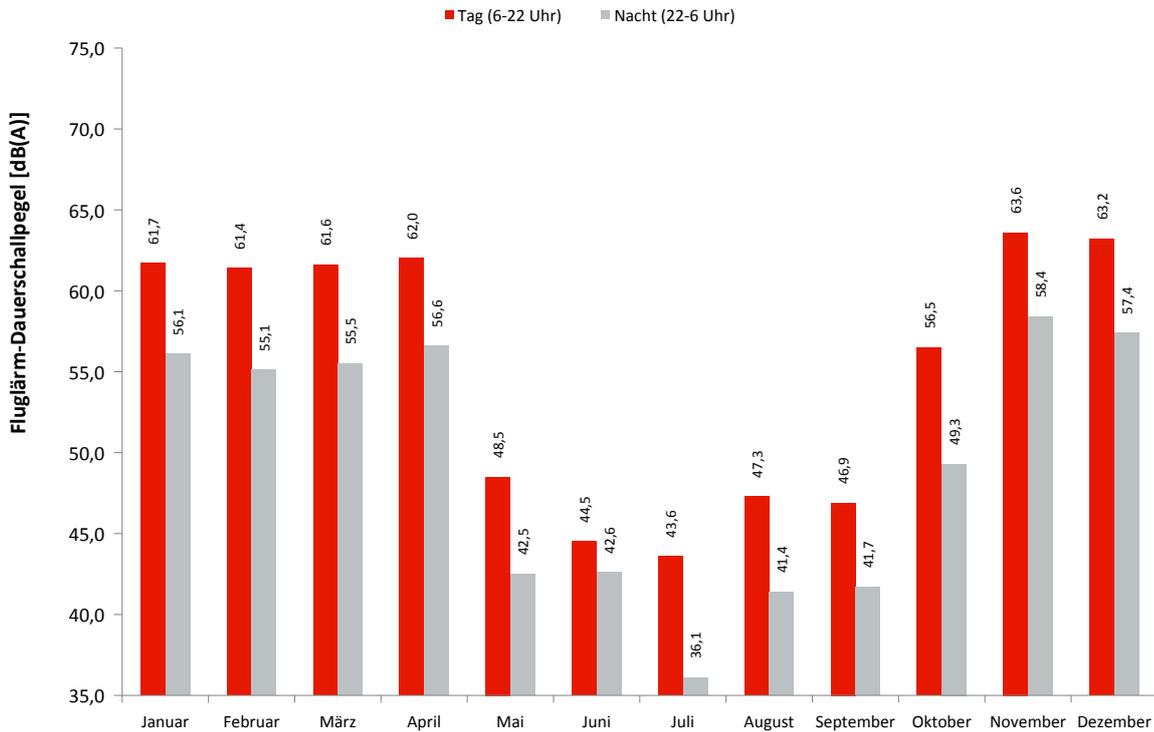
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP05, Hubertus, Neu Chateller Weg

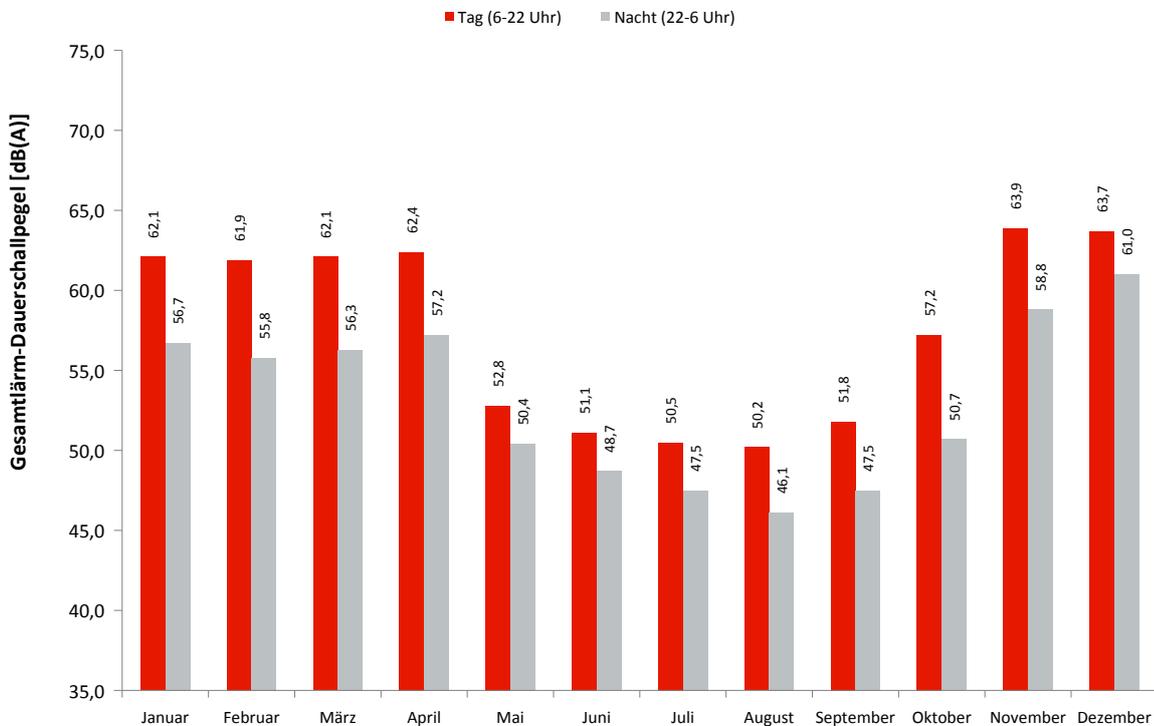
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 59,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 53,9 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 60,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 55,5 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	62,1	56,7	62,0	62,5	65,2	61,7	56,1	61,4	62,2	64,7
Februar	61,9	55,8	61,7	62,4	64,6	61,4	55,1	61,2	62,0	64,1
März	62,1	56,3	61,9	62,4	64,9	61,6	55,5	61,4	61,9	64,3
April	62,4	57,2	62,6	62,0	65,4	62,0	56,6	62,1	61,7	64,9
Mai	52,8	50,4	53,1	51,6	57,3	48,5	42,5	48,8	47,5	51,1
Juni	51,1	48,7	51,4	50,4	55,7	44,5	42,6	44,9	43,2	49,4
Juli	50,5	47,5	50,9	49,1	54,7	43,6	36,1	44,2	40,7	45,2
August	50,2	46,1	50,4	49,7	53,8	47,3	41,4	47,7	45,6	49,7
September	51,8	47,5	52,0	51,2	55,3	46,9	41,7	47,1	46,3	49,9
Oktober	57,2	50,7	57,3	56,8	59,6	56,5	49,3	56,6	56,3	58,7
November	63,9	58,8	63,9	64,2	67,1	63,6	58,4	63,5	63,9	66,7
Dezember	63,7	61,0	63,7	63,8	68,2	63,2	57,4	63,1	63,3	66,0
Jahr	60,2	55,5	60,1	60,3	63,5	59,5	53,9	59,5	59,8	62,4
Nordbahn	62,8	58,1	62,7	63,0	66,1	62,3	56,7	62,2	62,6	65,2
Südbahn	51,2	48,0	51,5	50,3	55,3	46,2	41,1	46,5	45,1	49,1

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

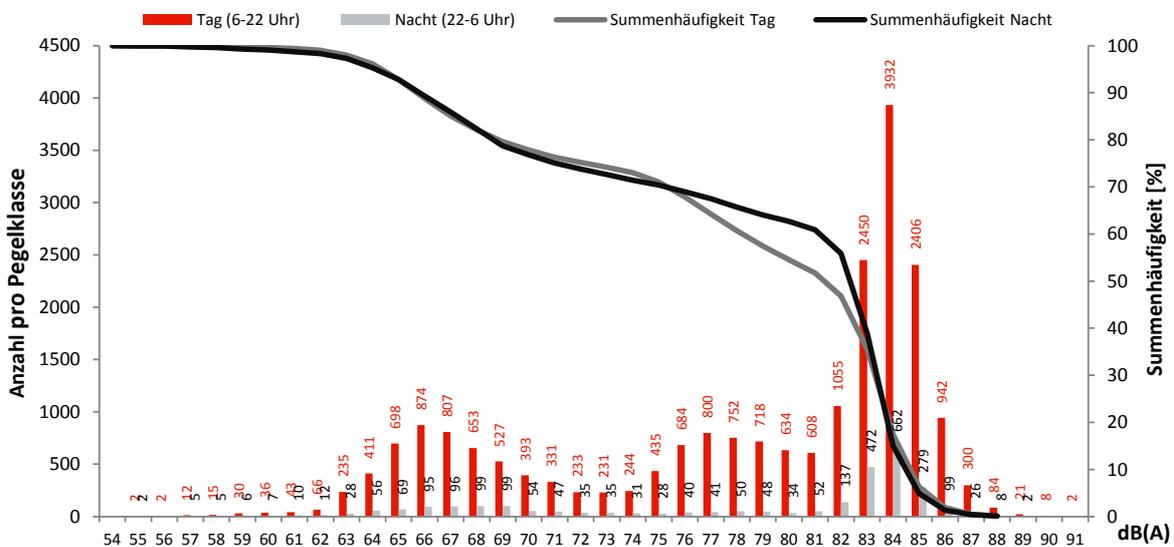
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2165	2185	2165	99.1	99	291	293	289	99.3	99
Februar	2229	2312	2278	96.4	98	238	245	243	97.1	97
März	2581	2640	2608	97.8	99	283	288	283	98.3	99
April	2673	2672	2665	100.0	100	363	364	364	99.7	100
Mai	422	464	463	90.9	100	54	56	56	96.4	100
Juni	636	738	738	86.2	100	153	159	159	96.2	100
Juli	554	639	639	86.7	100	43	46	46	93.5	99
August	1318	1466	1464	89.9	100	155	161	161	96.3	100
September	896	990	990	90.5	100	122	139	139	87.8	100
Oktober	1980	2091	2090	94.7	100	220	227	227	96.9	100
November	3234	3289	3257	98.3	99	460	464	460	99.1	100
Dezember	2984	3013	3006	99.0	100	386	384	384	100.5	100
Gesamt	21672	22499	22363	96.3	100	2768	2826	2811	97.9	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

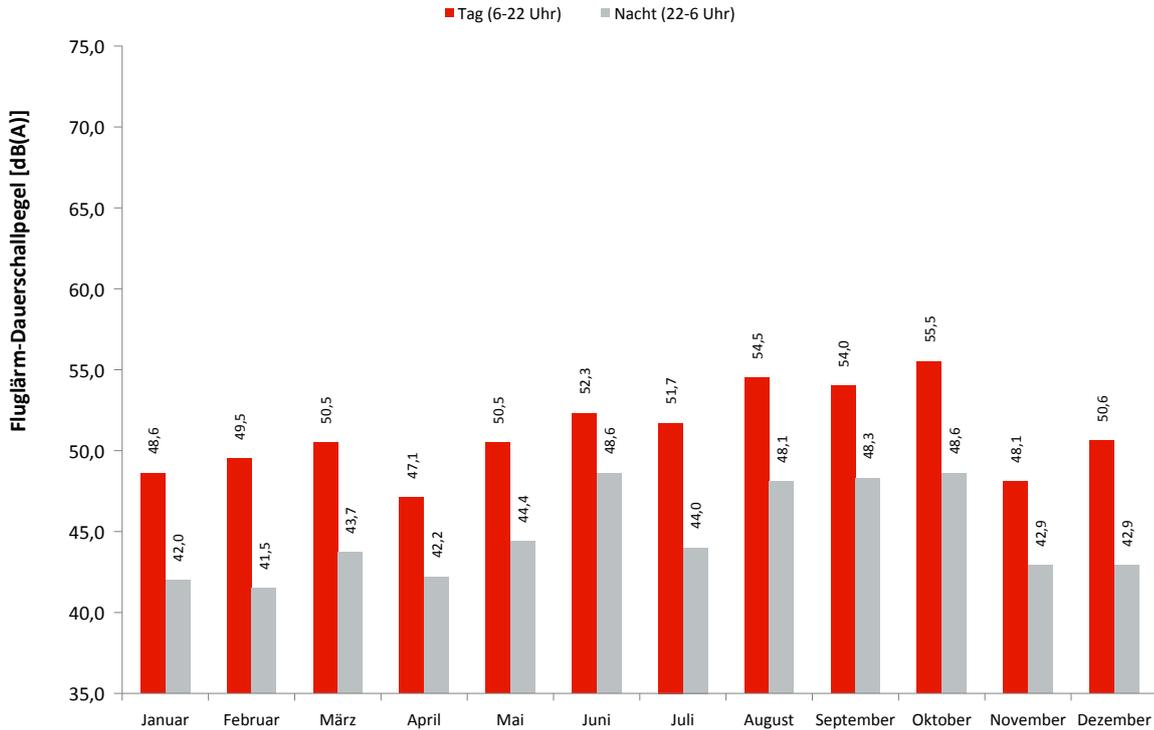
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP06, Waltersdorf, Siedlung

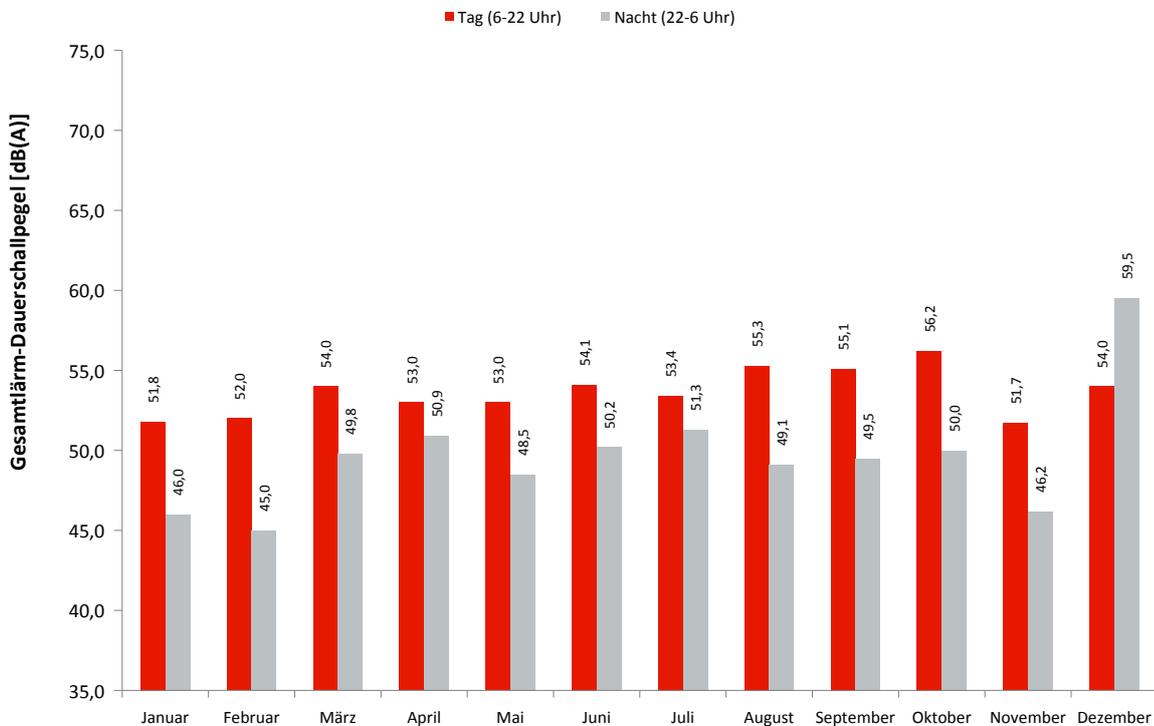
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 45,7 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 51,9 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	51,8	46,0	52,1	51,0	54,5	48,6	42,0	48,6	48,5	51,0
Februar	52,0	45,0	52,3	50,9	54,1	49,5	41,5	49,6	49,1	51,3
März	54,0	49,8	54,2	53,2	57,5	50,5	43,7	50,5	50,6	52,9
April	53,0	50,9	53,3	52,1	57,8	47,1	42,2	46,9	47,5	50,4
Mai	53,0	48,5	53,3	52,2	56,3	50,5	44,4	50,7	49,9	53,1
Juni	54,1	50,2	54,4	53,1	57,8	52,3	48,6	52,6	51,1	56,0
Juli	53,4	51,3	53,9	51,5	58,1	51,7	44,0	52,2	49,6	53,3
August	55,3	49,1	55,7	53,7	57,7	54,5	48,1	55,0	52,8	56,7
September	55,1	49,5	55,3	54,3	57,8	54,0	48,3	54,3	53,3	56,8
Oktober	56,2	50,0	56,4	55,7	58,7	55,5	48,6	55,6	55,3	57,8
November	51,7	46,2	51,9	51,0	54,5	48,1	42,9	47,8	48,8	51,3
Dezember	54,0	59,5	53,7	54,7	65,1	50,6	42,9	50,6	50,4	52,6
Jahr	53,9	51,9	54,1	53,1	58,7	51,9	45,7	52,1	51,2	54,4
Nordbahn	52,9	53,3	53,0	52,4	59,5	49,3	42,6	49,2	49,3	51,7
Südbahn	54,6	49,9	54,9	53,6	57,8	53,4	47,4	53,7	52,4	55,9

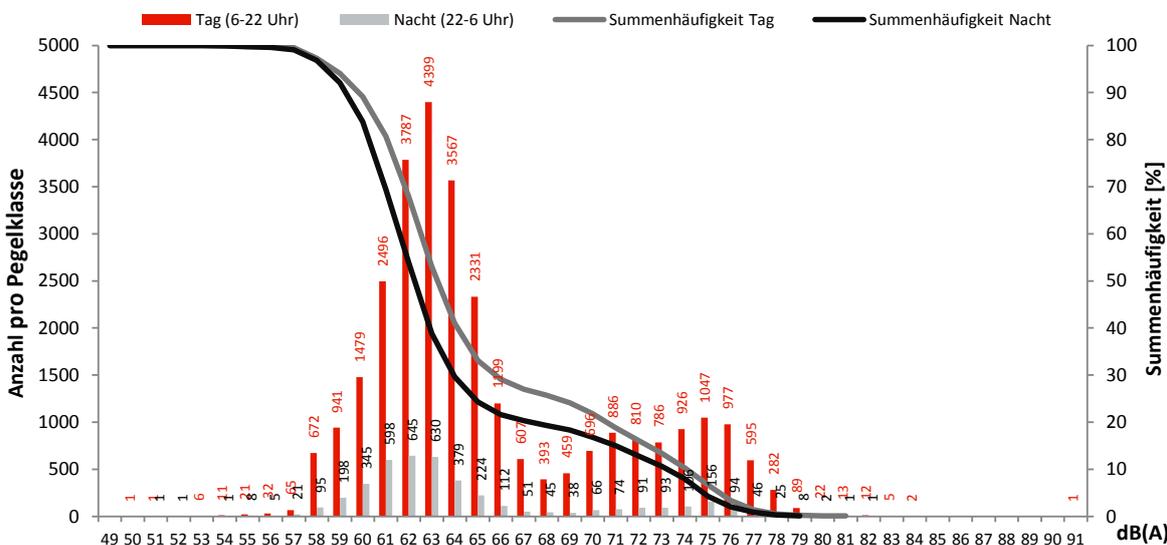
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	1846	2185	2010	84.5	91	251	293	271	85.7	91
Februar	2039	2312	2311	88.2	100	216	245	244	88.2	99
März	2198	2640	2600	83.3	99	257	288	281	89.2	99
April	2190	2672	2663	82.0	100	330	364	364	90.7	100
Mai	2471	2736	2732	90.3	100	366	379	379	96.6	100
Juni	2701	2999	2999	90.1	100	449	459	459	97.8	100
Juli	2456	2698	2691	91.0	100	392	404	404	97.0	99
August	2343	2470	2469	94.9	100	364	368	368	98.9	100
September	2704	2920	2917	92.6	100	380	394	394	96.4	100
Oktober	3021	3170	3168	95.3	100	346	356	356	97.2	100
November	2856	3289	3252	86.8	99	439	464	459	94.6	100
Dezember	2787	3013	3006	92.5	100	370	384	383	96.4	100
Gesamt	29612	33104	32818	89.5	99	4160	4398	4362	94.6	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

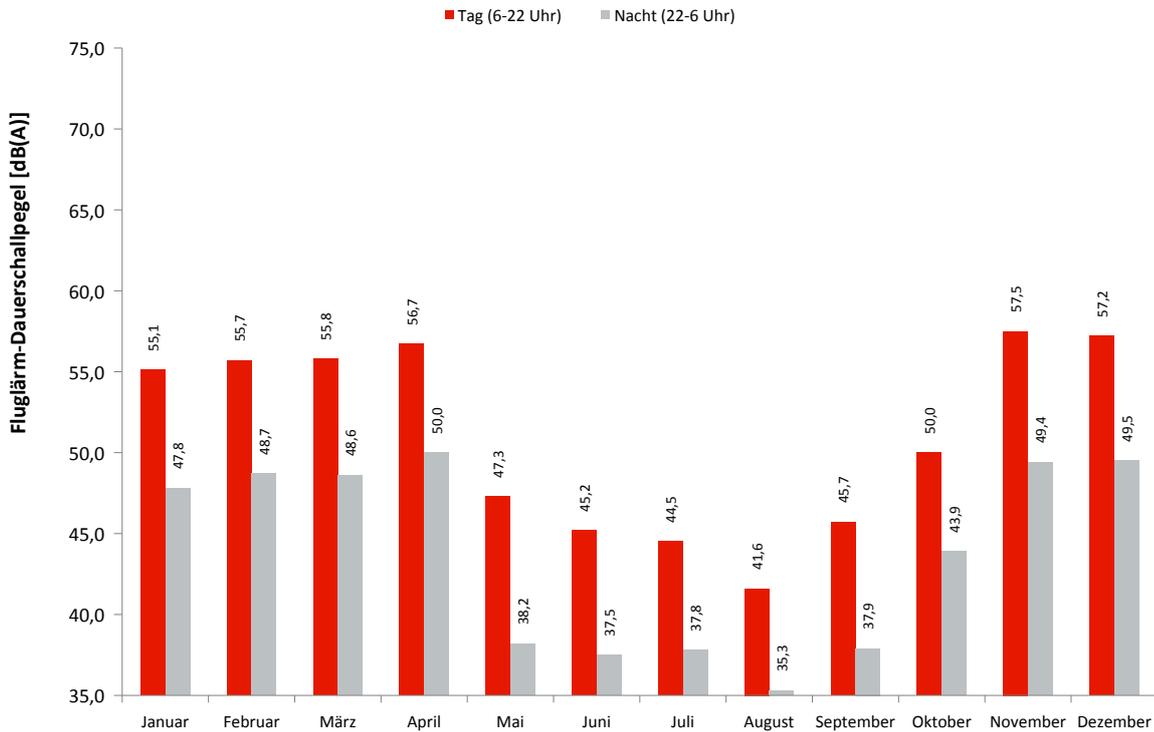
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP07, Blankenfelde, Glasower Damm

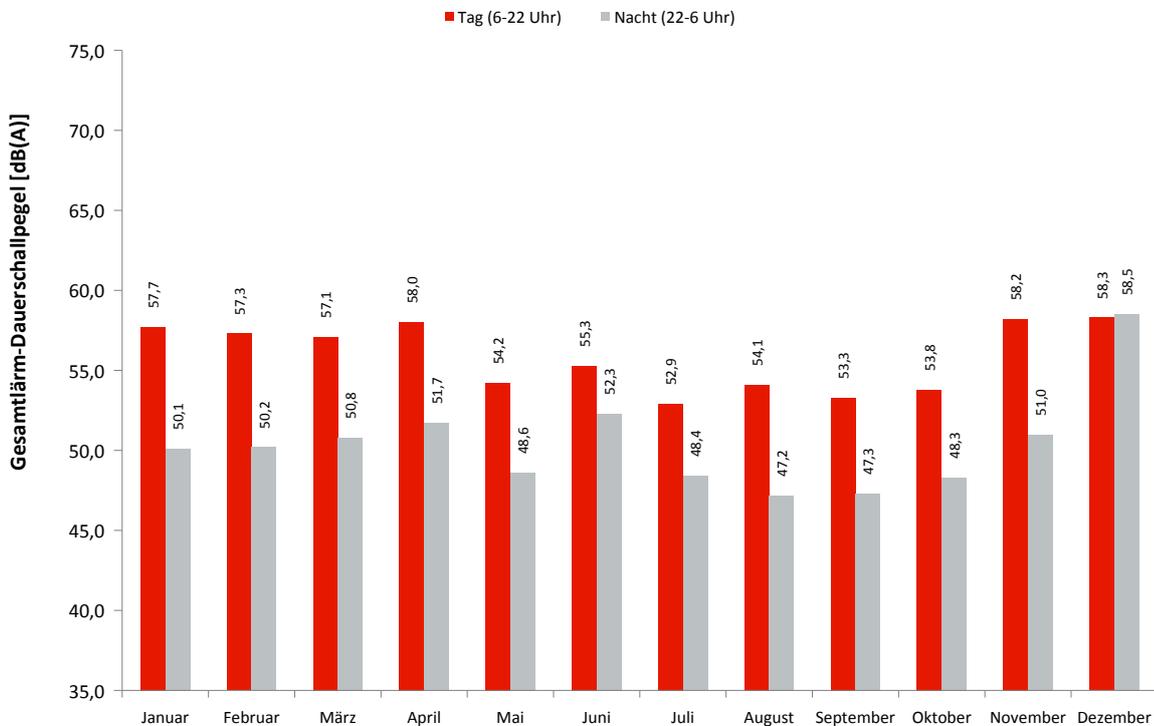
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,8 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 46,4 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 56,3 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 51,8 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	57,7	50,1	58,2	55,9	59,4	55,1	47,8	55,2	54,8	57,2
Februar	57,3	50,2	57,6	56,3	59,4	55,7	48,7	55,9	55,4	57,9
März	57,1	50,8	57,3	56,5	59,6	55,8	48,6	56,0	55,3	57,9
April	58,0	51,7	58,4	56,8	60,4	56,7	50,0	57,0	55,5	58,9
Mai	54,2	48,6	54,5	53,0	56,9	47,3	38,2	47,7	46,2	48,6
Juni	55,3	52,3	55,6	54,2	59,4	45,2	37,5	45,5	44,3	47,1
Juli	52,9	48,4	53,3	51,4	56,1	44,5	37,8	44,7	43,8	46,8
August	54,1	47,2	54,8	50,9	55,9	41,6	35,3	41,7	41,3	44,1
September	53,3	47,3	53,7	51,6	55,7	45,7	37,9	46,0	44,5	47,4
Oktober	53,8	48,3	54,2	52,1	56,5	50,0	43,9	50,1	49,8	52,6
November	58,2	51,0	58,3	57,7	60,3	57,5	49,4	57,6	57,3	59,4
Dezember	58,3	58,5	58,4	58,0	64,8	57,2	49,5	57,3	56,9	59,2
Jahr	56,3	51,8	56,6	55,2	59,6	53,8	46,4	53,9	53,3	55,8
Nordbahn	57,8	53,5	58,1	56,9	61,2	56,4	49,0	56,6	56,0	58,5
Südbahn	53,8	49,0	54,2	52,0	56,8	44,6	37,3	44,8	43,7	46,6

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Osten, Starts von Schönefeld in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

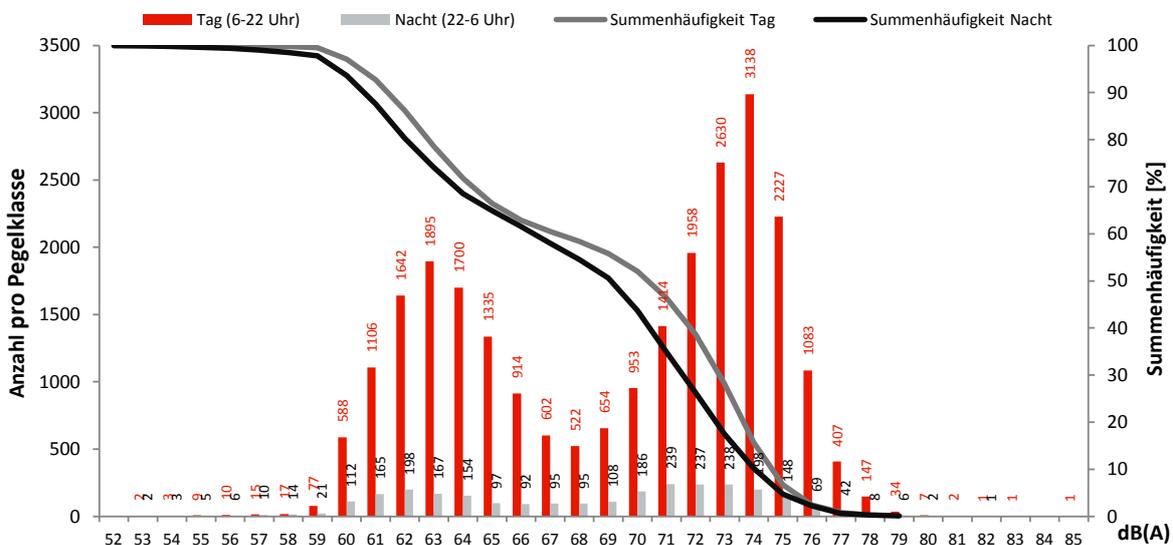
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2129	2247	2201	94,7	98	227	228	226	99,6	98
Februar	2238	2314	2309	96,7	100	264	262	262	100,8	99
März	2583	2694	2647	95,9	98	297	305	300	97,4	98
April	2684	2779	2745	96,6	99	347	344	343	100,9	99
Mai	1861	2444	2443	76,1	100	160	233	233	68,7	100
Juni	1599	2291	2289	69,8	100	169	227	226	74,4	100
Juli	1490	2084	2076	71,5	100	168	259	257	64,9	99
August	800	1078	1078	74,2	100	107	143	143	74,8	100
September	1589	1950	1949	81,5	100	161	214	214	75,2	100
Oktober	1696	1884	1883	90,0	100	200	218	218	91,7	99
November	3267	3412	3360	95,8	99	311	321	317	96,9	99
Dezember	3145	3192	3191	98,5	100	305	315	314	96,8	99
Gesamt	25081	28369	28171	88,4	99	2716	3069	3053	88,5	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

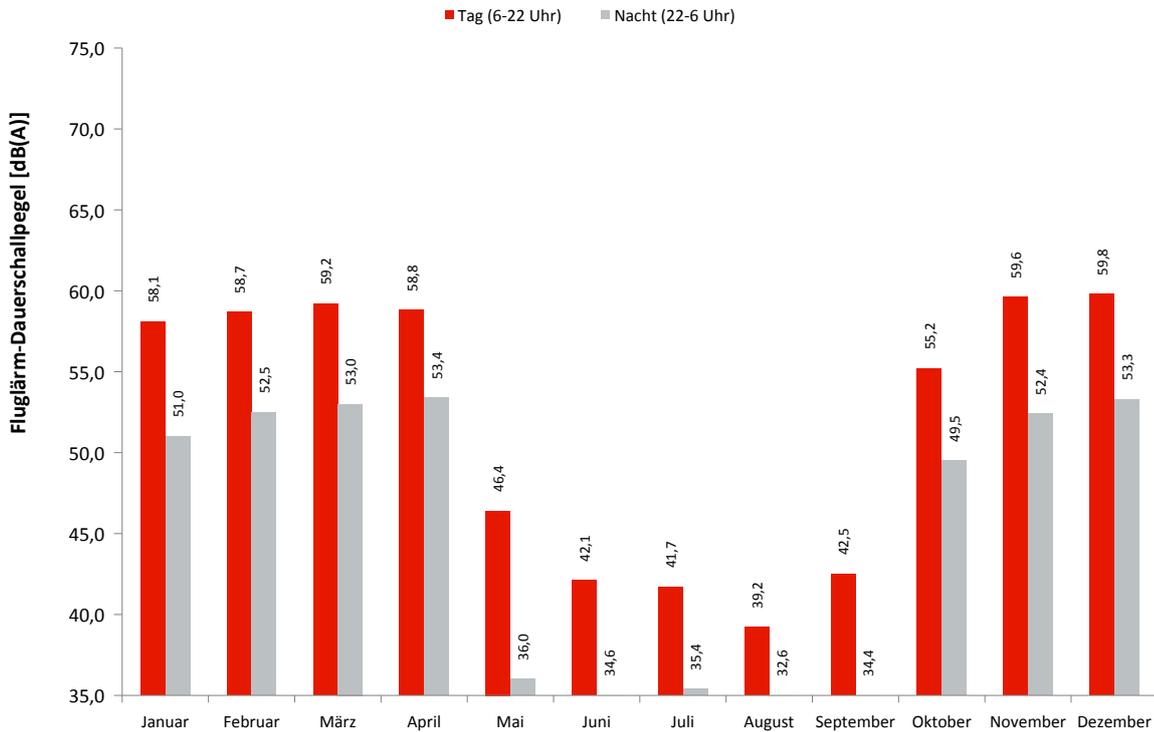
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP08, Mahlow, Waldsiedlung

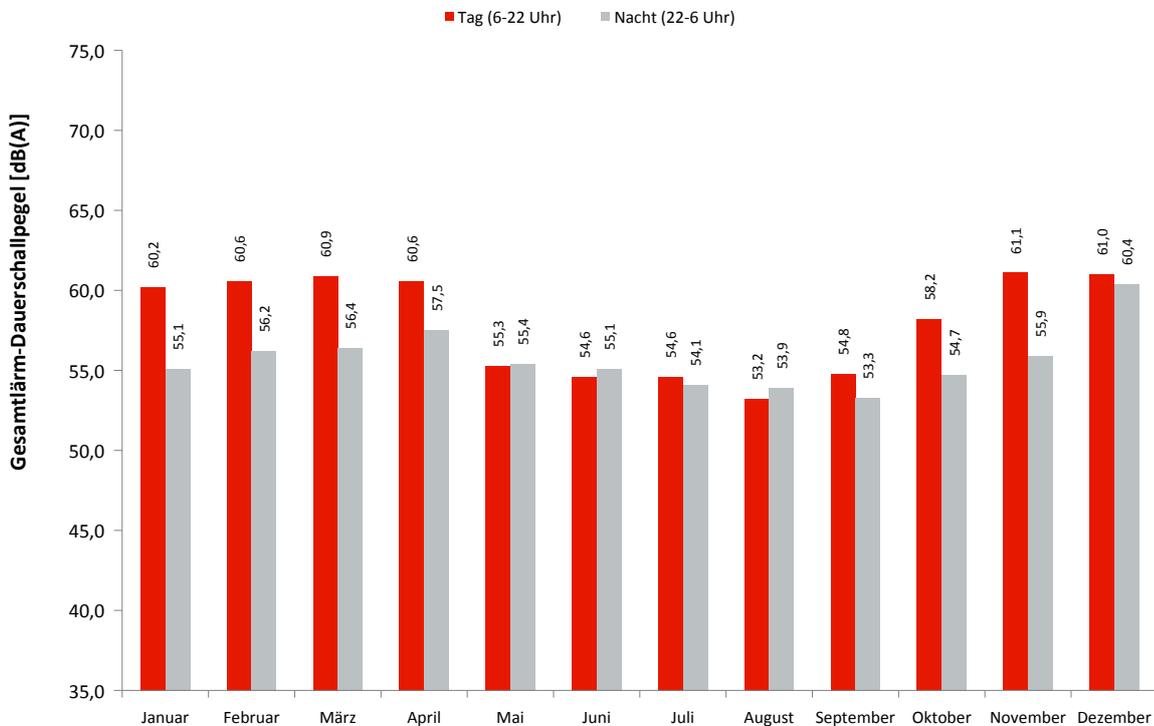
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 56,4 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 50,0 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 58,8 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 56,1 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	60,2	55,1	60,3	60,0	63,3	58,1	51,0	58,1	58,0	60,3
Februar	60,6	56,2	60,6	60,4	64,0	58,7	52,5	58,8	58,5	61,3
März	60,9	56,4	60,9	60,8	64,3	59,2	53,0	59,2	59,2	61,8
April	60,6	57,5	60,7	60,2	64,8	58,8	53,4	59,1	58,1	61,7
Mai	55,3	55,4	55,0	56,0	61,8	46,4	36,0	46,8	44,9	47,3
Juni	54,6	55,1	54,1	55,8	61,5	42,1	34,6	42,4	41,0	44,0
Juli	54,6	54,1	54,3	55,3	60,7	41,7	35,4	42,0	40,8	44,1
August	53,2	53,9	52,3	55,3	60,3	39,2	32,6	39,5	37,8	41,4
September	54,8	53,3	54,4	55,7	60,2	42,5	34,4	43,0	40,8	44,1
Oktober	58,2	54,7	58,2	58,2	62,2	55,2	49,5	55,1	55,4	58,1
November	61,1	55,9	61,0	61,2	64,2	59,6	52,4	59,6	59,8	61,9
Dezember	61,0	60,4	61,0	61,0	66,9	59,8	53,3	59,8	59,8	62,3
Jahr	58,8	56,1	58,8	58,9	63,3	56,4	50,0	56,4	56,3	58,9
Nordbahn	60,7	57,3	60,8	60,6	64,8	59,1	52,7	59,1	59,0	61,6
Südbahn	54,6	54,3	54,2	55,5	60,8	41,6	34,4	41,9	40,5	43,6

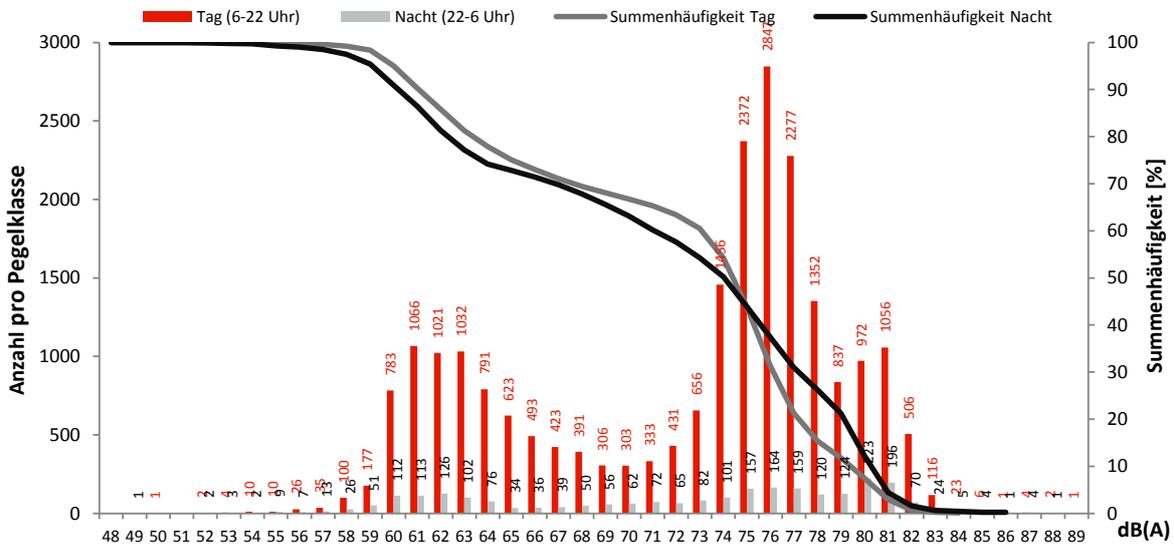
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Osten, Starts von Schönefeld in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2157	2247	2207	96,0	98	223	228	226	97,8	98
Februar	2250	2314	2314	97,2	100	265	262	262	101,1	100
März	2600	2694	2653	96,5	98	294	305	300	96,4	98
April	2685	2779	2744	96,6	99	338	344	342	98,3	99
Mai	796	2444	2444	32,6	100	74	233	233	31,8	100
Juni	1255	2291	2287	54,8	100	140	227	227	61,7	100
Juli	1287	2084	2078	61,8	100	147	259	257	56,8	100
August	727	1078	1078	67,4	100	91	143	143	63,6	100
September	1180	1950	1949	60,5	100	116	214	214	54,2	100
Oktober	1495	1884	1883	79,4	100	187	218	218	85,8	100
November	3251	3412	3359	95,3	99	305	321	317	95,0	99
Dezember	3155	3192	3189	98,8	100	310	315	314	98,4	100
Gesamt	22838	28369	28185	80,5	99	2490	3069	3053	81,1	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

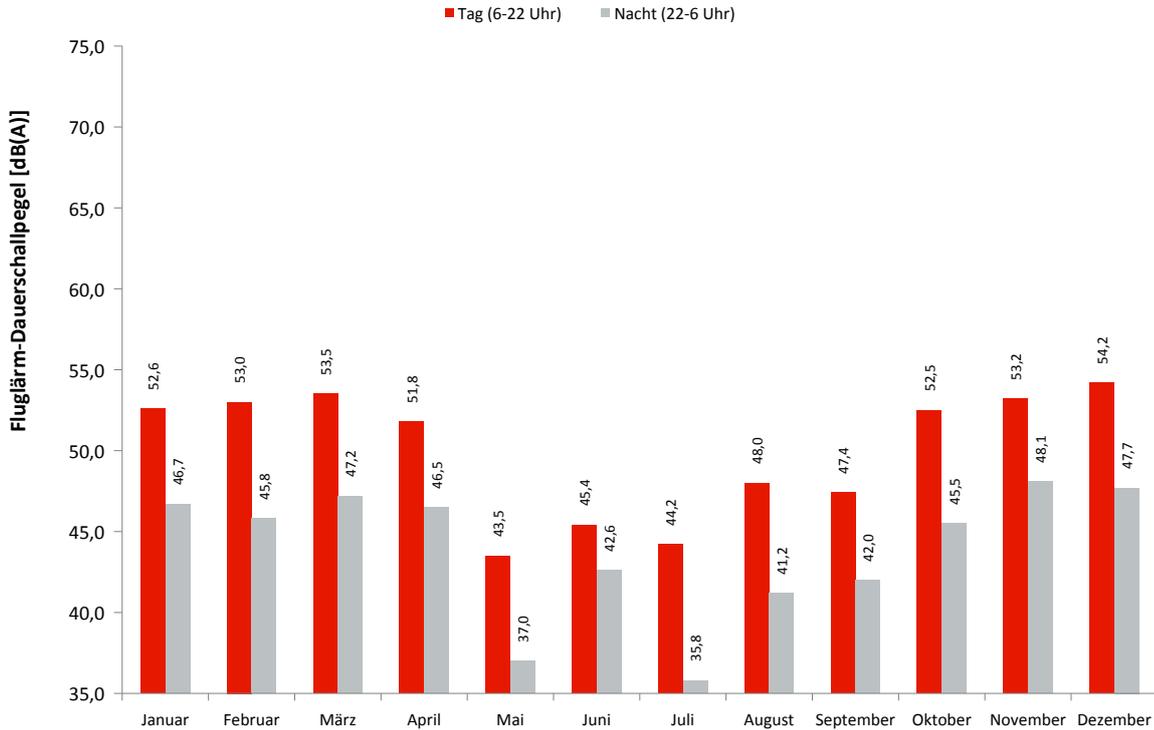
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP09, Bohnsdorf, Fließstr.

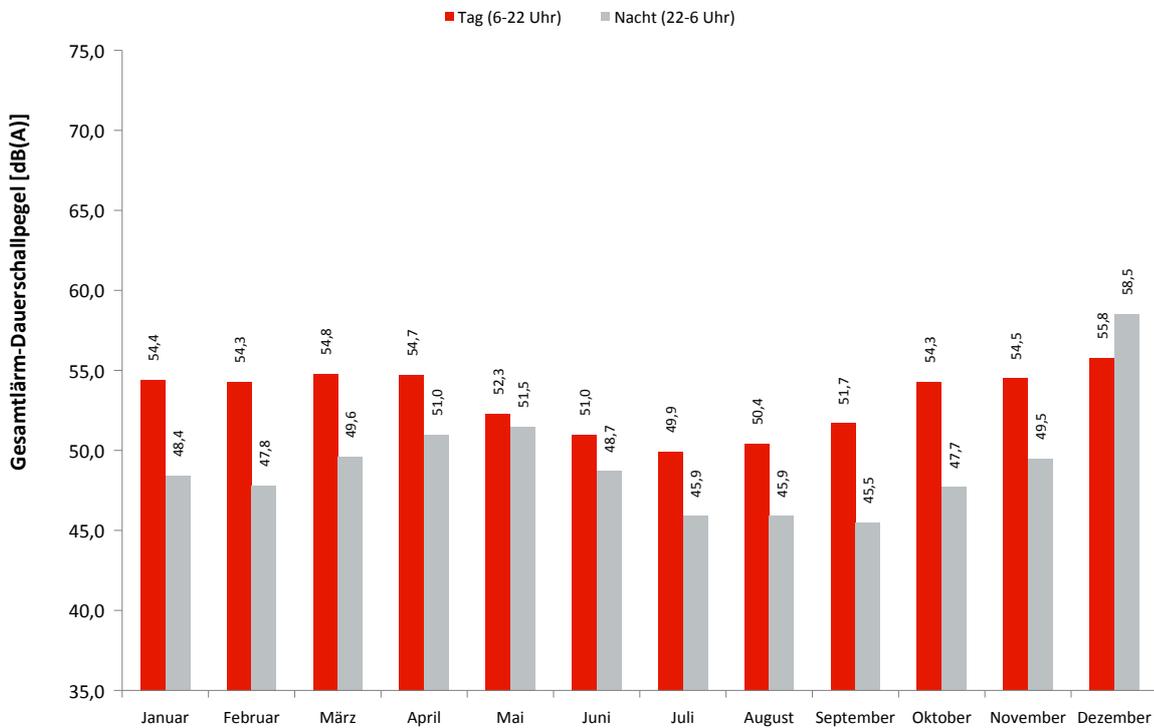
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,3 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 45,2 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 51,1 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	54,4	48,4	54,3	54,6	57,1	52,6	46,7	52,5	52,9	55,4
Februar	54,3	47,8	54,4	54,2	56,8	53,0	45,8	53,0	53,1	55,2
März	54,8	49,6	54,8	55,0	57,9	53,5	47,2	53,4	53,7	56,1
April	54,7	51,0	54,8	54,2	58,5	51,8	46,5	51,7	51,9	54,8
Mai	52,3	51,5	52,1	52,7	58,1	43,5	37,0	43,6	42,9	45,9
Juni	51,0	48,7	51,3	50,0	55,7	45,4	42,6	45,7	44,1	49,7
Juli	49,9	45,9	50,1	49,3	53,5	44,2	35,8	44,9	41,5	45,5
August	50,4	45,9	50,5	50,0	53,8	48,0	41,2	48,5	46,2	50,1
September	51,7	45,5	51,2	52,9	54,6	47,4	42,0	47,6	46,8	50,3
Oktober	54,3	47,7	54,6	53,4	56,6	52,5	45,5	52,6	52,2	54,7
November	54,5	49,5	54,5	54,4	57,7	53,2	48,1	53,0	53,6	56,4
Dezember	55,8	58,5	55,3	56,8	64,5	54,2	47,7	54,3	54,2	56,7
Jahr	53,6	51,1	53,5	53,6	58,2	51,3	45,2	51,3	51,2	53,9
Nordbahn	54,8	52,9	54,7	55,0	59,9	53,1	47,1	53,1	53,3	55,9
Südbahn	51,3	47,9	51,4	51,2	55,4	46,6	40,8	46,9	45,6	49,2

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

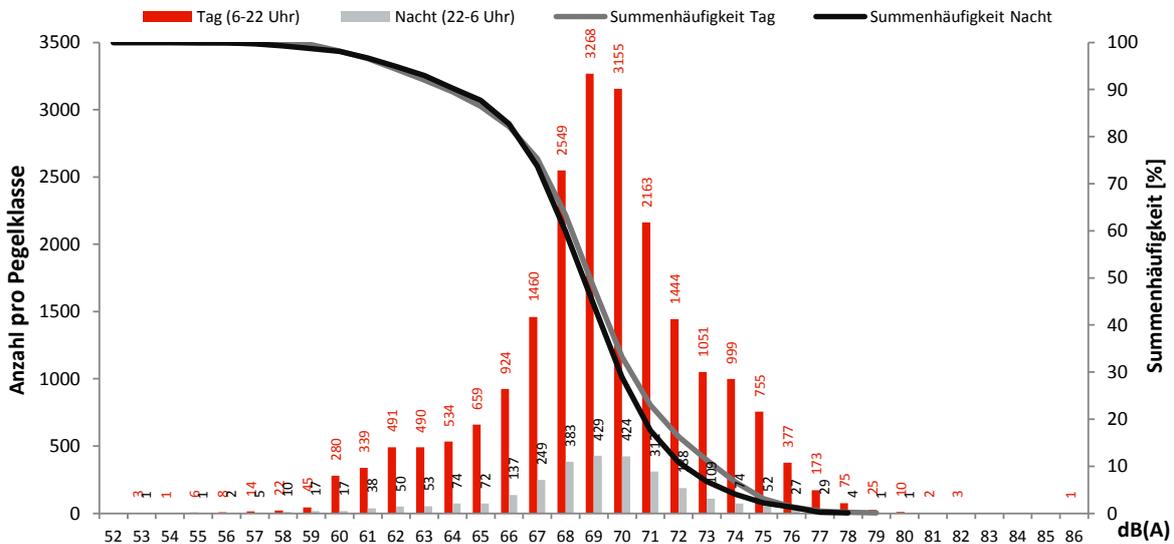
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2060	2185	2079	94.3	95	277	293	276	94.5	94
Februar	2212	2312	2310	95.7	100	235	245	244	95.9	99
März	2505	2640	2600	94.9	99	282	288	280	97.9	99
April	2533	2672	2663	94.8	100	359	364	364	98.6	100
Mai	394	464	463	84.9	100	51	56	56	91.1	100
Juni	668	738	738	90.5	100	151	159	158	95.0	100
Juli	588	639	639	92.0	100	42	46	46	91.3	99
August	1367	1466	1466	93.2	100	161	161	161	100.0	100
September	927	990	990	93.6	100	138	139	139	99.3	100
Oktober	1977	2091	2089	94.5	100	222	227	227	97.8	100
November	3143	3289	3257	95.6	99	457	464	460	98.5	99
Dezember	2947	3013	3006	97.8	100	384	384	383	100.0	100
Gesamt	21321	22499	22300	94.8	99	2759	2826	2794	97.6	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

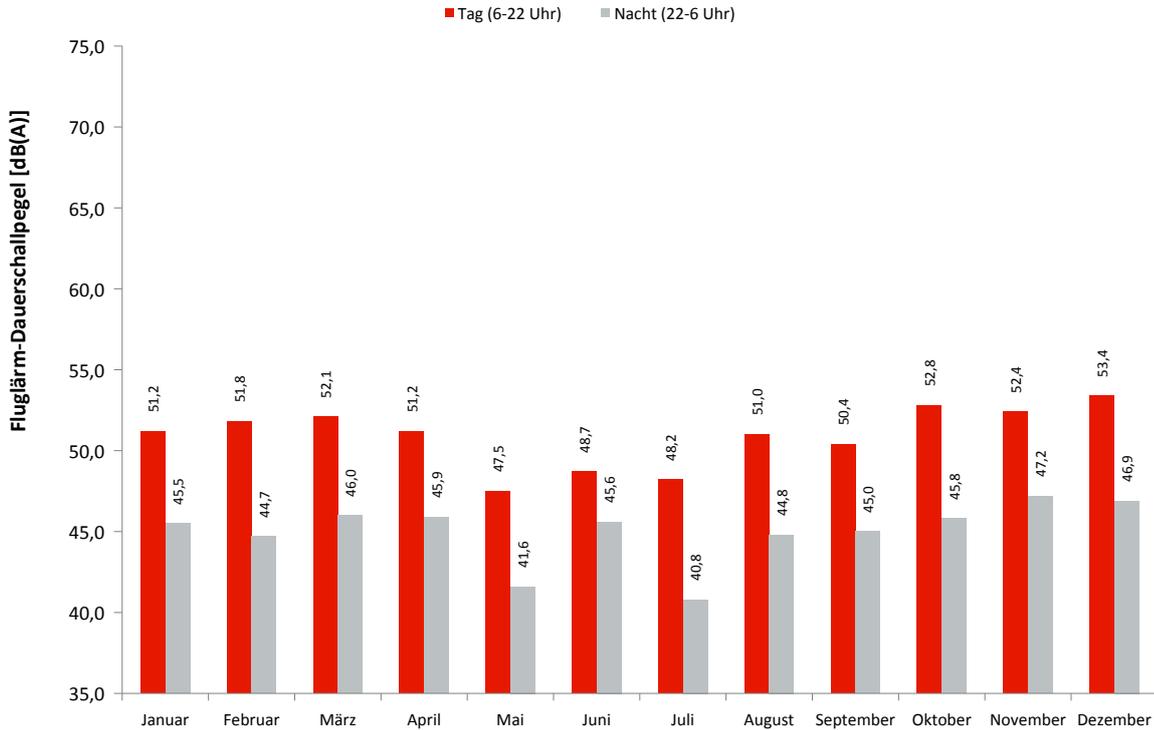
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP11, Karolinenhof, Schappachstr.

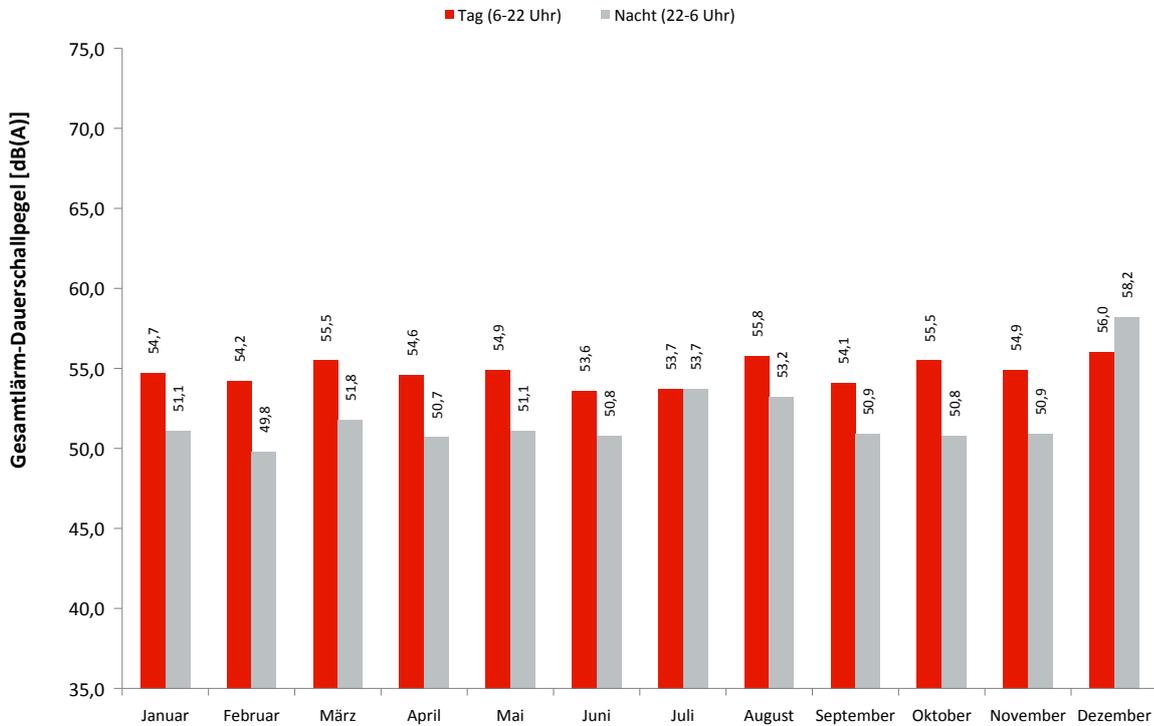
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 45,3 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 54,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,7 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	54,7	51,1	54,8	54,6	58,6	51,2	45,5	51,1	51,6	54,2
Februar	54,2	49,8	54,4	53,2	57,5	51,8	44,7	51,9	51,7	54,0
März	55,5	51,8	55,0	56,6	59,5	52,1	46,0	52,0	52,2	54,8
April	54,6	50,7	54,6	54,5	58,4	51,2	45,9	51,2	51,1	54,2
Mai	54,9	51,1	55,3	53,2	58,5	47,5	41,6	47,7	46,7	50,1
Juni	53,6	50,8	53,9	52,4	57,9	48,7	45,6	49,0	47,7	52,8
Juli	53,7	53,7	53,9	52,9	60,0	48,2	40,8	48,7	45,9	49,9
August	55,8	53,2	55,7	56,2	60,4	51,0	44,8	51,4	49,4	53,3
September	54,1	50,9	54,1	54,0	58,3	50,4	45,0	50,6	49,8	53,3
Oktober	55,5	50,8	55,6	54,9	58,7	52,8	45,8	52,9	52,5	55,0
November	54,9	50,9	55,0	54,5	58,5	52,4	47,2	52,3	52,8	55,6
Dezember	56,0	58,2	55,6	57,1	64,3	53,4	46,9	53,5	53,4	55,9
Jahr	54,9	52,7	54,9	54,8	59,7	51,2	45,3	51,3	51,0	53,9
Nordbahn	55,0	53,3	54,9	55,3	60,2	52,1	46,1	52,1	52,2	54,9
Südbahn	54,6	51,9	54,7	54,0	59,0	49,7	44,1	50,0	48,8	52,4

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

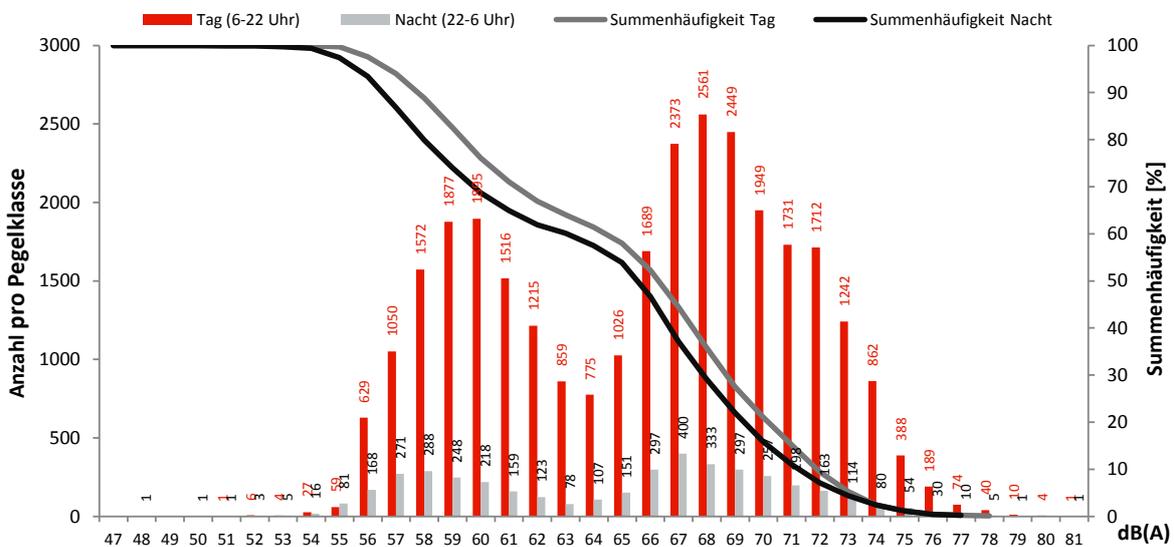
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2086	2185	2180	95.5	100	289	293	293	98.6	100
Februar	2244	2312	2309	97.1	100	232	245	244	94.7	100
März	2491	2640	2637	94.4	100	283	288	287	98.3	100
April	2603	2672	2667	97.4	100	357	364	364	98.1	100
Mai	2182	2736	2732	79.8	100	343	379	379	90.5	100
Juni	2388	2999	2997	79.6	100	423	459	458	92.2	100
Juli	2231	2698	2689	82.7	100	361	404	404	89.4	99
August	2223	2470	2469	90.0	100	348	368	368	94.6	100
September	2508	2920	2917	85.9	100	368	394	394	93.4	100
Oktober	2801	3170	3167	88.4	100	330	356	356	92.7	100
November	3095	3289	3251	94.1	99	448	464	459	96.6	100
Dezember	2929	3013	3006	97.2	100	377	384	384	98.2	100
Gesamt	29781	33104	33021	90.0	100	4159	4398	4390	94.6	100

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

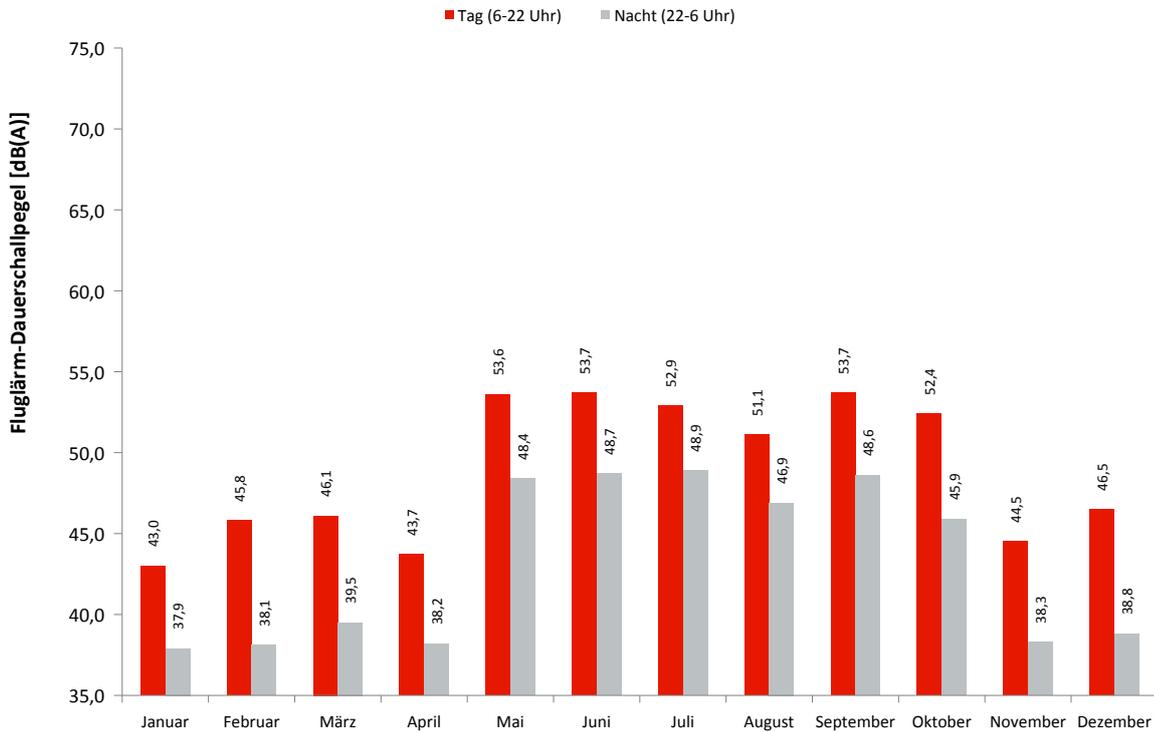
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP12, Karolinenhof, Pretschener Weg

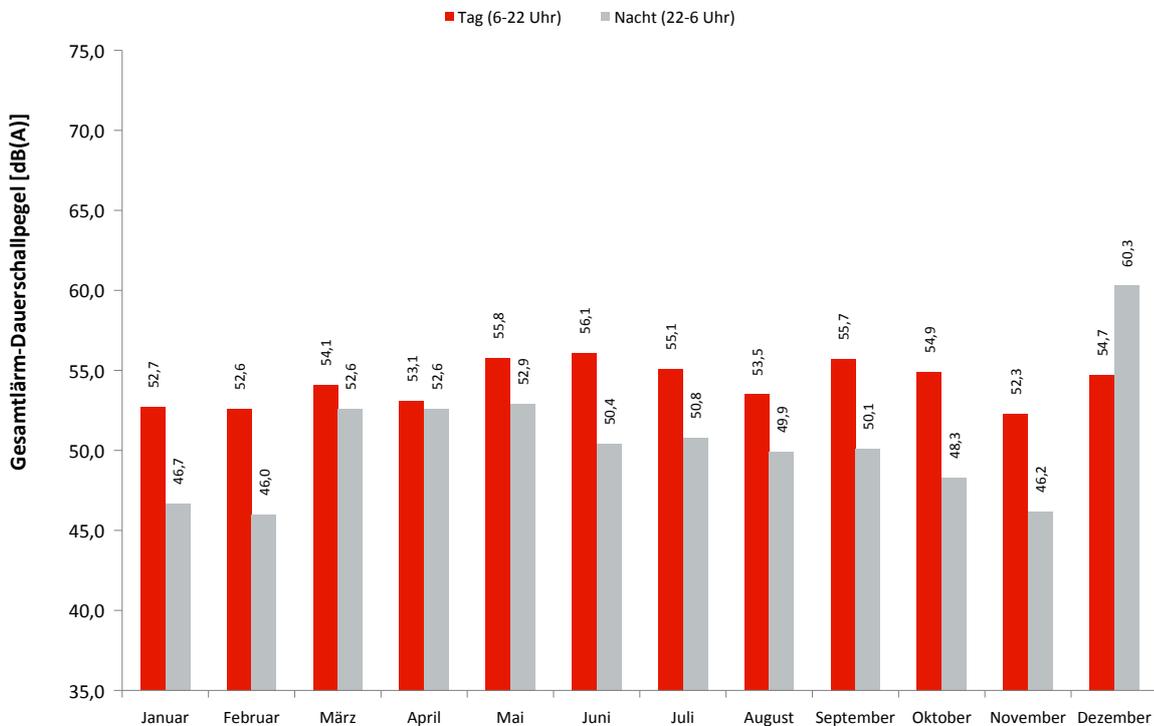
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 50,7 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 45,5 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 54,4 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,9 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	52,7	46,7	53,1	51,4	55,2	43,0	37,9	43,1	42,7	46,1
Februar	52,6	46,0	53,0	50,8	54,7	45,8	38,1	46,1	44,8	47,6
März	54,1	52,6	54,1	54,0	59,4	46,1	39,5	46,3	45,8	48,5
April	53,1	52,6	53,4	51,7	59,0	43,7	38,2	44,0	43,0	46,5
Mai	55,8	52,9	55,9	55,4	60,1	53,6	48,4	53,6	53,5	56,6
Juni	56,1	50,4	56,4	54,8	58,7	53,7	48,7	53,9	53,0	56,8
Juli	55,1	50,8	55,3	54,5	58,5	52,9	48,9	53,1	52,6	56,5
August	53,5	49,9	53,6	53,1	57,4	51,1	46,9	51,2	50,9	54,7
September	55,7	50,1	55,8	55,6	58,6	53,7	48,6	53,7	53,6	56,8
Oktober	54,9	48,3	55,2	53,7	57,1	52,4	45,9	52,6	51,8	54,8
November	52,3	46,2	52,8	50,5	54,7	44,5	38,3	44,6	44,2	47,1
Dezember	54,7	60,3	53,2	57,5	66,0	46,5	38,8	46,6	46,2	48,4
Jahr	54,4	52,9	54,5	54,1	59,6	50,7	45,5	50,8	50,3	53,7
Nordbahn	53,4	54,3	53,3	53,6	60,5	45,1	38,5	45,3	44,7	47,5
Südbahn	55,4	50,7	55,5	54,7	58,6	53,1	48,2	53,2	52,8	56,3

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

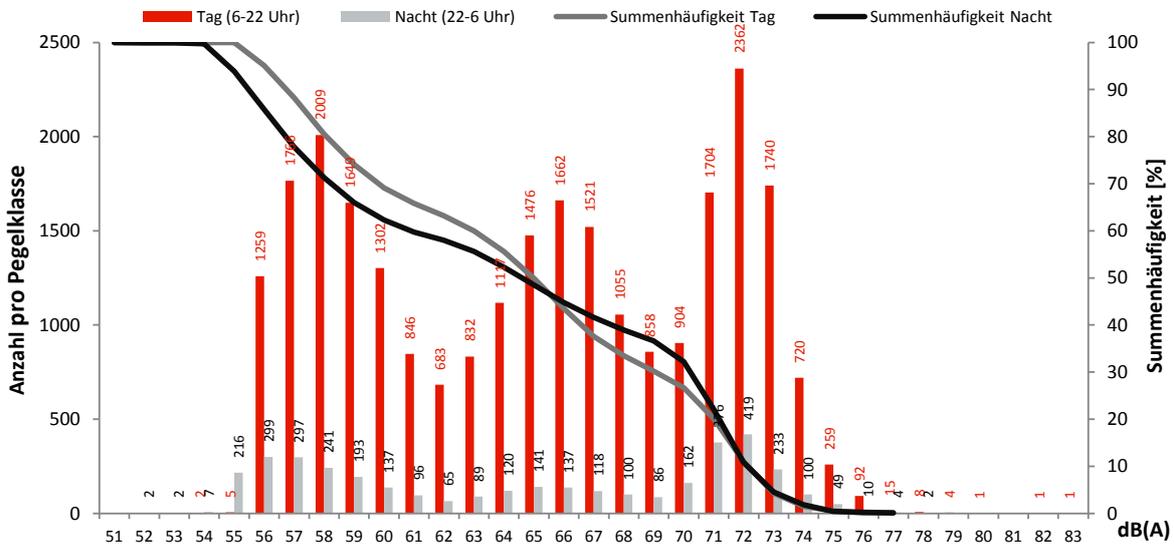
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	731	2185	2184	33.5	100	230	293	293	78.5	100
Februar	1703	2312	2252	73.7	96	186	245	244	75.9	94
März	1787	2640	2534	67.7	96	217	288	278	75.3	96
April	1623	2672	2319	60.7	86	240	364	324	65.9	86
Mai	2604	2736	2733	95.2	100	361	379	379	95.3	100
Juni	2599	2999	2707	86.7	88	397	459	415	86.5	89
Juli	2309	2698	2399	85.6	90	349	404	361	86.4	87
August	2086	2470	2205	84.5	89	327	368	337	88.9	90
September	2752	2920	2918	94.2	100	384	394	394	97.5	100
Oktober	2907	3170	3165	91.7	100	323	356	356	90.7	100
November	2427	3289	3249	73.8	99	367	464	456	79.1	99
Dezember	2316	3013	3002	76.9	100	320	384	384	83.3	100
Gesamt	25844	33104	31667	78.1	95	3701	4398	4221	84.2	95

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

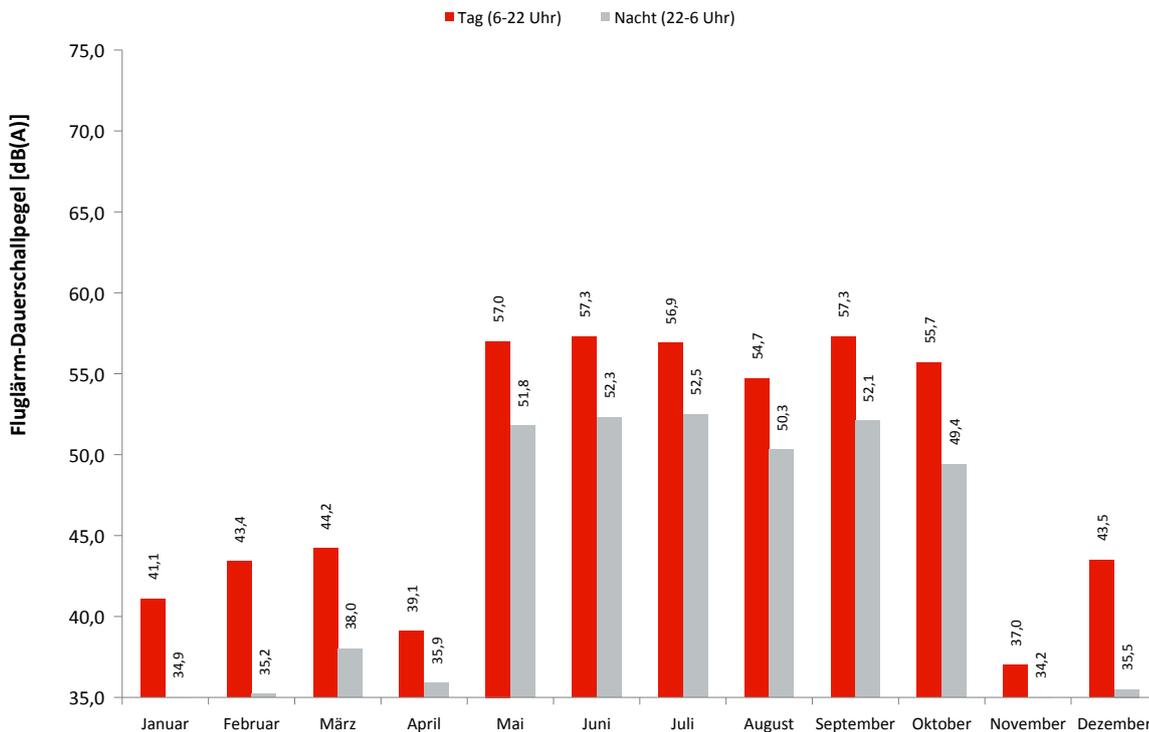
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP13, Schulzendorf, Waldstr.

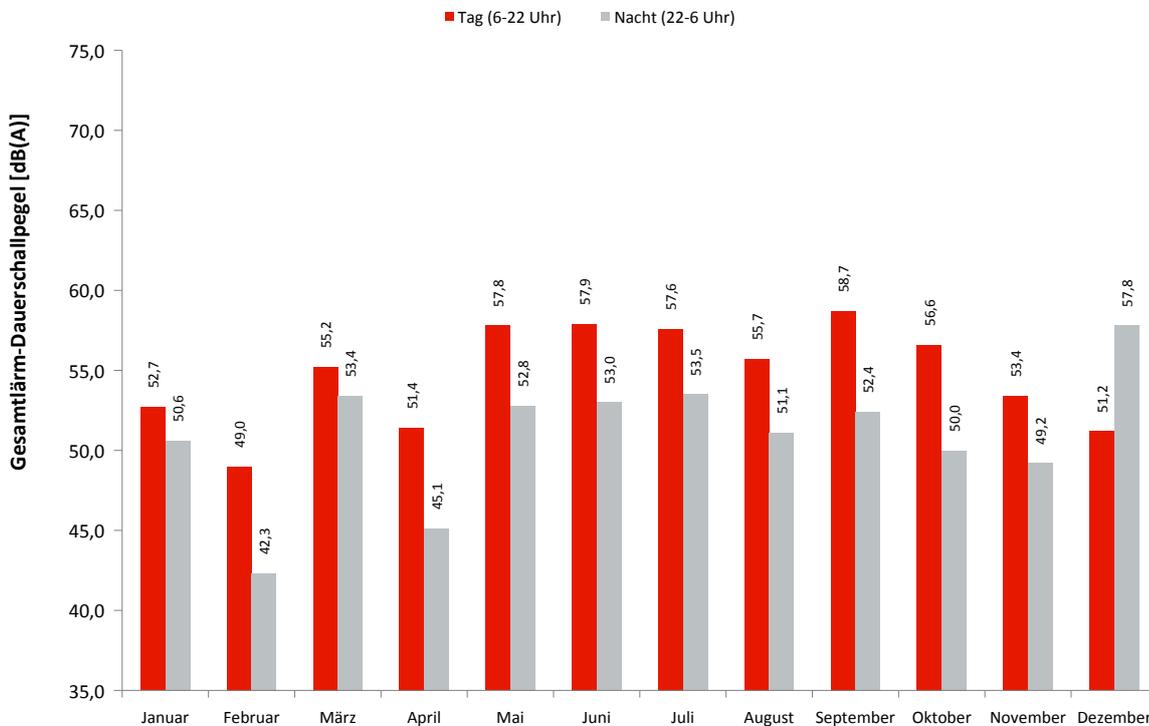
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,7 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 48,7 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 55,7 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,5 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L _{eq} Tag 6-22 Uhr	L _{eq} Nacht/L _N 22-6 Uhr	L _D 6-18 Uhr	L _E 18-22 Uhr	L _{DEN}	L _{eq} Tag 6-22 Uhr	L _{eq} Nacht/L _N 22-6 Uhr	L _D 6-18 Uhr	L _E 18-22 Uhr	L _{DEN}
Januar	52,7	50,6	52,9	52,0	57,5	41,1	34,9	41,3	40,7	43,6
Februar	49,0	42,3	49,4	47,2	51,1	43,4	35,2	43,7	42,7	45,1
März	55,2	53,4	54,7	56,7	60,5	44,2	38,0	44,2	44,1	46,8
April	51,4	45,1	52,1	48,4	53,5	39,1	35,9	38,6	40,3	43,5
Mai	57,8	52,8	57,9	57,5	60,9	57,0	51,8	57,0	57,0	60,1
Juni	57,9	53,0	58,1	57,2	61,0	57,3	52,3	57,4	56,7	60,4
Juli	57,6	53,5	57,7	57,3	61,2	56,9	52,5	57,0	56,7	60,4
August	55,7	51,1	55,6	56,0	59,2	54,7	50,3	54,8	54,4	58,2
September	58,7	52,4	58,8	58,6	61,3	57,3	52,1	57,3	57,4	60,4
Oktober	56,6	50,0	56,9	55,7	58,9	55,7	49,4	55,8	55,3	58,2
November	53,4	49,2	54,3	48,4	56,6	37,0	34,2	36,0	38,9	41,7
Dezember	51,2	57,8	51,3	51,0	63,3	43,5	35,5	43,6	43,1	45,3
Jahr	55,7	52,5	55,8	55,3	59,8	53,7	48,7	53,8	53,5	56,9
Nordbahn	52,6	52,6	52,8	52,0	59,0	42,1	35,8	42,1	42,0	44,6
Südbahn	57,6	52,5	57,7	57,3	60,7	56,7	51,7	56,8	56,5	59,8

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Südbahn in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

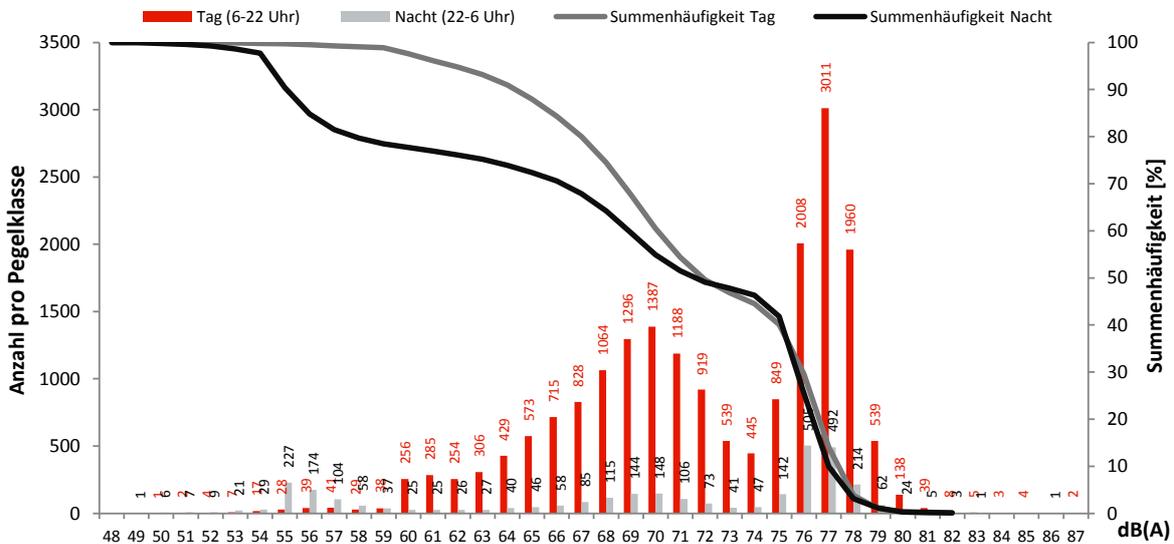
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	395	420	420	94,0	99	106	45	45	235,6	99
Februar	674	651	650	103,5	100	99	43	43	230,2	100
März	860	914	912	94,1	99	149	88	88	169,3	99
April	304	189	189	160,8	100	143	40	40	357,5	100
Mai	2592	2647	2646	97,9	100	361	367	367	98,4	100
Juni	2923	2999	2998	97,5	100	453	459	458	98,7	100
Juli	2630	2698	2692	97,5	100	401	404	404	99,3	99
August	2365	2470	2469	95,7	100	361	368	368	98,1	100
September	2804	2920	2917	96,0	100	391	394	394	99,2	100
Oktober	2850	3014	3013	94,6	100	331	338	338	97,9	100
November	181	208	208	87,0	99	153	30	30	510,0	99
Dezember	672	641	641	104,8	100	180	48	48	375,0	100
Gesamt	19250	19771	19755	97,4	100	3128	2624	2623	119,2	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

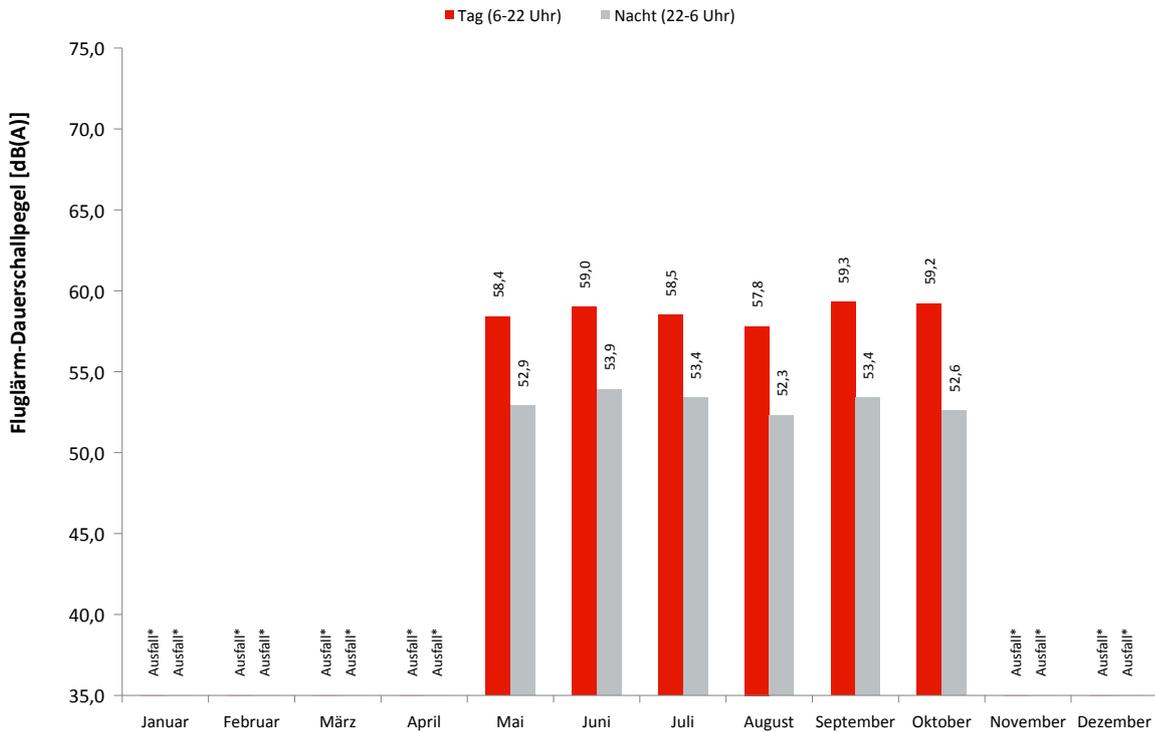
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP14, Waltersdorf, Berliner Str.

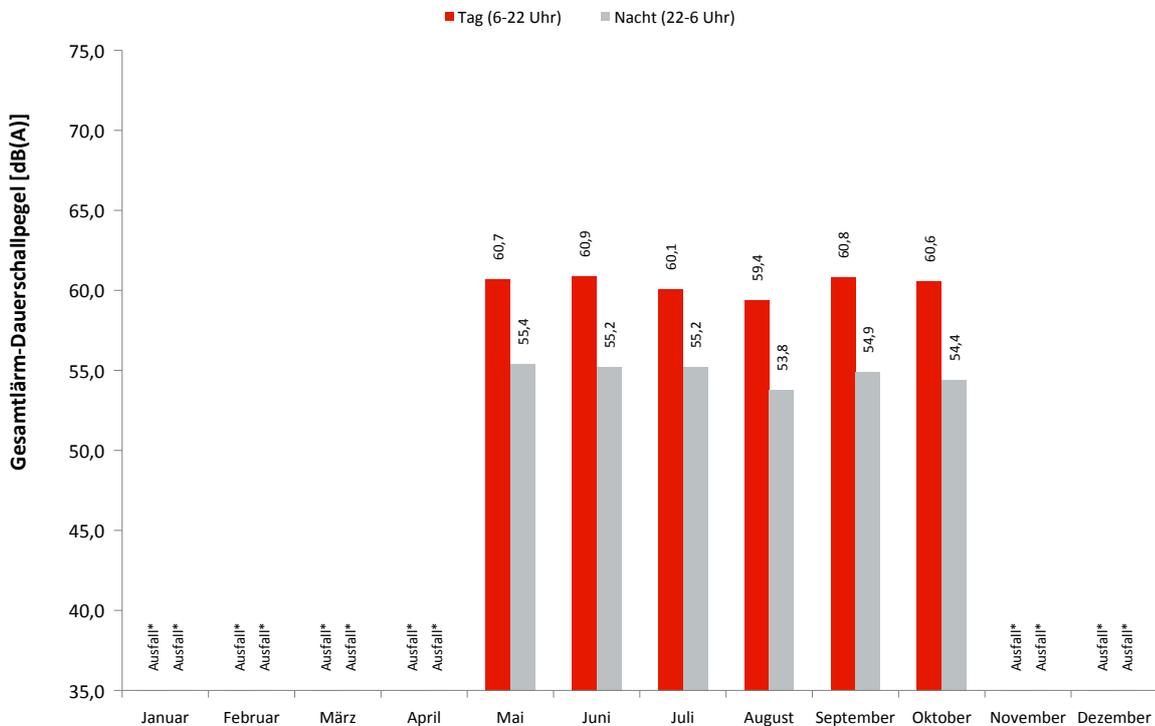
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Februar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
März	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
April	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Mai	60,7	55,4	60,9	60,2	63,7	58,4	52,9	58,4	58,4	61,3
Juni	60,9	55,2	60,7	61,3	63,8	59,0	53,9	59,2	58,4	62,0
Juli	60,1	55,2	60,3	59,4	63,2	58,5	53,4	58,6	58,0	61,5
August	59,4	53,8	59,4	59,5	62,3	57,8	52,3	58,0	57,3	60,7
September	60,8	54,9	60,9	60,4	63,5	59,3	53,4	59,3	59,4	62,1
Oktober	60,6	54,4	60,8	59,9	63,0	59,2	52,6	59,3	58,9	61,6
November	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Dezember	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Jahr	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Nordbahn	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Südbahn	60,5	54,9	60,5	60,2	63,3	58,7	53,1	58,8	58,4	61,6

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Südbahn in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

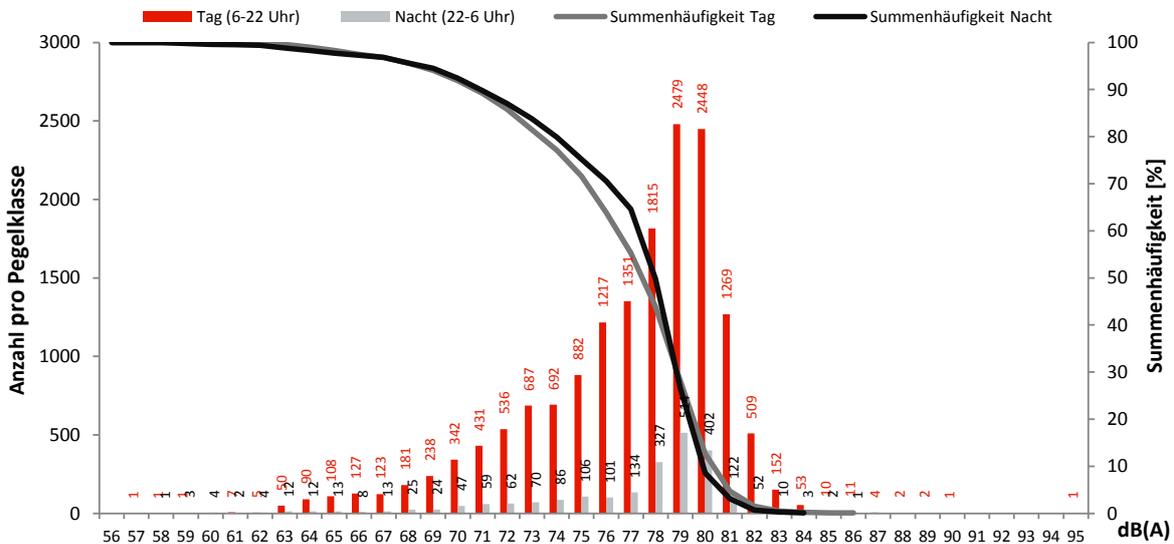
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar					0					0
Februar					0					0
März					0					0
April					0					0
Mai	2591	2647	2646	97.9	100	362	367	367	98.6	100
Juni	2952	2999	2996	98.4	100	455	459	459	99.1	100
Juli	2652	2698	2689	98.3	100	400	404	404	99.0	99
August	2409	2470	2470	97.5	100	357	368	368	97.0	100
September	2876	2920	2919	98.5	100	379	394	394	96.2	100
Oktober	2341	2401	2401	97.5	77	266	278	278	95.7	74
November					0					0
Dezember					0					0
Gesamt	15821	16135	16121	98.1	48	2219	2270	2270	97.8	48

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

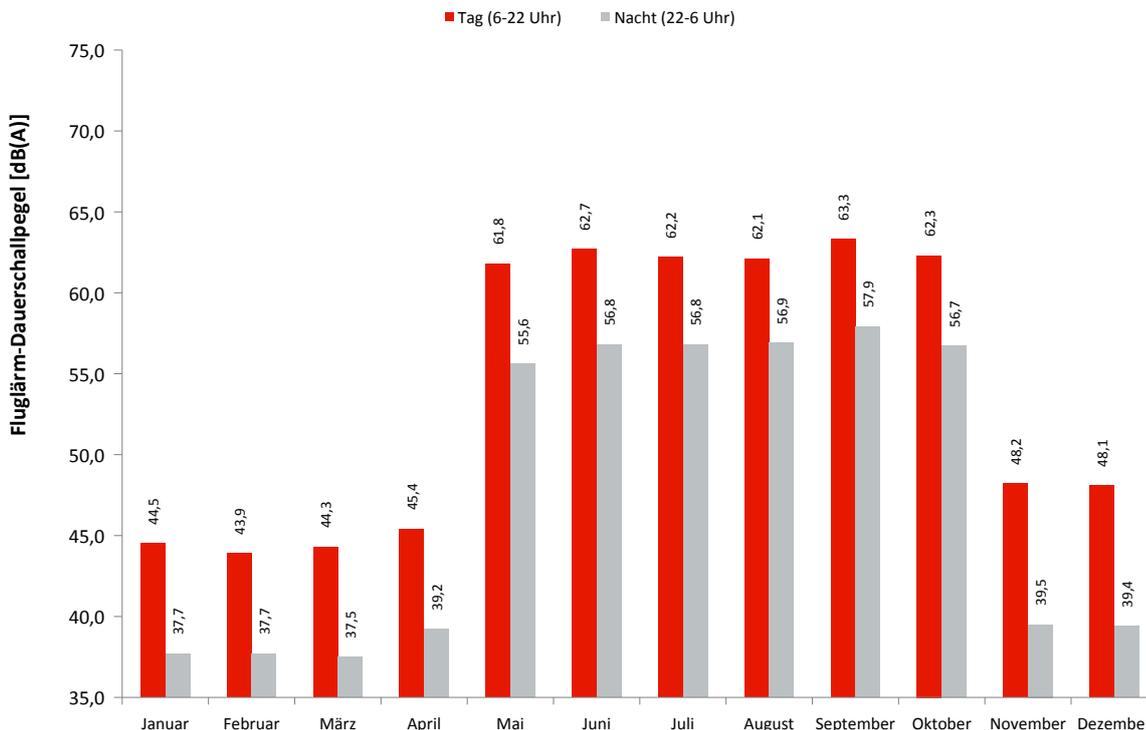
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP15, Blankenfelde, Am Kienitzberg

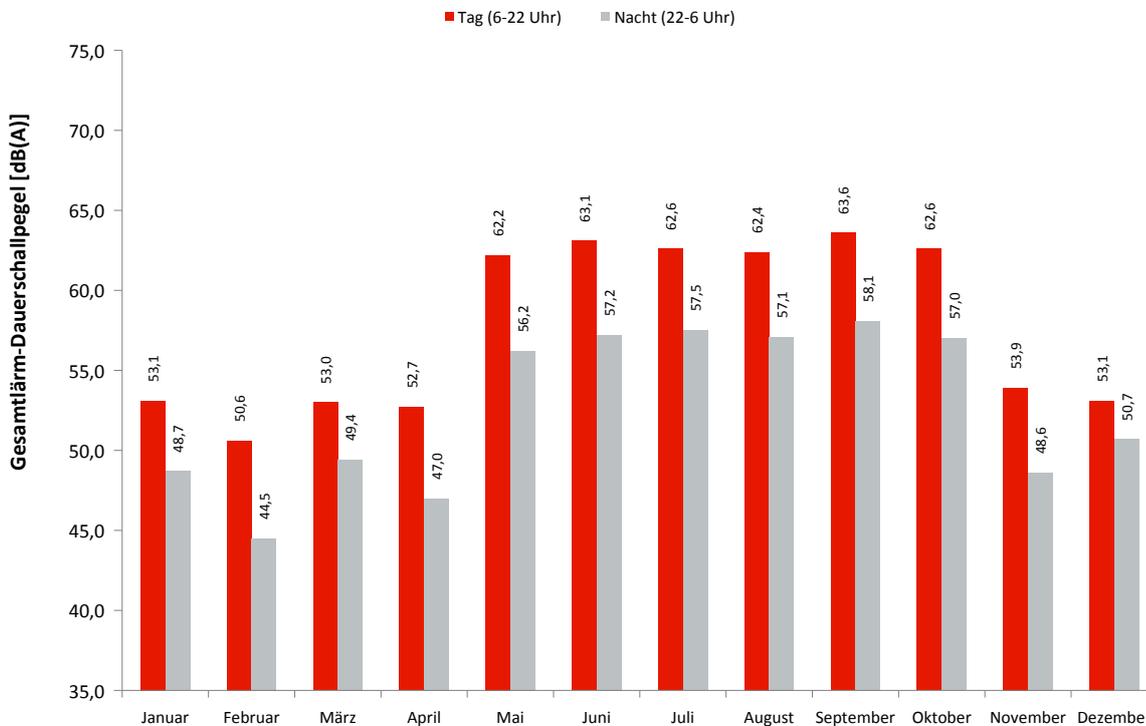
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 59,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 53,9 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 60,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 54,8 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	53,1	48,7	53,5	51,7	56,4	44,5	37,7	44,7	44,1	46,8
Februar	50,6	44,5	51,2	48,3	52,9	43,9	37,7	44,1	43,3	46,4
März	53,0	49,4	53,2	52,5	56,9	44,3	37,5	44,6	43,1	46,4
April	52,7	47,0	53,3	50,4	55,2	45,4	39,2	45,9	43,9	47,8
Mai	62,2	56,2	62,3	61,7	64,8	61,8	55,6	61,9	61,3	64,3
Juni	63,1	57,2	63,3	62,2	65,7	62,7	56,8	62,9	62,0	65,4
Juli	62,6	57,5	62,8	62,1	65,6	62,2	56,8	62,4	61,8	65,1
August	62,4	57,1	62,4	62,3	65,4	62,1	56,9	62,1	62,1	65,2
September	63,6	58,1	63,8	62,9	66,5	63,3	57,9	63,5	62,7	66,2
Oktober	62,6	57,0	62,7	62,2	65,4	62,3	56,7	62,4	62,0	65,2
November	53,9	48,6	54,5	51,5	56,6	48,2	39,5	48,3	48,0	49,9
Dezember	53,1	50,7	53,6	51,4	57,6	48,1	39,4	48,3	47,7	49,7
Jahr	60,2	54,8	60,4	59,6	63,1	59,6	53,9	59,7	59,1	62,4
Nordbahn	52,9	48,6	53,3	51,2	56,2	46,2	38,6	46,3	45,6	48,1
Südbahn	62,9	57,4	63,1	62,4	65,8	62,6	57,0	62,8	62,2	65,4

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Südbahn in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

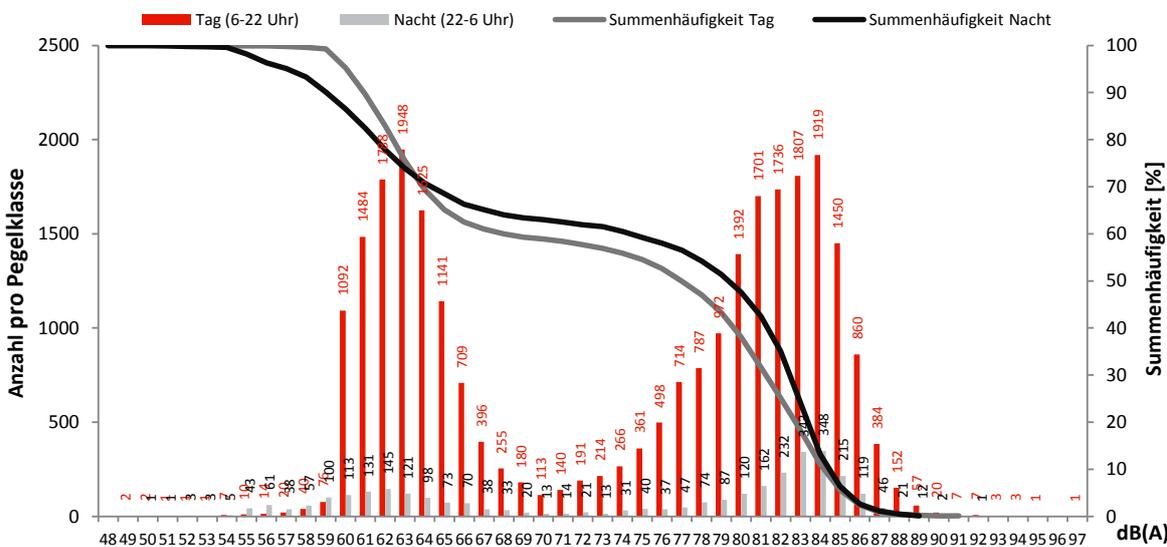
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	1285	1827	1781	70.3	98	149	175	172	85.1	97
Februar	1224	1695	1695	72.2	100	158	168	168	94.0	100
März	1298	1790	1734	72.5	98	137	156	150	87.8	98
April	1923	2605	2563	73.8	99	216	232	231	93.1	99
Mai	2763	2803	2803	98.6	100	306	306	306	100.0	100
Juni	3014	3057	3053	98.6	100	379	378	378	100.3	100
Juli	2605	2652	2646	98.2	100	329	332	330	99.1	99
August	2511	2534	2534	99.1	100	348	348	345	100.0	97
September	2754	2932	2783	93.9	95	379	391	377	96.9	96
Oktober	2486	2570	2567	96.7	100	332	331	331	100.3	99
November	2448	3226	3158	75.9	99	222	255	251	87.1	99
Dezember	2229	2562	2559	87.0	100	195	202	200	96.5	100
Gesamt	26540	30253	29876	87.7	99	3150	3274	3239	96.2	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

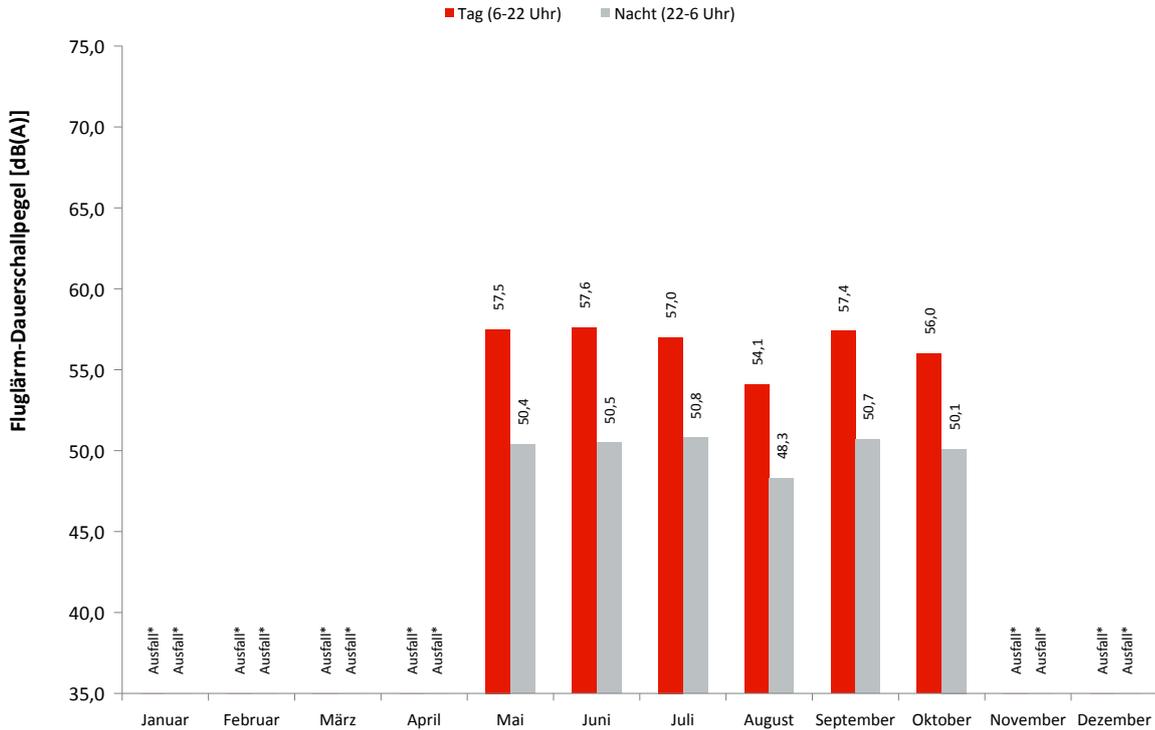
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP16, Dahlewitz, Schule

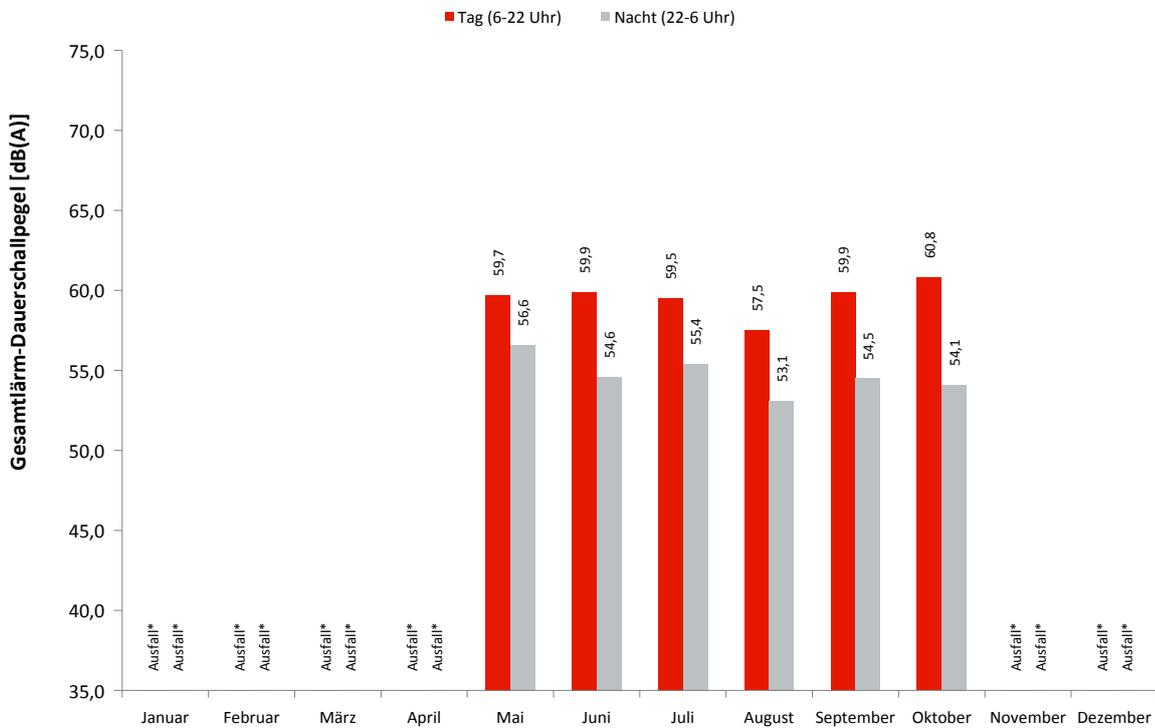
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Februar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
März	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
April	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Mai	59,7	56,6	59,9	58,7	63,8	57,5	50,4	57,7	56,9	59,6
Juni	59,9	54,6	60,3	58,4	62,7	57,6	50,5	58,0	56,2	59,6
Juli	59,5	55,4	59,7	58,6	63,0	57,0	50,8	57,2	56,2	59,4
August	57,5	53,1	57,8	56,4	60,8	54,1	48,3	54,3	53,3	56,7
September	59,9	54,5	60,3	58,3	62,7	57,4	50,7	57,8	56,2	59,6
Oktober	60,8	54,1	61,6	57,5	62,7	56,0	50,1	56,4	54,9	58,6
November	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Dezember	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Jahr	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Nordbahn	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Südbahn	59,6	54,9	60,0	58,1	62,7	56,8	50,2	57,1	55,8	59,1

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Südbahn in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

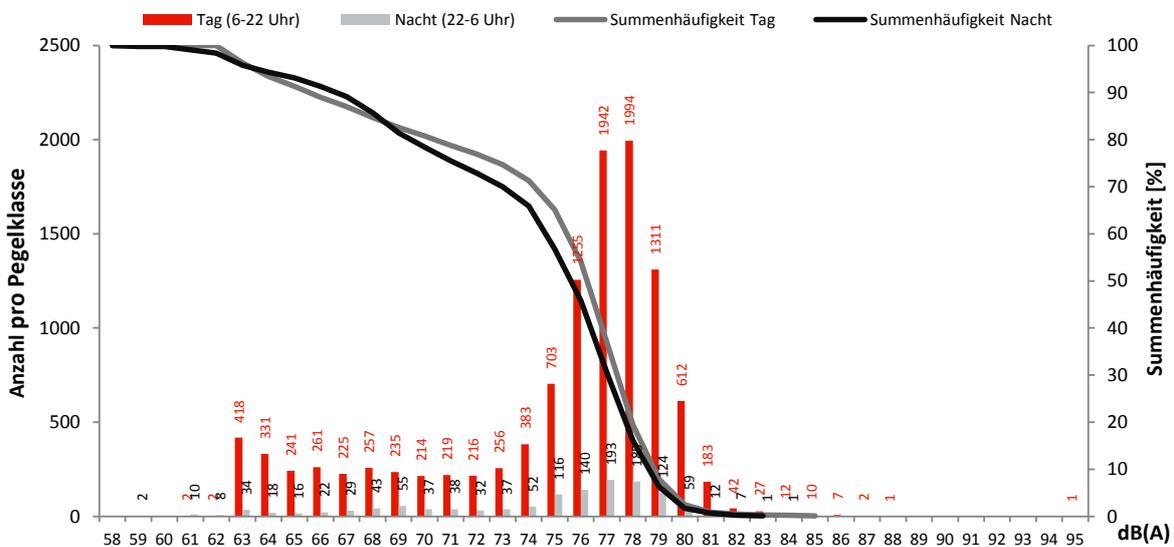
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar					0					0
Februar					0					0
März					0					0
April					0					0
Mai	2357	2344	2344	100.6	100	251	230	230	109.1	100
Juni	2327	2291	2290	101.6	100	243	227	226	107.0	100
Juli	2049	2084	2077	98.3	100	261	259	257	100.8	100
August	1159	1078	1078	107.5	100	151	143	143	105.6	100
September	2054	1950	1949	105.3	100	222	214	214	103.7	100
Oktober	1415	1110	1110	127.5	77	143	118	118	121.2	74
November					0					0
Dezember					0					0
Gesamt	11361	10857	10848	104.6	49	1271	1191	1188	106.7	48

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

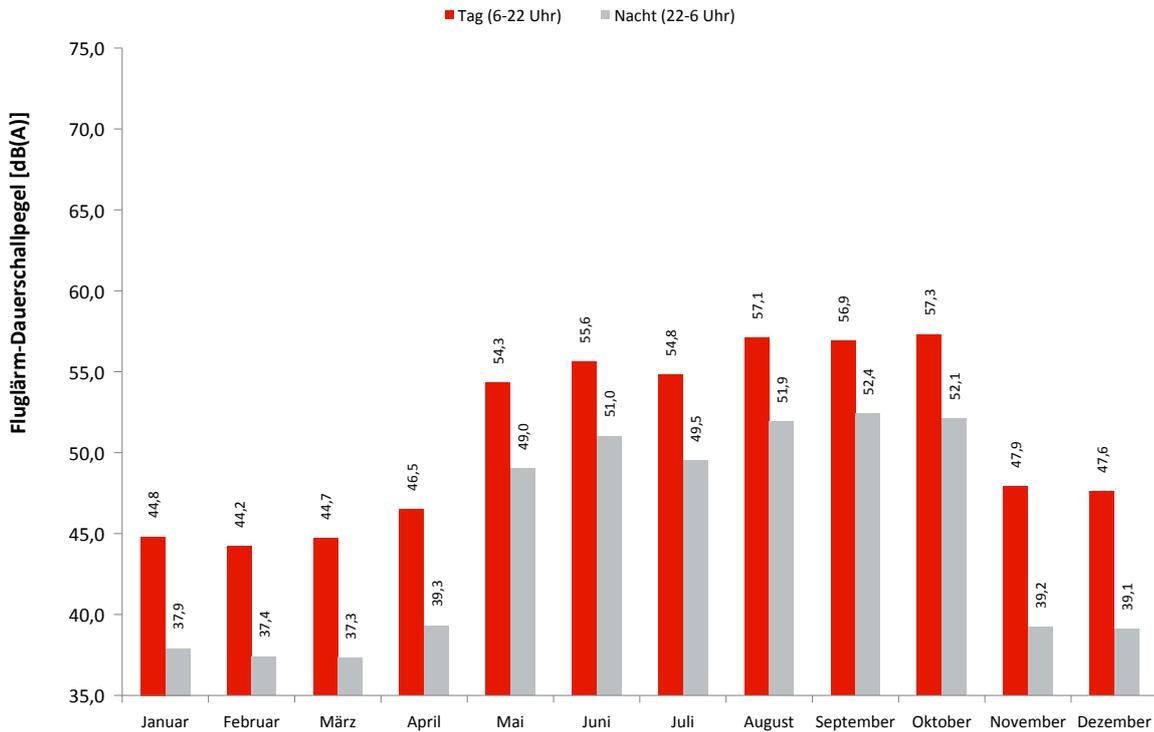
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP17, Blankenfelde, Am Bruch

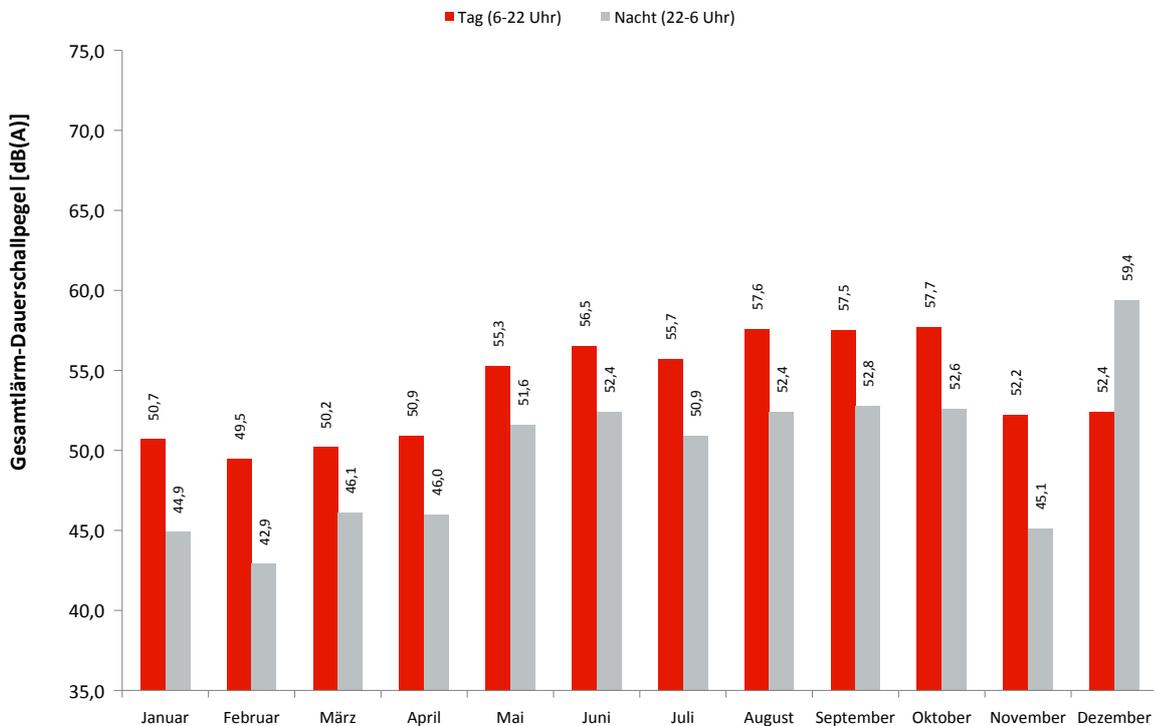
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 48,4 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 54,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,3 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	50,7	44,9	51,1	48,8	53,2	44,8	37,9	44,9	44,5	47,1
Februar	49,5	42,9	50,0	47,3	51,5	44,2	37,4	44,3	43,9	46,5
März	50,2	46,1	50,6	48,9	53,7	44,7	37,3	44,9	44,0	46,7
April	50,9	46,0	51,4	49,2	53,9	46,5	39,3	46,8	45,4	48,5
Mai	55,3	51,6	55,4	54,7	59,1	54,3	49,0	54,5	53,9	57,3
Juni	56,5	52,4	56,8	55,7	60,1	55,6	51,0	55,8	55,1	58,9
Juli	55,7	50,9	56,0	54,7	58,8	54,8	49,5	55,0	53,9	57,7
August	57,6	52,4	57,6	57,6	60,7	57,1	51,9	57,1	57,1	60,2
September	57,5	52,8	57,5	57,3	60,8	56,9	52,4	57,0	56,8	60,3
Oktober	57,7	52,6	57,8	57,5	60,8	57,3	52,1	57,3	57,3	60,4
November	52,2	45,1	52,8	49,5	54,0	47,9	39,2	48,0	47,7	49,5
Dezember	52,4	59,4	51,5	54,2	64,9	47,6	39,1	47,7	47,3	49,3
Jahr	54,9	52,3	55,0	54,4	59,4	53,6	48,4	53,7	53,3	56,7
Nordbahn	51,1	52,5	51,3	50,4	58,6	46,2	38,5	46,4	45,8	48,1
Südbahn	57,0	52,3	57,1	56,6	60,3	56,3	51,4	56,4	56,1	59,5

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Südbahn in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

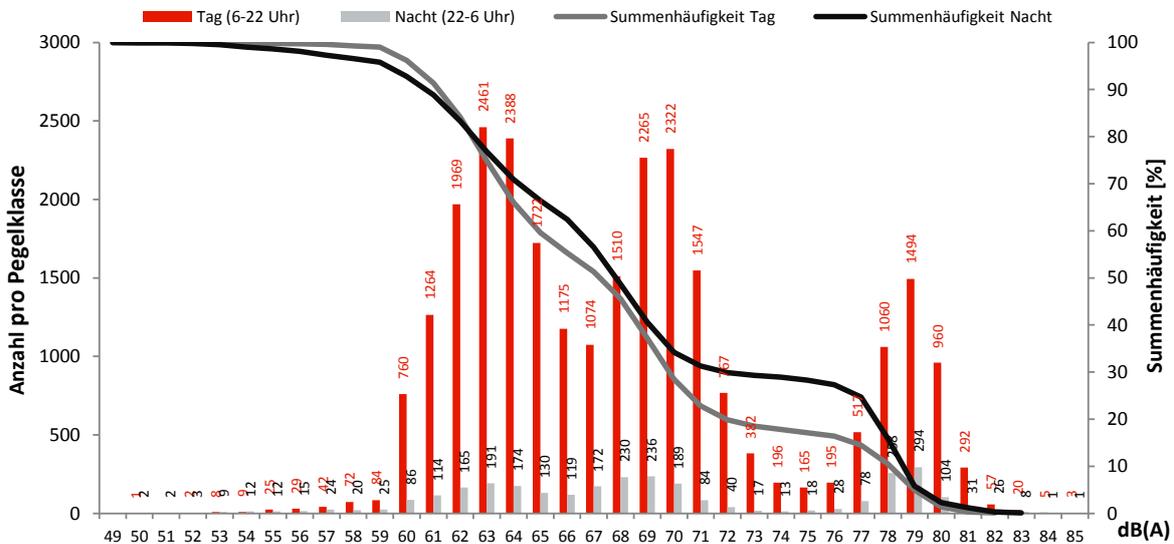
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	1416	1827	1781	77.5	98	138	175	172	78.9	97
Februar	1235	1695	1662	72.9	98	123	168	168	73.2	98
März	1389	1790	1739	77.6	98	121	156	151	77.6	98
April	2127	2605	2566	81.7	99	195	232	232	84.1	99
Mai	2668	2803	2803	95.2	100	289	306	306	94.4	100
Juni	2916	3057	3056	95.4	100	367	378	377	97.1	100
Juli	2544	2652	2646	95.9	100	323	332	330	97.3	99
August	2467	2534	2534	97.4	100	337	348	348	96.8	100
September	2821	2932	2931	96.2	100	372	391	391	95.1	100
Oktober	2458	2570	2570	95.6	100	322	331	331	97.3	99
November	2511	3226	3168	77.8	99	167	255	251	65.5	99
Dezember	2283	2562	2558	89.1	100	176	202	201	87.1	100
Gesamt	26835	30253	30014	88.7	99	2930	3274	3258	89.5	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

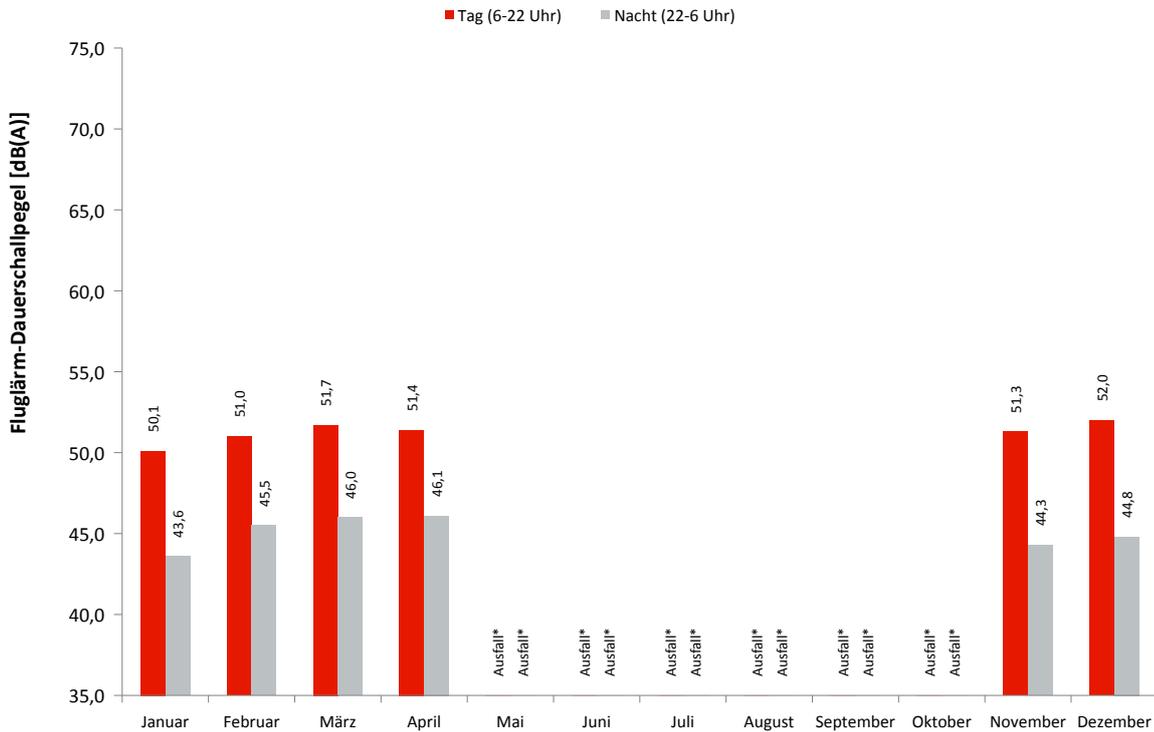
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP18, Diedersdorf, Dorfstraße

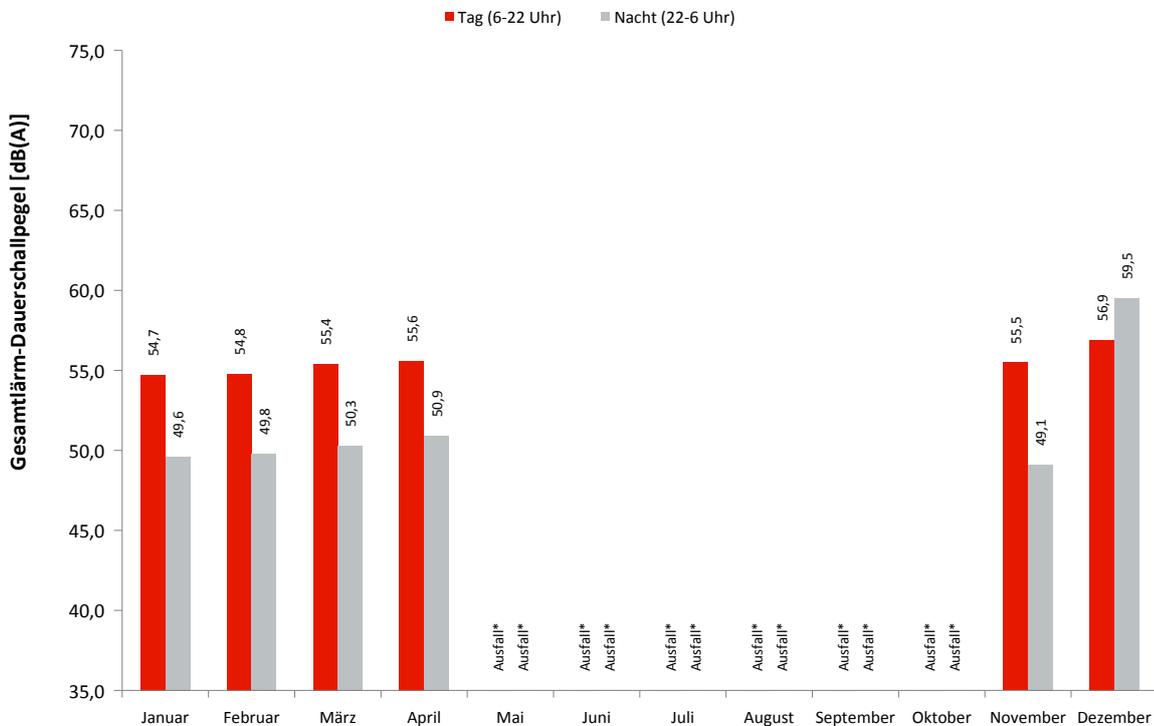
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,4 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 45,2 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 55,8 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 53,6 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	54,7	49,6	54,9	54,3	57,8	50,1	43,6	50,1	50,0	52,6
Februar	54,8	49,8	54,9	54,5	58,0	51,0	45,5	51,0	51,0	53,9
März	55,4	50,3	55,4	55,5	58,5	51,7	46,0	51,7	51,6	54,5
April	55,6	50,9	55,7	55,4	58,9	51,4	46,1	51,7	50,5	54,3
Mai	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Juni	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Juli	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
August	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
September	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Oktober	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
November	55,5	49,1	55,9	54,3	57,8	51,3	44,3	51,3	51,4	53,7
Dezember	56,9	59,5	55,4	59,5	65,6	52,0	44,8	52,0	51,8	54,1
Jahr	55,8	53,6	55,4	56,7	60,8	51,4	45,2	51,4	51,2	54,0
Nordbahn	55,6	53,7	55,4	56,1	60,7	51,3	45,1	51,3	51,1	53,9
Südbahn	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

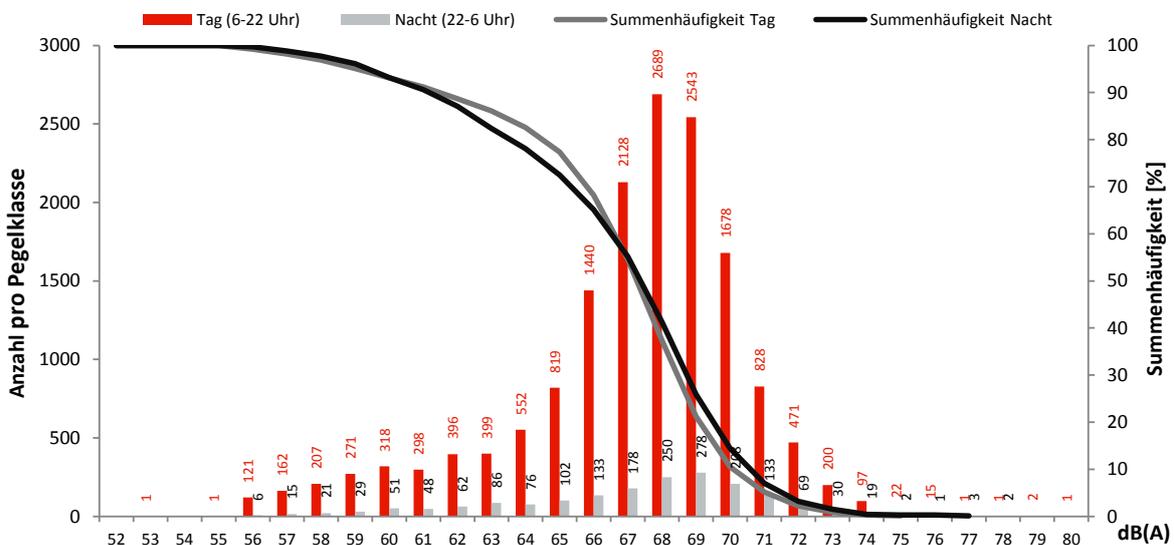
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen auf der Nordbahn in Richtung Osten, Starts von Schönefeld in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	1920	2247	2146	85,4	96	211	228	216	92,5	98
Februar	2084	2314	2299	90,1	100	260	262	260	99,2	99
März	2406	2694	2588	89,3	97	290	305	294	95,1	97
April	2521	2779	2702	90,7	98	337	344	340	98,0	99
Mai					0					0
Juni					0					0
Juli					0					0
August					0					0
September					0					0
Oktober	750	774	772	96,9	23	99	100	100	99,0	25
November	2965	3412	3292	86,9	98	302	321	316	94,1	99
Dezember	3000	3192	3179	94,0	100	303	315	313	96,2	99
Gesamt	15646	17512	16978	89,3	50	1802	1878	1839	96,0	51

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

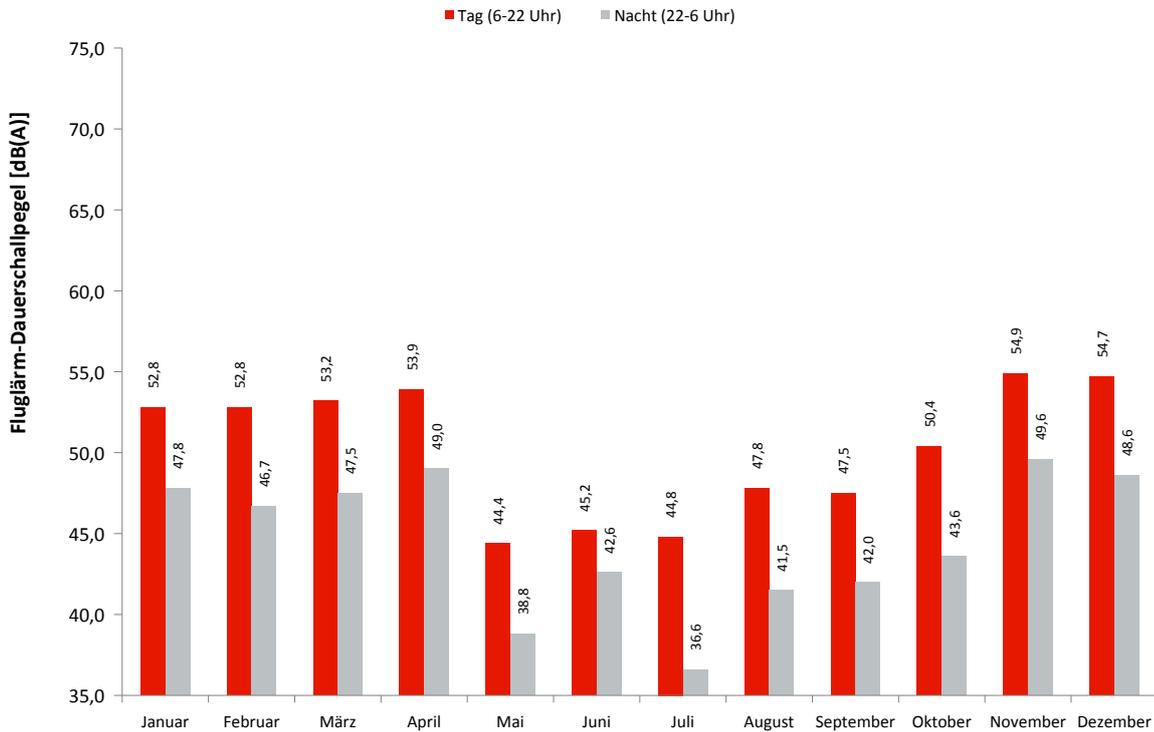
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP19, Müggelheim, Eppenbrunner Weg

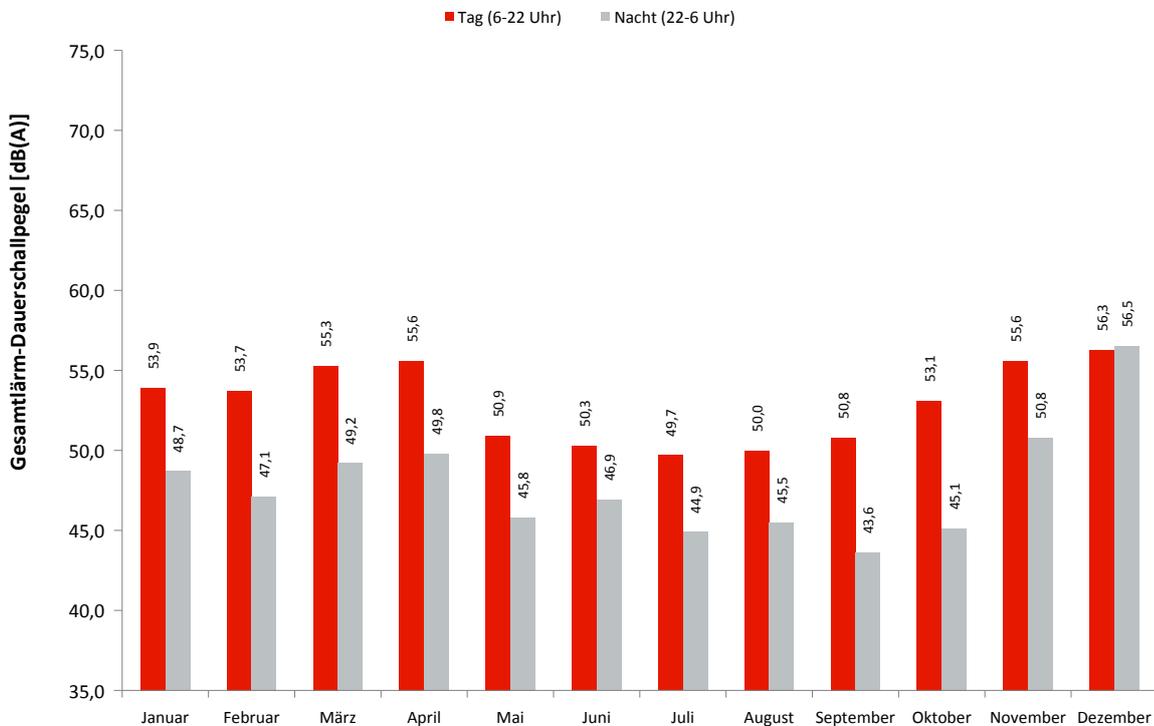
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 46,1 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 53,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 49,5 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	53,9	48,7	53,8	54,0	57,0	52,8	47,8	52,6	53,4	56,1
Februar	53,7	47,1	53,6	53,9	56,2	52,8	46,7	52,5	53,7	55,7
März	55,3	49,2	55,3	55,4	58,0	53,2	47,5	53,0	53,6	56,1
April	55,6	49,8	55,9	54,6	58,2	53,9	49,0	54,1	53,6	57,1
Mai	50,9	45,8	51,3	49,1	53,8	44,4	38,8	44,8	43,2	47,1
Juni	50,3	46,9	50,8	48,5	54,1	45,2	42,6	45,6	43,7	49,6
Juli	49,7	44,9	50,3	47,0	52,6	44,8	36,6	45,4	42,0	46,1
August	50,0	45,5	50,3	48,8	53,3	47,8	41,5	48,2	46,1	50,1
September	50,8	43,6	51,2	49,1	52,7	47,5	42,0	47,8	46,6	50,3
Oktober	53,1	45,1	53,6	50,7	54,6	50,4	43,6	50,5	50,1	52,7
November	55,6	50,8	55,7	55,4	58,8	54,9	49,6	54,8	55,1	58,0
Dezember	56,3	56,5	55,7	57,6	62,9	54,7	48,6	54,6	54,7	57,4
Jahr	53,6	49,5	53,6	53,2	57,2	51,6	46,1	51,6	51,7	54,6
Nordbahn	55,2	51,7	55,1	55,4	59,2	53,8	48,3	53,7	54,1	56,8
Südbahn	50,7	45,3	51,3	48,7	53,4	46,5	40,9	46,8	45,3	49,2

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

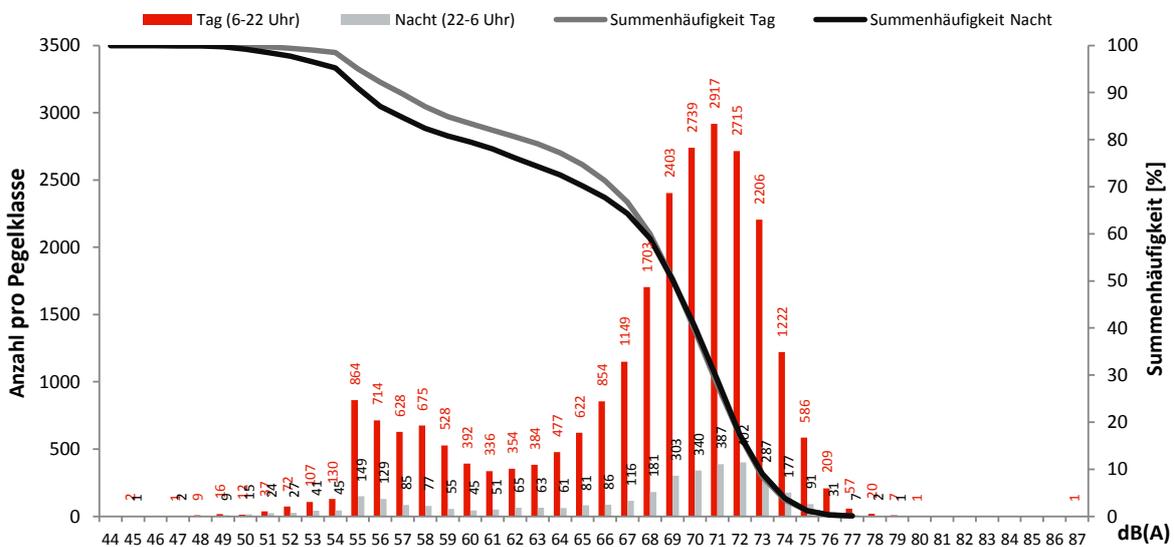
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	2129	2185	2184	97,4	100	293	293	293	100,0	100
Februar	2216	2312	2298	95,8	100	236	245	245	96,3	100
März	2437	2640	2637	92,3	100	281	288	288	97,6	100
April	2626	2672	2671	98,3	100	361	364	363	99,2	100
Mai	711	464	464	153,2	100	85	56	56	151,8	100
Juni	1423	738	738	192,8	100	305	159	158	191,8	100
Juli	1335	639	639	208,9	100	177	46	46	384,8	100
August	1794	1466	1465	122,4	100	294	161	161	182,6	100
September	1777	990	989	179,5	100	255	139	139	183,5	100
Oktober	2537	2091	2088	121,3	100	314	227	227	138,3	100
November	3195	3289	3288	97,1	100	453	464	463	97,6	100
Dezember	2965	3013	3013	98,4	100	382	384	384	99,5	100
Gesamt	25145	22499	22474	111,8	100	3436	2826	2823	121,6	100

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

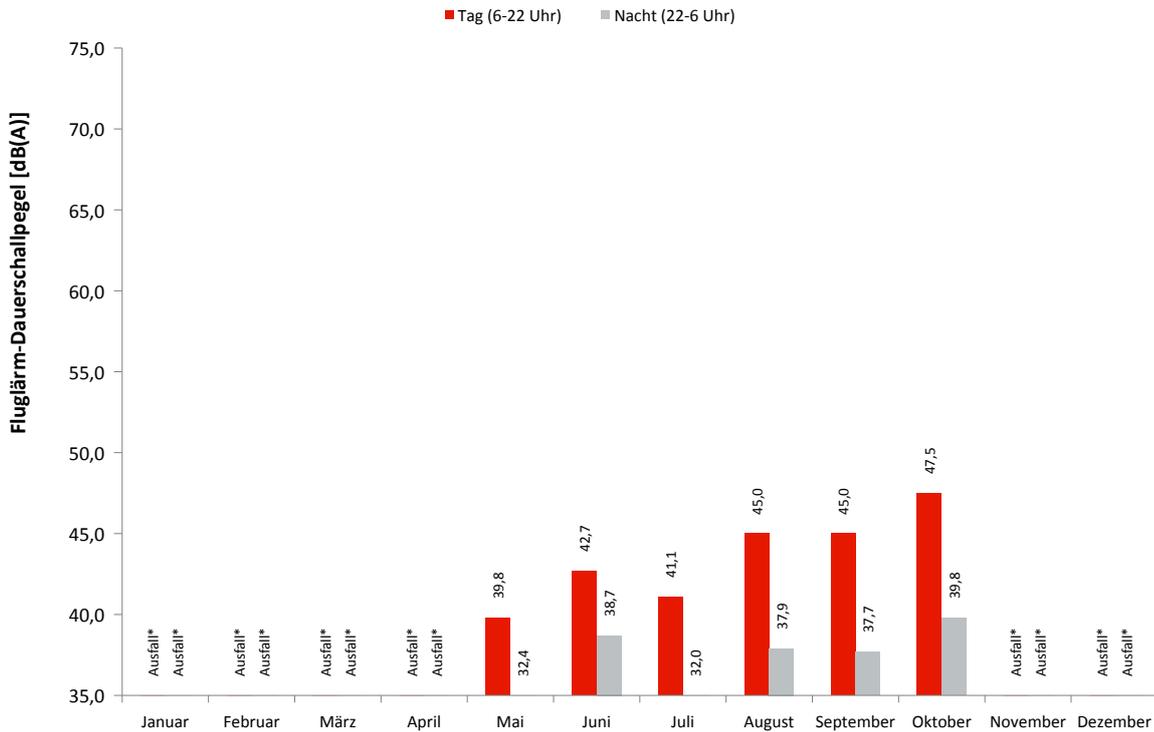
Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP21, Kiekebusch

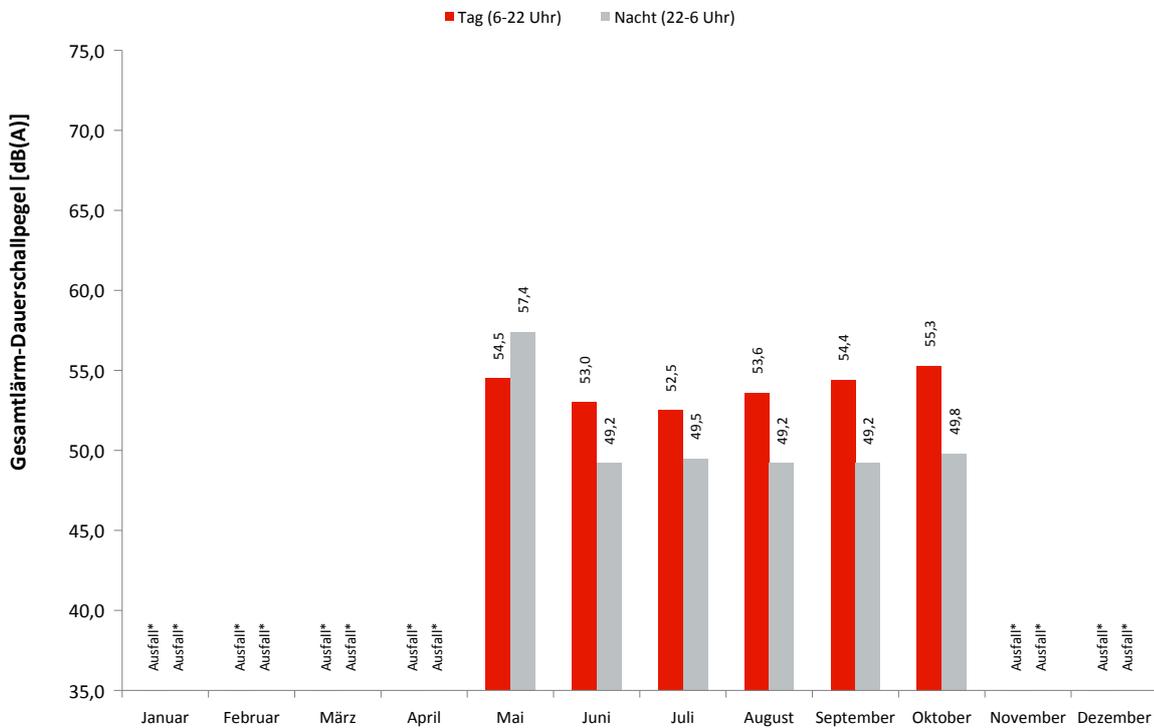
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): * | Nacht (22-6 Uhr): *



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Februar	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
März	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
April	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Mai	54,5	57,4	54,6	53,9	63,2	39,8	32,4	40,1	39,0	41,8
Juni	53,0	49,2	53,3	52,2	56,8	42,7	38,7	43,1	41,2	46,2
Juli	52,5	49,5	52,6	51,9	56,7	41,1	32,0	41,8	38,3	42,1
August	53,6	49,2	53,8	52,8	57,0	45,0	37,9	45,4	43,7	47,0
September	54,4	49,2	54,8	53,1	57,3	45,0	37,7	45,2	44,5	47,1
Oktober	55,3	49,8	55,7	53,7	58,0	47,5	39,8	47,8	46,6	49,3
November	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Dezember	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Jahr	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Nordbahn	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Südbahn	53,9	52,3	54,2	53,0	59,0	44,1	37,1	44,4	43,0	46,2

Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.

N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Starts auf der Südbahn in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Schönefeld starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.

N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt

N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.

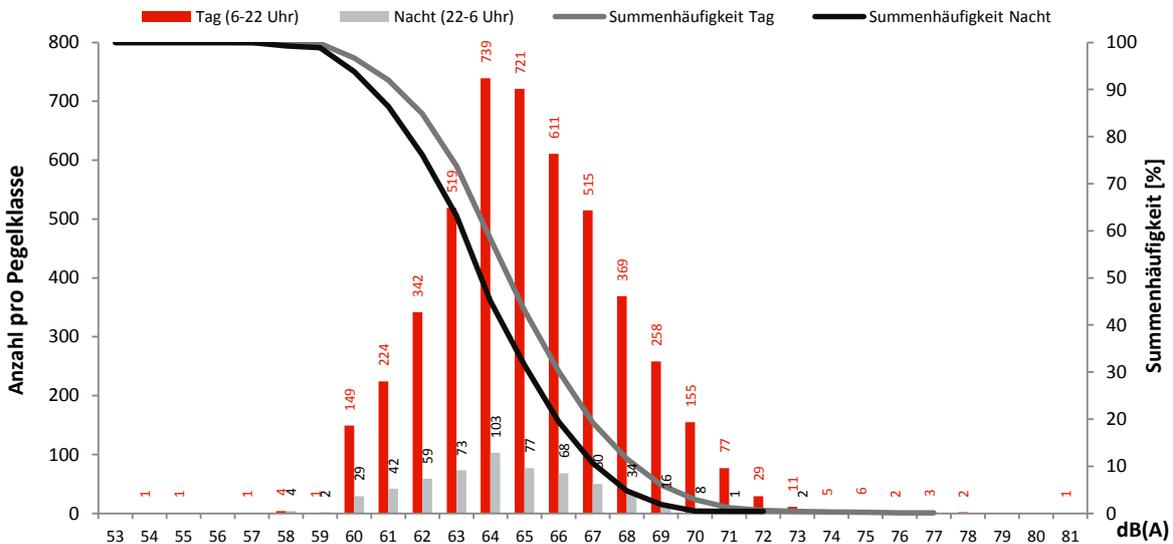
Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar					0					0
Februar					0					0
März					0					0
April					0					0
Mai	343	375	375	91.5	100	31	44	44	70.5	100
Juni	619	738	738	83.9	100	138	159	158	86.8	100
Juli	525	639	639	82.2	100	37	46	46	80.4	99
August	1275	1466	1466	87.0	100	135	161	161	83.9	100
September	884	990	990	89.3	100	112	139	139	80.6	100
Oktober	1100	1322	1322	83.2	77	115	149	149	77.2	74
November					0					0
Dezember					0					0
Gesamt	4746	5530	5530	85.8	48	568	698	697	81.4	48

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.

Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



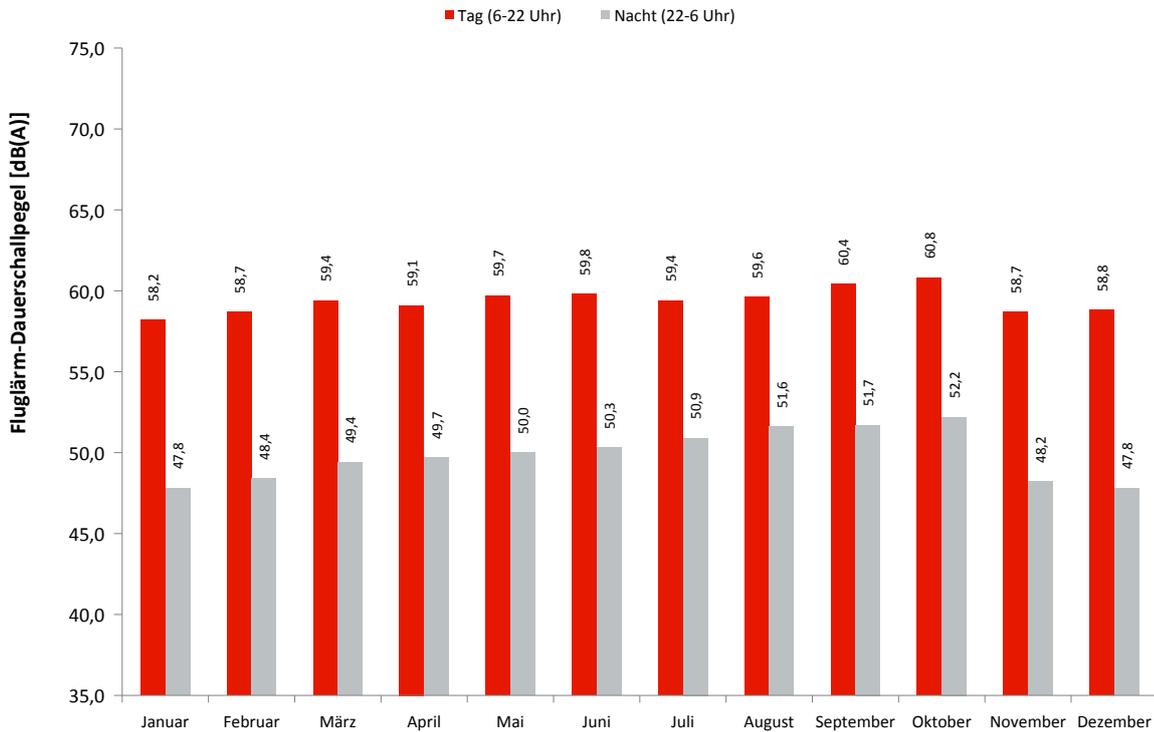
Datenteil

Fluglärmmessdaten Tegel

Jahresauswertung 2015 Messstelle MP41, Recklinghauser Weg

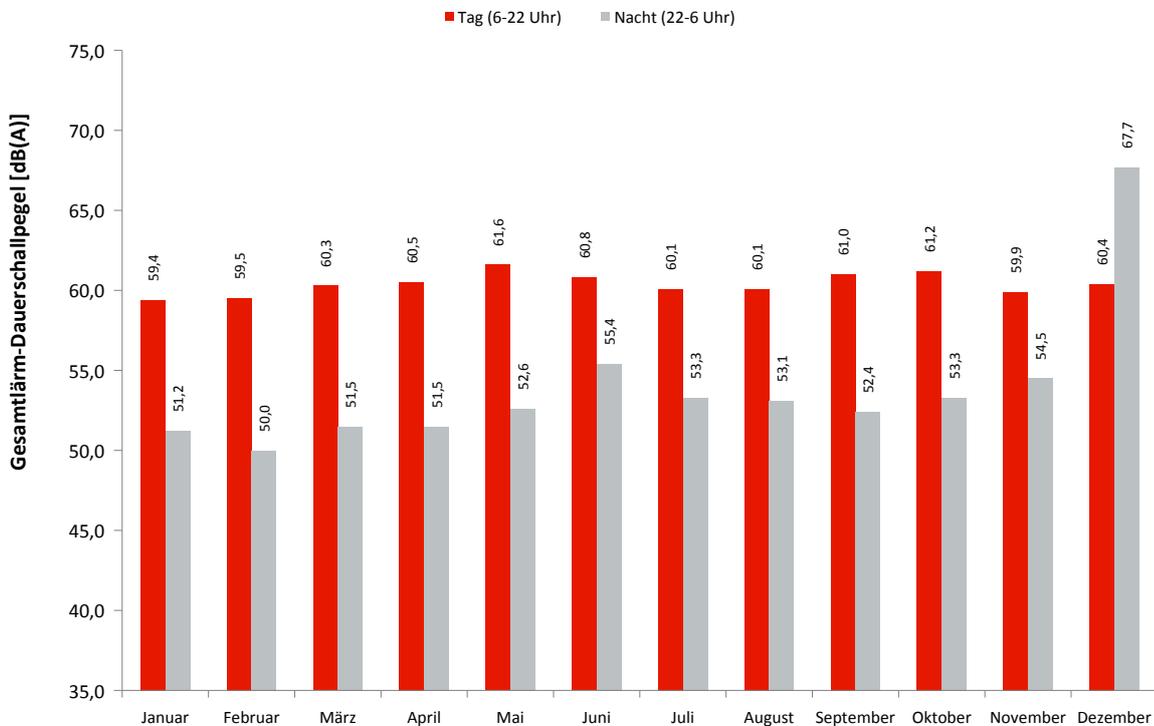
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 59,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 50,1 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 60,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 58,3 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	59,4	51,2	59,5	59,1	61,2	58,2	47,8	58,2	58,2	59,5
Februar	59,5	50,0	59,5	59,3	60,9	58,7	48,4	58,7	58,8	60,0
März	60,3	51,5	60,3	60,3	62,0	59,4	49,4	59,3	59,7	60,8
April	60,5	51,5	60,5	60,4	62,1	59,1	49,7	59,2	58,6	60,4
Mai	61,6	52,6	61,7	61,2	63,1	59,7	50,0	59,9	59,1	61,0
Juni	60,8	55,4	60,7	60,9	63,8	59,8	50,3	59,9	59,6	61,2
Juli	60,1	53,3	60,2	59,5	62,3	59,4	50,9	59,6	59,0	61,1
August	60,1	53,1	60,0	60,2	62,4	59,6	51,6	59,6	59,6	61,5
September	61,0	52,4	61,1	60,7	62,7	60,4	51,7	60,5	60,3	62,1
Oktober	61,2	53,3	61,2	61,2	63,2	60,8	52,2	60,7	60,9	62,5
November	59,9	54,5	60,0	59,8	62,9	58,7	48,2	58,6	59,0	60,1
Dezember	60,4	67,7	59,9	61,6	73,2	58,8	47,8	58,9	58,6	59,9
Jahr	60,5	58,3	60,5	60,4	65,3	59,5	50,1	59,5	59,4	61,0
6 v. M.	60,8	53,5	60,9	60,7	62,9	60,0	51,2	60,1	59,8	61,6

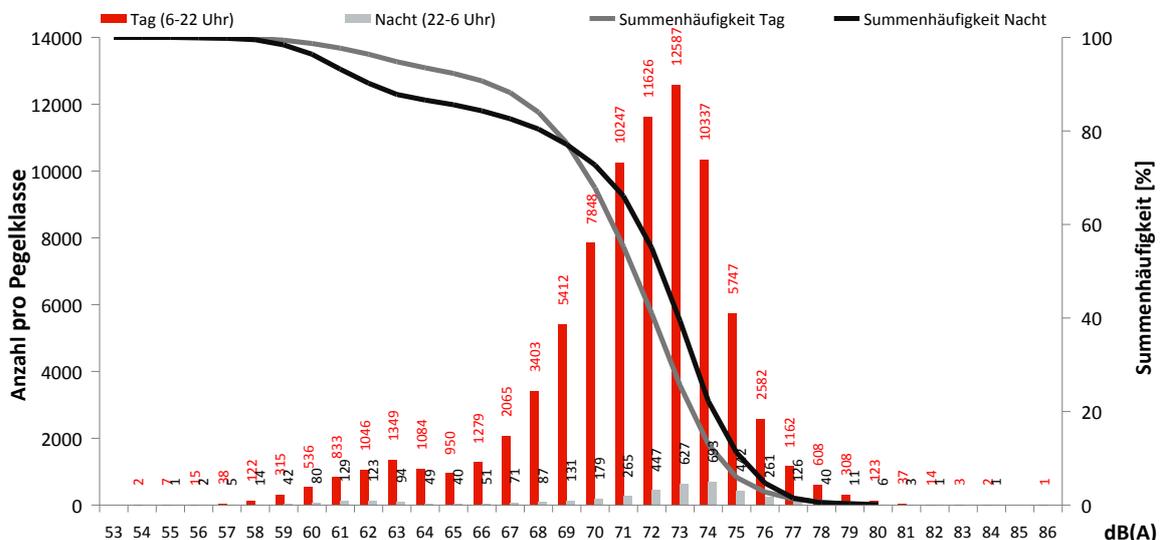
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100% gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	5693	6385	6097	89,2	96	211	204	203	103,4	96
Februar	4945	6142	5147	80,5	84	169	194	165	87,1	85
März	6553	7149	6918	91,7	96	280	302	279	92,7	97
April	6895	7351	7315	93,8	99	319	306	306	104,2	99
Mai	7441	7841	7818	94,9	100	374	361	361	103,6	100
Juni	7476	7809	7792	95,7	100	368	356	355	103,4	100
Juli	7204	7774	7574	92,7	97	404	405	396	99,8	96
August	7211	7489	7453	96,3	100	461	453	452	101,8	100
September	7509	7967	7867	94,3	99	454	441	441	102,9	100
Oktober	7927	7999	7999	99,1	100	486	485	485	100,2	100
November	6426	7074	6774	90,8	96	265	252	252	105,2	97
Dezember	6321	6720	6664	94,1	99	230	224	223	102,7	99
Gesamt	81601	87700	85418	93,0	97	4021	3983	3918	101,0	97

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

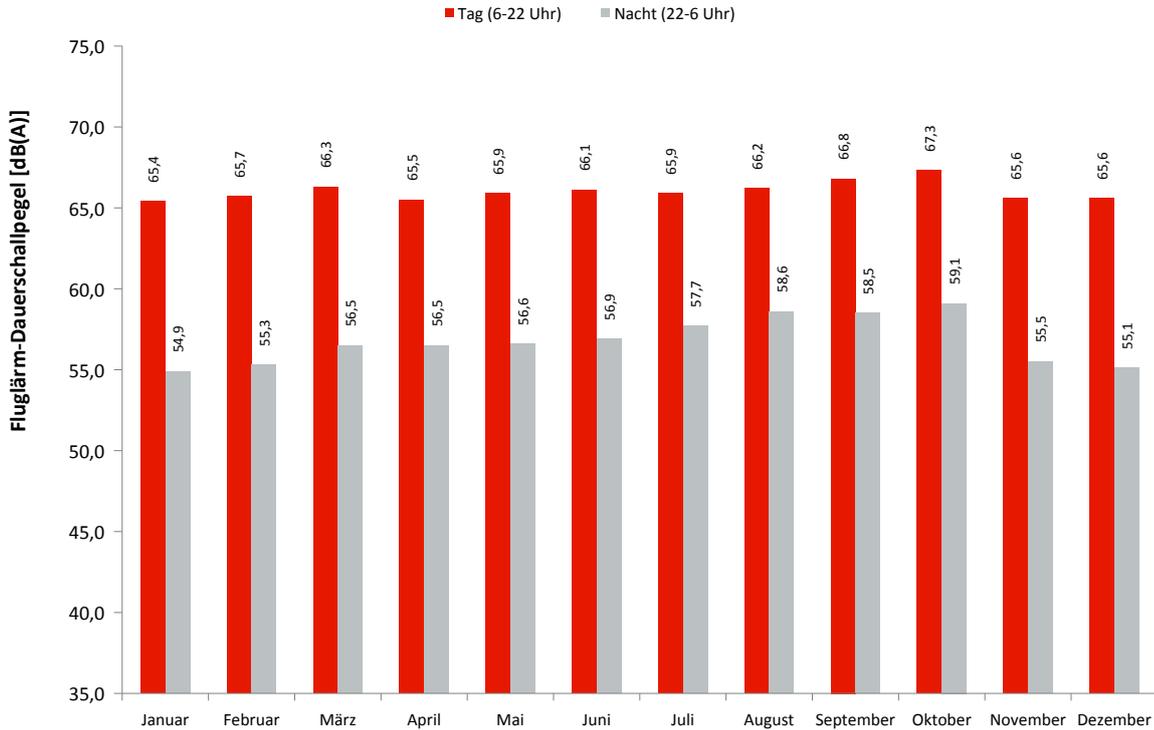
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP42, Wasserwerk Tegel

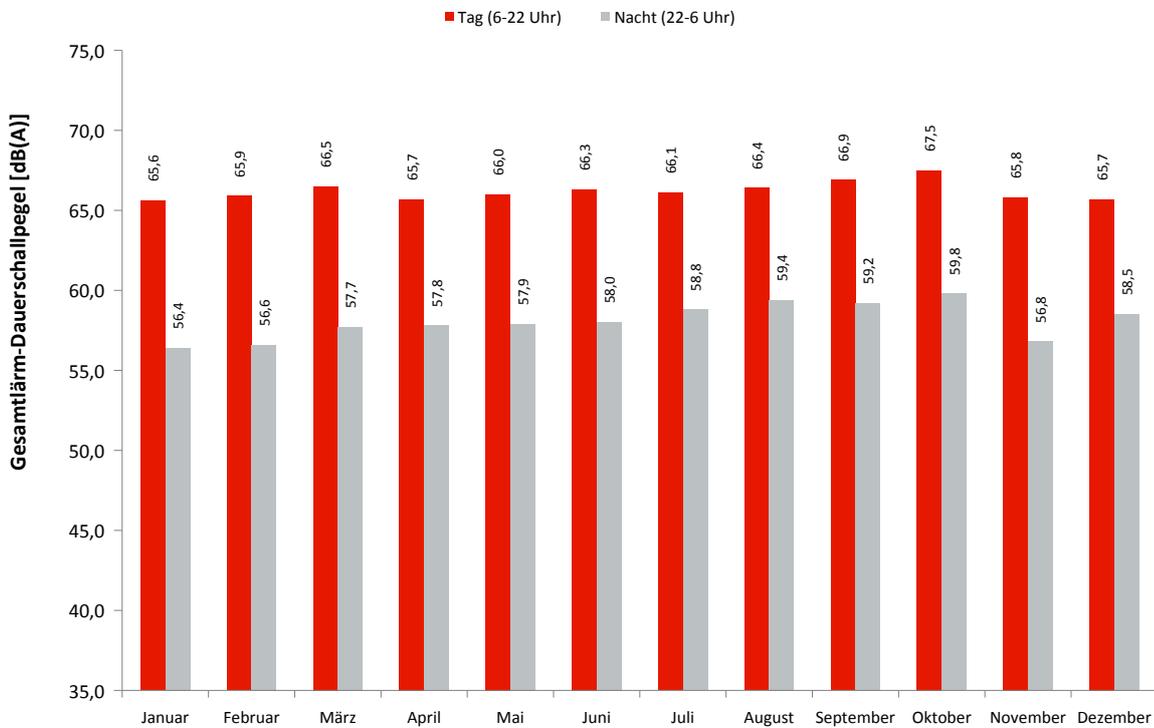
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 66,1 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 57,0 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 66,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 58,2 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	65,6	56,4	65,6	65,7	67,2	65,4	54,9	65,4	65,6	66,7
Februar	65,9	56,6	65,9	66,0	67,4	65,7	55,3	65,7	65,8	67,0
März	66,5	57,7	66,4	66,8	68,2	66,3	56,5	66,2	66,6	67,8
April	65,7	57,8	65,8	65,3	67,6	65,5	56,5	65,6	65,1	67,0
Mai	66,0	57,9	66,2	65,5	67,8	65,9	56,6	66,0	65,3	67,2
Juni	66,3	58,0	66,4	66,0	68,1	66,1	56,9	66,2	65,7	67,6
Juli	66,1	58,8	66,2	65,7	68,2	65,9	57,7	66,1	65,6	67,7
August	66,4	59,4	66,4	66,3	68,7	66,2	58,6	66,3	66,1	68,2
September	66,9	59,2	66,9	66,9	68,9	66,8	58,5	66,8	66,7	68,6
Oktober	67,5	59,8	67,4	67,7	69,6	67,3	59,1	67,3	67,5	69,2
November	65,8	56,8	65,7	66,0	67,5	65,6	55,5	65,5	65,9	67,0
Dezember	65,7	58,5	65,7	65,7	67,9	65,6	55,1	65,7	65,6	66,9
Jahr	66,2	58,2	66,3	66,2	68,2	66,1	57,0	66,1	66,0	67,7
6 v. M.	66,6	58,9	66,6	66,4	68,6	66,4	58,0	66,5	66,2	68,2

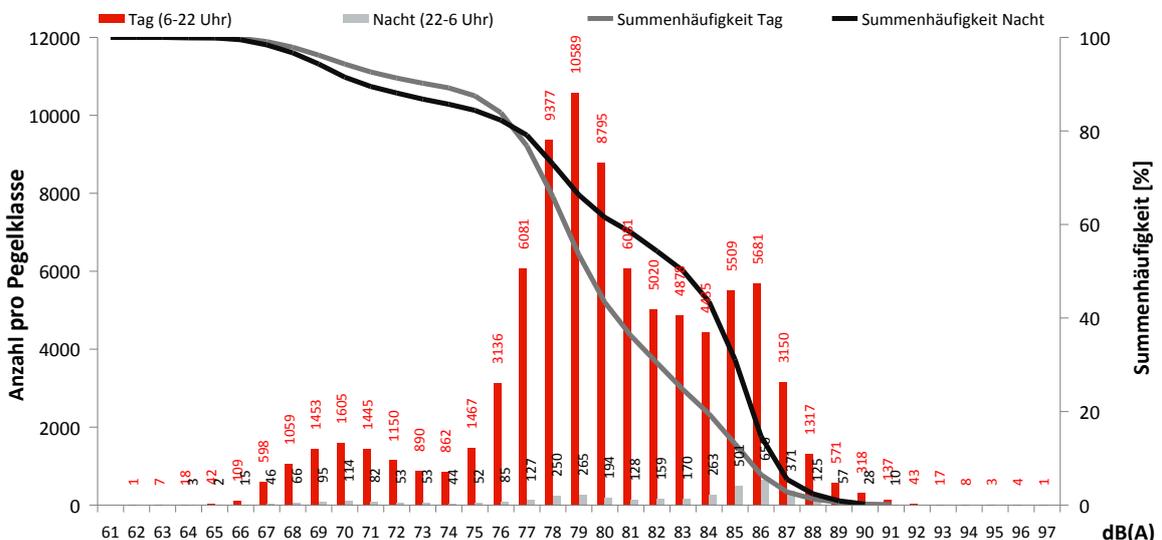
Zuordnungsrates

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	5992	6385	6093	93,8	96	211	204	203	103,4	98
Februar	6084	6142	6134	99,1	100	197	194	194	101,5	100
März	6817	7149	6918	95,4	96	280	302	279	92,7	97
April	7167	7351	7316	97,5	99	315	306	306	102,9	100
Mai	7773	7841	7815	99,1	100	367	361	361	101,7	100
Juni	7737	7809	7801	99,1	100	361	356	356	101,4	100
Juli	7557	7774	7587	97,2	97	402	405	397	99,3	98
August	7450	7489	7482	99,5	100	458	453	453	101,1	100
September	7846	7967	7885	98,5	99	447	441	441	101,4	100
Oktober	8002	7999	7997	100,0	100	485	485	485	100,0	100
November	6713	7074	6776	94,9	96	256	252	252	101,6	97
Dezember	6605	6720	6663	98,3	99	230	224	223	102,7	99
Gesamt	85743	87700	86467	97,8	98	4009	3983	3950	100,7	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

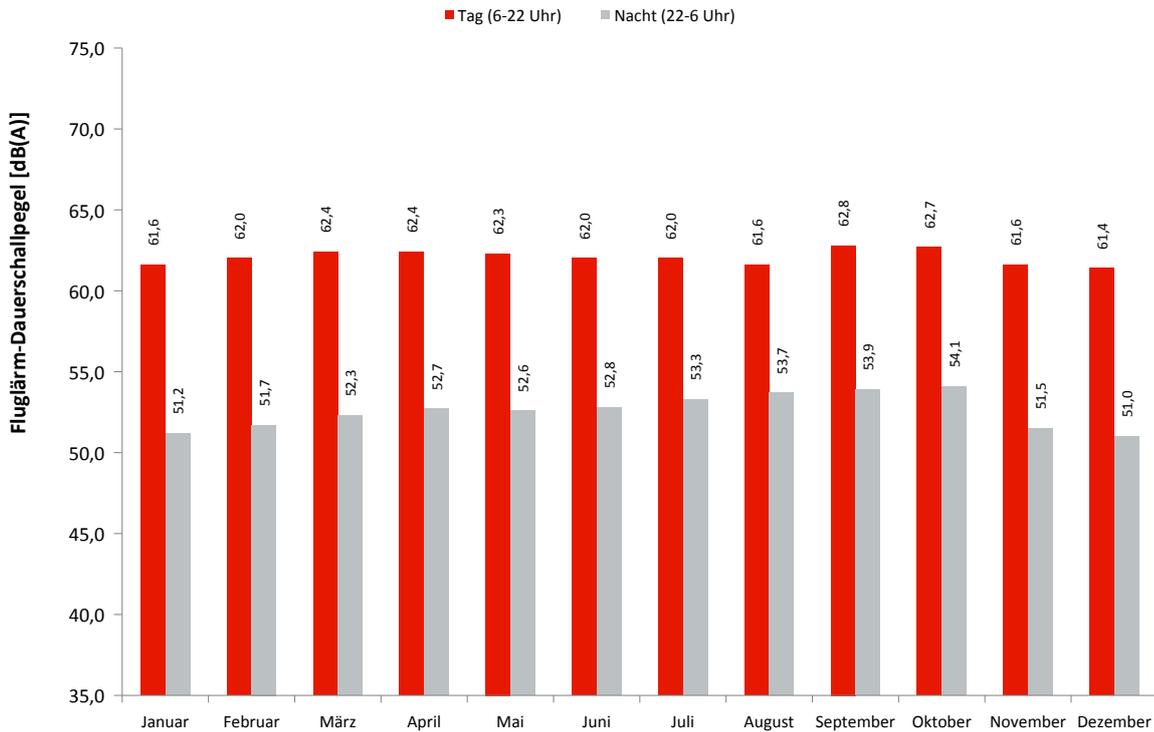
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden.
 Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP43, Lynarstr.

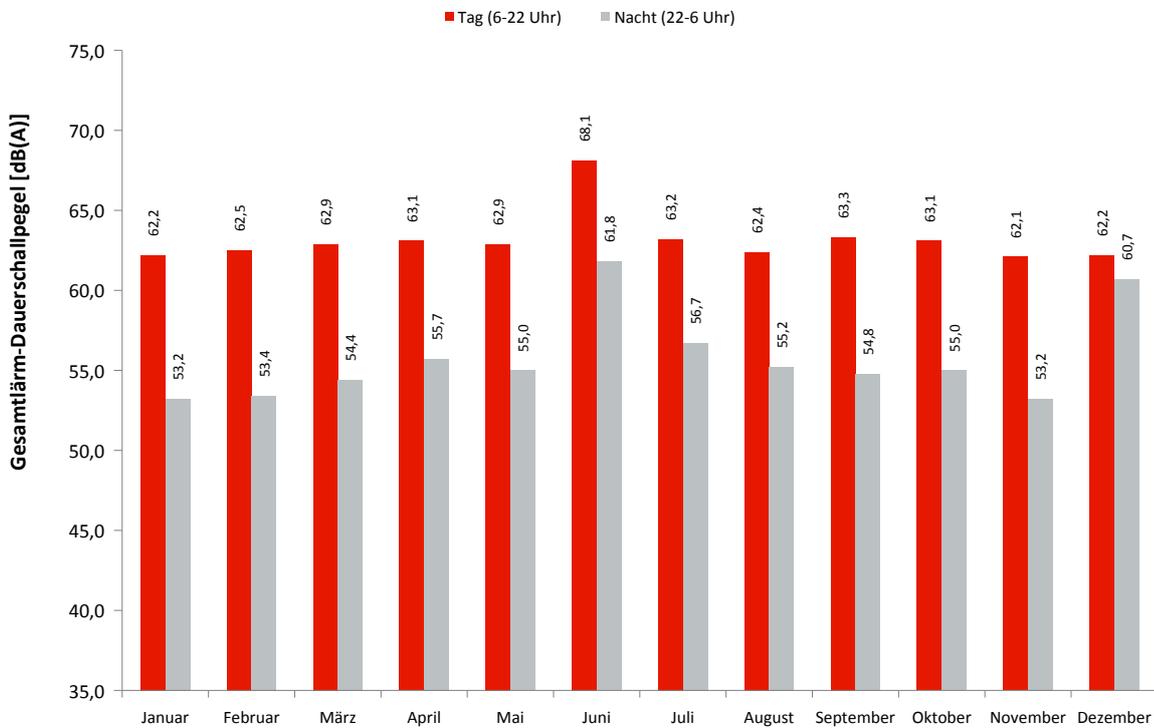
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 62,1 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 52,7 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 63,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 56,8 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	62,2	53,2	62,2	62,0	63,8	61,6	51,2	61,6	61,5	62,8
Februar	62,5	53,4	62,5	62,4	64,0	62,0	51,7	62,0	62,0	63,2
März	62,9	54,4	62,9	62,9	64,7	62,4	52,3	62,4	62,5	63,7
April	63,1	55,7	63,3	62,3	65,1	62,4	52,7	62,6	61,7	63,7
Mai	62,9	55,0	62,9	62,7	64,8	62,3	52,6	62,5	61,5	63,5
Juni	68,1	61,8	67,1	70,0	71,1	62,0	52,8	62,2	61,5	63,4
Juli	63,2	56,7	62,8	64,3	65,9	62,0	53,3	62,1	61,4	63,5
August	62,4	55,2	62,4	62,3	64,5	61,6	53,7	61,7	61,6	63,6
September	63,3	54,8	63,4	62,8	64,9	62,8	53,9	62,9	62,6	64,4
Oktober	63,1	55,0	63,1	63,0	65,0	62,7	54,1	62,7	62,7	64,4
November	62,1	53,2	62,2	62,1	63,8	61,6	51,5	61,6	61,7	63,0
Dezember	62,2	60,7	62,1	62,4	67,5	61,4	51,0	61,5	61,1	62,5
Jahr	63,5	56,8	63,3	64,1	66,0	62,1	52,7	62,2	61,8	63,5
6 v. M.	64,3	57,3	64,0	65,2	66,8	62,2	53,4	62,3	61,9	63,8

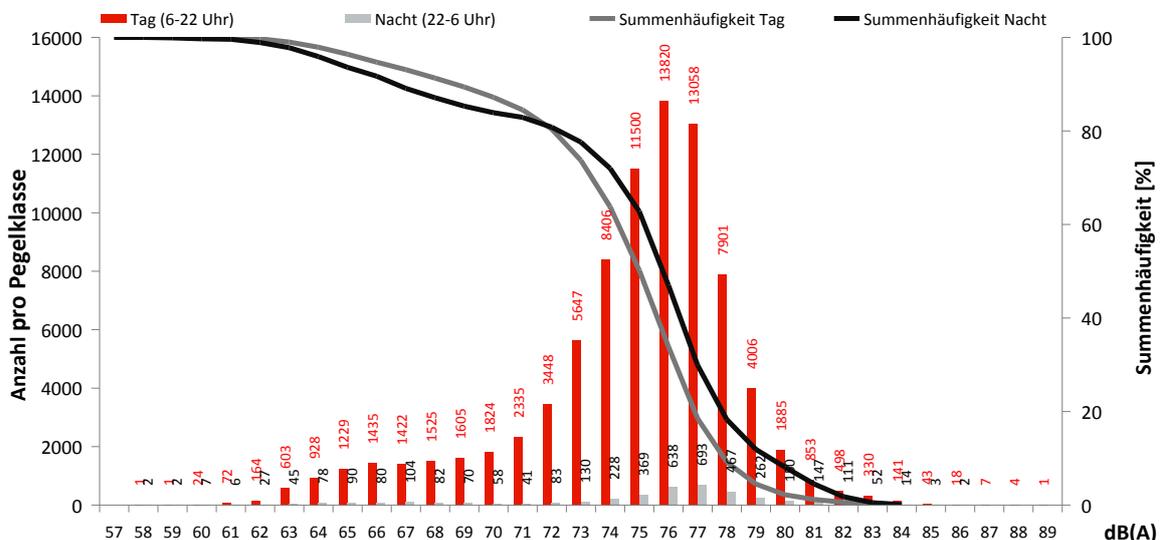
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Osten, Starts in Richtung Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100% gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	5945	6385	6094	93,1	96	212	204	203	103,9	98
Februar	6049	6142	6135	98,5	100	200	194	194	103,1	100
März	6791	7149	6919	95,0	96	280	302	279	92,7	97
April	7081	7351	7318	96,3	99	321	306	306	104,9	100
Mai	7735	7841	7824	98,6	100	371	361	361	102,8	100
Juni	7189	7809	7801	92,1	100	360	356	356	101,1	100
Juli	7424	7774	7591	95,5	97	400	405	397	98,8	98
August	7440	7489	7483	99,3	100	455	453	453	100,4	100
September	7822	7967	7885	98,2	99	449	441	441	101,8	100
Oktober	7990	7999	7995	99,9	100	483	485	485	99,6	100
November	6632	7074	6774	93,8	96	269	252	252	106,7	97
Dezember	6535	6720	6664	97,2	99	237	224	223	105,8	99
Gesamt	84633	87700	86483	96,5	98	4037	3983	3950	101,4	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

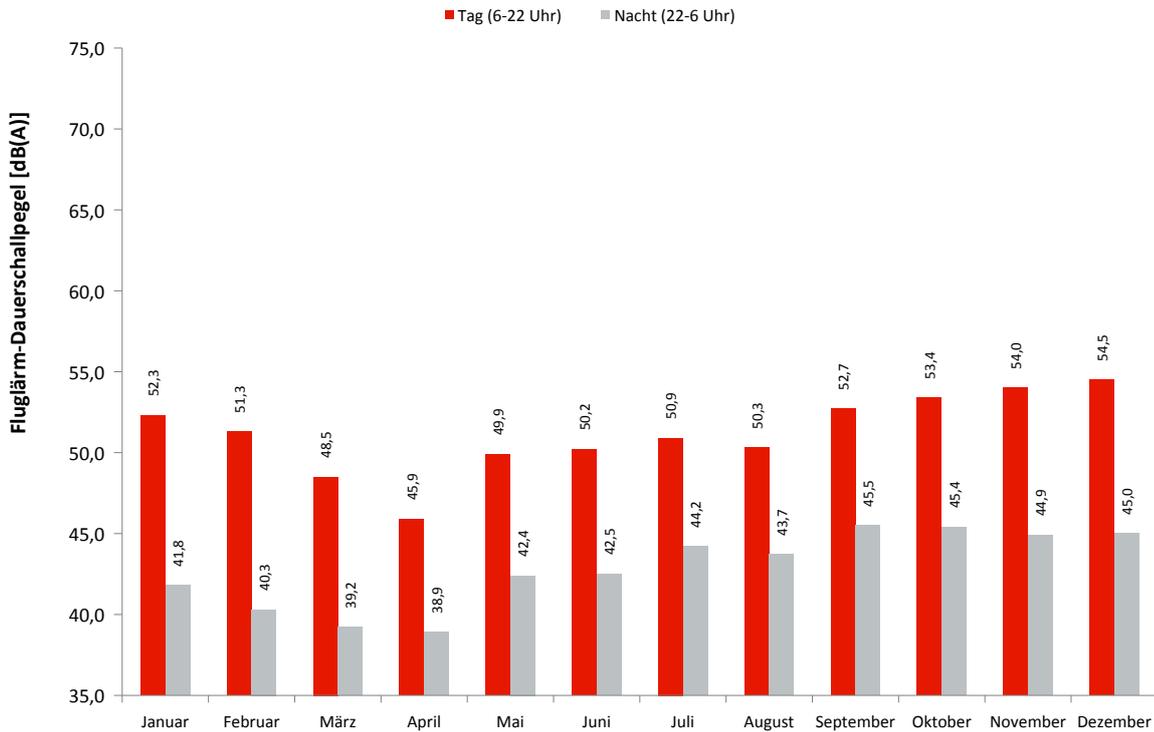
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP45, Seidelstr.

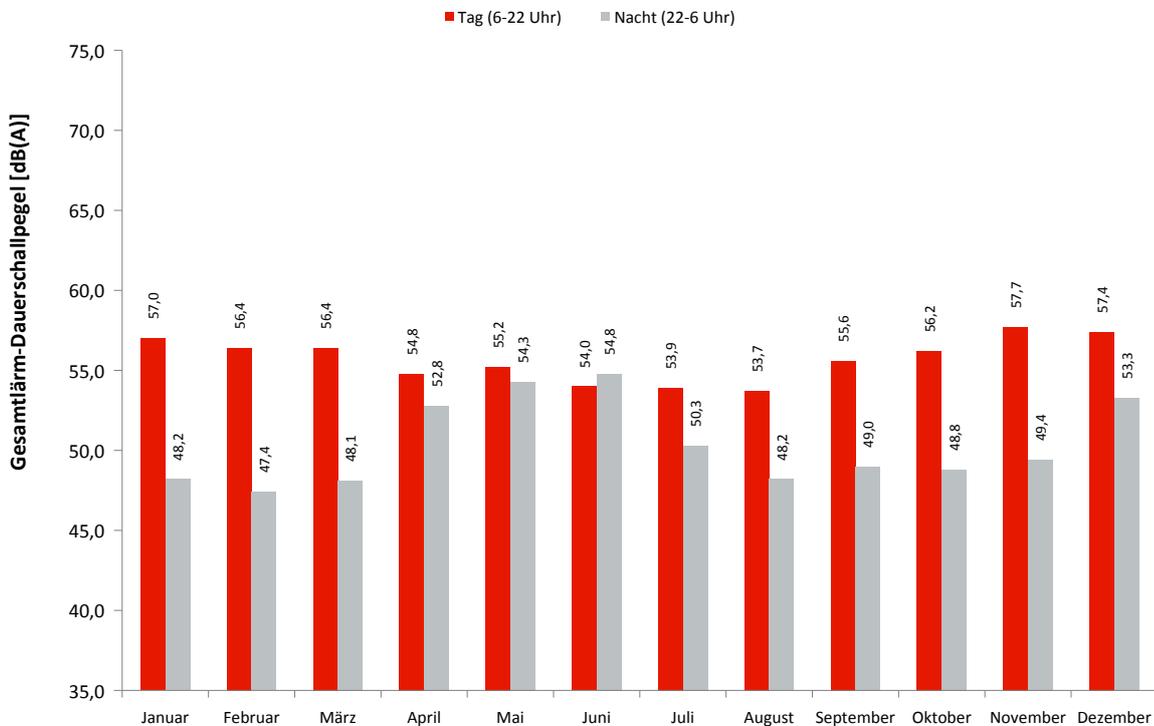
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 51,7 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 43,4 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 55,9 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 51,2 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	57,0	48,2	57,0	57,0	58,7	52,3	41,8	52,2	52,6	53,6
Februar	56,4	47,4	56,3	56,7	58,1	51,3	40,3	51,2	51,7	52,5
März	56,4	48,1	56,4	56,6	58,3	48,5	39,2	48,3	49,0	50,2
April	54,8	52,8	55,0	53,9	59,6	45,9	38,9	46,0	45,7	48,2
Mai	55,2	54,3	55,4	54,8	60,9	49,9	42,4	49,8	50,0	52,0
Juni	54,0	54,8	54,1	53,7	61,0	50,2	42,5	50,2	50,1	52,2
Juli	53,9	50,3	54,3	52,7	57,7	50,9	44,2	51,1	50,2	53,2
August	53,7	48,2	54,0	52,9	56,5	50,3	43,7	50,6	49,5	52,6
September	55,6	49,0	55,5	56,0	58,2	52,7	45,5	52,7	52,7	55,0
Oktober	56,2	48,8	56,2	56,1	58,3	53,4	45,4	53,3	53,9	55,5
November	57,7	49,4	57,3	58,6	59,8	54,0	44,9	53,9	54,4	55,7
Dezember	57,4	53,3	57,4	57,5	61,1	54,5	45,0	54,5	54,4	56,0
Jahr	55,9	51,2	55,9	55,9	59,2	51,7	43,4	51,7	51,9	53,6
6 v. M.	54,9	51,7	55,0	54,6	59,1	51,5	44,1	51,5	51,4	53,6

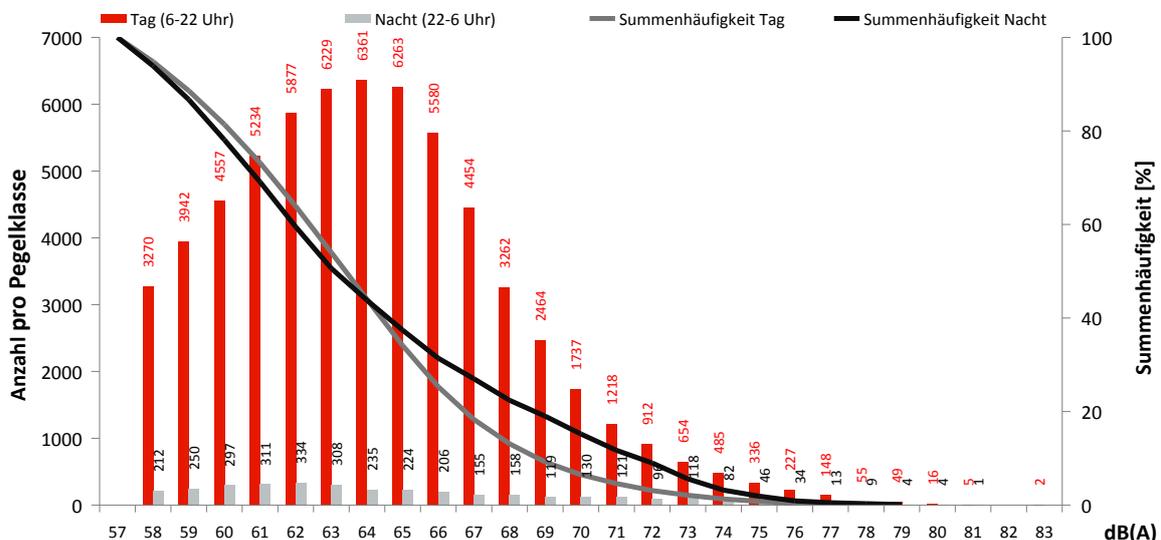
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Osten und Westen, Starts in Richtung Osten und Westen und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100% gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	4967	12663	12118	39,2	96	256	501	495	51,1	98
Februar	4429	12191	12179	36,3	100	212	478	478	44,4	100
März	2671	14248	13785	18,7	96	181	611	564	29,6	97
April	1929	14572	14504	13,2	99	155	757	757	20,5	100
Mai	4632	15498	15442	29,9	100	314	874	874	35,9	100
Juni	5446	15559	15535	35,0	100	314	839	839	37,4	100
Juli	6164	15511	15140	39,7	97	391	946	915	41,3	98
August	5080	15094	15079	33,7	100	311	911	911	34,1	100
September	6841	15801	15625	43,3	99	393	951	951	41,3	100
Oktober	7319	15974	15966	45,8	100	309	876	876	35,3	100
November	6602	14059	13474	47,0	96	311	582	578	53,4	97
Dezember	7257	13396	13304	54,2	99	320	497	495	64,4	99
Gesamt	63337	174566	172151	36,3	98	3467	8823	8733	39,3	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

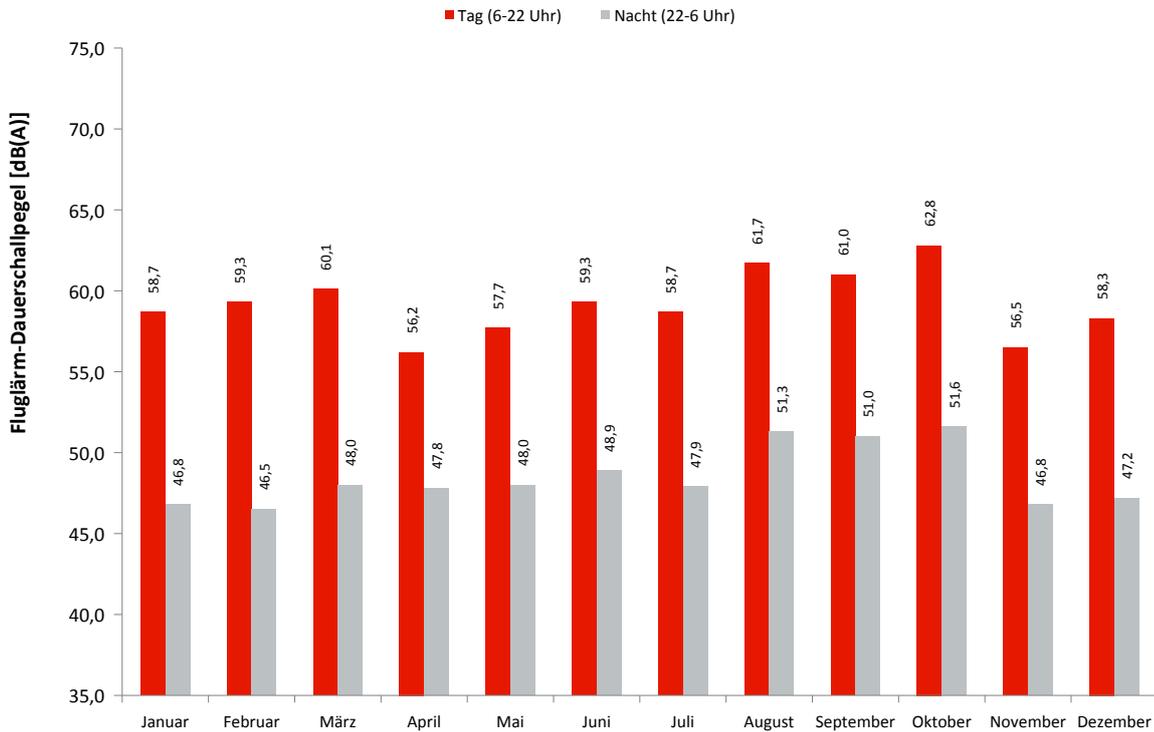
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP47, Oxforder Str.

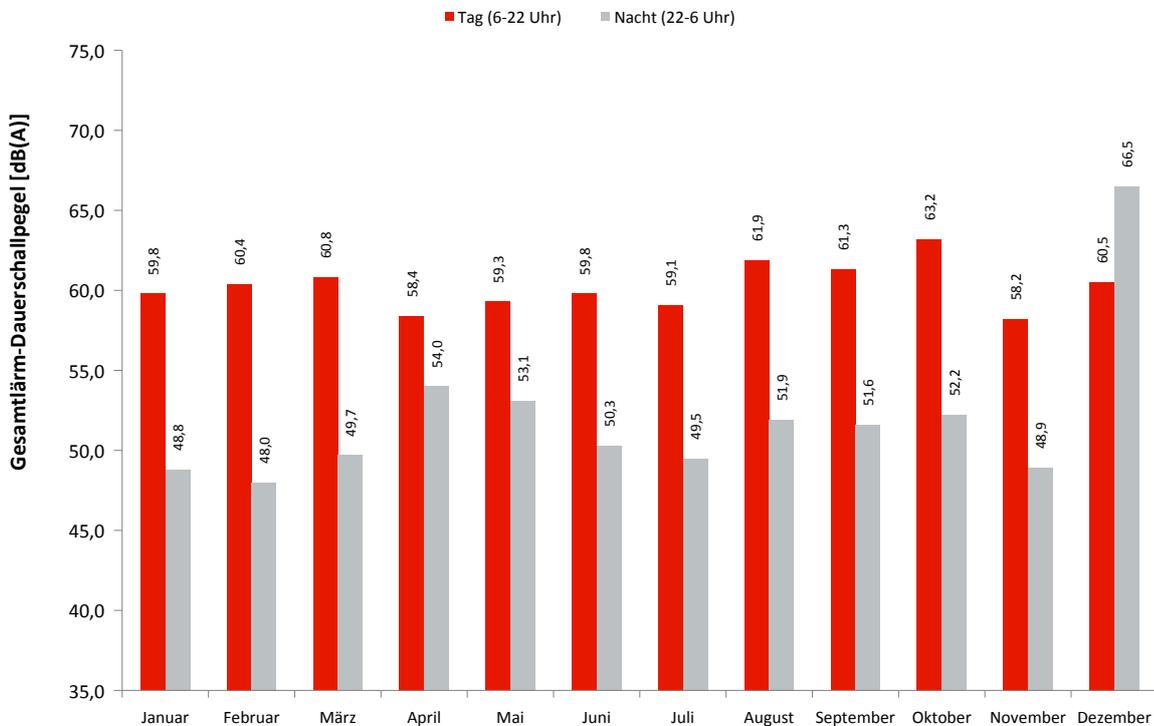
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 59,6 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 48,9 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 60,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 57,0 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	59,8	48,8	59,9	59,5	60,9	58,7	46,8	58,7	58,9	59,7
Februar	60,4	48,0	60,7	59,3	61,0	59,3	46,5	59,4	58,9	60,0
März	60,8	49,7	60,8	61,0	62,0	60,1	48,0	59,9	60,4	61,1
April	58,4	54,0	58,6	57,8	61,8	56,2	47,8	56,0	57,0	58,2
Mai	59,3	53,1	59,7	58,0	61,7	57,7	48,0	57,7	57,5	59,1
Juni	59,8	50,3	59,9	59,4	61,2	59,3	48,9	59,4	59,0	60,4
Juli	59,1	49,5	59,4	58,0	60,3	58,7	47,9	59,0	57,6	59,5
August	61,9	51,9	62,2	60,8	62,9	61,7	51,3	62,0	60,6	62,6
September	61,3	51,6	61,3	61,1	62,7	61,0	51,0	61,0	60,9	62,3
Oktober	63,2	52,2	63,3	62,8	64,2	62,8	51,6	62,8	62,7	63,9
November	58,2	48,9	58,3	58,1	59,8	56,5	46,8	56,2	57,5	58,3
Dezember	60,5	66,5	59,6	62,6	72,1	58,3	47,2	58,3	58,3	59,4
Jahr	60,5	57,0	60,6	60,2	64,5	59,6	48,9	59,7	59,5	60,8
6 v. M.	61,0	51,6	61,2	60,4	62,4	60,6	50,1	60,7	60,1	61,7

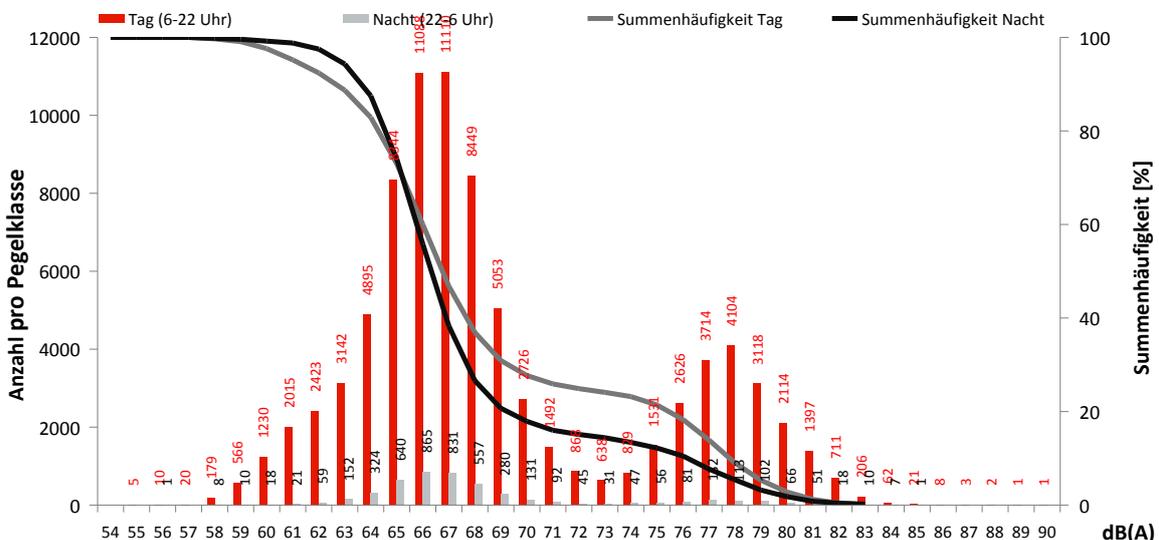
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	5929	6278	6027	94,4	96	289	297	291	97,3	98
Februar	5987	6049	6046	99,0	100	278	284	284	97,9	100
März	6728	7099	6871	94,8	96	282	309	285	91,3	97
April	7041	7221	7179	97,5	99	442	451	451	98,0	100
Mai	7493	7657	7634	97,9	100	510	513	512	99,4	100
Juni	7652	7750	7734	98,7	100	473	483	483	97,9	100
Juli	7469	7737	7557	96,5	97	511	541	519	94,5	98
August	7518	7605	7599	98,9	100	460	458	458	100,4	100
September	7663	7834	7740	97,8	99	512	510	510	100,4	100
Oktober	7940	7975	7971	99,6	100	399	391	391	102,0	100
November	6606	6985	6698	94,6	96	325	330	327	98,5	97
Dezember	6547	6676	6640	98,1	99	268	273	272	98,2	99
Gesamt	84573	86866	85696	97,4	98	4749	4840	4783	98,1	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

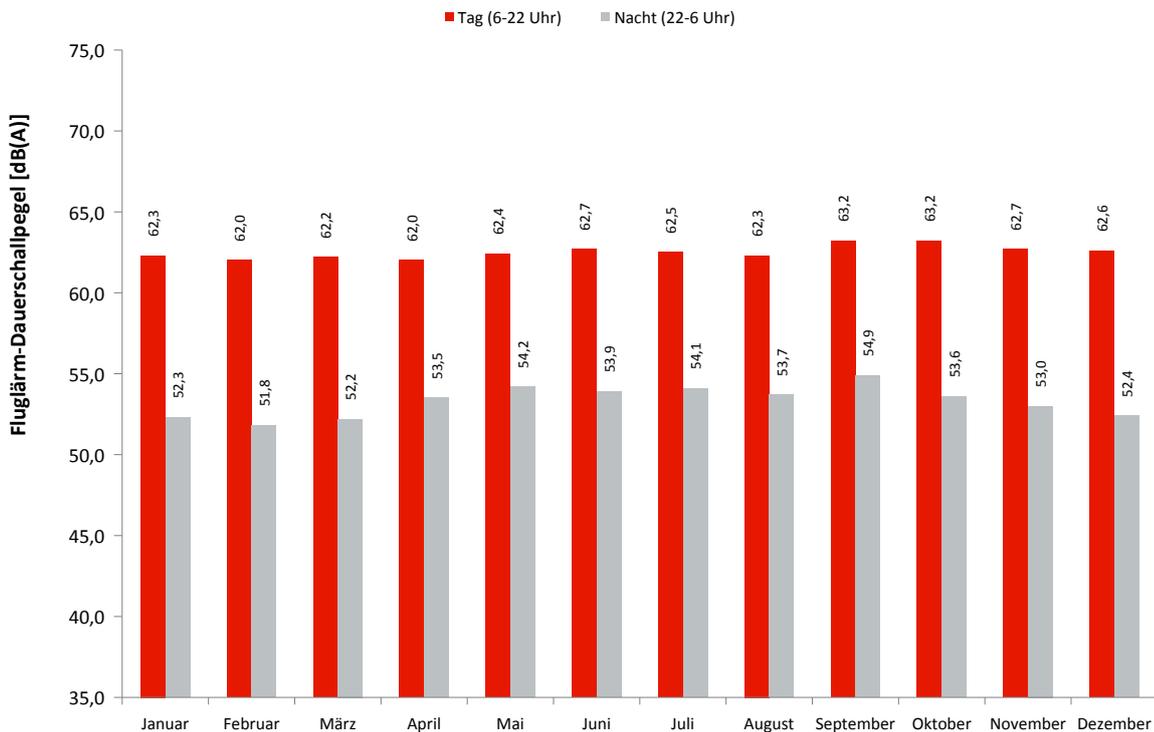
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP48, Schwartzstr.

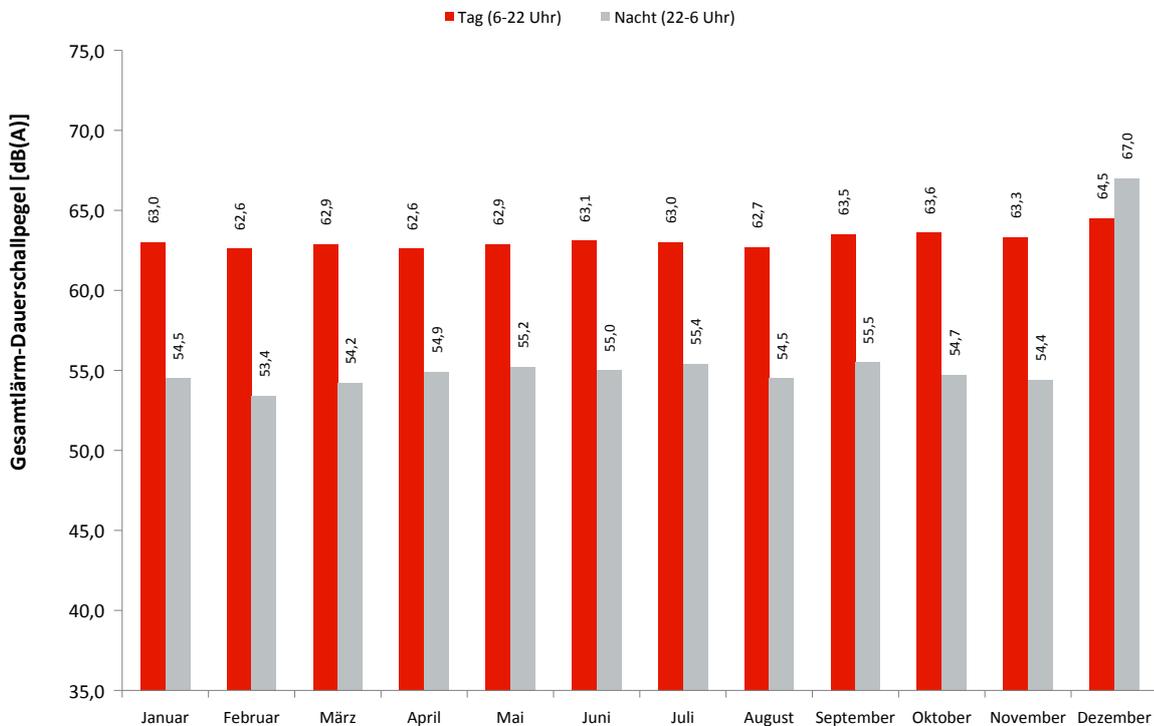
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 62,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 53,4 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 63,2 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 58,4 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	63,0	54,5	62,8	63,4	64,9	62,3	52,3	62,1	62,8	63,8
Februar	62,6	53,4	62,5	62,7	64,2	62,0	51,8	61,9	62,3	63,4
März	62,9	54,2	62,8	63,1	64,6	62,2	52,2	62,1	62,6	63,7
April	62,6	54,9	62,6	62,6	64,6	62,0	53,5	61,9	62,2	63,8
Mai	62,9	55,2	62,9	62,8	64,9	62,4	54,2	62,4	62,4	64,2
Juni	63,1	55,0	63,2	63,0	65,0	62,7	53,9	62,7	62,6	64,3
Juli	63,0	55,4	63,1	62,7	65,0	62,5	54,1	62,6	62,3	64,3
August	62,7	54,5	62,9	62,1	64,4	62,3	53,7	62,5	61,7	63,9
September	63,5	55,5	63,5	63,5	65,4	63,2	54,9	63,1	63,2	65,0
Oktober	63,6	54,7	63,6	63,4	65,2	63,2	53,6	63,2	63,0	64,6
November	63,3	54,4	63,2	63,4	65,0	62,7	53,0	62,7	63,0	64,3
Dezember	64,5	67,0	63,3	66,8	73,1	62,6	52,4	62,6	62,6	63,9
Jahr	63,2	58,4	63,0	63,5	66,5	62,5	53,4	62,5	62,6	64,1
6 v. M.	63,1	55,1	63,2	62,9	65,0	62,7	54,1	62,8	62,6	64,4

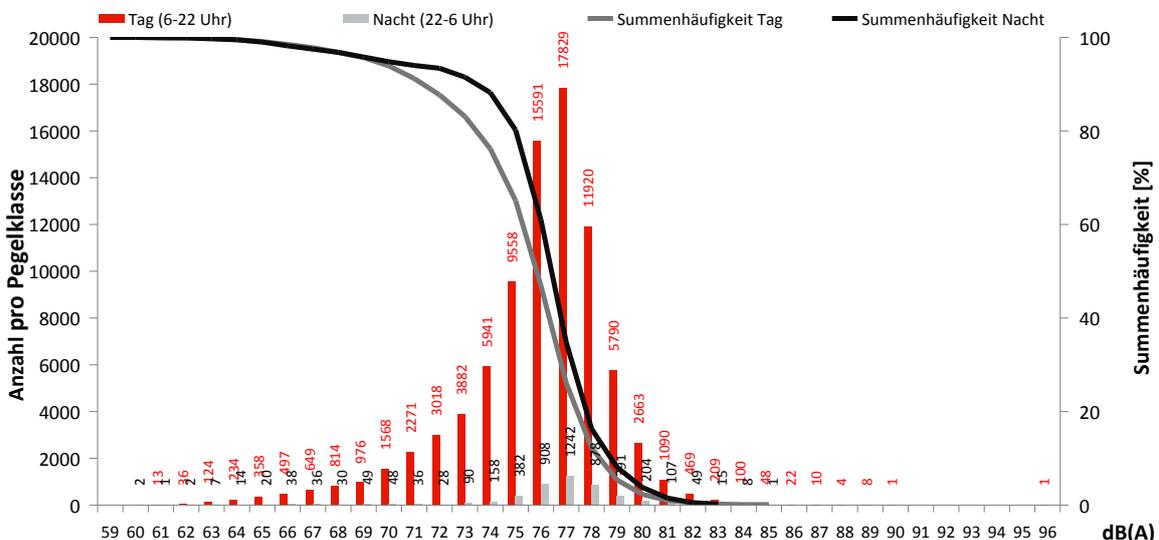
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100 % gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	6044	6278	6031	96,3	96	288	297	291	97,0	98
Februar	6060	6049	6046	100,2	100	275	284	284	96,8	100
März	6803	7099	6869	95,8	96	279	309	285	90,3	97
April	7149	7221	7182	99,0	99	440	451	451	97,6	100
Mai	7656	7657	7631	100,0	100	509	513	513	99,2	100
Juni	7719	7750	7733	99,6	100	476	483	482	98,6	100
Juli	7547	7737	7557	97,5	97	511	541	519	94,5	98
August	7560	7605	7597	99,4	100	467	458	458	102,0	100
September	7737	7834	7740	98,8	99	512	510	510	100,4	100
Oktober	7954	7975	7972	99,7	100	400	391	391	102,3	100
November	6726	6985	6699	96,3	96	322	330	327	97,6	97
Dezember	6589	6676	6591	98,7	98	265	273	271	97,1	98
Gesamt	85544	86866	85648	98,5	98	4744	4840	4782	98,0	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

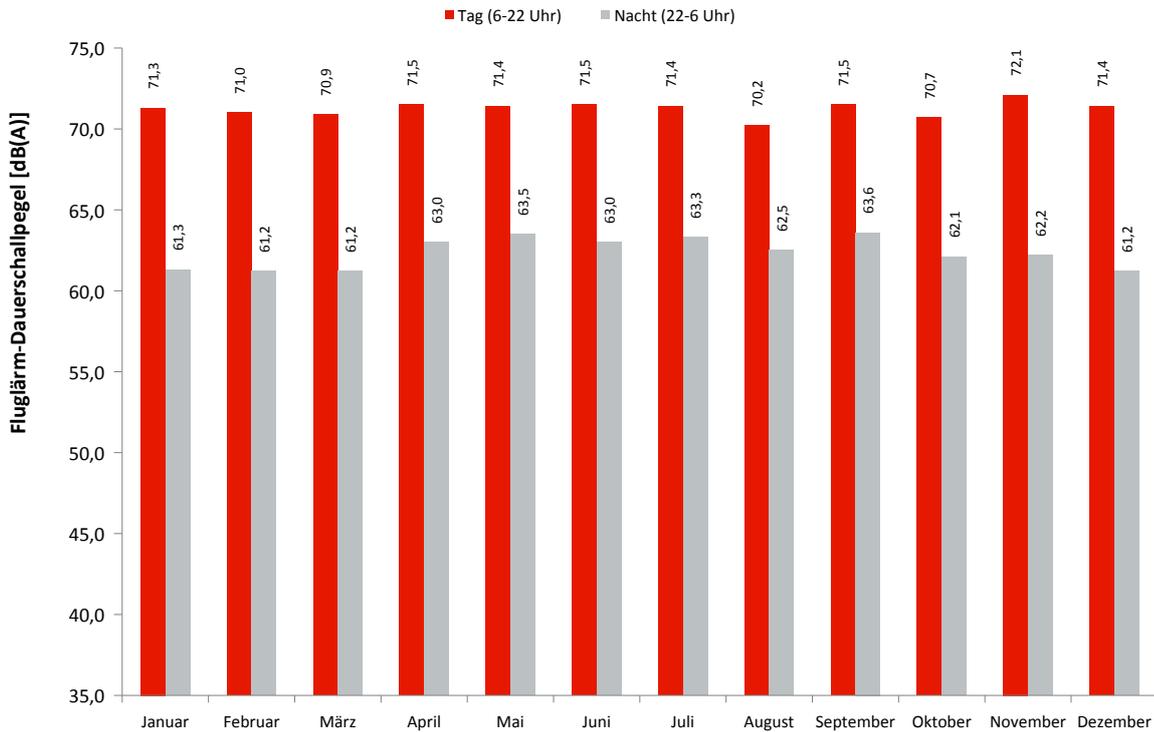
Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Jahresauswertung 2015 Messstelle MP49, Meteorstr.

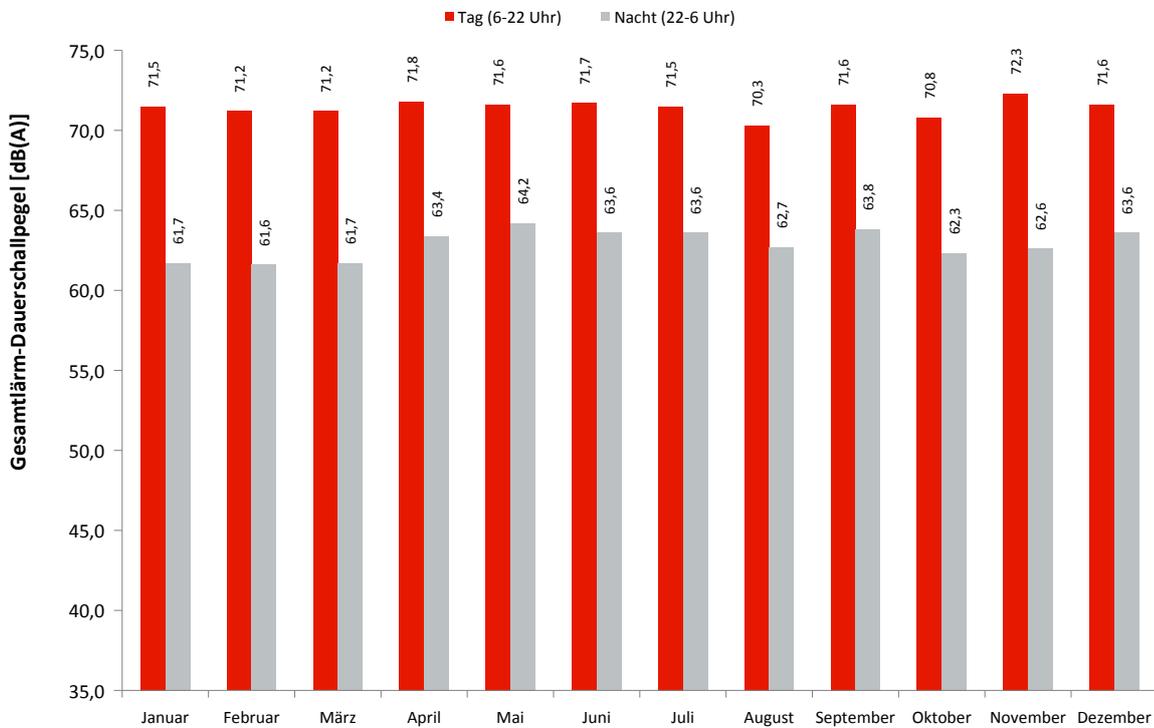
Fluggeräusch

In diesem Diagramm wird ausschließlich Fluglärm als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Fluggeräusch Tag (6-22 Uhr): 71,3 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 62,4 dB(A)



Gesamtgeräusch

In diesem Diagramm wird der kontinuierlich gemessene Gesamtlärm (einschl. Fluglärm) als Dauerschallpegel dargestellt.
Dauerschallpegel Gesamtgeräusch Tag (6-22 Uhr): 71,5 dB(A) | Nacht (22-6 Uhr): 63,0 dB(A)



Erläuterungen

Die Tages- und Nachtlärmereignisse werden in ein fiktives Dauergeräusch umgerechnet, den so genannten Dauerschallpegel. Schallpegel innerhalb von Ausfallzeiten werden nicht berücksichtigt. Bei der Berechnung des Dauerschallpegels wird als Gesamtzeit nur die ausfallfreie Zeit angesetzt.

* Verfügbarkeit < 50%

Dauerschallpegel / Beurteilungspegel nach Bezugszeiträumen

In dieser Tabelle werden Gesamtgeräusch (linker Block) und Fluggeräusch (rechter Block) als Dauerschallpegel für bestimmte Zeiträume dargestellt. Der L_{DEN} (Day/Evening/Night) ist ein Beurteilungspegel, bei dem in den Abendstunden (L_E) 5dB und in den Nachtstunden (L_N) 10dB als Zuschlag addiert werden. Diese Zuschläge sollen Zeiten, an denen eine erhöhte Empfindlichkeit der Anwohner vorliegt, berücksichtigen.
 6 v. M. = 6 verkehrsreichste Monate (FluglärmG)

	Gesamtgeräusch [dB(A)]					Fluggeräusch [dB(A)]				
	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}	L_{eq} Tag 6-22 Uhr	L_{eq} Nacht/ L_N 22-6 Uhr	L_D 6-18 Uhr	L_E 18-22 Uhr	L_{DEN}
Januar	71,5	61,7	71,3	72,0	73,1	71,3	61,3	71,1	71,9	72,8
Februar	71,2	61,6	71,0	71,6	72,7	71,0	61,2	70,8	71,4	72,5
März	71,2	61,7	71,0	71,5	72,7	70,9	61,2	70,8	71,3	72,4
April	71,8	63,4	71,7	71,9	73,6	71,5	63,0	71,5	71,7	73,3
Mai	71,6	64,2	71,6	71,8	73,8	71,4	63,5	71,3	71,6	73,4
Juni	71,7	63,6	71,7	71,6	73,6	71,5	63,0	71,5	71,5	73,3
Juli	71,5	63,6	71,5	71,6	73,5	71,4	63,3	71,4	71,4	73,3
August	70,3	62,7	70,4	70,1	72,3	70,2	62,5	70,3	70,0	72,2
September	71,6	63,8	71,6	71,8	73,6	71,5	63,6	71,4	71,6	73,5
Oktober	70,8	62,3	70,9	70,7	72,5	70,7	62,1	70,7	70,6	72,4
November	72,3	62,6	72,2	72,6	73,8	72,1	62,2	72,0	72,5	73,6
Dezember	71,6	63,6	71,6	71,7	73,6	71,4	61,2	71,4	71,5	72,7
Jahr	71,5	63,0	71,4	71,6	73,3	71,3	62,4	71,2	71,5	73,0
6 v. M.	71,3	63,4	71,3	71,3	73,3	71,1	63,0	71,1	71,2	73,0

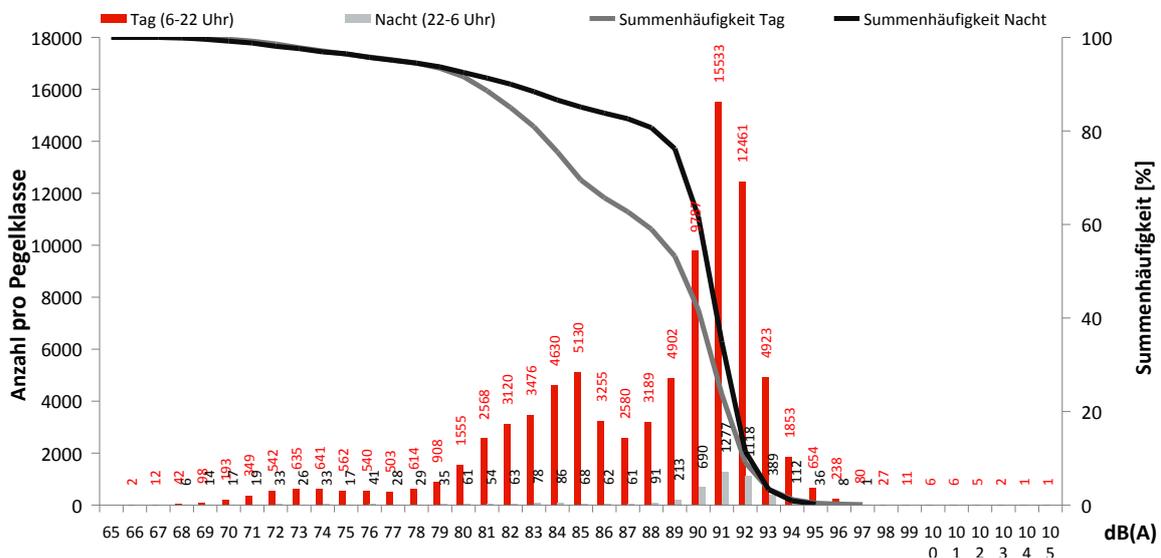
Zuordnungsrate

N1: Anzahl der gemessenen Lärmereignisse. Durch Störgeräusche unbrauchbar gewordene Fluglärmmessergebnisse werden nicht mitgezählt.
 N2: Anzahl der Flugbewegungen. Diese Messstelle erfasst Landungen in Richtung Westen, Starts in Richtung Osten und Durchstarts. Luftfahrzeuge, die nicht in Tegel starten oder landen, gehen nicht in die Statistik ein.
 N2+: Flugbewegungen, die während der Ausfallzeit einer Messstelle stattfanden, werden bei N2+ nicht mitgezählt
 N1/N2[%]: Verhältnis der gemessenen Lärmereignisse zur Anzahl der Flugbewegungen. Werte > 100% können sich ergeben, wenn z.B. der Messzeitpunkt bei einer Landung vor 22 Uhr (Bezugszeitraum Tag) liegt, die Landung aber nach 22 Uhr (Bezugszeitraum Nacht). Werte > 100% gehen auch auf Kleinflugzeuge zurück, die mit mehreren Lärmesswerten, aber nur einer Flugbewegung in die Statistik eingehen.
 Verf. [%]: zeitliche Verfügbarkeit der Messstelle

	Tag					Nacht				
	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]	N1	N2	N2+	N1/N2 [%]	Verf. [%]
Januar	6048	6278	6030	96,3	96	289	297	291	97,3	98
Februar	6046	6049	6045	100,0	100	279	284	284	98,2	100
März	6827	7099	6870	96,2	96	284	309	285	91,9	97
April	7142	7221	7185	98,9	99	444	451	451	98,4	99
Mai	7647	7657	7630	99,9	100	511	513	512	99,6	100
Juni	7717	7750	7734	99,6	100	478	483	483	99,0	100
Juli	7399	7737	7396	95,6	95	514	541	519	95,0	97
August	7538	7605	7555	99,1	99	460	458	457	100,4	100
September	7746	7834	7740	98,9	99	512	510	510	100,4	100
Oktober	7980	7975	7971	100,1	100	395	391	391	101,0	100
November	6728	6985	6699	96,3	96	326	330	327	98,8	97
Dezember	6668	6676	6640	99,9	99	274	273	272	100,4	99
Gesamt	85486	86866	85495	98,4	98	4766	4840	4782	98,5	99

Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel

Die Säulen in diesem Diagramm stellen dar, wie häufig im Monat an dieser Messstelle bestimmte Maximalpegel gemessen wurden. Die Kurven für die Summenhäufigkeiten geben den Prozentsatz aller Fluglärmereignisse tags oder nachts an, die einen bestimmten Pegel überschritten haben.



Impressum

Herausgeber:

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

www.berlin-airport.de

www.facebook.com/berlinairport

www.twitter.com/berlinairport

www.direktzumber.de

Flughafeninfo +49 (0)30 | 6091-1150

V.i.S.d.P.: Daniel Abbou

Tel. +49 (0)30 | 6091-70100

Fax: +49 (0)30 | 6091-70070

E-Mail: pressestelle@berlin-airport.de

Konzept / Redaktion: Jochen Heimberg, Dr. Kai Johannsen

Grundlayout: Scholz & Friends

Gestaltung, Realisation:

andeseen Werbeagentur GmbH & Co. KG

Fotos, Abbildungen:

andeseen Werbeagentur GmbH & Co. KG: S. 6, 7, 9, 11, 13, 15, 33 und sämtliche Tabellen und Diagramme

firstflight/fotolia: S. 36

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH: S. 16, 17, 18/19, 20/21, 22/23, 26, 32, 34, 35, 38, 40/41, 42, 43, 44/45, 46, 47

naka/fotolia: S. 4

Alexander Obst / Marion Schmieding: S. 14

Jonas Schwarz: Titel

Günter Wicker / Flughafen Berlin Brandenburg: S. 8, 24, 30, 36

Stand: April 2016

