

Fluglärmbericht

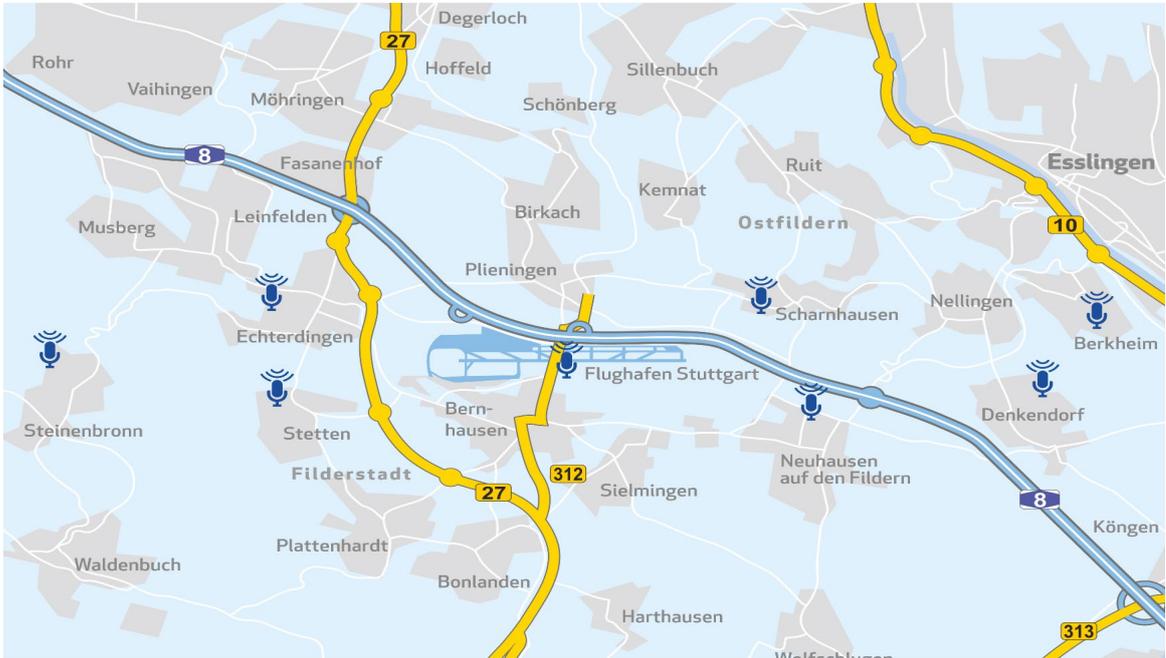
SEPTEMBER 2024



Unser Ziel: Fluglärm reduzieren

Der Betrieb eines Flughafens hat direkte Auswirkungen auf die Menschen, die in seiner Nachbarschaft wohnen: Sie hören die startenden und landenden Flugzeuge – und fühlen sich oft davon gestört. Daher bemüht sich der Flughafen Stuttgart, in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung und den Airlines, den Fluglärm so weit wie möglich zu begrenzen. Dabei geht es nicht nur um die Finanzierung von Schallschutz für die meisten Betroffenen, sondern auch um eine effektive Entgeltpolitik: Für lautere Flugzeuge müssen die Airlines deutlich höhere Start- und Landeentgelte zahlen. Daher setzen sie immer mehr moderne geräuscharme Jets ein, die den durchschnittlichen Dauerschallpegel über die Jahre hinweg gesenkt haben. Das zeigen die Ergebnisse der Fluglärmmessanlage, die der Flughafen Stuttgart seit 1969 betreibt.

Lage der Außenmessstellen der Fluglärmmessanlage des Flughafens Stuttgart



Der baden-württembergische Landesairport war damit der erste deutsche Flughafen, der in seiner Nachbarschaft regelmäßig den Fluglärm aufzeichnete. Heute liegen die acht Außenmessstellen der Anlage in besiedelten Gebieten der Gemeinden Scharnhausen, Berkheim, Neuhausen, Bernhausen, Stetten, Steinbronnen, Echterdingen und Denkendorf. Die Mikrofone, die den Schalldruck erfassen, sind auf Dachflächen angebracht: Hier werden die Flugzeuggeräusche am wenigsten durch andere Umgebungsgерäusche überlagert. Die Lage der Außenmessstellen ist durch unabhängige vereidigte Lärmsachverständige nach fachlichen Kriterien festgelegt worden. Für den Betrieb von Fluglärmmessanlagen und auch für die Auswertung der Messdaten gibt es normierte Vorgaben.

Seit der technischen Erneuerung der Fluglärmmessanlage im Jahre 1996 veröffentlicht die Flughafengesellschaft monatliche Fluglärmberichte. Wer sich dafür interessiert, welche Schallpegel der Luftverkehr an den verschiedenen Messstellen in der Umgebung des Flughafens verursacht, findet im Folgenden die Ergebnisse.

1. Zivile Flugbewegungen im September 2024

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	8.138	1.725	1.625	2.340	2.448
2.) Propellerflugzeuge	843	204	202	221	216
3.) Hubschrauber	357	74	71	104	108
Summe 1. - 3.	9.338	2.003	1.898	2.665	2.772

*1 Start 07 = Start nach Osten

Landung 07 = Landung von Westen

*1 Start 25 = Start nach Westen

Landung 25 = Landung von Osten

Je leiser, desto günstiger

Durch lärmabhängige Start- und Landeentgelte schafft die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Airlines gezielte Anreize, möglichst geräuscharme Flugzeuge einzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Leisere Flugzeuge zahlen weniger als Krachmacher. Da sich Überflugeräusche von Luftfahrzeugen wegen technischen Fortschritts im Flugzeugbau und modifizierter Flugverfahren verändern, muss die Einordnung in Stuttgart verkehrender Flugzeugtypen in unterschiedliche Lärmkategorien regelmäßig überprüft werden. Seit 2002 berechnet die FSG die Entgelte nicht mehr anhand von Lärmzulassungswerten der Flugzeuge, sondern auf Basis gemessener, durchschnittlicher Überflügepegel. Seit 2014 ist der durch Überflüge verursachte Einzelergebnis-Schalldruckpegel (SEL) maßgebend für die Zuordnung unterschiedlicher Flugzeugtypen in Lärmkategorien. Der Lärmereignispegel (SEL) bildet die Intensität sowie die Zeitdauer von Geräuschen ab und liefert bezogen auf eine Sekunde die gleiche Schallenergie wie das tatsächliche Überflügeereignis über die gesamte Überschreitungszeit des Messschwellenpegels. Abhängig von diesen Werten werden die Flugzeuge zwölf unterschiedlichen Lärmkategorien zugeordnet. Tabelle 2 zeigt: Je lauter der Flugzeugtyp, desto höher ist der Festbetrag, der pro Start und pro Landung fällig ist.

Lärmbezogene Start- und Landeentgelte am Flughafen Stuttgart (Tabelle 2)

Lärmereignispegel SEL des Flugzeugtyps (gemittelt)	Lärmkategorie	Entgelt pro Start- und Landung [€]
bis 76,9 dB(A)	1	53,82
77 dB(A) bis 78,5 dB(A)	2	64,58
78,6 dB(A) bis 80,1 dB(A)	3	75,35
80,2 dB(A) bis 81,7 dB(A)	4	107,64
81,8 dB(A) bis 83,3 dB(A)	5	139,93
83,4 dB(A) bis 84,9 dB(A)	6	172,22
85,0 dB(A) bis 86,5 dB(A)	7	204,52
86,6 dB(A) bis 88,1 dB(A)	8	376,74
88,2 dB(A) bis 89,7 dB(A)	9	645,84
89,8 dB(A) bis 91,3 dB(A)	10	1076,40
91,4 dB(A) bis 92,9 dB(A)	11	4305,60
93 dB(A) und höher	12	8611,20

Die Gesamtflugbewegungen aus Tabelle 1 verteilen sich wie folgt auf die für den Flughafen Stuttgart geltenden Lärmkategorien:

Flugbewegungen nach Lärmkategorie (Tabelle 3)

Kategorie	1	2	3	4	5	6
Bewegungen	1.635	121	561	307	2.681	2.955
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	1.022	44	12	0	0	0

2. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge

Die Stuttgarter Nachtflugbeschränkung

Damit die Nachbarn im Schlaf möglichst wenig von Fluglärm gestört werden, gelten für den Flughafen Stuttgart Nachtflugbeschränkungen, die zu den strengsten in Deutschland gehören. Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau aus dem Jahr 1987 ist festgelegt, dass zwischen 23.00 und 6.00 Uhr keine zivilen Strahlflugzeuge – also Jets – starten dürfen. Landungen solcher Flugzeuge sind zwischen 23.30 und 6.00 Uhr morgens nicht erlaubt. Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind nur wenige Flugbewegungen, die klar definierte Bedingungen erfüllen müssen.

Zulässig sind während der betriebsbeschränkten Nachtstunden nur:

- Landungen verspäteter ziviler Strahlflugzeuge bis 24 Uhr, sofern deren planmäßige Ankunft vor 23.30 Uhr lag
- Starts und Landungen von Propellerflugzeugen und Hubschraubern (> 8,618 t müssen den Anforderungen des ICAO Annex 16, Kap. 4 und < 8,618 t des Kapitels 10 entsprechen)
- Starts und Landungen von militärischen Luftfahrzeugen
- Flüge im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG (müssen den Anforderungen des ICAO Annex 16, Kap. 4 entsprechen)
- Not- und Ausweichlandungen
- Flüge im Einsatz für den Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung
- Vermessungsflüge zur Überprüfung flugsicherungstechnischer Anlagen
- Flüge mit Ausnahmegenehmigung durch die Luftaufsicht

Wie viele zivile Jets innerhalb der mit Nachtflugbeschränkungen belegten Zeiten am Flughafen aufgrund geltender Ausnahmeregelungen gestartet oder gelandet sind, zeigt die folgende Tabelle:

September 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	1	117	118

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

September 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		110	110
Nachtluftpostdienste			0
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1	1	2
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

EinzelAusnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

September 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	0	6	6

3. Analyse der Überflugdichte

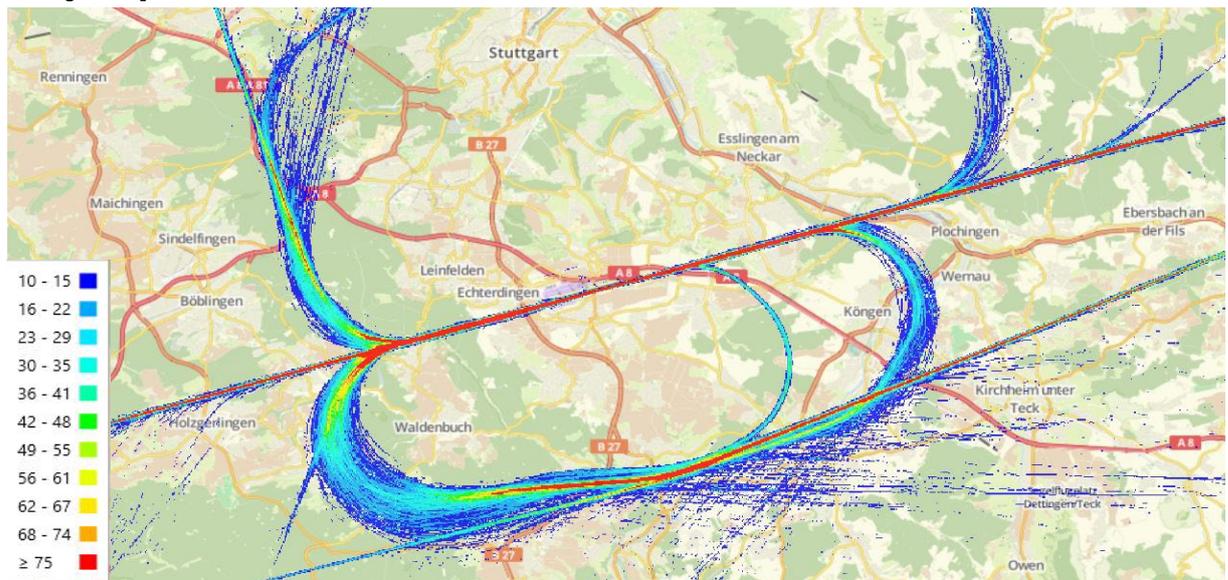
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden entsprechend dieser Summe eingefärbt und als farbiges Mosaik über die Landkarte gelegt.

Für den Betrachter bietet sich somit ein auf den ersten Blick anschauliches Bild der aktuellen Überflugsituation.

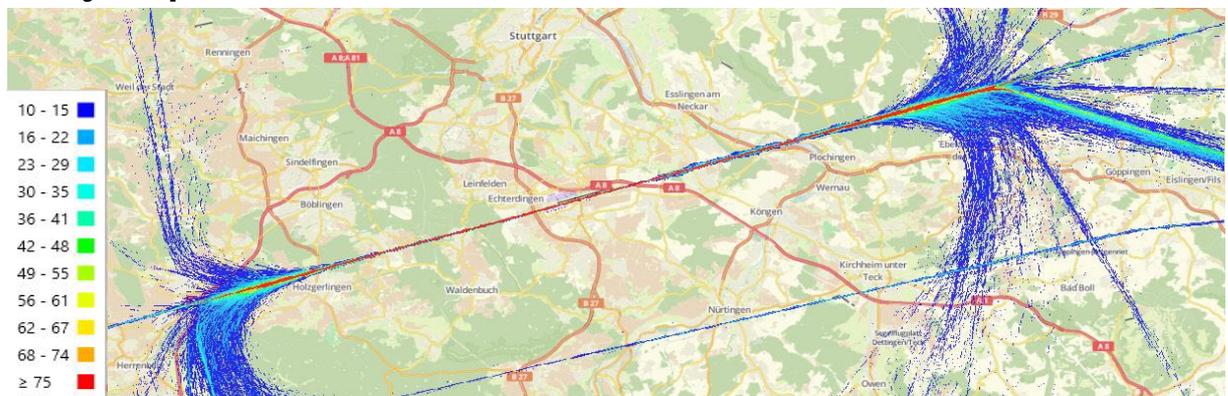
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt. Dazwischen liegen alle anderen Farben der Farbskala.

Die Überflugdichte lässt keine Rückschlüsse auf die Fluglärmsituation am Boden zu. Diese hängt von zahlreichen Einflussfaktoren ab, insbesondere von der Überflughöhe, die in den beiden Karten nicht dargestellt wird. Darüber hinaus spielen noch u.a. der Flugzeugtyp und das Flugverfahren eine Rolle.

Abflüge im September 2024



Landungen im September 2024



4. Dauerschallpegel durch Flugbewegungen in der Umgebung des Flughafens

4.1 Woher weiß die Anlage, ob es ein Flugzeug war?

Die Mikrofone der Außenmessstellen zeichnen rund um die Uhr alle Geräusche in der Umgebung auf. Sie werden als so genannter Schallpegel-Zeit-Verlauf im Rechner der Fluglärmmessanlage gespeichert. Von diesen Geräuschen gelten alle als potentielle Fluglärmereignisse, die in einem Zeitraum zwischen zehn und 90 Sekunden einen Maximalschallpegel (= der höchste Schalldruck eines einzelnen Fluglärmereignisses) von mehr als 60 dB(A) aufweisen.

Um zu überprüfen, ob es sich bei diesen Schallereignissen tatsächlich um Geräusche des Luftverkehrs handelt, werden diese mit den Radarspuraufzeichnungen der Flugsicherung verglichen. Nur wenn sich gleichzeitig mit dem registrierten Geräusch ein Flugzeug im Einzugsbereich der Messstelle befindet, gilt der aufgezeichnete Schallpegel-Zeit-Verlauf als Fluglärmereignis.

4.2 Berechnung des Dauerschallpegels

Die Höhe des Schallpegels und die Dauer der registrierten Fluglärmereignisse unterscheiden sich von Überflug zu Überflug. Ausschlaggebend dafür ist eine Reihe von Gründen. Zu den wichtigsten zählen:

- Verschiedene Flugzeugmuster sind unterschiedlich geräuschintensiv.
- Die Entfernung zwischen Außenmessstelle und vorbei- oder überfliegendem Flugzeug kann sich unterscheiden.
- Umwelteinflüsse wie Wind, Luftschichtung, Temperatur und Luftfeuchtigkeit beeinflussen die Schallausbreitung.

Um die Messergebnisse vergleichbar zu machen, wird der **Dauerschallpegel (Leq)** errechnet. Dieser dient zur Beurteilung von Geräuschen, die innerhalb eines Zeitintervalls unterschiedlich hohe Schallpegel aufweisen oder durch Pausen unterbrochen sind. Die Pegelwerte verschiedener Zeiten werden hierbei zu einem Vergleichswert zusammengefasst, der sich zusammensetzt aus:

- der Intensität der Einzelschallereignisse,
- deren Häufigkeit
- und deren Dauer.

Die Berechnung der Dauerschallpegel und die Auswertung der Fluglärm aufzeichnungen erfolgen nach normierten Vorgaben.

Nach dem **Fluglärmenschutzgesetz** werden die Dauerschallpegel für das Zeitintervall der sechs verkehrsreichsten Monate bestimmt. Um ein möglichst differenziertes Bild von den Flugzeuggeräuschen in der Umgebung des Flughafens Stuttgart zu vermitteln, stellt die Flughafengesellschaft in ihren Fluglärmberichten luftverkehrsbedingte Dauerschallpegel auch als Tageswerte dar.

4.3 Dauerschallpegel nach dem novellierten Fluglärmgesetz

Nach dem novellierten Fluglärmgesetz ist zwischen Dauerschallpegeln während der Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) und während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zu unterscheiden. Ermittelt werden die Dauerschallpegel nach dem so genannten Energieäquivalenzprinzip, d. h. mit einem Halbierungsparameter von $q = 3$. Das bedeutet praktisch:

Der Dauerschallpegel $Leq(3)$ erhöht sich um 3 dB,

- wenn ein Überflug doppelt so lang gleich laut wahrgenommen wird
- oder wenn sich das Flugbewegungsaufkommen innerhalb eines Zeitintervalls bei gleich hohen und gleich langen Einzelschallereignissen verdoppelt.



Fluglärm-dauerschallpegel Leq Tag nach dem Fluglärm-schutzgesetz
vom Juni 2007 während der Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) (Tabelle 5)

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) nach dem novellierten Fluglärm-schutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
September 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	54	54	55	60	48	56	44	53
02.	45	48	45	60	56	58	55	47
03.	53	53	55	59	50	57	48	52
04.	51	51	52	60	54	56	52	50
05.	54	54	55	60	50	57	47	53
06.	49	*	50	61	56	57	54	49
07.	55	*	56	61	46	56	40	54
08.	53	*	54	63	55	57	53	53
09.	48	*	47	60	57	57	56	49
10.	46	49	45	60	57	57	55	48
11.	47	51	47	61	57	57	56	49
12.	47	50	46	62	57	57	56	48
13.	47	51	50	62	57	58	55	50
14.	48	50	50	60	56	58	55	50
15.	55	55	56	61	52	57	50	55
16.	50	51	51	63	57	58	55	51
17.	55	53	56	61	50	58	48	53
18.	56	54	57	61	48	59	45	54
19.	56	55	57	60	49	58	45	54
20.	55	55	56	60	48	57	43	54
21.	55	55	56	60	47	56	41	54
22.	55	55	56	62	47	57	43	54
23.	49	49	48	62	57	58	55	49
24.	49	50	46	60	56	56	56	49
25.	49	51	47	60	56	57	56	49
26.	51	52	44	60	57	56	57	50
27.	50	51	48	61	57	57	56	50
28.	49	50	50	61	57	57	55	49
29.	55	55	56	61	53	58	50	54
30.	49	51	49	62	57	56	56	50
MM	51,1	51,9	51,4	60,7	53,4	57,0	51,1	51,2

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

Fluglärmdauerschallpegel Leq Nacht nach dem Fluglärmschutzgesetz
vom Juni 2007 während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) (Tabelle 6)

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
September 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	44	44	45	53	41	52	31	44
02.	40	42	30	51	50	49	48	41
03.	45	45	47	50	40	50	27	45
04.	48	47	50	54	41	52	38	47
05.	43	44	38	51	49	48	47	43
06.	47	*	48	53	41	52	36	46
07.	40	*	41	49	40	51	30	41
08.	38	*	36	53	48	48	46	43
09.	45	*	45	52	49	48	47	46
10.	41	43	37	50	47	46	47	43
11.	37	44	38	51	48	47	47	43
12.	45	43	40	53	49	49	48	43
13.	42	47	45	53	48	48	46	46
14.	37	44	39	50	44	47	42	43
15.	41	44	39	46	44	45	42	43
16.	41	46	45	52	46	47	45	44
17.	46	45	48	51	43	53	39	45
18.	46	43	46	49	42	53	39	43
19.	45	45	47	53	43	54	41	45
20.	48	48	49	53	43	53	32	47
21.	43	44	46	53	43	53	*	44
22.	45	45	45	52	40	51	30	44
23.	39	45	37	51	49	49	48	44
24.	37	45	35	49	48	46	47	43
25.	43	44	35	51	47	47	48	43
26.	40	46	38	51	48	46	48	44
27.	44	46	40	51	47	46	47	45
28.	42	45	45	52	41	42	39	45
29.	43	42	44	51	45	53	39	41
30.	44	47	44	49	45	43	45	46
MM	42,6	44,7	42,0	51,2	44,9	48,9	41,7	43,9

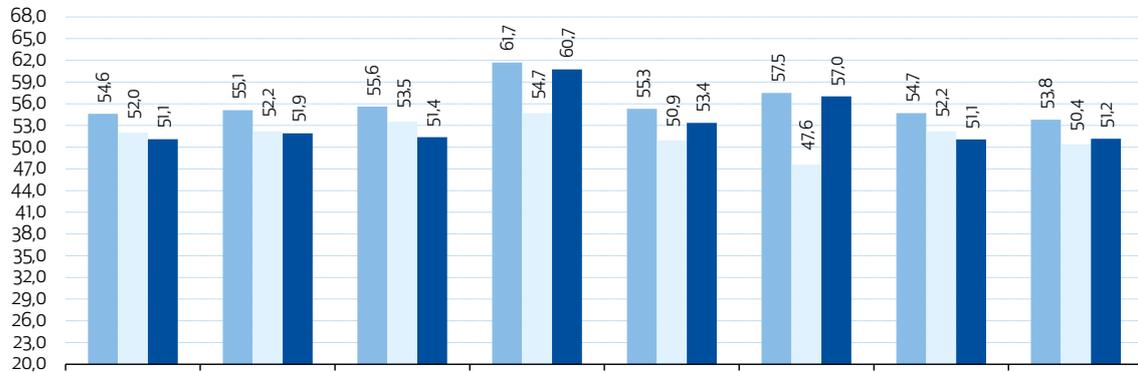
MM = arithmetischer Monatsmittelwert
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

5. Gesamt-, Umgebungs- und Flugzeuggeräusche an den Standorten der Außenmessstellen

Die folgende Tabelle zeigt, wie intensiv die Flugzeuggeräusche im Vergleich zu den sonstigen Geräuschen in der Umgebung der Außenmessstellen sind. Da die Mikrofone alle Geräusche am Standort erfassen, ist dies problemlos möglich. Dargestellt wird hier der jeweilige Dauerschallpegel, jeweils für die Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr).

dB(A) Leq(3) Monatswert

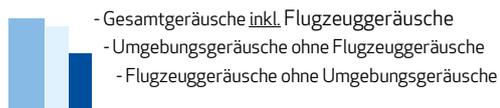
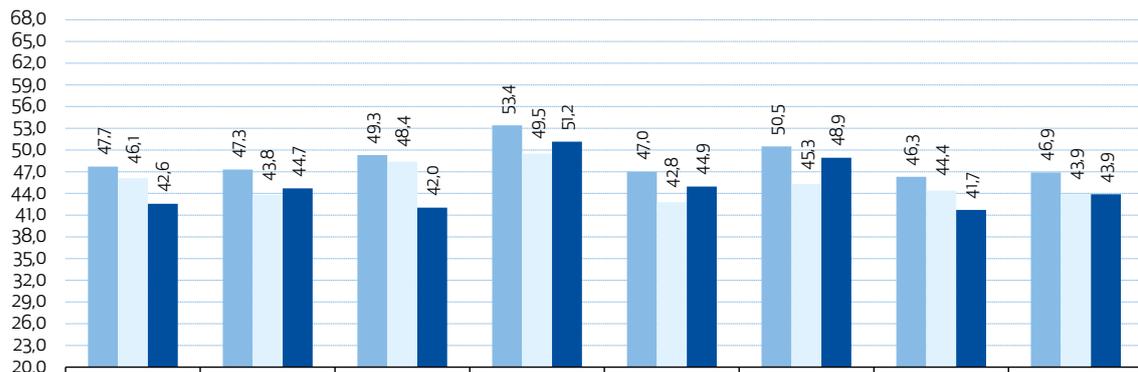
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



September 2024	M1 Scharnhausen	M2 Berkheim	M3 Neuhausen	M4 Bernhausen	M5 Stetten	M6 Steinenbronn	M7 Echterdingen	M8 Denkerdorf
----------------	-----------------	-------------	--------------	---------------	------------	-----------------	-----------------	---------------

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)

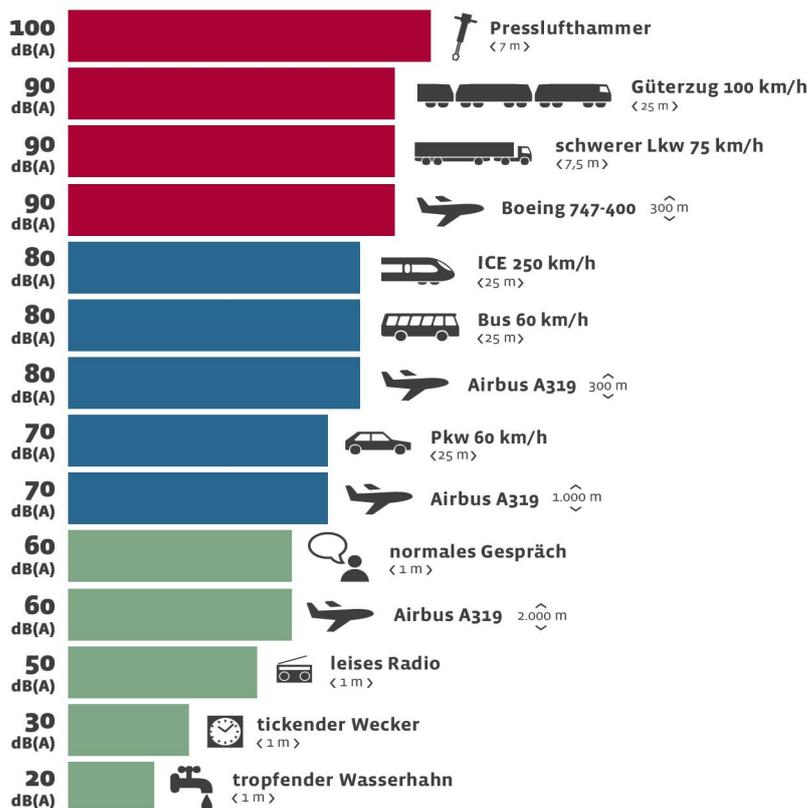


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

Der **Maximalpegel (L_{max})** kennzeichnet den höchsten Schalldruck eines einzelnen Fluglärmeignisses. Beim Vorbeiflug eines Flugzeuges steigt der Schalldruckpegel zunächst langsam an, bis die Maschine den geringsten Abstand zum Beobachter hat. Der Schalldruckpegel erreicht dann seinen Höchstwert – den so genannten Maximalpegel – und fällt danach wieder ab. Der Maximalschallpegel wird nicht berechnet, sondern entspricht dem Spitzenwert, der bei der Messung eines Schallereignisses vom Schallpegelmessgerät angezeigt wird. Zum Beurteilen der Störwirkung von Fluglärm wird häufig ergänzend zum Dauerschallpegel die tagesdurchschnittliche Anzahl der Maximalpegel herangezogen.

In der folgenden Grafik sind typische Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen aufgelistet. Die genannten Werte lassen sich unmittelbar mit den Maximalschallpegeln vergleichen, die an den Außenmessstellen der Fluglärm-messanlage registriert werden.

Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen



FP www.fluglärm-portal.de

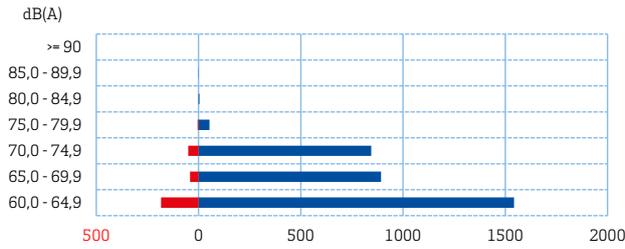
6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

Die folgenden acht Grafiken verdeutlichen, wie häufig innerhalb der Tag- und Nachtzeiträume des betrachteten Monats an der jeweiligen Messstelle welche Überflugmaximalschallpegel gemessen wurden und ob dies durch einen Start oder Landung hervorgerufen wurde. Ein Vergleich mit den in der Grafik 2 genannten Maximalschallpegeln hilft bei der Einordnung der an den Außenmessstellen registrierten Pegelwerte. Die Auswertungen zeigen, dass nicht alle Flugbewegungen hohe Schallpegel verursachen. Bei vielen Vorbei- und Überflügen liegen die Schallpegelspitzen unterhalb des Schwellenwertes der Fluglärm-messanlage. In diesen Fällen gehen die Flugzeuggeräusche im allgemeinen Umgebungsgeschall unter und können messtechnisch nicht erfasst werden.



Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle 1 Scharnhausen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3617

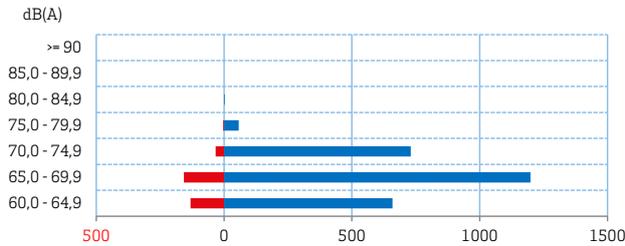
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4232

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	4	4	0
75,0 - 79,9	53	52	1
70,0 - 74,9	844	838	6
65,0 - 69,9	893	862	31
60,0 - 64,9	1.543	397	1.146
Summe	3.338	2.154	1.184

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	5	5	0
70,0 - 74,9	50	49	1
65,0 - 69,9	41	39	2
60,0 - 64,9	183	14	169
Summe	279	107	172

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle 2 Berkheim



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 2972

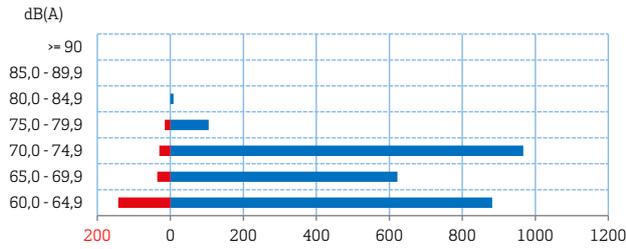
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4274

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	3	3	0
75,0 - 79,9	57	55	2
70,0 - 74,9	730	710	20
65,0 - 69,9	1.198	424	774
60,0 - 64,9	659	79	580
Summe	2.647	1.271	1.376

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	4	4	0
70,0 - 74,9	33	33	0
65,0 - 69,9	157	14	143
60,0 - 64,9	131	1	130
Summe	325	52	273

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelieren Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 2809

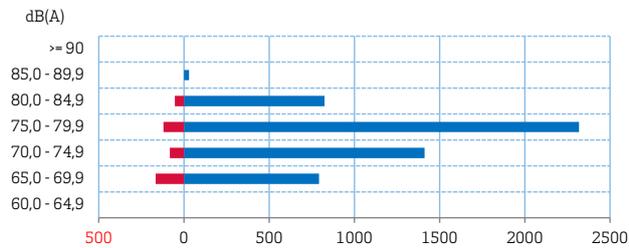
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4283

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	9	9	0
75,0 - 79,9	105	104	1
70,0 - 74,9	967	959	8
65,0 - 69,9	622	516	106
60,0 - 64,9	882	77	805
Summe	2.585	1.665	920

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	15	14	1
70,0 - 74,9	30	29	1
65,0 - 69,9	36	24	12
60,0 - 64,9	143	1	142
Summe	224	68	156

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelieren Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 66$ dB(A): 5800

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 8289

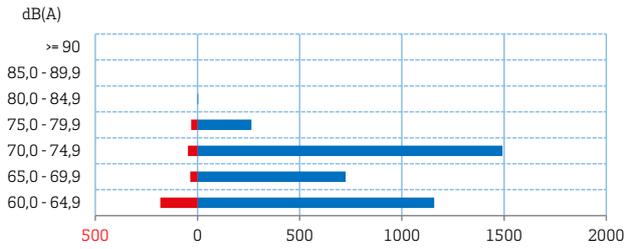
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	30	19	11
80,0 - 84,9	824	634	190
75,0 - 79,9	2.318	2.142	176
70,0 - 74,9	1.412	1.106	306
65,0 - 69,9	792	155	637
60,0 - 64,9	0	0	0
Summe	5.376	4.056	1.320

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	54	38	16
75,0 - 79,9	121	92	29
70,0 - 74,9	83	27	56
65,0 - 69,9	166	4	162
60,0 - 64,9	0	0	0
Summe	424	161	263



Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle **5 Stetten**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3939

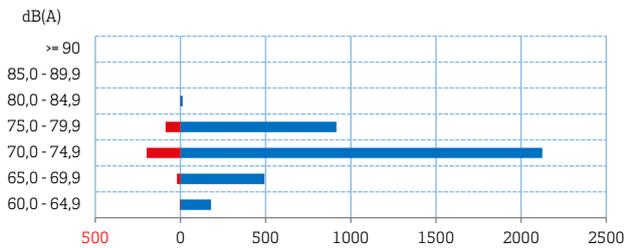
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4173

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	4	3	1
75,0 - 79,9	264	263	1
70,0 - 74,9	1.492	1.484	8
65,0 - 69,9	725	445	280
60,0 - 64,9	1.158	122	1.036
Summe	3.643	2.317	1.326

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	31	31	0
70,0 - 74,9	47	46	1
65,0 - 69,9	36	14	22
60,0 - 64,9	182	2	180
Summe	296	93	203

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle **6 Steinenbronn**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4040

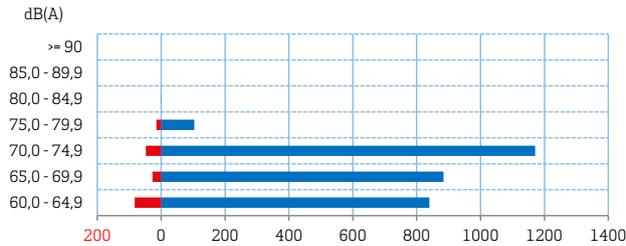
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4127

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	13	6	7
75,0 - 79,9	916	528	388
70,0 - 74,9	2.124	1.169	955
65,0 - 69,9	493	403	90
60,0 - 64,9	180	143	37
Summe	3.726	2.249	1.477

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	1	1	0
75,0 - 79,9	88	27	61
70,0 - 74,9	199	44	155
65,0 - 69,9	21	17	4
60,0 - 64,9	5	4	1
Summe	314	93	221

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle 7 Echterdingen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3173

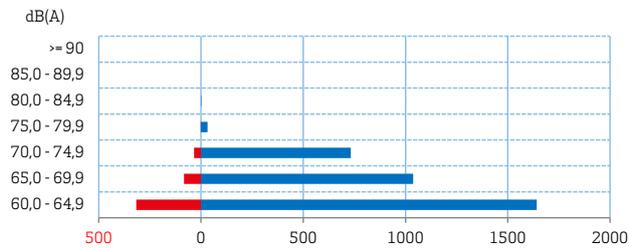
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4175

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	1	1	0
75,0 - 79,9	104	103	1
70,0 - 74,9	1.171	1.167	4
65,0 - 69,9	884	849	35
60,0 - 64,9	840	140	700
Summe	3.000	2.260	740

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	15	15	0
70,0 - 74,9	48	48	0
65,0 - 69,9	27	25	2
60,0 - 64,9	83	2	81
Summe	173	90	83

Maximalschallpegel - September 2024

Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3881

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4273

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	2	2	0
75,0 - 79,9	32	31	1
70,0 - 74,9	732	721	11
65,0 - 69,9	1.037	637	400
60,0 - 64,9	1.642	185	1.457
Summe	3.445	1.576	1.869

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	2	2	0
70,0 - 74,9	34	34	0
65,0 - 69,9	83	25	58
60,0 - 64,9	317	5	312
Summe	436	66	370

6.2 Höchste Fluglärmmaximalschallpegel an den Außenmessstellen

Verschiedene Flugzeugtypen sind unterschiedlich laut. Grund zu Beschwerden bieten vor allem Flugbewegungen, die hohe Schallpegel verursachen. Weniger laute Überflüge werden dagegen vielfach gar nicht wahrgenommen. Die folgenden Tabellen zeigen, die Flugbewegungen, die an den verschiedenen Außenmessstellen innerhalb eines Monats die 10 höchsten und damit besonders störende Schallpegel ausgelöst haben. Durch die Identifizierung auffällig lauter Überflüge wird deutlich, welche Flugzeugtypen und Verkehrsarten Anlass für Lärmbeschwerden liefern.

M1 Scharnhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	15.09.2024	16:27:59	85,6	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	08.09.2024	15:57:31	82,0	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	28.09.2024	11:03:32	81,8	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
4	07.09.2024	11:12:20	80,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	21.09.2024	10:39:04	80,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
6	19.09.2024	10:43:25	78,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	17.09.2024	11:16:13	78,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	04.09.2024	20:31:58	78,1	Start	E190	Gewerblicher Verkehr
9	19.09.2024	08:28:19	78,0	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	15.09.2024	14:44:07	77,6	Start	A321	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	15.09.2024	16:28:47	84,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	30.09.2024	11:18:04	80,8	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	29.09.2024	11:54:04	80,3	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
4	29.09.2024	13:30:54	79,6	Start	C130	Militär
5	02.09.2024	14:37:23	79,5	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
6	19.09.2024	10:44:19	79,3	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	03.09.2024	10:38:17	79,3	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	05.09.2024	11:19:37	79,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	22.09.2024	11:11:02	79,0	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
10	19.09.2024	14:22:28	78,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	15.09.2024	16:28:07	84,2	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	28.09.2024	11:03:38	84,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	21.09.2024	10:39:12	82,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
4	07.09.2024	11:12:26	82,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	08.09.2024	15:57:35	81,9	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
6	30.09.2024	11:17:24	81,8	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	17.09.2024	11:16:21	80,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	19.09.2024	10:43:31	80,3	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	03.09.2024	10:37:36	80,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	09.09.2024	14:08:42	79,0	Start	A320	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	23.09.2024	06:59:34	89,9	Landung	B738	Gewerblicher Verkehr
2	01.09.2024	11:28:25	89,7	Landung	A333	Gewerblicher Verkehr
3	18.09.2024	10:01:12	89,6	Landung	A333	Gewerblicher Verkehr
4	06.09.2024	12:02:15	88,3	Landung	A333	Gewerblicher Verkehr
5	18.09.2024	11:27:03	88,0	Landung	GLEX	Gewerblicher Verkehr
6	12.09.2024	14:50:46	87,3	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
7	16.09.2024	18:46:40	87,0	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
8	13.09.2024	13:14:50	86,9	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
9	23.09.2024	21:55:32	86,8	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
10	15.09.2024	15:33:16	86,7	Landung	B738	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	14.09.2024	11:03:03	83,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
2	12.09.2024	10:54:32	82,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	27.09.2024	12:03:50	81,6	Start	C17	Militär
4	19.09.2024	12:54:10	81,0	Landung	PC12	Gewerblicher Verkehr
5	13.09.2024	15:23:06	79,9	Start	C650	Gewerblicher Verkehr
6	14.09.2024	08:05:05	79,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	13.09.2024	20:44:10	79,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	26.09.2024	11:35:45	79,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	27.09.2024	14:44:16	79,0	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
10	09.09.2024	10:43:27	78,9	Start	B763	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	05.09.2024	17:45:38	83,3	Landung	A21N	Gewerblicher Verkehr
2	14.09.2024	11:03:38	82,7	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	29.09.2024	11:56:05	81,9	Landung	C130	Militär
4	12.09.2024	10:55:06	81,9	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	16.09.2024	22:24:29	81,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	27.09.2024	12:04:26	81,1	Start	C17	Militär
7	22.09.2024	07:23:18	81,0	Landung	B748	Gewerblicher Verkehr
8	14.09.2024	06:42:38	80,9	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
9	19.09.2024	06:09:19	80,7	Landung	A306	Gewerblicher Verkehr
10	17.09.2024	16:36:19	80,6	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	24.09.2024	10:53:54	80,8	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
2	14.09.2024	11:03:08	79,7	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	09.09.2024	10:43:12	79,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
4	24.09.2024	22:25:24	78,7	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	26.09.2024	14:36:04	78,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
6	26.09.2024	11:35:38	78,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	26.09.2024	19:26:23	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	25.09.2024	22:30:56	78,0	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	27.09.2024	17:20:38	78,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	30.09.2024	12:34:54	77,9	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

