

Fluglärmbericht

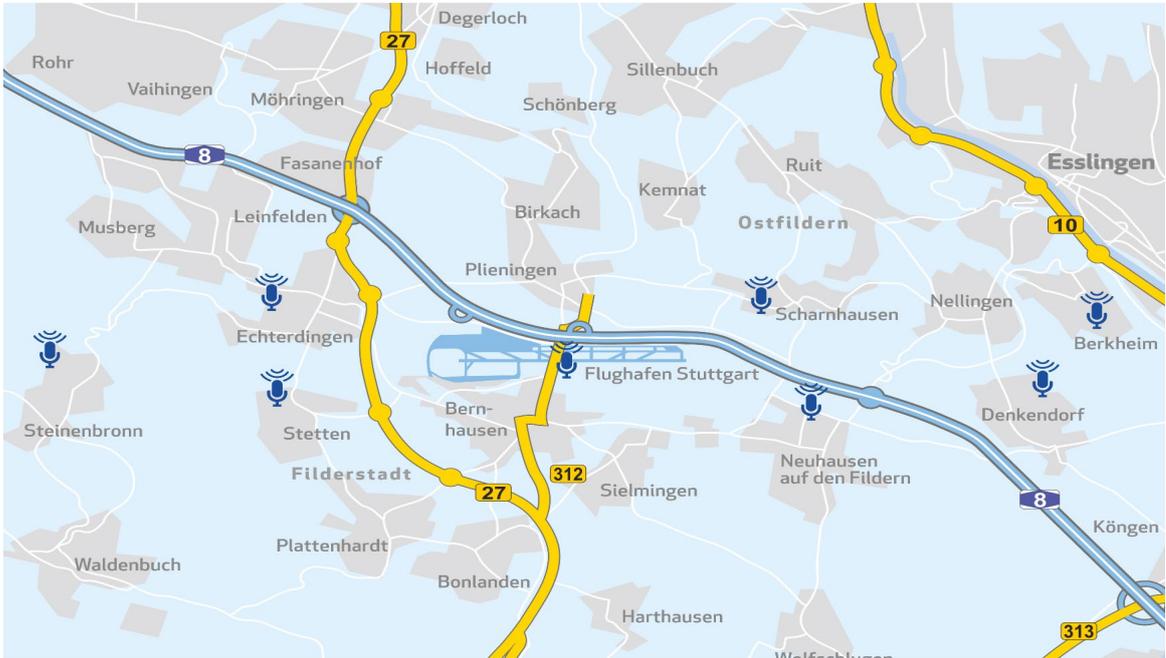
NOVEMBER 2024



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 November 2024

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	5.705	1.428	1.293	1.424	1.560
2.) Propellerflugzeuge	566	127	127	155	157
3.) Hubschrauber	277	51	49	88	89
Summe 1. - 3.	6.548	1.606	1.469	1.667	1.806

*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	1.232	91	688	282	2.432	1.428
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	347	40	0	8	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:

November 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	0	16	16

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

November 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		15	15
Nachtluftpostdienste			0
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung			0
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzel-Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

November 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	0	1	1

3. Analyse der Überflugdichte

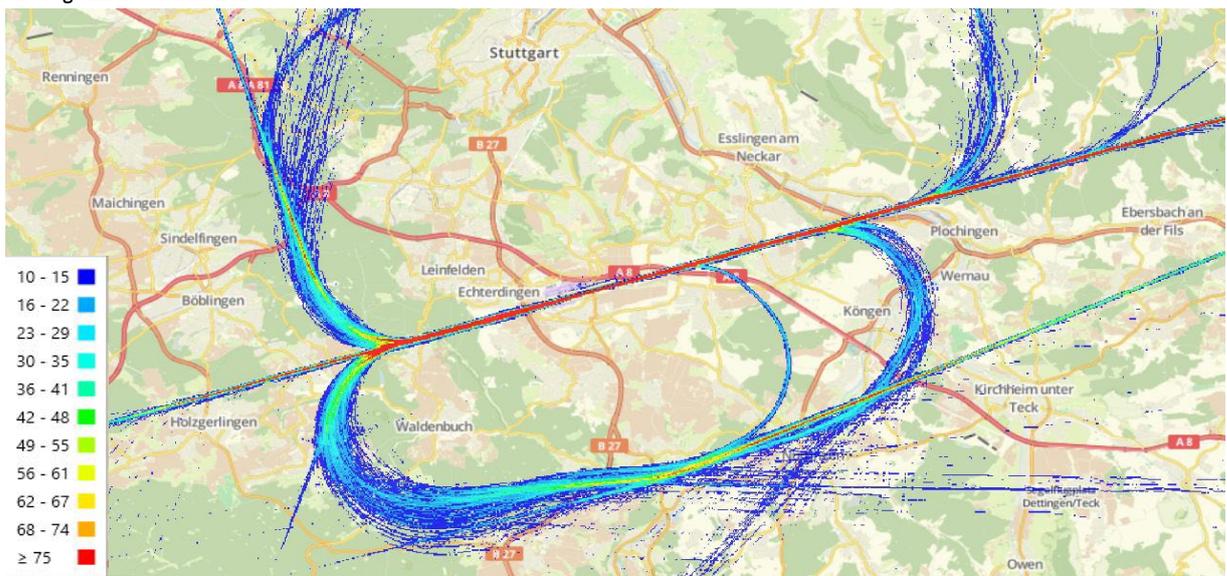
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

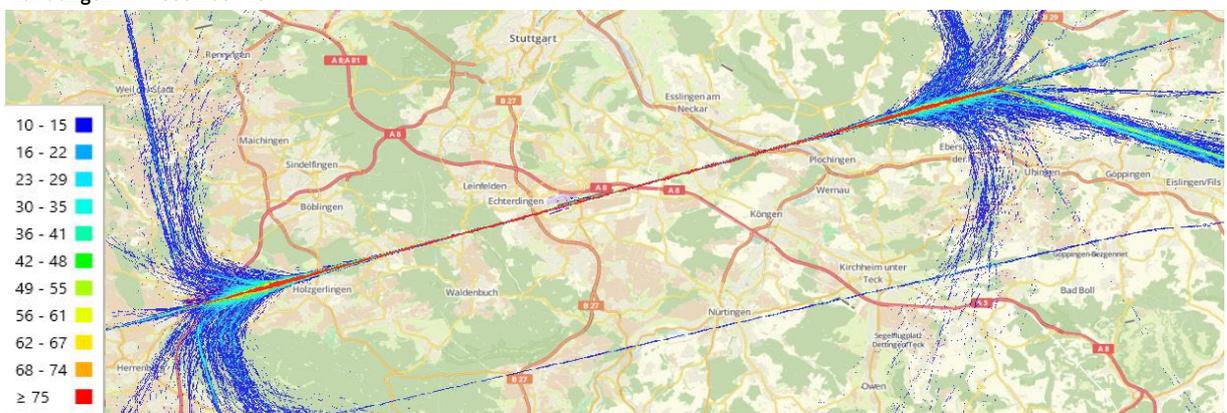
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt. 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 November 2024



Landungen im November 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)								
November 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	47	49	48	60	55	*	53	48
02.	54	50	54	60	47	*	43	50
03.	55	53	56	58	49	*	43	53
04.	54	52	55	59	48	*	43	53
05.	50	51	51	60	53	*	51	51
06.	52	52	53	60	48	*	45	51
07.	54	50	54	60	48	*	44	50
08.	52	50	53	58	51	*	48	49
09.	53	52	54	60	45	*	41	52
10.	50	51	51	61	43	*	37	50
11.	49	51	50	59	51	*	50	50
12.	53	50	54	58	47	56	44	50
13.	53	52	54	59	47	56	42	52
14.	47	49	47	59	55	55	53	48
15.	54	54	55	60	47	56	41	53
16.	50	50	49	59	53	53	52	49
17.	46	49	44	59	56	55	54	47
18.	47	50	44	58	55	53	54	48
19.	46	49	42	57	55	53	54	48
20.	44	49	43	58	54	53	53	47
21.	49	50	50	58	52	55	51	49
22.	47	49	45	58	54	53	53	48
23.	46	46	43	58	53	52	52	45
24.	49	47	41	57	54	53	53	46
25.	49	50	46	57	53	53	53	48
26.	47	49	47	58	54	53	53	48
27.	49	49	46	59	54	54	54	48
28.	45	48	44	59	55	54	53	47
29.	54	53	55	58	48	56	42	53
30.	53	51	53	57	44	52	39	50
MM	50,0	50,0	49,3	58,6	50,8	53,9	48,2	49,4

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)								
November 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	37	37	35	45	31	*	30	37
02.	*	*	*	46	42	*	38	*
03.	40	36	40	46	43	*	38	36
04.	45	44	46	49	38	*	34	44
05.	39	41	40	50	45	*	45	41
06.	37	32	35	50	42	*	40	35
07.	44	39	44	48	36	*	31	38
08.	33	38	30	48	41	*	41	37
09.	24	35	32	48	42	*	34	35
10.	31	*	28	50	37	*	31	26
11.	30	29	*	52	41	*	38	30
12.	42	36	43	45	38	46	33	36
13.	44	44	46	51	37	45	29	43
14.	42	42	43	48	*	*	*	42
15.	42	40	43	49	38	46	*	40
16.	38	42	36	37	*	*	*	41
17.	37	44	37	33	*	*	*	42
18.	37	40	34	48	47	46	47	38
19.	36	40	32	51	47	45	46	37
20.	37	39	28	51	46	46	46	37
21.	46	43	46	51	35	45	39	43
22.	36	42	37	49	46	43	45	41
23.	35	43	32	*	*	*	*	41
24.	31	39	34	39	33	36	28	37
25.	37	39	39	50	46	44	46	37
26.	39	41	40	48	44	45	44	39
27.	42	43	40	49	43	42	43	42
28.	35	38	34	50	44	43	43	37
29.	45	43	46	47	36	45	28	44
30.	31	38	29	48	40	48	31	37
MM	37,6	39,4	37,4	47,4	40,8	44,2	38,0	38,3

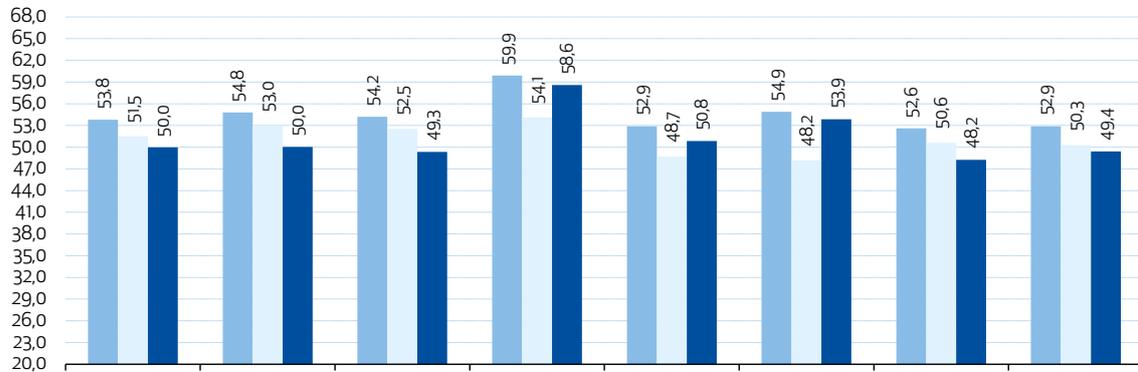
MM = arithmetischer Monatsmittelwert
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

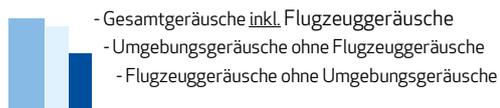
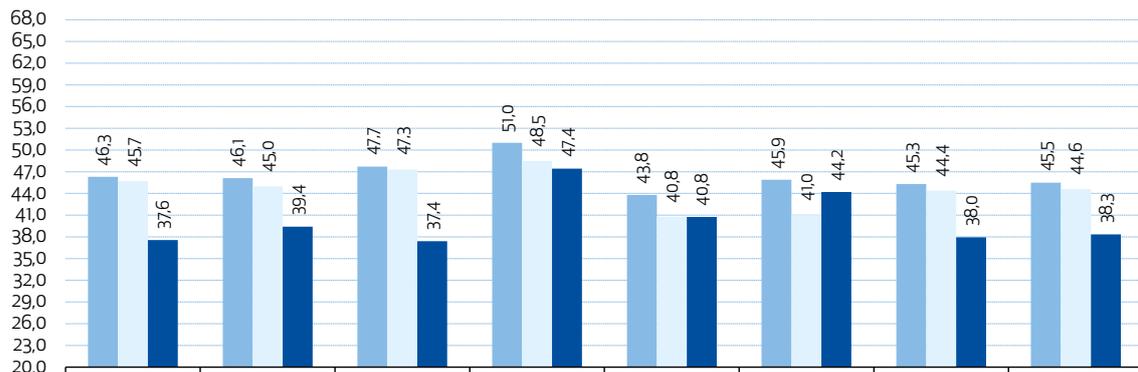
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



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

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)

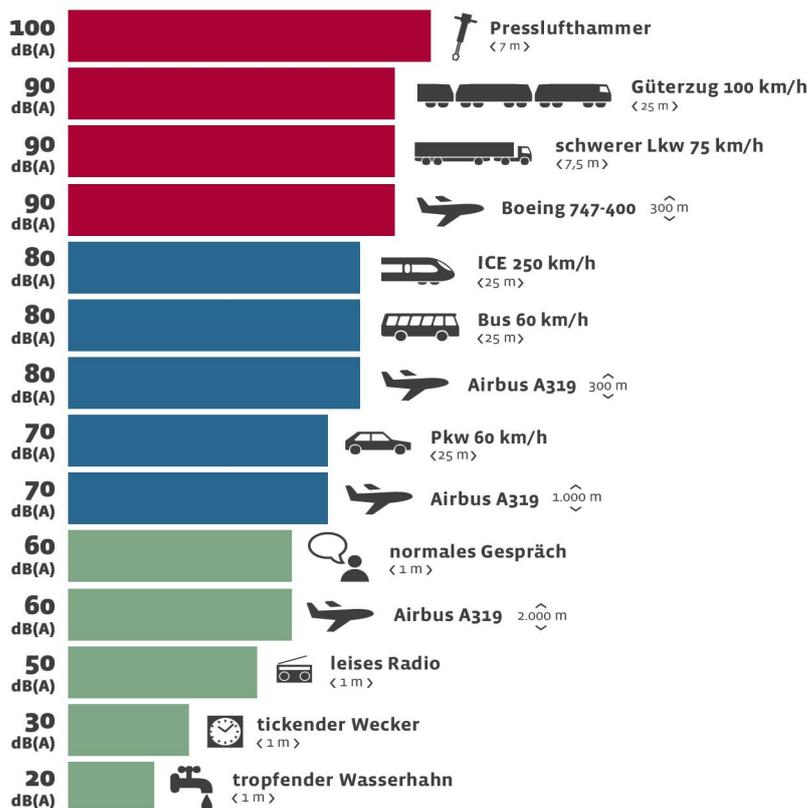


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

Der **Maximalpegel (L_{max})** kennzeichnet den höchsten Schalldruck eines einzelnen Fluglärmereignisses. 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 Schallpegelmesser 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

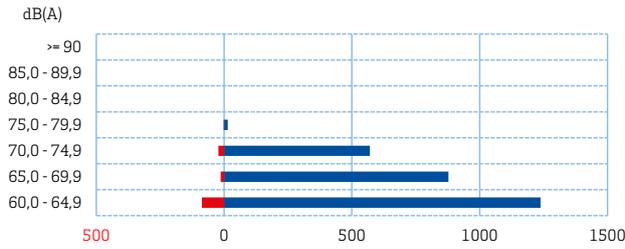
6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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 Umgebungsgesch unter und können messtechnisch nicht erfasst werden.



Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **1 Scharnhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2824

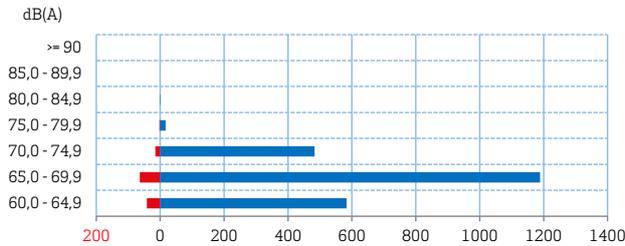
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3175

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	14	13	1
70,0 - 74,9	570	562	8
65,0 - 69,9	878	832	46
60,0 - 64,9	1.238	394	844
Summe	2.700	1.801	899

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	22	22	0
65,0 - 69,9	13	11	2
60,0 - 64,9	87	6	81
Summe	124	41	83

Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **2 Berkheim**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 2396

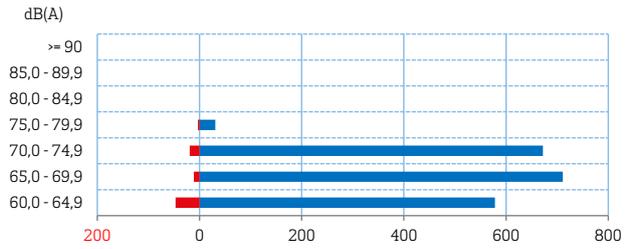
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3160

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	17	17	0
70,0 - 74,9	483	461	22
65,0 - 69,9	1.189	619	570
60,0 - 64,9	583	118	465
Summe	2.273	1.216	1.057

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	15	13	2
65,0 - 69,9	64	13	51
60,0 - 64,9	42	1	41
Summe	123	29	94

Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 62 dB(A): 2072

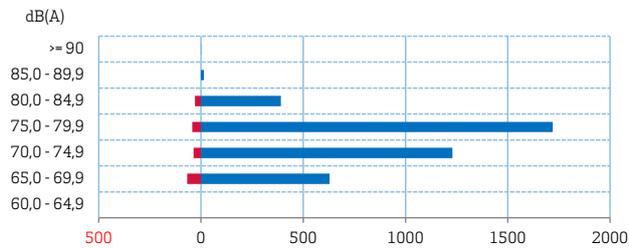
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3172

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	672	667	5
65,0 - 69,9	711	642	69
60,0 - 64,9	578	92	486
Summe	1.992	1.432	560

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	3	3	0
70,0 - 74,9	19	18	1
65,0 - 69,9	11	8	3
60,0 - 64,9	47	1	46
Summe	80	30	50

Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 66 dB(A): 4161

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6108

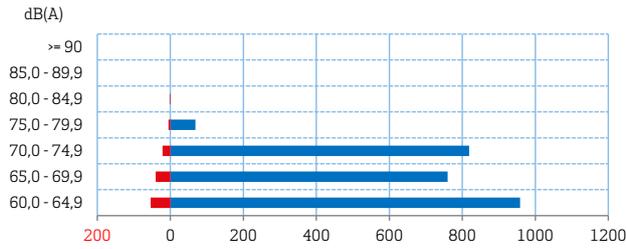
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	1	1	0
85,0 - 89,9	14	2	12
80,0 - 84,9	391	298	93
75,0 - 79,9	1.720	1.591	129
70,0 - 74,9	1.230	916	314
65,0 - 69,9	629	174	455
60,0 - 64,9	629	174	455
Summe	3.985	2.982	1.003

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	30	22	8
75,0 - 79,9	43	35	8
70,0 - 74,9	36	10	26
65,0 - 69,9	67	2	65
60,0 - 64,9	67	2	65
Summe	176	69	107



Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **5 Stetten**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2728

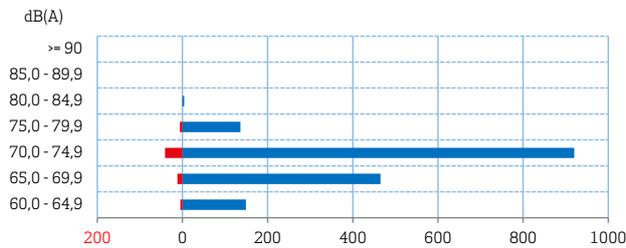
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2938

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	69	68	1
70,0 - 74,9	819	807	12
65,0 - 69,9	760	489	271
60,0 - 64,9	958	112	846
Summe	2.606	1.476	1.130

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	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	5	5	0
70,0 - 74,9	21	20	1
65,0 - 69,9	40	10	30
60,0 - 64,9	54	2	52
Summe	122	39	83

Maximalschallpegel - November 2024

Messstelle **6 Steinenbronn**



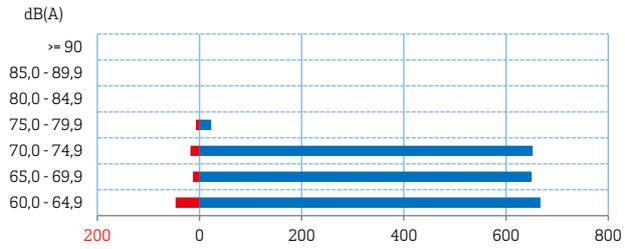
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 1738

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1787

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	4	1	3
75,0 - 79,9	136	59	77
70,0 - 74,9	920	542	378
65,0 - 69,9	465	416	49
60,0 - 64,9	149	139	10
Summe	1.674	1.157	517

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	6	4	2
70,0 - 74,9	41	14	27
65,0 - 69,9	12	11	1
60,0 - 64,9	5	4	1
Summe	64	33	31

Maximalschallpegel - November 2024
Messstelle 7 Echterdingen

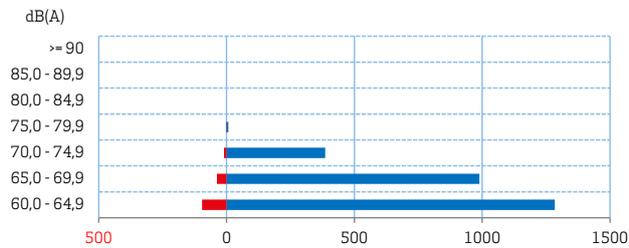


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2077
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2937

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	23	23	0
70,0 - 74,9	652	649	3
65,0 - 69,9	650	621	29
60,0 - 64,9	667	135	532
Summe	1.992	1.428	564

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	7	7	0
70,0 - 74,9	18	18	0
65,0 - 69,9	13	10	3
60,0 - 64,9	47	5	42
Summe	85	40	45

Maximalschallpegel - November 2024
Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2812
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3161

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	7	6	1
70,0 - 74,9	386	380	6
65,0 - 69,9	989	716	273
60,0 - 64,9	1.284	282	1.002
Summe	2.666	1.384	1.282

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	10	10	0
65,0 - 69,9	38	15	23
60,0 - 64,9	96	5	91
Summe	146	32	114

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 Überflugereignisse 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 Überflugereignisse wird deutlich, welche Flugzeugtypen und Verkehrsarten Anlass für Lärmbeschwerden liefern.

M1 Scharnhäusen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	16.11.2024	09:39:59	77,2	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
2	25.11.2024	10:12:14	77,1	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
3	21.11.2024	22:39:51	76,9	Start	B762	Gewerblicher Verkehr
4	03.11.2024	09:28:21	76,8	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
5	03.11.2024	10:12:20	76,0	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
6	04.11.2024	07:10:13	75,7	Start	B739	Gewerblicher Verkehr
7	24.11.2024	15:42:18	75,6	Start	E170	Gewerblicher Verkehr
8	03.11.2024	12:36:39	75,4	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	30.11.2024	07:32:52	75,3	Start	B739	Gewerblicher Verkehr
10	30.11.2024	11:04:12	75,3	Start	B739	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	25.11.2024	10:12:55	80,4	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
2	03.11.2024	10:13:13	78,2	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
3	04.11.2024	14:39:38	77,5	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
4	11.11.2024	14:41:59	77,3	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	04.11.2024	22:18:27	76,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	16.11.2024	12:50:56	76,2	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
7	15.11.2024	19:04:24	75,8	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
8	11.11.2024	11:57:55	75,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	29.11.2024	12:17:23	75,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	29.11.2024	22:12:08	75,7	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	25.11.2024	14:30:44	78,2	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
2	04.11.2024	12:01:29	78,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
3	03.11.2024	09:48:01	77,6	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
4	25.11.2024	10:12:15	77,3	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
5	09.11.2024	13:32:44	77,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	04.11.2024	14:13:36	77,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	03.11.2024	11:40:41	76,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	08.11.2024	14:17:15	76,6	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	04.11.2024	14:38:52	76,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
10	13.11.2024	22:21:01	76,6	Start	A321	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	23.11.2024	11:19:06	91,7	Start	BE18	Gewerblicher Verkehr
2	10.11.2024	06:18:14	88,1	Landung	B748	Gewerblicher Verkehr
3	04.11.2024	12:49:31	87,9	Landung	D328	Militär
4	10.11.2024	14:46:46	87,2	Landung	GLF5	Militär
5	04.11.2024	13:18:36	87,2	Landung	B734	Gewerblicher Verkehr
6	09.11.2024	14:21:24	86,6	Landung	C30J	Militär
7	07.11.2024	13:47:09	86,3	Landung	LJ60	Gewerblicher Verkehr
8	06.11.2024	12:05:36	86,1	Landung	CL30	Gewerblicher Verkehr
9	10.11.2024	16:53:44	85,4	Landung	B350	Militär
10	03.11.2024	15:23:28	85,2	Landung	GLF5	Militär

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	19.11.2024	22:27:33	80,6	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
2	22.11.2024	22:46:06	80,2	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	18.11.2024	22:23:22	79,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	25.11.2024	22:24:28	79,0	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	22.11.2024	12:42:52	78,9	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	17.11.2024	21:39:43	78,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	17.11.2024	20:51:26	77,7	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
8	01.11.2024	14:22:57	77,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	20.11.2024	12:45:35	77,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	08.11.2024	17:09:01	77,4	Landung	A319	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	21.11.2024	18:40:42	83,5	Landung	E295	Gewerblicher Verkehr
2	29.11.2024	17:48:15	83,2	Landung	E295	Gewerblicher Verkehr
3	21.11.2024	16:47:29	80,6	Landung	CL35	Gewerblicher Verkehr
4	17.11.2024	20:52:05	80,2	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
5	29.11.2024	13:09:51	78,4	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
6	12.11.2024	16:56:22	78,3	Landung	B738	Gewerblicher Verkehr
7	16.11.2024	11:45:59	78,2	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
8	22.11.2024	12:43:23	78,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	21.11.2024	12:05:55	78,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	29.11.2024	16:42:25	78,0	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	18.11.2024	22:23:23	79,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
2	22.11.2024	22:46:09	78,5	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	19.11.2024	22:27:29	77,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	17.11.2024	08:46:39	77,3	Start	B739	Gewerblicher Verkehr
5	25.11.2024	22:24:32	77,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	25.11.2024	14:05:41	77,1	Start	E195	Gewerblicher Verkehr
7	19.11.2024	08:20:19	76,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	17.11.2024	18:25:41	76,2	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
9	20.11.2024	14:05:12	75,9	Start	PA34	Gewerblicher Verkehr
10	26.11.2024	22:26:01	75,9	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

