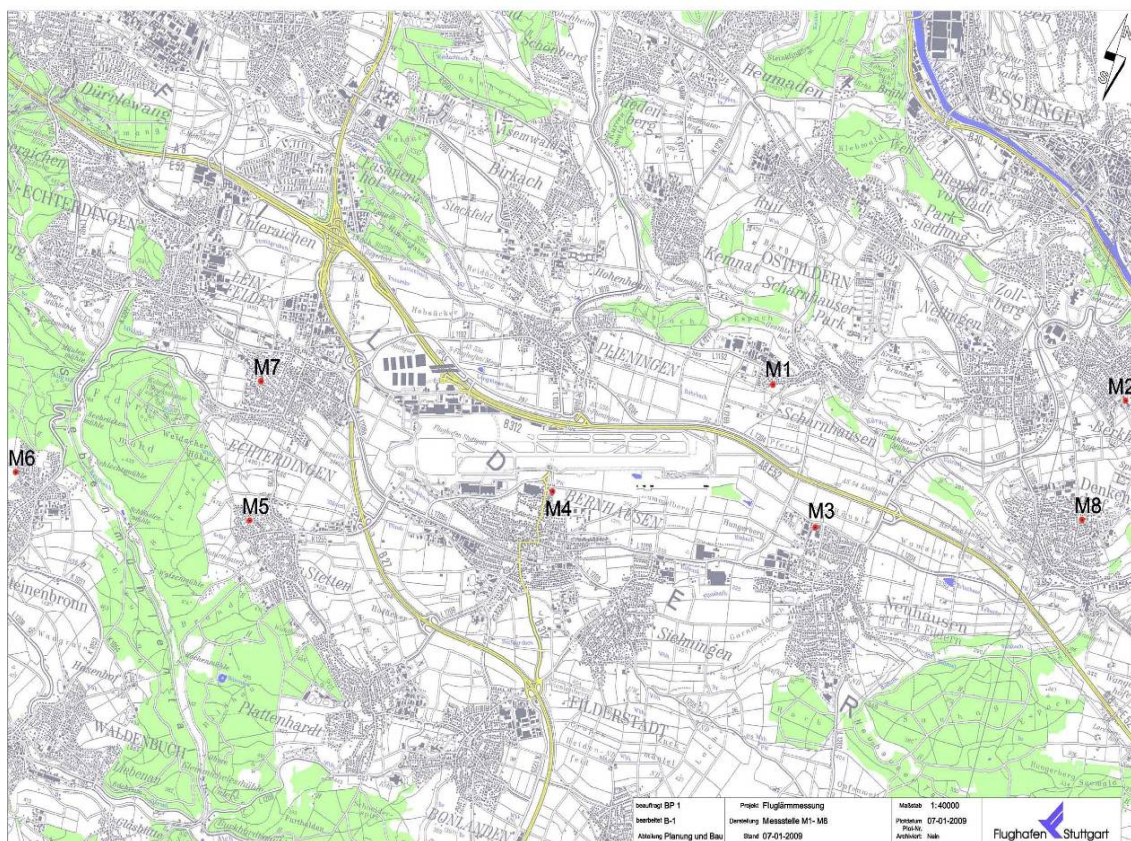




Fluglärmbericht September 2014

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.



Grafik 1: 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, Steinenbronn, Echterdingen und Denkendorf. Die Mikrofone, die den Schalldruck erfassen, sind auf Dachflächen angebracht: Hier werden die Flugzeuggeräusche am wenigsten durch andere Umgebungsgeräusche 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 Fluglärmessanlage 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 2014

Tabelle 1: Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 *1	Landung 07	Start 25 *1	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	9.503	2.683	2.378	2.067	2.375
2.) Propellerflugzeuge	2.127	585	559	476	507
3.) Hubschrauber	467	122	121	112	112
Summe 1. - 3.	12.097	3.390	3.058	2.655	2.994

*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 Überflugpegel. Seit 2014 ist der durch Überflüge verursachte Einzelereignis-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 Überflügeignis 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.

Tabelle 2: Lärmbezogene Start- und Landeentgelte am Flughafen Stuttgart

Lärmereignispegel SEL des Flugzeugtyps (gemittelt)	Lärmkategorie	Entgelt pro Start- u. Landung
bis 76,9 dB(A)	1	25 €
77 dB(A) bis 78,5 dB(A)	2	30 €
78,6 dB(A) bis 80,1 dB(A)	3	60 €
80,2 dB(A) bis 81,7 dB(A)	4	90 €
81,8 dB(A) bis 83,3 dB(A)	5	120 €
83,4 dB(A) bis 84,9 dB(A)	6	150 €
85,0 dB(A) bis 86,5 dB(A)	7	180 €
86,6 dB(A) bis 88,1 dB(A)	8	300 €
88,2 dB(A) bis 89,7 dB(A)	9	500 €
89,8 dB(A) bis 91,3 dB(A)	10	700 €
91,4 dB(A) bis 92,9 dB(A)	11	900 €
93 dB(A) und höher	12	1.400 €

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

Tabelle 3: Flugbewegungen nach Lärmkategorie

Kategorie	1	2	3	4	5	6
Bewegungen	2.586	691	270	748	3.873	2.348
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	1.349	162	66	2	2	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 und 6 Uhr keine zivilen Strahlflugzeuge – also Jets – starten dürfen. Landungen solcher Flugzeuge sind zwischen 23.30 und 6 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
- Starts und Landungen von militärischen Luftfahrzeugen
- Flüge im Nachtluftpostdienst der Deutschen Post AG
- 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:

Tabelle 4: Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart

September 2014	Starts 23 - 6 Uhr	Landungen 23.30 - 6 Uhr	Flug- bewegungen insgesamt
Gesamtzahl	51	73	124
davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss			
September 2014	Starts 23 - 6 Uhr	Landungen 23.30 - 6 Uhr	Flug- bewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		28	28
Nachtluftpostdienste	42	42	84
Not- / Ausweichflüge			
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1		1
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			
Einzelanahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle			
September 2014	Starts 23 - 6 Uhr	Landungen 23.30 - 6 Uhr	Flug- bewegungen insgesamt
Einzel- Ausnahmegenehmigungen	8	3	11



3. Dauerschallpegel durch Flugbewegungen in der Umgebung des Flughafens

3.1 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.

3.2 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.

3.3 Dauerschallpegel nach dem novellierten Fluglärmgesetz

Nach dem novellierten Fluglärmgesetz ist zwischen Dauerschallpegeln während der Tagzeit (6 bis 22 Uhr) und während der Nachtzeit (22 bis 6 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.



Tabelle 5: Fluglärmdauerschallpegel $L_{eq\ Tag}$ nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 während der Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

Sept. 2014	Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Tagzeit (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 $Leq(3)$							
	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	54	55	56	62	54	58	53	54
2.	56	57	58	63	50	59	50	57
3.	56	56	58	61	48	59	49	55
4.	56	56	58	61	47	59	48	55
5.	54	55	55	61	54	58	53	54
6.	54	55	56	61	49	56	48	54
7.	50	53	53	61	55	58	54	52
8.	53	54	55	62	54	58	54	53
9.	55	56	58	62	51	59	51	56
10.	56	57	58	62	49	58	48	56
11.	56	56	57	62	53	58	52	56
12.	54	54	57	64	57	59	56	54
13.	56	56	58	62	49	57	49	56
14.	56	56	58	61	46	58	47	56
15.	55	57	57	62	53	58	52	55
16.	54	55	55	61	55	59	55	54
17.	55	58	57	62	51	59	51	55
18.	55	56	56	62	52	58	52	55
19.	50	53	51	61	57	59	57	51
20.	50	52	52	60	56	58	55	51
21.	48	53	51	61	57	58	56	51
22.	47	57	53	62	58	59	57	50
23.	55	57	57	62	54	59	53	55
24.	51	57	53	61	57	58	56	52
25.	49	53	51	61	57	58	56	51
26.	49	56	51	61	57	59	56	51
27.	56	57	57	61	46	58	46	56
28.	53	55	55	61	54	57	54	53
29.	55	57	56	61	49	57	49	55
30.	53	54	54	63	56	59	55	53
MM	53.4	55.4	55.3	61.7	52.8	58.2	52.4	53.8

MM = arithmetischer Monatsmittelwert



Tabelle 6: Fluglärmdauerschallpegel L_{eq} Nacht nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 während der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)

Sept. 2014	Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Nachtzeit (22.00 Uhr - 06.00 Uhr nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 $Leq(3)$)							
	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	42	47	46	51	46	48	45	45
2.	48	49	50	54	43	53	41	49
3.	51	47	48	52	42	54	41	47
4.	48	48	49	54	42	53	40	47
5.	42	46	44	53	46	48	46	44
6.	45	47	47	54	41	53	40	46
7.	38	45	42	53	45	47	44	43
8.	40	45	44	52	46	51	45	43
9.	48	48	50	56	41	54	43	48
10.	46	47	48	52	41	53	42	45
11.	44	48	48	54	45	49	44	47
12.	43	45	47	54	48	50	46	43
13.	36	44	42	54	43	49	43	42
14.	45	45	46	52	43	54	42	45
15.	47	48	49	52	41	51	39	47
16.	45	48	48	53	40	51	40	48
17.	46	47	48	52	41	51	40	47
18.	46	47	48	54	42	52	41	46
19.	40	46	45	51	47	47	47	45
20.	43	47	46	50	45	45	44	46
21.	39	48	46	49	42	41	41	46
22.	45	*	47	52	45	46	44	47
23.	47	49	50	52	46	52	45	49
24.	43	47	46	50	45	46	43	46
25.	44	48	47	51	47	46	46	46
26.	44	47	46	52	47	49	47	46
27.	45	47	47	52	42	53	39	47
28.	39	45	42	52	44	49	44	43
29.	42	45	44	53	45	48	44	44
30.	45	47	48	54	43	52	43	47
MM	43.7	46.8	46.5	52.4	43.7	49.7	42.9	45.7

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

* Messstelle gestört

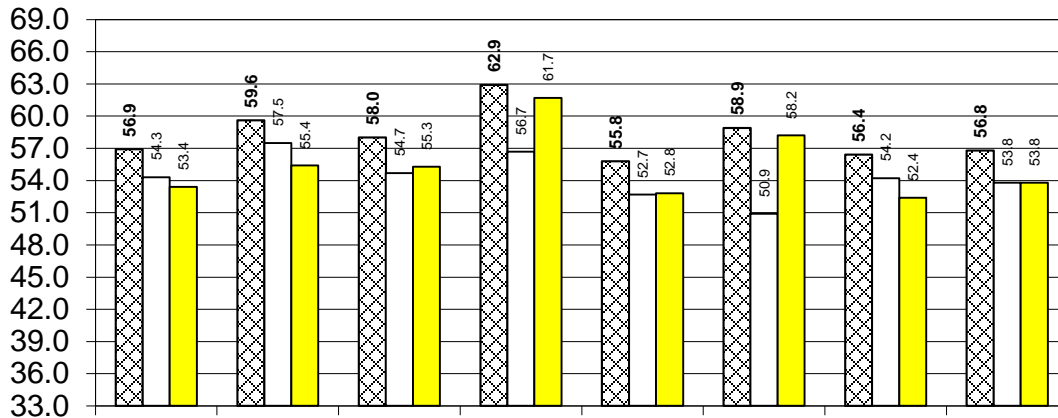


4. Gesamt-, Umgebungs- und Flugzeuggeräusche an den Standorten der Außenmessstellen

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 bis 22 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr).

dB(A) LEQ (3) Monatswert

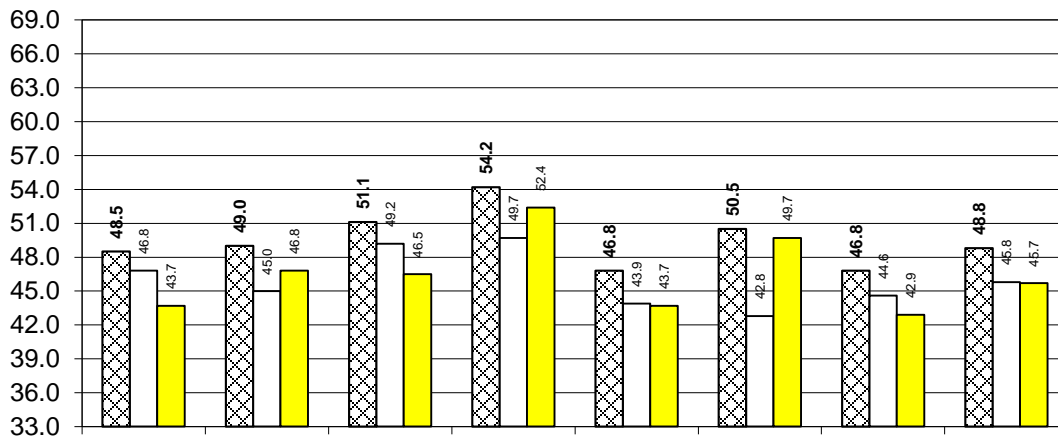
Tag (6 - 22 Uhr)



Sept. 2014	M1 Scharnhausen	M2 Berkheim	M3 Neuhausen	M4 Bernhausen	M5 Stetten	M6 Steinenbronn	M7 Echterdingen	M8 Denkendorf
------------	-----------------	-------------	--------------	---------------	------------	-----------------	-----------------	---------------

dB(A) LEQ (3) Monatswert

Nacht (22 - 6 Uhr)



- Gesamtgeräusche inkl. Flugzeuggeräusche
- Umgebungsgeräusche ohne Flugzeuggeräusche
- Flugzeuggeräusche ohne Umgebungsgeräusche



5. 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 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 Fluglärmmessanlage registriert werden.

Grafik 2: Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen

Hörschwelle	0 dB(A)
Flüstern	um 30 dB(A)
Gespräch	um 60 dB(A)
Auto im Stadtverkehr	60–70 dB(A)
ATR 42 beim Start in 300 m Entfernung	um 75 dB(A)
Omnibus im Stadtverkehr	80–85 dB(A)
Airbus 320 beim Start in 300 m Entfernung	um 85 dB(A)
Laster im Stadtverkehr	um 85 dB(A)
Hochgeschwindigkeitszug bei 250 km/h	87 dB(A)
Autohupe am Fahrbahnrand	um 110 dB(A)
Diskotheek	110–120 dB(A)

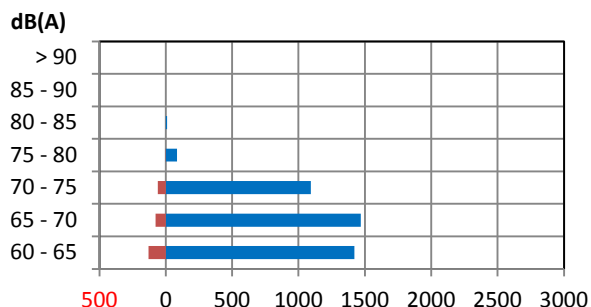
Quelle: ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

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 Fluglärmmessanlage. In diesen Fällen gehen die Flugzeuggeräusche im allgemeinen Umgebungsgeräusch unter und können messtechnisch nicht erfasst werden.



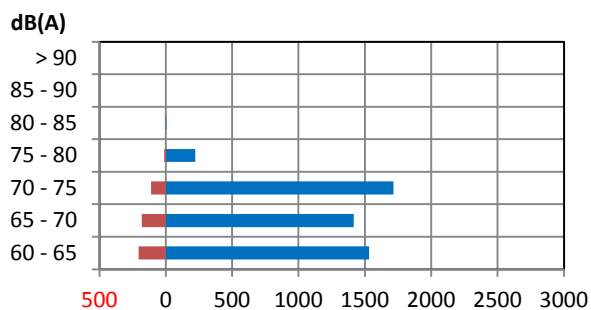
Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 1 Scharnhausen



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	0	0	0	0	0	0
80 - 85	11	11	0	0	0	0
75 - 80	84	80	4	3	3	0
70 - 75	1093	1067	26	60	55	5
65 - 70	1469	1375	94	76	70	6
60 - 65	1420	518	902	130	13	117
Summe	4077	3051	1026	269	141	128

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4346
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 2640
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6986

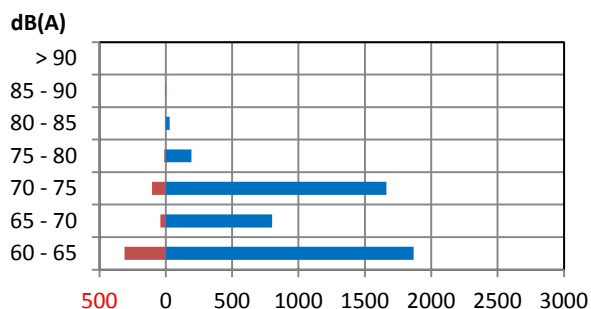
Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 2 Berkheim



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	0	0	0	0	0	0
80 - 85	4	4	0	0	0	0
75 - 80	222	177	45	12	12	0
70 - 75	1715	1598	117	111	111	0
65 - 70	1416	647	769	181	25	156
60 - 65	1532	363	1169	204	14	190
Summe	4889	2789	2100	508	162	346

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5397
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 490
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5887

Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 3 Neuhausen

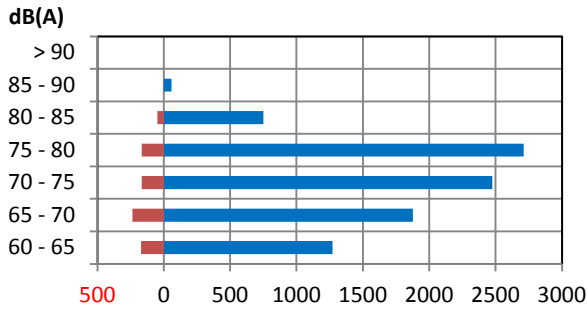


Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	1	1	0	0	0	0
80 - 85	29	28	1	0	0	0
75 - 80	193	186	7	11	11	0
70 - 75	1662	1644	18	103	103	0
65 - 70	800	680	120	40	15	25
60 - 65	1867	376	1491	311	18	293
Summe	4552	2915	1637	465	147	318

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5017
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 1542
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6559



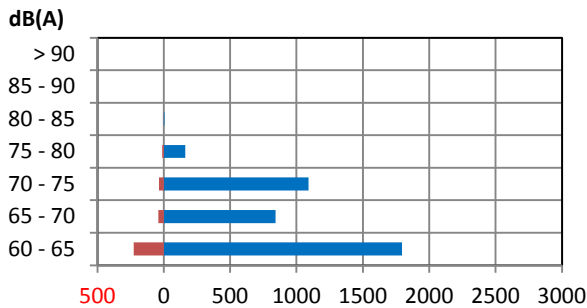
Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 4 Bernhausen



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	57	42	15	0	0	0
80 - 85	751	489	262	47	24	23
75 - 80	2711	1995	716	167	113	54
70 - 75	2475	1547	928	167	79	88
65 - 70	1877	1006	871	235	95	140
60 - 65	1271	546	725	170	51	119
Summe	9142	5625	3517	786	362	424

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 9928
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 2169
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 12097

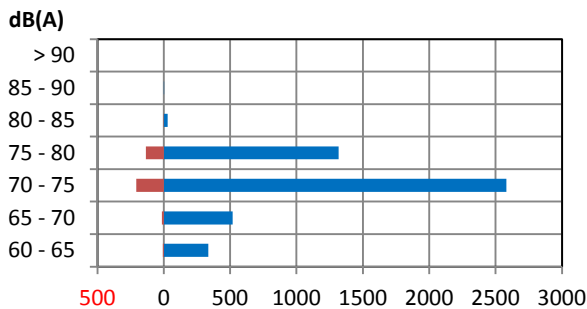
Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 5 Stetten



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	0	0	0	0	0	0
80 - 85	6	6	0	0	0	0
75 - 80	163	161	2	11	10	1
70 - 75	1091	1082	9	37	36	1
65 - 70	843	731	112	41	23	18
60 - 65	1796	294	1502	227	15	212
Summe	3899	2274	1625	316	84	232

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4215
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 1454
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5669

Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 6 Steinenbronn

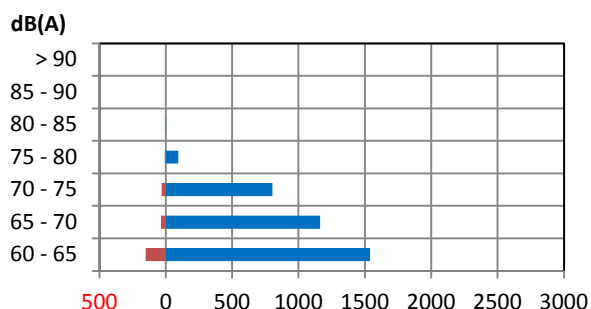


Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	3	3	0	0	0	0
80 - 85	30	14	16	2	1	1
75 - 80	1317	629	688	134	28	106
70 - 75	2581	1106	1475	206	48	158
65 - 70	518	290	228	14	4	10
60 - 65	335	278	57	6	3	3
Summe	4784	2320	2464	362	84	278

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5146
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 93
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5239



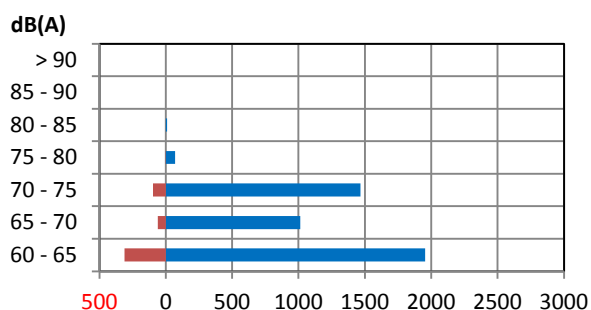
Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 7 Echterdingen



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	0	0	0	0	0	0
80 - 85	1	1	0	0	0	0
75 - 80	95	91	4	6	5	1
70 - 75	804	793	11	31	30	1
65 - 70	1162	1002	160	36	25	11
60 - 65	1539	345	1194	152	17	135
Summe	3601	2232	1369	225	77	148

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3826
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 1898
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5724

Maximalschallpegel - September 2014
Messstelle 8 Denkendorf



Klasse [dB(A)]	Tag			Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen	Gesamt	Starts	Landungen
> 90	0	0	0	0	0	0
85 - 90	0	0	0	0	0	0
80 - 85	9	8	1	0	0	0
75 - 80	70	69	1	2	2	0
70 - 75	1468	1452	16	97	97	0
65 - 70	1014	795	219	61	27	34
60 - 65	1955	380	1575	310	14	296
Summe	4516	2704	1812	470	140	330

Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4986
 Anzahl der Flugbewegungen (Tag+Nacht) mit Lmax < 60 dB(A): 931
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5917



5.1 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	02.09.2014	14:06:43	81.5	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
2	12.09.2014	10:24:18	81.5	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
3	07.09.2014	10:20:47	81.4	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
4	14.09.2014	10:24:10	81	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
5	19.09.2014	10:35:07	80.8	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
6	27.09.2014	10:23:15	80.6	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
7	28.09.2014	10:22:44	80.6	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
8	02.09.2014	20:23:56	80.4	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
9	15.09.2014	10:20:38	80.2	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
10	01.09.2014	10:36:37	80.1	Start	B763	Gewerbl. Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	03.09.2014	11:07:19	81.4	Start	GLF3	Militär
2	15.09.2014	10:21:15	80.8	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
3	02.09.2014	20:24:44	80.6	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
4	19.09.2014	10:35:43	80.4	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
5	07.09.2014	14:23:21	79.9	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
6	27.09.2014	10:23:32	79.8	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
7	02.09.2014	14:07:27	79.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
8	28.09.2014	10:23:20	79.6	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
9	28.09.2014	10:50:47	79.4	Start	DC10	Militär
10	07.09.2014	10:21:21	79.3	Start	B763	Gewerbl. Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	02.09.2014	14:03:08	85.2	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
2	02.09.2014	14:06:40	84.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
3	14.09.2014	14:27:27	84.5	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
4	12.09.2014	20:12:54	84.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
5	25.09.2014	10:33:01	83.9	Start	A320	Gewerbl. Verkehr
6	24.09.2014	10:33:20	83.4	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
7	07.09.2014	14:22:23	83.1	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
8	09.09.2014	13:53:36	83	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
9	13.09.2014	19:30:10	82.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
10	23.09.2014	14:02:18	82.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr



M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	12.09.2014	10:42:40	89.9	Start	GLF3	Militär
2	15.09.2014	11:20:33	89.5	Start	B738	Gewerbl. Verkehr
3	03.09.2014	11:05:42	89.4	Start	GLF3	Militär
4	27.09.2014	07:39:47	87.5	Landung	DC10	Militär
5	21.09.2014	16:18:15	87.1	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
6	21.09.2014	10:32:00	86.5	Start	GLF3	Militär
7	12.09.2014	17:51:01	86.2	Start	A319	Gewerbl. Verkehr
8	21.09.2014	21:03:49	85.6	Start	A319	Gewerbl. Verkehr
9	18.09.2014	13:23:22	85.2	Landung	DH8D	Gewerbl. Verkehr
10	21.09.2014	21:24:33	85.2	Start	A319	Gewerbl. Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	16.09.2014	14:06:58	83	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
2	11.09.2014	18:21:52	82.4	Start	B738	Gewerbl. Verkehr
3	21.09.2014	10:33:00	81.8	Start	GLF3	Militär
4	12.09.2014	10:43:57	81.2	Start	GLF3	Militär
5	05.09.2014	20:01:51	80.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
6	16.09.2014	09:57:31	80.2	Start	GLF3	Militär
7	20.09.2014	09:45:07	79.8	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
8	26.09.2014	10:26:28	79.8	Start	B763	Gewerbl. Verkehr
9	19.09.2014	08:17:48	79.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
10	16.09.2014	14:04:09	79.6	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	21.09.2014	10:33:29	87.2	Start	GLF3	Militär
2	19.09.2014	12:34:36	86.5	Start	C17	Militär
3	20.09.2014	09:02:09	85	Start	C17	Militär
4	11.09.2014	15:56:35	84.6	Landung	A332	Gewerbl. Verkehr
5	12.09.2014	12:33:14	84.5	Start	A332	Gewerbl. Verkehr
6	16.09.2014	14:04:54	84.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
7	12.09.2014	10:44:29	83.8	Start	GLF3	Militär
8	17.09.2014	18:33:24	83.6	Landung	V22	Militär
9	16.09.2014	14:07:27	83.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
10	16.09.2014	09:57:55	82.9	Start	GLF3	Militär



M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	30.09.2014	13:48:34	82.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
2	16.09.2014	14:04:10	79.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
3	20.09.2014	14:57:10	79.5	Start	A320	Gewerbl. Verkehr
4	16.09.2014	14:06:44	79.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
5	19.09.2014	08:17:47	79	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
6	28.09.2014	14:18:22	78.8	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
7	19.09.2014	12:32:17	78.6	Start	B738	Gewerbl. Verkehr
8	20.09.2014	09:45:06	78.5	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
9	21.09.2014	21:25:24	78.1	Start	A319	Gewerbl. Verkehr
10	12.09.2014	17:51:51	78	Start	A319	Gewerbl. Verkehr

M8 Denkendorf

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	02.09.2014	14:03:54	82.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
2	02.09.2014	20:24:46	81	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
3	21.09.2014	18:59:15	80.8	Landung	F100	Gewerbl. Verkehr
4	14.09.2014	14:28:06	80.7	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
5	07.09.2014	14:23:10	80.6	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
6	05.09.2014	07:17:15	80.5	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
7	02.09.2014	14:07:26	80.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
8	09.09.2014	14:01:20	80.3	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
9	23.09.2014	14:02:54	80.2	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr
10	12.09.2014	20:13:46	79.8	Start	MD82	Gewerbl. Verkehr

IATA-Code	ICAO-Code	Hersteller	Flugzeugtyp	Antriebsart
319	A319	Airbus	A319	Strahltriebflugzeug
320	A320	Airbus	A320	Strahltriebflugzeug
321	A321	Airbus	A321	Strahltriebflugzeug
332	A332	Airbus	A330-200	Strahltriebflugzeug
343	A343	Airbus	A340-300	Strahltriebflugzeug
ABY	A306	Airbus	A300B4-600	Strahltriebflugzeug
733	B733	Boeing	737-300	Strahltriebflugzeug
734	B734	Boeing	737-400	Strahltriebflugzeug
73W	B737	Boeing	737-700	Strahltriebflugzeug
735	B735	Boeing	737-500	Strahltriebflugzeug
738	B738	Boeing	737-800	Strahltriebflugzeug
74X	B742	Boeing	747-200	Strahltriebflugzeug
75F	B752	Boeing	757-200	Strahltriebflugzeug
75T	B753	Boeing	757-300	Strahltriebflugzeug
763	B763	Boeing	767-300	Strahltriebflugzeug
BET	BE20	Beech	Beech 200 Super King Air	Propellerflugzeug
JET	C17	Boeing	C-17 Globemaster 3	Strahltriebflugzeug
M1F	MD11	McDonnell Douglas	MD-11	Strahltriebflugzeug
M82	MD82	McDonnell Douglas	MD-82	Strahltriebflugzeug
LOH	C130	Lockheed	C-130 Hercules	Propellerflugzeug
TA1	C160	Aerospatiale	C-160 Transall	Propellerflugzeug
LOH	C30J	Lockheed	C 130J Hercules	Propellerflugzeug
D11	DC10	McDonnell Douglas	DC-10	Strahltriebflugzeug
DH4	DH8D	De Havilland Canada	DHC-8-400 Dash 8	Propellerflugzeug
703	E6	Boeing	E6 Mercury	Strahltriebflugzeug
100	F100	Fokker	100	Strahltriebflugzeug
GRJ	GLF3	Gulfstream	G-1159A Gulfstream 3	Strahltriebflugzeug
GRJ	GLF4	Gulfstream	G-4 Gulfstream	Strahltriebflugzeug
GRJ	GLF5	Gulfstream	G-5 Gulfstream 5	Strahltriebflugzeug
HEL	V22	Bell-Boeing	V-22 Osprey	Propellerflugzeug