



fairport  STR

Fluglärmbericht

MAI 2019

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 Entgeltspolitik: 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 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 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 Mai 2019

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	10.699	2.218	1.986	3.131	3.364
2.) Propellerflugzeuge	2.145	510	482	563	590
3.) Hubschrauber	443	95	92	127	129
Summe 1. - 3.	13.287	2.823	2.560	3.821	4.083

*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	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	1400

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	2.139	982	144	1.232	3.042	4.576
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	1.052	8	108	4	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:

Mai 2019	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	44	105	149

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Mai 2019	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		62	62
Nachtluftpostdienste	37	37	74
Not- / Ausweichflüge			
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1	1	2
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			

Einzel-Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

Mai 2019	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	6	5	11

3. Analyse der Überflugdichte

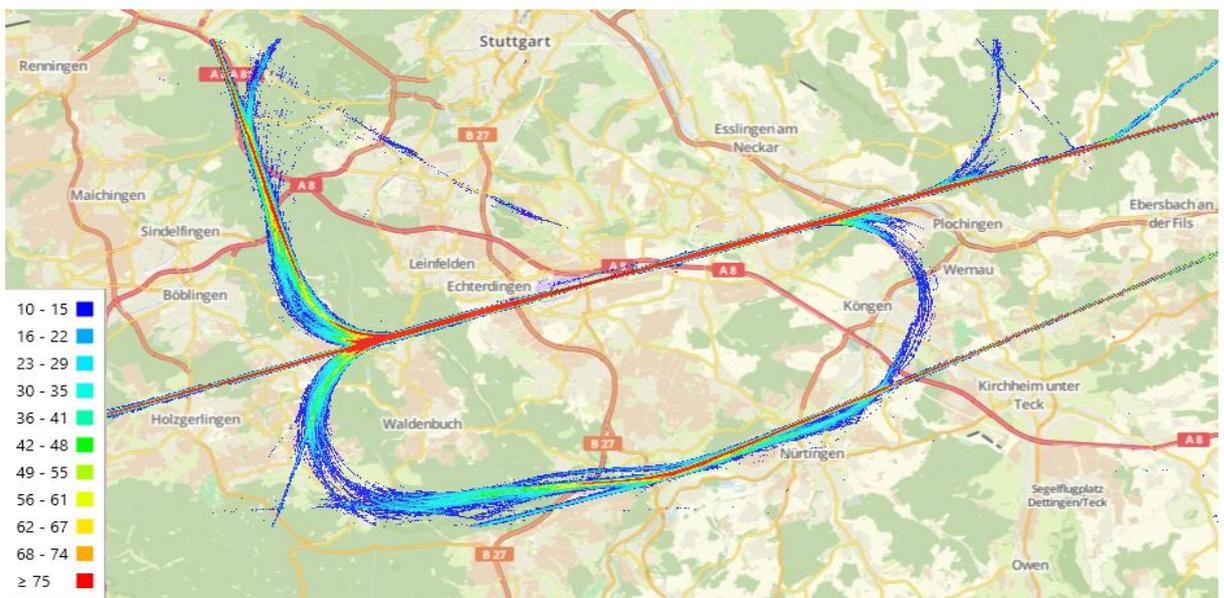
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

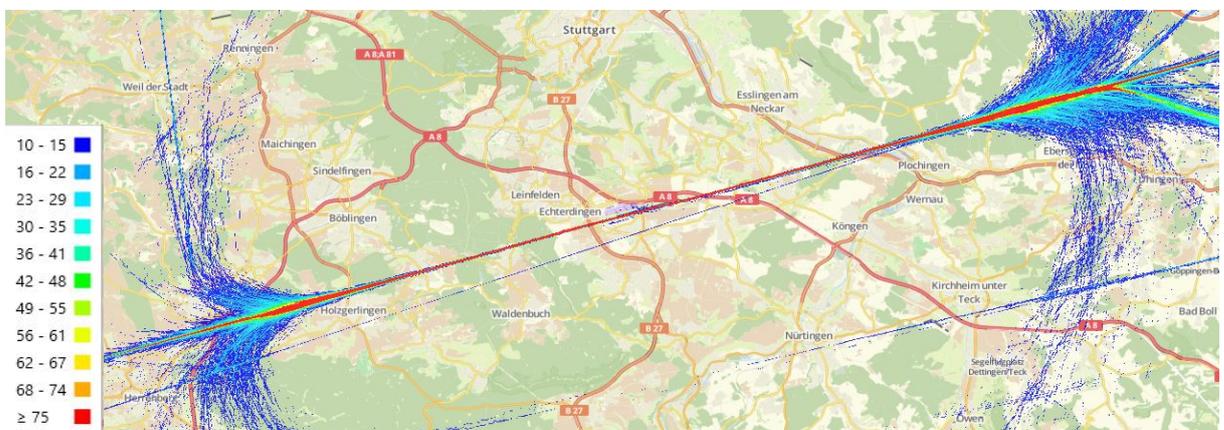
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt. 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 Mai 2019



Landungen im Mai 2019



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 novellierten 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)								
Mai 2019	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	55	57	58	62	46	58	45	56
02.	46	52	48	62	57	58	56	50
03.	46	51	49	62	58	59	57	50
04.	49	53	53	61	56	57	55	52
05.	52	54	56	61	54	59	53	54
06.	51	55	55	62	56	58	55	54
07.	48	51	50	61	56	58	56	51
08.	49	52	48	62	58	58	58	51
09.	49	53	49	61	58	58	58	51
10.	46	52	48	61	58	59	58	50
11.	49	51	48	61	57	57	57	49
12.	53	56	57	62	53	59	53	55
13.	55	57	58	61	47	59	48	56
14.	54	56	58	60	46	58	47	56
15.	55	57	58	61	47	59	48	57
16.	55	57	59	62	47	59	47	57
17.	55	57	58	61	51	58	50	57
18.	54	56	57	62	51	57	51	55
19.	49	52	53	62	56	59	56	51
20.	50	54	55	63	58	59	56	53
21.	47	53	51	63	59	58	58	51
22.	43	51	48	62	58	59	57	50
23.	55	57	59	61	47	59	46	56
24.	55	58	59	62	47	59	46	56
25.	53	55	56	62	54	58	53	54
26.	49	52	50	62	57	59	56	51
27.	47	52	50	61	57	59	57	51
28.	47	52	50	62	58	59	57	50
29.	52	54	55	62	57	60	55	53
30.	51	54	54	61	55	58	55	53
31.	54	56	57	62	51	58	50	55
MM	50,8	54,0	53,6	61,6	53,8	58,4	53,2	53,0

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

Fluglärmdauerschallpegel Leq Nacht nach dem novellierten 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)								
Mai 2019	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	39	40	42	51	37	52	31	40
02.	42	48	46	54	48	48	47	47
03.	39	46	43	54	47	48	47	45
04.	39	46	43	50	41	45	40	45
05.	38	46	44	53	45	47	44	45
06.	39	46	43	50	45	46	47	45
07.	39	45	42	50	46	47	46	45
08.	44	48	42	52	50	48	50	47
09.	42	48	46	53	49	49	48	47
10.	39	47	44	50	44	47	44	46
11.	26	48	45	51	45	45	43	45
12.	42	44	46	53	43	55	44	43
13.	44	46	48	53	40	54	40	46
14.	45	46	49	52	40	53	40	47
15.	45	46	49	53	41	53	40	47
16.	46	48	49	53	42	55	37	48
17.	45	45	47	53	42	54	38	44
18.	40	43	45	54	44	53	40	43
19.	47	40	45	53	46	53	45	45
20.	42	49	48	54	41	39	43	47
21.	40	49	48	54	48	47	47	48
22.	39	46	45	55	47	49	46	46
23.	45	47	48	53	41	53	38	47
24.	44	47	48	55	38	54	32	47
25.	39	46	40	48	42	46	42	45
26.	29	45	39	52	47	47	46	43
27.	40	46	44	52	47	48	46	46
28.	40	47	46	52	47	46	45	47
29.	46	49	49	54	44	52	42	48
30.	36	44	42	46	39	45	39	43
31.	38	46	42	54	47	48	46	44
MM	40,6	46,0	45,0	52,3	44,1	49,2	42,6	45,4

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

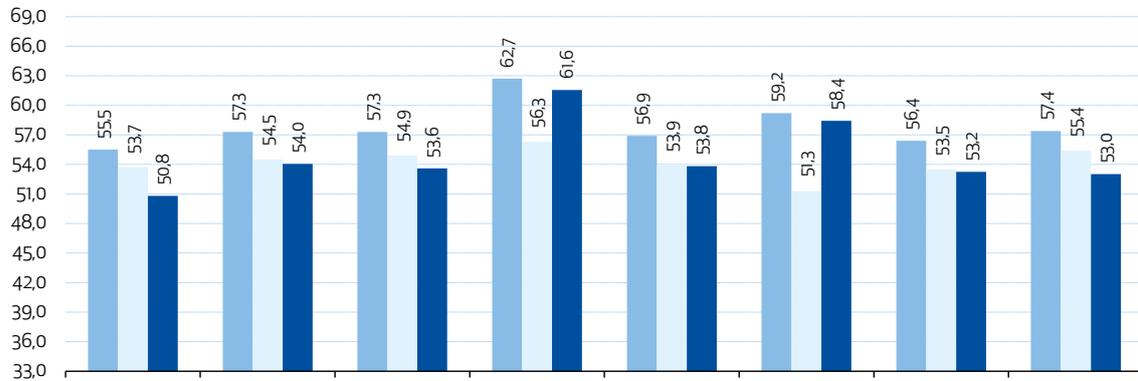
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

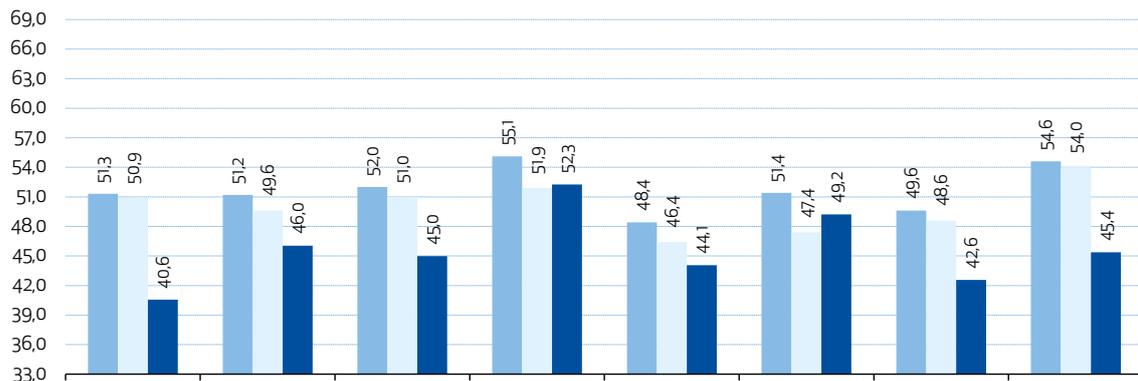
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



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

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)

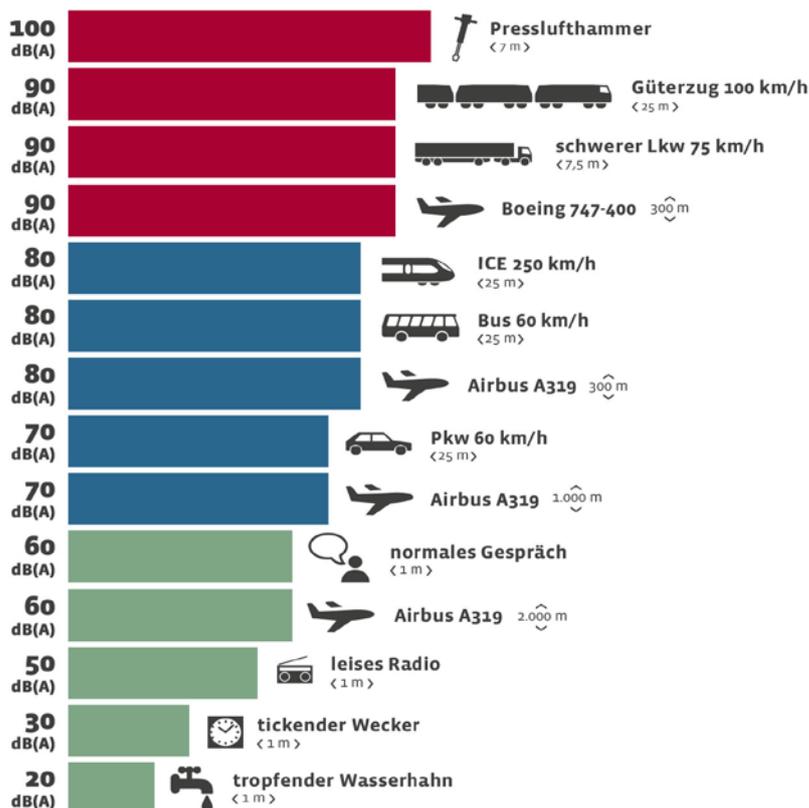


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

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



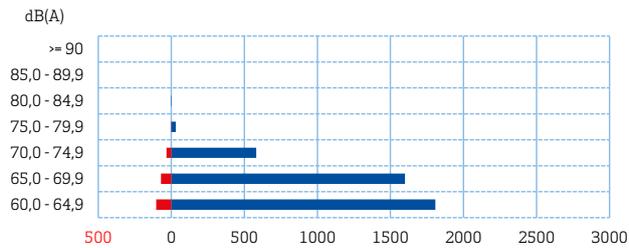
FP www.fluglärm-portal.de

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 - Mai 2019
Messstelle 1 Scharnhausen

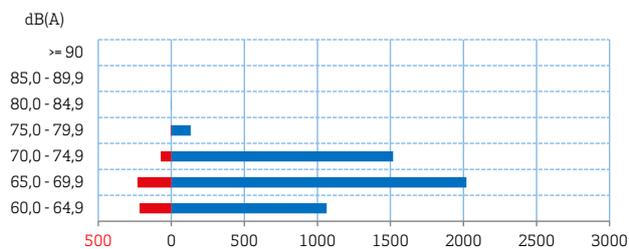


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4231
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6446

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	31	28	3
70,0 - 74,9	582	568	14
65,0 - 69,9	1599	1531	68
60,0 - 64,9	1807	606	1201
Summe	4.022	2.736	1.286

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	70	67	3
60,0 - 64,9	103	15	88
Summe	209	118	91

Maximalschallpegel - Mai 2019
Messstelle 2 Berkheim



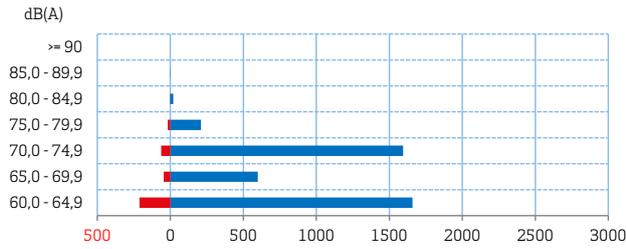
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 5264
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6394

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	133	130	3
70,0 - 74,9	1518	1461	57
65,0 - 69,9	2.021	452	1.569
60,0 - 64,9	1.063	157	906
Summe	4.736	2.201	2.535

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	73	69	4
65,0 - 69,9	232	11	221
60,0 - 64,9	218	7	211
Summe	528	92	436

Maximalschallpegel - Mai 2019

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 4422

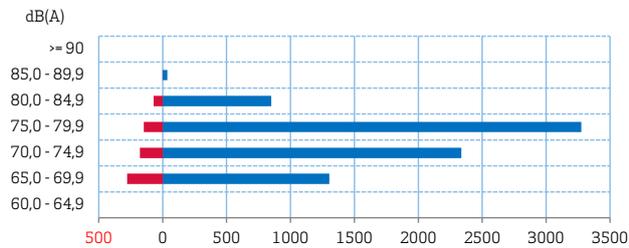
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6432

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	21	21	0
75,0 - 79,9	210	207	3
70,0 - 74,9	1594	1574	20
65,0 - 69,9	600	327	273
60,0 - 64,9	1.659	197	1.462
Summe	4.085	2.327	1.758

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	17	17	0
70,0 - 74,9	62	61	1
65,0 - 69,9	46	8	38
60,0 - 64,9	211	3	208
Summe	337	90	247

Maximalschallpegel - Mai 2019

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 65$ dB(A): 8477

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 12362

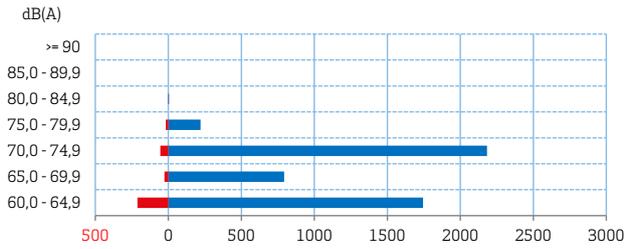
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	36	29	7
80,0 - 84,9	850	674	176
75,0 - 79,9	3.275	2.995	280
70,0 - 74,9	2.336	1.786	550
65,0 - 69,9	1.303	416	887
60,0 - 64,9	7.800	5.900	1.900
Summe	7.800	5.900	1.900

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	0	1
80,0 - 84,9	71	41	30
75,0 - 79,9	148	96	52
70,0 - 74,9	178	55	123
65,0 - 69,9	279	14	265
60,0 - 64,9	677	206	471
Summe	677	206	471



Maximalschallpegel - Mai 2019

Messstelle **5 Stetten**



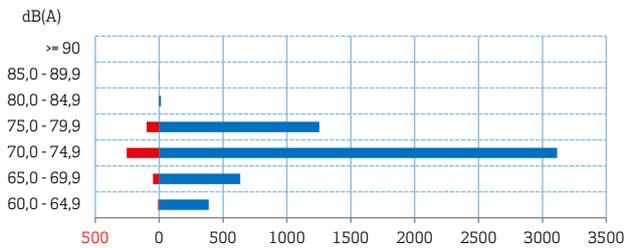
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5259
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5965

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	5	5	0
75,0 - 79,9	220	217	3
70,0 - 74,9	2183	2176	7
65,0 - 69,9	794	696	98
60,0 - 64,9	1.744	353	1.391
Summe	4.946	3.447	1.499

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	18	17	1
70,0 - 74,9	55	52	3
65,0 - 69,9	26	17	9
60,0 - 64,9	212	20	192
Summe	313	108	205

Maximalschallpegel - Mai 2019

Messstelle **6 Steinenbronn**

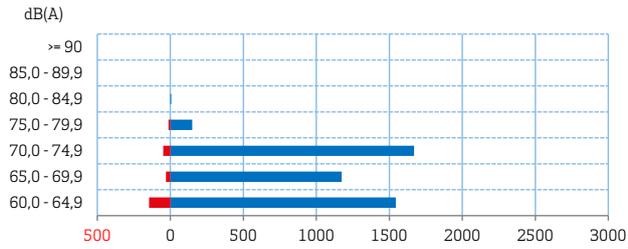


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5817
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5941

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	15	8	7
75,0 - 79,9	1.253	763	490
70,0 - 74,9	3.116	1.796	1.320
65,0 - 69,9	634	468	166
60,0 - 64,9	388	349	39
Summe	5.407	3.385	2.022

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	1	0	1
75,0 - 79,9	98	23	75
70,0 - 74,9	254	41	213
65,0 - 69,9	48	30	18
60,0 - 64,9	9	8	1
Summe	410	102	308

Maximalschallpegel - Mai 2019
Messstelle 7 Echterdingen

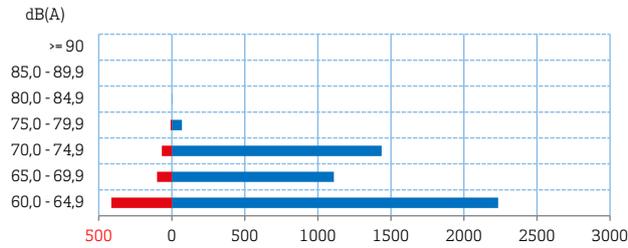


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4777
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5971

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	6	6	0
75,0 - 79,9	150	148	2
70,0 - 74,9	1.669	1.654	15
65,0 - 69,9	1.173	1.058	115
60,0 - 64,9	1.544	418	1.126
Summe	4.542	3.284	1.258

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	12	12	0
70,0 - 74,9	48	48	0
65,0 - 69,9	29	20	9
60,0 - 64,9	146	21	125
Summe	235	101	134

Maximalschallpegel - Mai 2019
Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5444
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6400

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	70	68	2
70,0 - 74,9	1.437	1.398	39
65,0 - 69,9	1.110	432	678
60,0 - 64,9	2.234	296	1.938
Summe	4.852	2.195	2.657

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	9	9	0
70,0 - 74,9	68	65	3
65,0 - 69,9	101	9	92
60,0 - 64,9	414	13	401
Summe	592	96	496

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 Scharnhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	11.05.2019	15:57:49	82,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
2	01.05.2019	10:46:11	81,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	12.05.2019	10:45:56	80,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	05.05.2019	10:41:13	79,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	28.05.2019	10:54:31	79,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	20.05.2019	10:55:01	79,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	29.05.2019	10:55:53	79,5	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	30.05.2019	10:45:43	79,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	09.05.2019	06:58:33	79,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	18.05.2019	10:49:43	79,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	01.05.2019	10:14:27	80,7	Start	C30J	Militär
2	12.05.2019	10:46:40	79,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	18.05.2019	10:50:31	78,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	06.05.2019	14:33:11	78,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	27.05.2019	10:59:00	78,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	23.05.2019	10:31:11	78,1	Start	C130	Militär
7	17.05.2019	10:58:39	77,9	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	29.05.2019	14:02:53	77,8	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
9	12.05.2019	14:50:56	77,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	26.05.2019	10:37:25	77,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	12.05.2019	10:45:58	85,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	29.05.2019	10:55:58	84,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	19.05.2019	11:06:33	84,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	17.05.2019	10:57:52	84,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	20.05.2019	10:55:01	83,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	13.05.2019	11:01:05	83,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	30.05.2019	10:45:52	83,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	05.05.2019	10:41:17	83,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	25.05.2019	10:39:03	82,9	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	28.05.2019	10:54:34	82,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	29.05.2019	10:55:15	88,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	09.05.2019	11:22:31	88,5	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
3	31.05.2019	10:38:29	87,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	05.05.2019	10:40:38	87,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	18.05.2019	06:40:13	87,3	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
6	21.05.2019	10:56:28	87,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	25.05.2019	10:38:25	87,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	19.05.2019	11:05:53	87,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	30.05.2019	10:45:11	86,9	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	08.05.2019	14:37:38	86,8	Start	A320	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	03.05.2019	10:52:15	83,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	20.05.2019	09:19:39	83,0	Start	B733	Gewerblicher Verkehr
3	28.05.2019	13:24:26	82,5	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
4	10.05.2019	11:08:23	81,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	08.05.2019	22:42:21	81,5	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	21.05.2019	22:26:50	81,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
7	21.05.2019	14:04:50	80,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	11.05.2019	17:22:27	79,9	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
9	11.05.2019	17:05:15	79,8	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
10	20.05.2019	15:33:55	79,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	02.05.2019	13:50:47	85,1	Start	C130	Militär
2	28.05.2019	13:25:06	83,9	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
3	06.05.2019	08:53:59	83,0	Landung	B764	Gewerblicher Verkehr
4	29.05.2019	22:10:35	83,0	Landung	E190	Gewerblicher Verkehr
5	13.05.2019	20:05:56	81,5	Landung	H47	Gewerblicher Verkehr
6	29.05.2019	13:04:25	81,4	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
7	19.05.2019	12:32:11	80,9	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
8	04.05.2019	19:23:00	80,8	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
9	23.05.2019	11:51:54	80,8	Landung	C130	Militär
10	17.05.2019	12:59:38	80,7	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	08.05.2019	17:39:52	84,4	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
2	10.05.2019	11:08:26	82,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	28.05.2019	13:24:29	81,5	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
4	03.05.2019	10:52:17	81,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	09.05.2019	16:59:11	80,9	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
6	09.05.2019	10:39:06	80,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	08.05.2019	14:00:20	79,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	09.05.2019	14:14:19	79,4	Start	B733	Gewerblicher Verkehr
9	09.05.2019	15:16:21	79,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	08.05.2019	22:42:23	78,9	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

