



fairport  STR

Fluglärmbericht

SEPTEMBER 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 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 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 September 2019

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	11.327	1.978	1.827	3.681	3.841
2.) Propellerflugzeuge	2.130	414	417	649	650
3.) Hubschrauber	477	86	84	153	154
Summe 1. - 3.	13.934	2.478	2.328	4.483	4.645

*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	2.251	845	154	1.151	2.944	5.137
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	1.317	9	122	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:

September 2019	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	9	82	91

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

September 2019	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		35	35
Nachtluftpostdienste	0	40	40
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	3	2	5
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzel-Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

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

3. Analyse der Überflugdichte

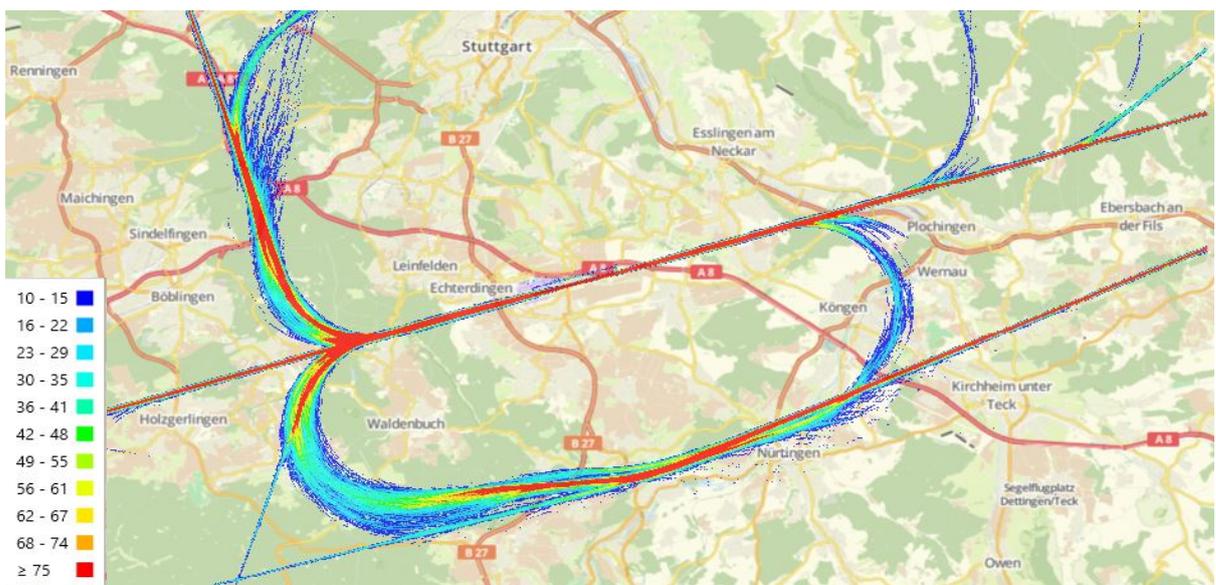
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

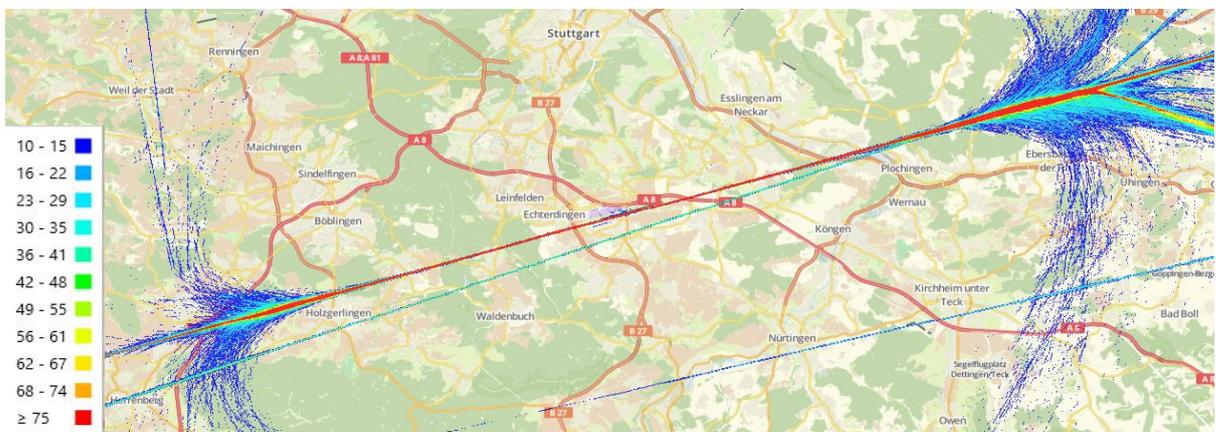
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt.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



Landungen im September 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)								
September 2019	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	46	50	48	61	57	59	56	49
02.	54	56	58	63	53	60	52	56
03.	53	56	57	62	53	59	52	56
04.	46	51	48	61	57	59	56	50
05.	43	51	47	62	58	59	57	49
06.	56	58	59	63	47	59	47	57
07.	51	54	54	62	55	59	55	53
08.	50	53	53	64	57	60	57	52
09.	46	52	50	62	58	60	57	51
10.	56	58	59	63	50	60	49	57
11.	53	56	56	62	55	58	54	55
12.	46	51	48	62	57	59	57	50
13.	50	54	54	62	57	59	56	53
14.	55	57	58	62	45	58	45	56
15.	53	55	55	62	54	59	53	54
16.	49	51	49	62	57	59	56	50
17.	42	51	48	62	57	59	57	50
18.	56	57	59	62	47	59	48	57
19.	*	57	59	62	47	59	48	57
20.	56	58	59	60	48	59	47	57
21.	55	56	58	59	46	57	43	56
22.	50	51	49	62	56	59	56	50
23.	48	52	48	62	59	59	58	50
24.	52	55	54	62	56	59	56	53
25.	50	*	48	62	59	58	58	51
26.	50	52	49	61	57	58	57	51
27.	49	53	48	62	58	58	58	51
28.	50	51	49	61	57	58	57	*
29.	51	52	49	61	57	57	57	*
30.	49	52	49	61	58	59	57	*
MM	50,4	53,8	52,7	61,8	54,5	58,8	53,8	52,9

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)								
September 2019	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	33	46	41	54	49	50	48	44
02.	45	47	49	54	38	53	32	47
03.	35	44	41	53	47	50	46	43
04.	37	43	34	53	48	48	48	43
05.	33	44	40	54	50	50	48	45
06.	45	47	48	52	40	53	37	47
07.	37	46	42	52	44	46	43	45
08.	36	47	43	52	47	48	48	45
09.	46	47	49	53	42	53	36	47
10.	47	48	50	53	41	54	39	48
11.	40	46	40	53	50	49	48	44
12.	40	45	38	53	49	50	48	44
13.	31	45	38	53	49	50	48	43
14.	42	44	45	53	40	54	36	44
15.	42	45	42	55	47	48	46	44
16.	40	45	43	52	46	46	46	44
17.	46	47	49	54	42	55	43	47
18.	*	46	48	53	40	54	38	46
19.	*	46	48	54	42	55	42	46
20.	45	45	48	51	40	54	38	45
21.	39	41	42	52	40	54	34	40
22.	38	46	42	55	46	47	45	44
23.	34	45	37	51	48	47	47	44
24.	42	*	42	52	47	46	47	45
25.	43	37	39	51	49	49	48	46
26.	*	47	42	52	49	47	49	46
27.	44	47	41	51	50	49	49	*
28.	40	46	39	46	42	43	41	*
29.	45	49	41	43	44	44	45	*
30.	45	*	34	51	48	47	47	*
MM	40,4	45,4	42,4	52,1	45,0	49,7	43,7	44,7

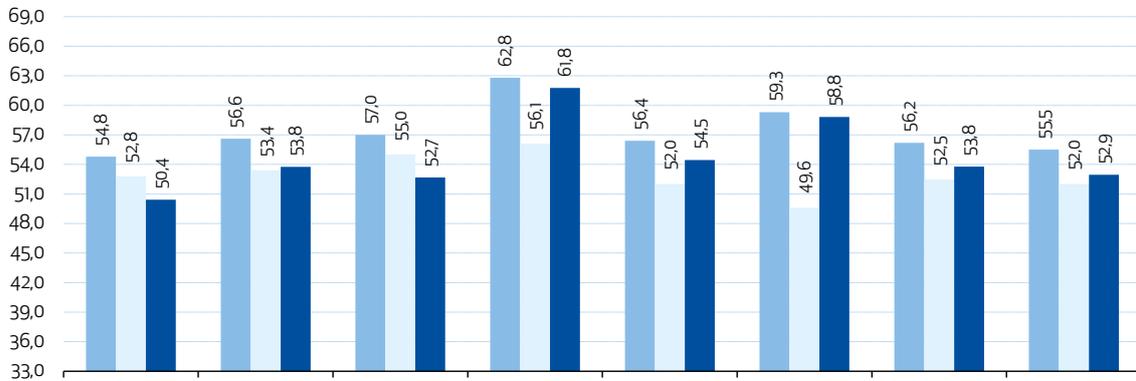
MM = arithmetischer Monatsmittelwert
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

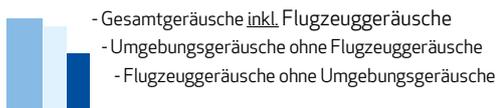
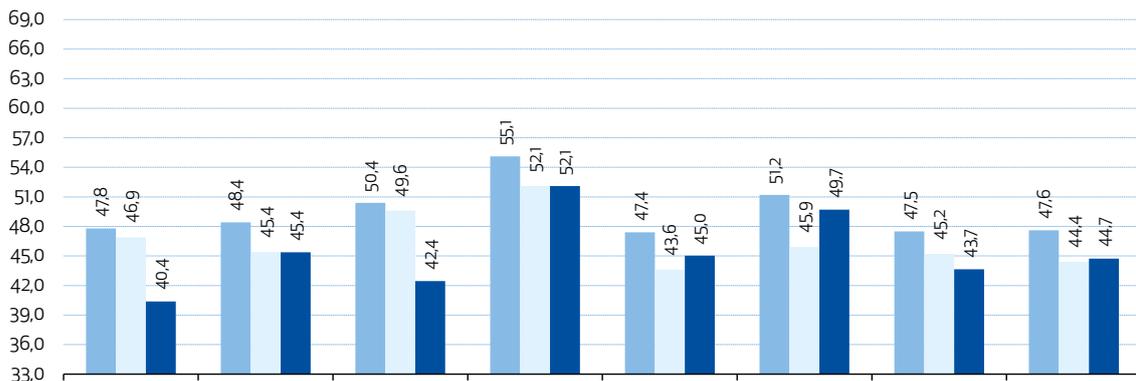
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



September 2019	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)

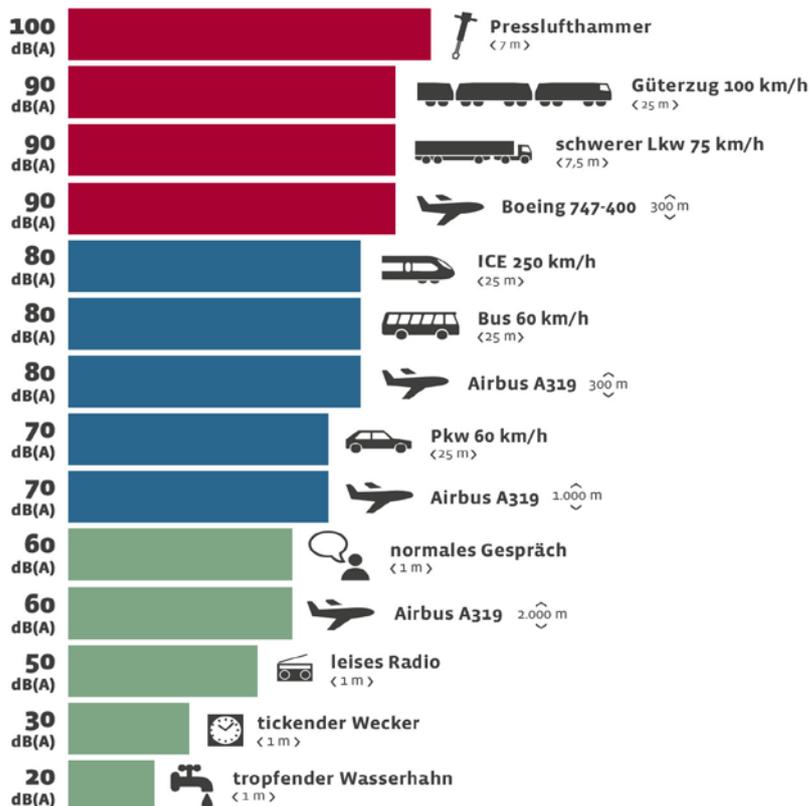


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

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

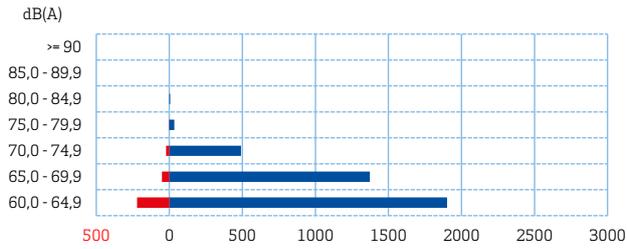
6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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 - September 2019

Messstelle **1 Scharnhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4099

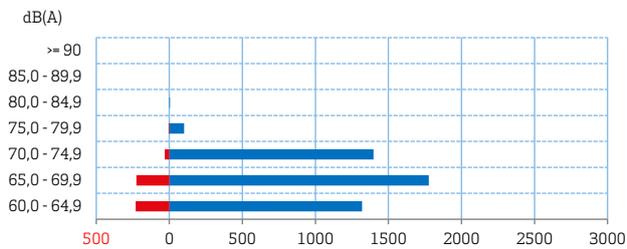
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6320

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	34	33	1
70,0 - 74,9	490	483	7
65,0 - 69,9	1.373	1.316	57
60,0 - 64,9	1.901	577	1.324
Summe	3.804	2.415	1.389

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	1	1	0
70,0 - 74,9	22	22	0
65,0 - 69,9	51	49	2
60,0 - 64,9	221	33	188
Summe	295	105	190

Maximalschallpegel - September 2019

Messstelle **2 Berkheim**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 5094

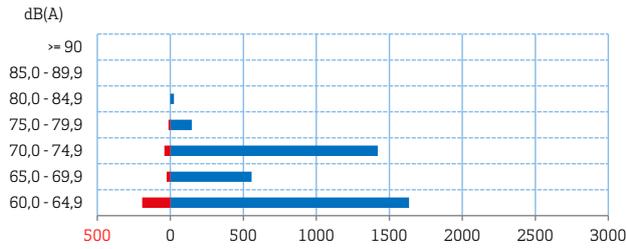
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6298

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	102	101	1
70,0 - 74,9	1.398	1.355	43
65,0 - 69,9	1.777	366	1.411
60,0 - 64,9	1.319	126	1.193
Summe	4.601	1.953	2.648

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	32	29	3
65,0 - 69,9	225	25	200
60,0 - 64,9	231	9	222
Summe	493	68	425

Maximalschallpegel - September 2019

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 4056

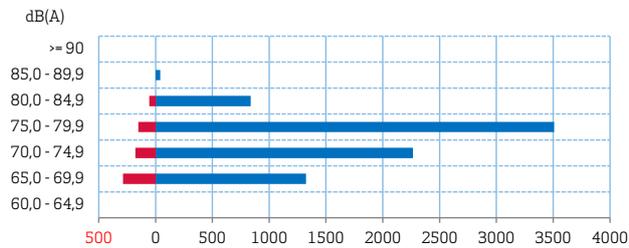
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6309

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	25	25	0
75,0 - 79,9	147	146	1
70,0 - 74,9	1.421	1.402	19
65,0 - 69,9	557	316	241
60,0 - 64,9	1.636	139	1.497
Summe	3.786	2.028	1.758

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	41	41	0
65,0 - 69,9	25	5	20
60,0 - 64,9	192	3	189
Summe	270	61	209

Maximalschallpegel - September 2019

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 65$ dB(A): 8647

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 12238

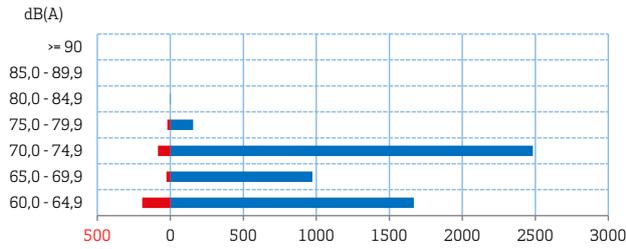
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	41	24	17
80,0 - 84,9	838	615	223
75,0 - 79,9	3.508	3.219	289
70,0 - 74,9	2.266	1.740	526
65,0 - 69,9	1.324	428	896
60,0 - 64,9	0	0	0
Summe	7.977	6.026	1.951

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	55	31	24
75,0 - 79,9	151	114	37
70,0 - 74,9	177	52	125
65,0 - 69,9	287	19	268
60,0 - 64,9	0	0	0
Summe	670	216	454



Maximalschallpegel - September 2019

Messstelle **5 Stetten**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5607

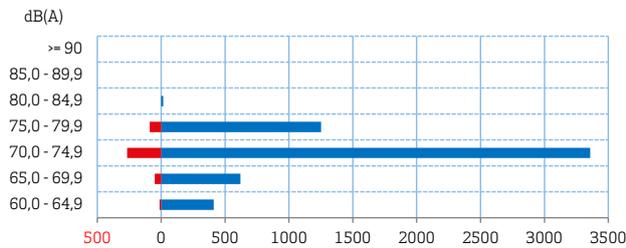
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5950

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	156	154	2
70,0 - 74,9	2.484	2.477	7
65,0 - 69,9	974	893	81
60,0 - 64,9	1.668	372	1.296
Summe	5.285	3.899	1.386

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	20	20	0
70,0 - 74,9	84	83	1
65,0 - 69,9	26	22	4
60,0 - 64,9	192	20	172
Summe	322	145	177

Maximalschallpegel - September 2019

Messstelle **6 Steinenbronn**



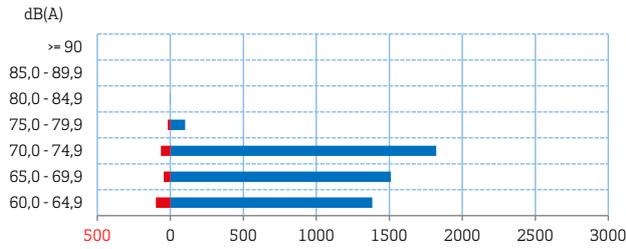
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 6075

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5931

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	16	6	10
75,0 - 79,9	1.251	808	443
70,0 - 74,9	3.358	2.148	1.210
65,0 - 69,9	620	495	125
60,0 - 64,9	411	377	34
Summe	5.656	3.834	1.822

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	89	28	61
70,0 - 74,9	266	61	205
65,0 - 69,9	51	41	10
60,0 - 64,9	13	13	0
Summe	419	143	276

Maximalschallpegel - September 2019
Messstelle 7 Echterdingen

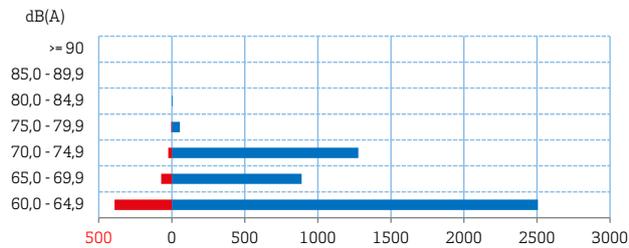


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5044
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5947

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	102	100	2
70,0 - 74,9	1.821	1.811	10
65,0 - 69,9	1.510	1.439	71
60,0 - 64,9	1.384	377	1.007
Summe	4.818	3.728	1.090

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	17	17	0
70,0 - 74,9	64	64	0
65,0 - 69,9	46	42	4
60,0 - 64,9	99	9	90
Summe	226	132	94

Maximalschallpegel - September 2019
Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 5227
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 6298

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	56	53	3
70,0 - 74,9	1.277	1.270	7
65,0 - 69,9	889	483	406
60,0 - 64,9	2.506	221	2.285
Summe	4.733	2.032	2.701

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	25	24	1
65,0 - 69,9	73	31	42
60,0 - 64,9	392	10	382
Summe	494	69	425

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	28.09.2019	11:46:47	81,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	20.09.2019	10:12:33	80,5	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
3	26.09.2019	10:47:00	80,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	02.09.2019	12:55:49	80,2	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
5	22.09.2019	07:10:05	80,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	29.09.2019	11:13:43	80,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	08.09.2019	10:53:27	79,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	18.09.2019	19:39:55	79,5	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
9	13.09.2019	10:42:50	79,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	23.09.2019	21:24:18	78,9	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	20.09.2019	10:13:29	83,2	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
2	06.09.2019	10:33:05	80,6	Start	C30J	Militär
3	06.09.2019	11:14:36	80,5	Start	C30J	Gewerblicher Verkehr
4	21.09.2019	14:16:41	80,2	Start	C30J	Militär
5	15.09.2019	14:11:55	80,2	Start	GLF3	Militär
6	19.09.2019	16:07:10	79,9	Start	MD83	Gewerblicher Verkehr
7	03.09.2019	12:56:27	79,4	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
8	29.09.2019	11:14:32	78,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	10.09.2019	14:02:16	78,0	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
10	14.09.2019	10:47:44	78,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	18.09.2019	19:40:07	84,3	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
2	07.09.2019	10:56:52	84,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	13.09.2019	10:42:57	83,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	10.09.2019	14:01:23	83,6	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
5	20.09.2019	10:12:39	83,4	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
6	29.09.2019	11:13:53	83,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	16.09.2019	11:06:15	83,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	21.09.2019	10:49:18	83,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	19.09.2019	16:06:10	83,1	Start	MD83	Gewerblicher Verkehr
10	02.09.2019	12:56:02	83,0	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	15.09.2019	14:10:16	89,2	Start	GLF3	Militär
2	24.09.2019	08:22:16	88,5	Landung	B764	Gewerblicher Verkehr
3	15.09.2019	21:53:56	87,9	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
4	03.09.2019	10:18:50	87,8	Start	GLF3	Militär
5	21.09.2019	10:48:34	87,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	13.09.2019	10:42:16	87,1	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	08.09.2019	10:52:52	86,9	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	20.09.2019	10:11:55	86,9	Start	B745	Gewerblicher Verkehr
9	07.09.2019	10:56:07	86,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	15.09.2019	10:51:46	86,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	09.09.2019	13:07:40	82,6	Start	MD82	Gewerblicher Verkehr
2	25.09.2019	15:14:23	81,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
3	27.09.2019	13:03:29	80,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	04.09.2019	15:33:48	79,1	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	09.09.2019	10:47:48	78,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	02.09.2019	15:21:19	78,8	Landung	B734	Gewerblicher Verkehr
7	23.09.2019	10:42:03	78,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	22.09.2019	10:47:47	78,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	12.09.2019	10:59:54	78,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	09.09.2019	17:48:42	78,4	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	19.09.2019	18:25:04	83,3	Landung	GLF3	Militär
2	05.09.2019	14:27:04	82,3	Start	C17	Militär
3	03.09.2019	13:32:56	82,1	Landung	H53	Gewerblicher Verkehr
4	10.09.2019	16:25:16	82,1	Landung	H47	Gewerblicher Verkehr
5	08.09.2019	09:08:44	81,9	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
6	12.09.2019	19:38:30	81,6	Start	C130	Militär
7	10.09.2019	12:54:53	81,2	Landung	MD82	Gewerblicher Verkehr
8	08.09.2019	12:08:45	81,0	Start	A332	Gewerblicher Verkehr
9	23.09.2019	07:35:27	81,0	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
10	02.09.2019	15:34:18	80,9	Landung	B734	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	27.09.2019	13:03:29	81,5	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	30.09.2019	14:35:04	79,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
3	22.09.2019	10:47:47	79,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	12.09.2019	10:59:55	79,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	26.09.2019	22:30:04	78,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	17.09.2019	10:53:49	78,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	24.09.2019	19:19:29	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	25.09.2019	07:33:50	78,2	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	09.09.2019	17:48:43	77,9	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
10	13.09.2019	14:11:54	77,8	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

