



fairport  STR

Fluglärmbericht

JANUAR 2021

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, 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 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 Januar 2021

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	1.501	377	220	371	533
2.) Propellerflugzeuge	520	96	85	161	178
3.) Hubschrauber	262	37	34	94	97
Summe 1. - 3.	2.283	510	339	626	808

*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 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 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	889	87	134	163	233	293
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	299	140	41	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:

Januar 2021	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	41	42	83

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Januar 2021	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		2	2
Nachtluftpostdienste	40	39	79
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1	1	2
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzel-Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

Januar 2021	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	0	0	0

3. Analyse der Überflugdichte

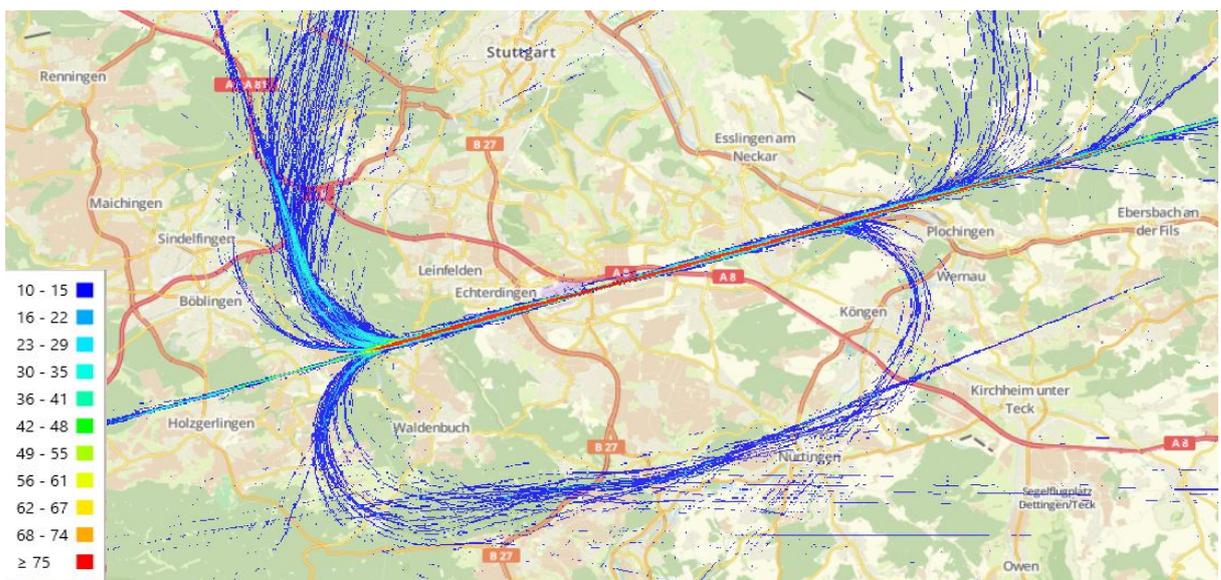
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

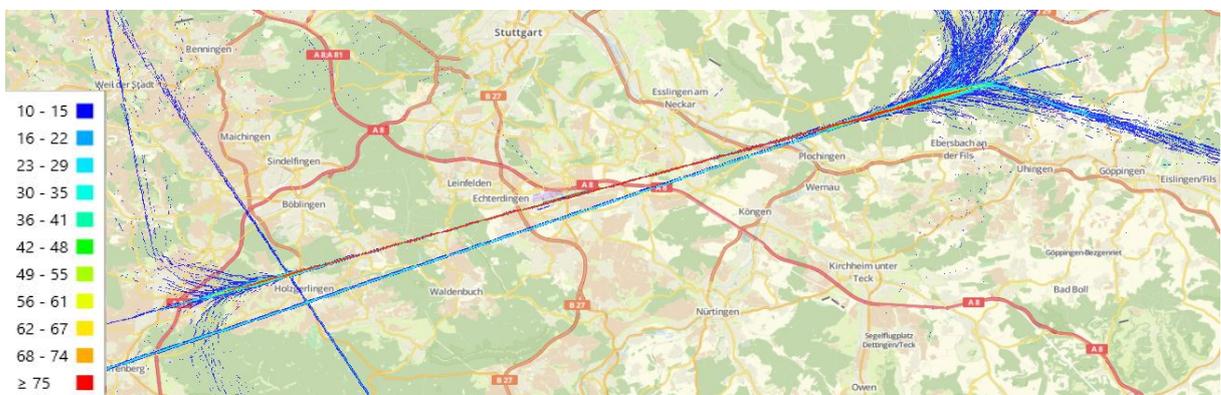
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt. 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 Januar 2021



Landungen im Januar 2021



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)								
Januar 2021	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	43	44	46	49	41	41	40	44
02.	49	48	51	58	40	52	40	48
03.	49	47	50	55	37	49	33	48
04.	50	45	50	56	38	49	37	45
05.	45	43	46	52	32	45	32	45
06.	47	45	48	55	40	46	40	46
07.	44	43	43	51	45	43	44	43
08.	45	45	44	53	47	45	46	45
09.	49	47	50	53	41	49	41	47
10.	50	48	51	57	40	51	38	49
11.	48	46	49	53	37	47	32	46
12.	42	44	40	51	47	45	46	44
13.	42	43	41	51	46	43	46	43
14.	43	44	43	55	47	49	47	44
15.	49	47	50	54	38	50	38	48
16.	46	45	46	56	46	48	46	47
17.	43	43	44	55	44	43	44	44
18.	43	43	42	52	44	44	44	43
19.	43	44	42	51	47	46	47	43
20.	43	44	42	53	42	46	44	43
21.	42	44	40	51	48	48	48	43
22.	44	45	41	54	49	49	50	43
23.	43	44	42	50	43	44	43	43
24.	39	41	37	50	45	44	45	39
25.	41	40	41	55	47	49	46	41
26.	39	39	37	51	45	43	44	39
27.	43	42	42	53	45	44	45	43
28.	43	44	43	52	47	46	46	43
29.	42	45	42	52	49	47	48	44
30.	42	43	41	51	46	48	46	42
31.	47	46	48	52	36	48	35	46
MM	44,4	44,2	44,3	52,9	43,2	46,5	42,6	44,2

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)								
Januar 2021	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	*	32	*	35	28	*	33	30
02.	38	33	38	51	31	45	31	33
03.	31	37	32	31	*	*	*	35
04.	46	43	47	49	29	42	29	43
05.	42	42	43	49	*	*	*	40
06.	42	39	42	49	*	35	*	40
07.	45	46	46	50	*	40	*	46
08.	44	44	46	50	38	40	38	44
09.	*	*	*	47	31	43	30	*
10.	29	37	*	*	*	41	*	35
11.	46	46	47	50	37	35	37	46
12.	43	43	45	52	46	46	46	43
13.	34	36	33	52	49	47	49	36
14.	47	47	47	49	29	39	25	46
15.	46	45	47	49	*	38	*	45
16.	*	*	*	34	24	*	*	*
17.	*	*	*	32	*	*	*	29
18.	38	41	40	49	46	45	46	39
19.	35	38	29	49	47	46	48	36
20.	44	45	44	49	42	42	45	43
21.	31	38	32	49	48	46	49	36
22.	44	44	45	52	43	41	42	44
23.	27	*	*	38	*	*	*	27
24.	32	35	*	32	*	*	*	32
25.	43	42	42	51	43	42	43	41
26.	42	40	41	50	45	44	45	40
27.	40	37	39	51	46	46	46	38
28.	46	47	47	50	*	*	*	46
29.	43	44	44	49	45	42	44	42
30.	*	*	*	*	*	*	*	*
31.	31	35	31	36	*	*	*	33
MM	39,5	40,5	41,2	46,0	39,3	42,1	40,2	38,8

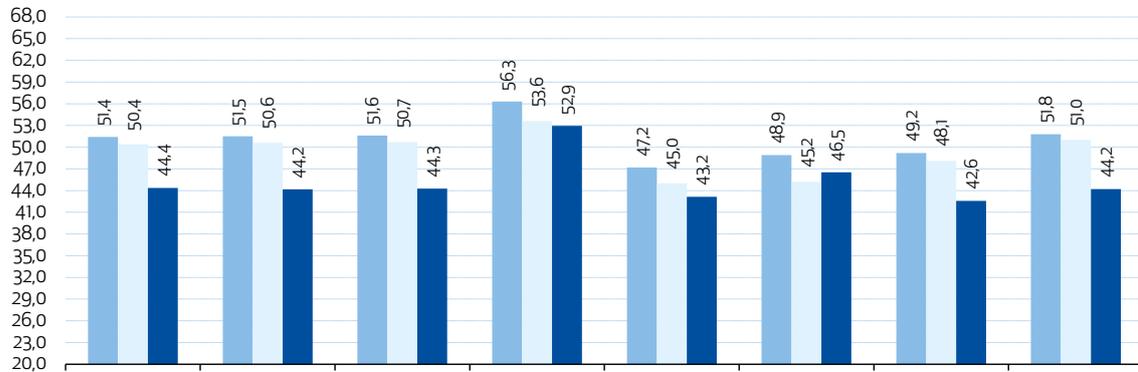
MM = arithmetischer Monatsmittelwert
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

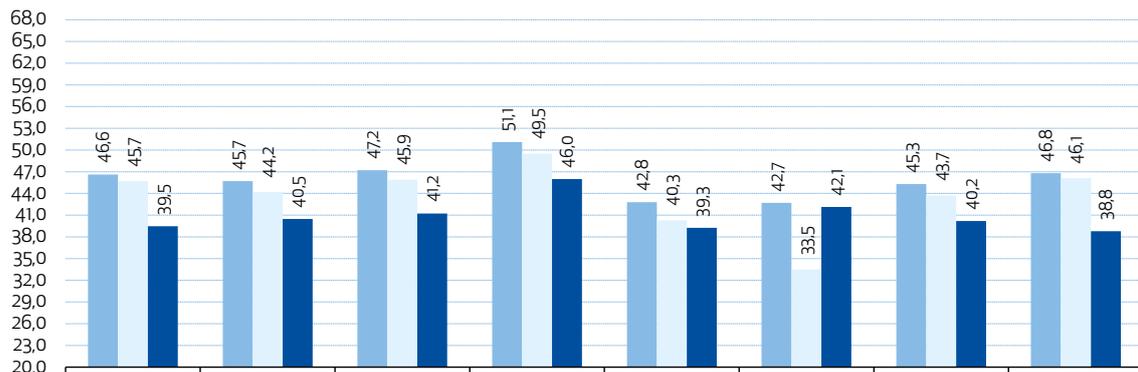
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



Januar 2021	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)

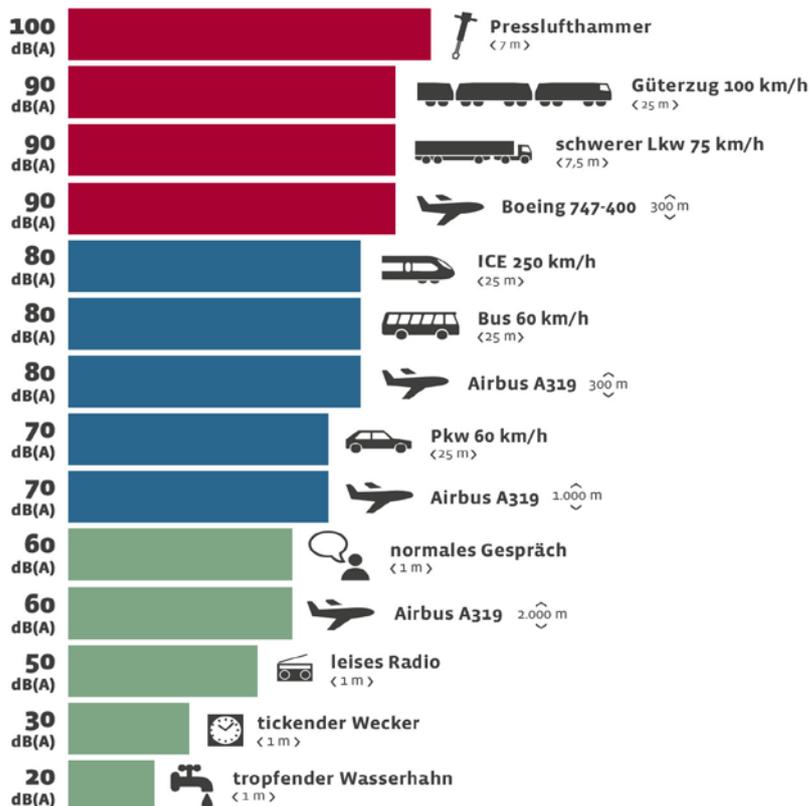


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

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 Schallpegelmessgerät angezeigt wird. Zum Beurteilen der Störwirkung von Fluglärm wird häufig ergänzend zum Dauerschallpegel die tagesdurchschnittliche Anzahl der Maximalpegel herangezogen.

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

Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen



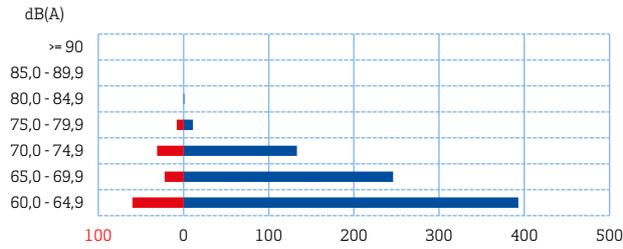
FP www.fluglärm-portal.de

6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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



Maximalschallpegel - Januar 2021
Messstelle 1 Scharnhausen

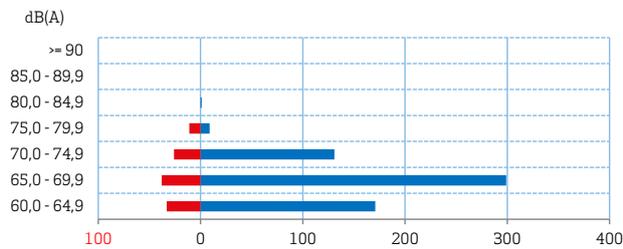


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 60$ dB(A): 905
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1150

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	11	10	1
70,0 - 74,9	133	133	0
65,0 - 69,9	246	207	39
60,0 - 64,9	393	130	263
Summe	784	481	303

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	8	8	0
70,0 - 74,9	31	31	0
65,0 - 69,9	22	20	2
60,0 - 64,9	60	11	49
Summe	121	70	51

Maximalschallpegel - Januar 2021
Messstelle 2 Berkheim



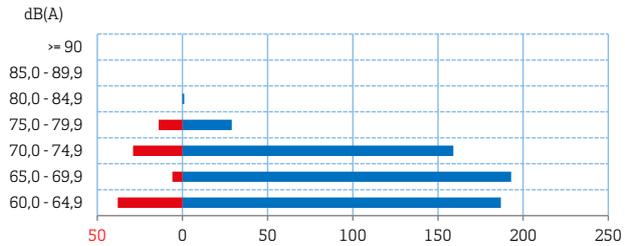
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 63$ dB(A): 719
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1145

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	9	9	0
70,0 - 74,9	131	115	16
65,0 - 69,9	299	135	164
60,0 - 64,9	171	43	128
Summe	611	303	308

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	11	11	0
70,0 - 74,9	26	25	1
65,0 - 69,9	38	10	28
60,0 - 64,9	33	8	25
Summe	108	54	54

Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 656

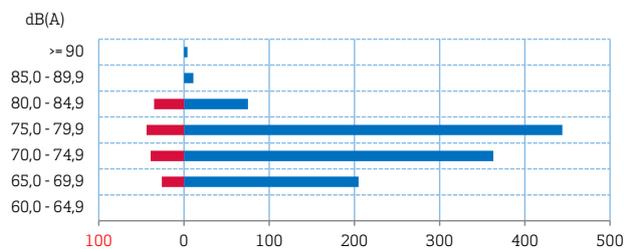
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1148

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	29	29	0
70,0 - 74,9	159	156	3
65,0 - 69,9	193	133	60
60,0 - 64,9	187	39	148
Summe	569	358	211

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	14	14	0
70,0 - 74,9	29	29	0
65,0 - 69,9	6	4	2
60,0 - 64,9	38	7	31
Summe	87	54	33

Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 65$ dB(A): 1246

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1937

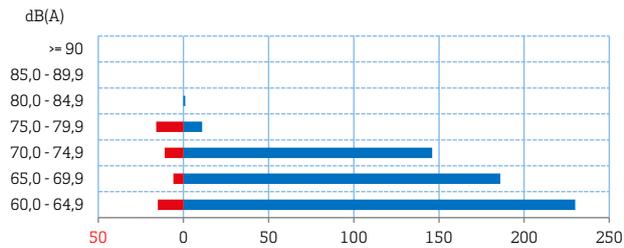
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	4	3	1
85,0 - 89,9	11	8	3
80,0 - 84,9	75	65	10
75,0 - 79,9	444	404	40
70,0 - 74,9	363	275	88
65,0 - 69,9	205	75	130
60,0 - 64,9	205	75	130
Summe	1.102	830	272

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	35	29	6
75,0 - 79,9	44	38	6
70,0 - 74,9	39	23	16
65,0 - 69,9	26	8	18
60,0 - 64,9	26	8	18
Summe	144	98	46



Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle **5 Stetten**



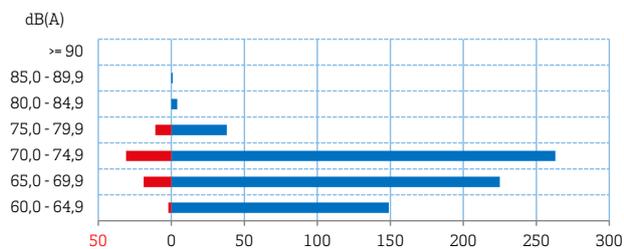
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 622
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 789

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	11	11	0
70,0 - 74,9	146	143	3
65,0 - 69,9	186	170	16
60,0 - 64,9	230	101	129
Summe	574	426	148

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	16	16	0
70,0 - 74,9	11	11	0
65,0 - 69,9	6	6	0
60,0 - 64,9	15	7	8
Summe	48	40	8

Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle **6 Steinenbronn**



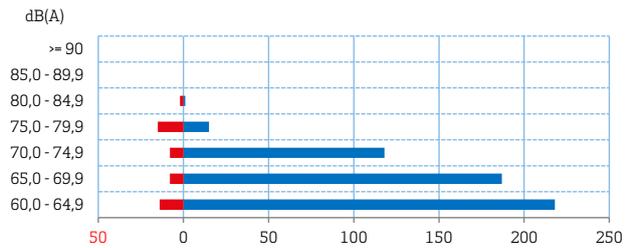
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 743
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 781

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	4	1	3
75,0 - 79,9	38	7	31
70,0 - 74,9	263	107	156
65,0 - 69,9	225	170	55
60,0 - 64,9	149	122	27
Summe	680	408	272

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	11	8	3
70,0 - 74,9	31	17	14
65,0 - 69,9	19	12	7
60,0 - 64,9	2	2	0
Summe	63	39	24

Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle 7 Echterdingen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 586

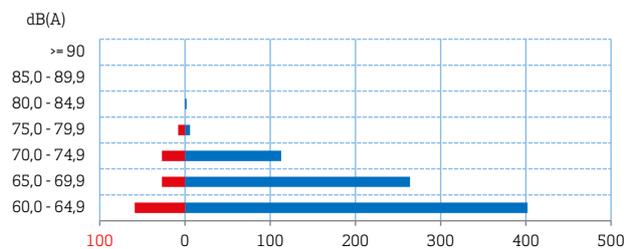
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 789

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	15	15	0
70,0 - 74,9	118	114	4
65,0 - 69,9	187	177	10
60,0 - 64,9	218	108	110
Summe	539	415	124

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	15	15	0
70,0 - 74,9	8	8	0
65,0 - 69,9	8	7	1
60,0 - 64,9	14	6	8
Summe	47	38	9

Maximalschallpegel - Januar 2021

Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 908

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 1146

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	2	2	0
75,0 - 79,9	6	6	0
70,0 - 74,9	113	106	7
65,0 - 69,9	264	159	105
60,0 - 64,9	402	84	318
Summe	787	357	430

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	8	8	0
70,0 - 74,9	27	27	0
65,0 - 69,9	27	10	17
60,0 - 64,9	59	10	49
Summe	121	55	66

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	04.01.2021	07:25:05	83,1	Start	GLF3	Militär
2	16.01.2021	08:00:31	79,7	Start	GLF3	Militär
3	07.01.2021	14:47:30	79,1	Start	C560	Militär
4	28.01.2021	22:13:31	77,7	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	10.01.2021	09:04:06	77,6	Start	GLF3	Militär
6	02.01.2021	14:22:08	77,5	Start	C17	Militär
7	07.01.2021	22:34:07	76,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
8	09.01.2021	11:02:49	76,6	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
9	14.01.2021	22:37:22	76,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	15.01.2021	22:37:39	76,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	02.01.2021	14:23:00	81,0	Start	C17	Militär
2	10.01.2021	09:05:00	79,8	Start	GLF3	Militär
3	15.01.2021	20:09:32	79,6	Start	C30J	Militär
4	07.01.2021	22:35:00	77,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	20.01.2021	22:17:38	77,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
6	30.01.2021	15:24:28	77,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
7	14.01.2021	22:11:30	76,9	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
8	28.01.2021	22:14:27	76,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	22.01.2021	22:23:56	76,7	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	23.01.2021	13:18:36	76,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	10.01.2021	09:04:15	80,1	Start	GLF3	Militär
2	16.01.2021	06:43:43	77,9	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
3	16.01.2021	08:00:38	77,9	Start	GLF3	Militär
4	09.01.2021	13:12:42	77,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
5	02.01.2021	14:22:11	77,4	Start	C17	Militär
6	09.01.2021	11:02:56	77,4	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
7	04.01.2021	14:47:21	77,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	02.01.2021	18:51:46	77,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	07.01.2021	22:34:14	77,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	22.01.2021	22:23:04	77,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	02.01.2021	10:11:09	93,2	Landung	C17	Militär
2	10.01.2021	09:03:28	92,2	Start	GLF3	Militär
3	04.01.2021	07:24:30	91,1	Start	GLF3	Militär
4	16.01.2021	07:59:54	90,7	Start	GLF3	Militär
5	04.01.2021	20:26:59	88,5	Landung	E35L	Gewerblicher Verkehr
6	16.01.2021	20:05:02	88,2	Landung	D328	Militär
7	25.01.2021	08:07:10	88,0	Start	GLF3	Militär
8	25.01.2021	11:10:25	87,2	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
9	02.01.2021	09:08:21	86,3	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
10	20.01.2021	07:52:05	86,2	Start	GLF3	Militär

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	19.01.2021	11:08:23	81,4	Start	C17	Militär
2	13.01.2021	22:39:23	79,6	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	22.01.2021	08:10:50	79,0	Start	C17	Militär
4	29.01.2021	22:22:57	79,0	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	12.01.2021	22:37:15	78,9	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	25.01.2021	08:08:02	78,9	Start	GLF3	Militär
7	21.01.2021	22:24:33	78,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
8	12.01.2021	22:29:24	77,9	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	13.01.2021	22:24:13	77,8	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
10	14.01.2021	00:23:36	77,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	25.01.2021	08:08:33	87,2	Start	GLF3	Militär
2	02.01.2021	10:09:03	82,3	Landung	C17	Militär
3	09.01.2021	13:22:15	80,7	Landung	BCS3	Gewerblicher Verkehr
4	10.01.2021	13:53:50	80,6	Landung	B734	Gewerblicher Verkehr
5	20.01.2021	07:53:33	80,4	Start	GLF3	Militär
6	31.01.2021	17:10:46	79,2	Landung	KODI	Gewerblicher Verkehr
7	11.01.2021	14:46:40	79,0	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
8	21.01.2021	16:35:25	79,0	Start	A400	Militär
9	16.01.2021	14:33:31	78,9	Landung	SR22	Gewerblicher Verkehr
10	22.01.2021	08:11:42	78,6	Start	C17	Militär

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	22.01.2021	08:10:42	84,7	Start	C17	Militär
2	13.01.2021	22:24:14	81,2	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
3	21.01.2021	22:24:31	81,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	12.01.2021	22:29:25	79,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	19.01.2021	11:08:18	79,0	Start	C17	Militär
6	21.01.2021	22:15:59	78,5	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
7	21.01.2021	13:36:27	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	12.01.2021	22:37:21	78,0	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	18.01.2021	22:33:57	77,9	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	19.01.2021	22:08:43	77,9	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

