

# Fluglärmbericht

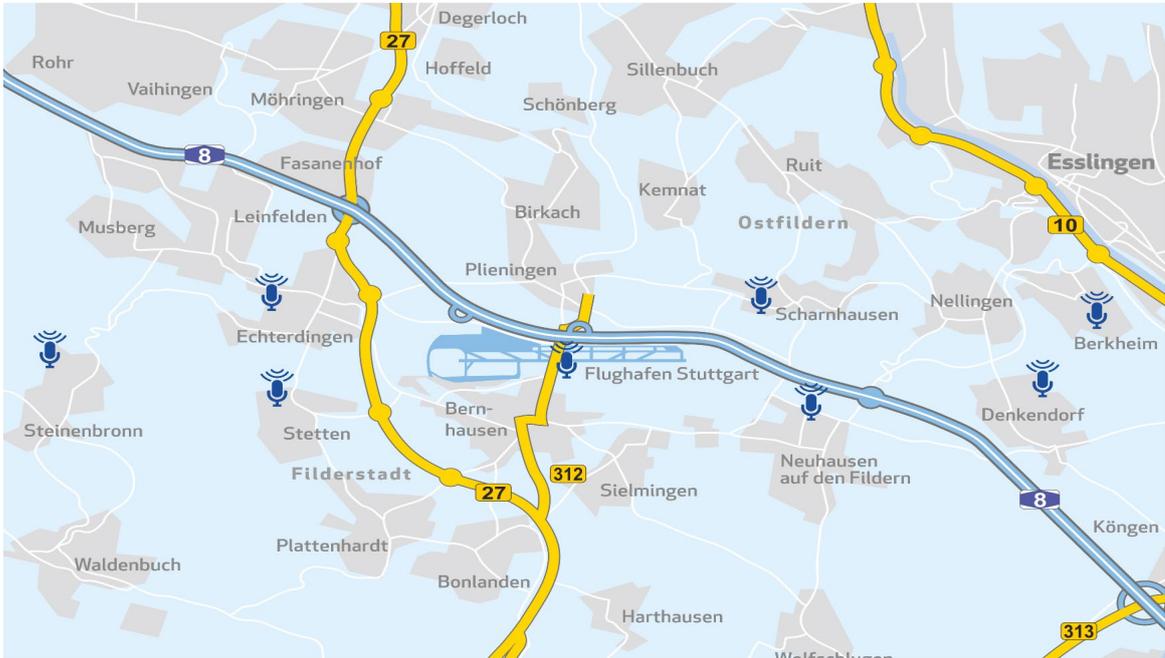
FEBRUAR 2024



## Unser Ziel: Fluglärm reduzieren

Der Betrieb eines Flughafens hat direkte Auswirkungen auf die Menschen, die in seiner Nachbarschaft wohnen: Sie hören die startenden und landenden Flugzeuge – und fühlen sich oft davon gestört. Daher bemüht sich der Flughafen Stuttgart, in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung und den Airlines, den Fluglärm so weit wie möglich zu begrenzen. Dabei geht es nicht nur um die Finanzierung von Schallschutz für die meisten Betroffenen, sondern auch um eine effektive Entgeltpolitik: Für lautere Flugzeuge müssen die Airlines deutlich höhere Start- und Landeentgelte zahlen. Daher setzen sie immer mehr moderne geräuscharme Jets ein, die den durchschnittlichen Dauerschallpegel über die Jahre hinweg gesenkt haben. Das zeigen die Ergebnisse der Fluglärmmessanlage, die der Flughafen Stuttgart seit 1969 betreibt.

### Lage der Außenmessstellen der Fluglärmmessanlage des Flughafens Stuttgart



Der baden-württembergische Landesairport war damit der erste deutsche Flughafen, der in seiner Nachbarschaft regelmäßig den Fluglärm aufzeichnete. Heute liegen die acht Außenmessstellen der Anlage in besiedelten Gebieten der Gemeinden Scharnhausen, Berkheim, Neuhausen, Bernhausen, Stetten, Steinbronnen, Echterdingen und Denkendorf. Die Mikrofone, die den Schalldruck erfassen, sind auf Dachflächen angebracht: Hier werden die Flugzeuggeräusche am wenigsten durch andere 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 Februar 2024

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 <sup>*1</sup>	Landung 07	Start 25 <sup>*1</sup>	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	4.782	648	441	1.741	1.952
2.) Propellerflugzeuge	741	95	100	275	271
3.) Hubschrauber	286	22	26	123	115
Summe 1. - 3.	5.809	765	567	2.139	2.338

\*1 Start 07 = Start nach Osten

Landung 07 = Landung von Westen

\*1 Start 25 = Start nach Westen

Landung 25 = Landung von Osten

### Je leiser, desto günstiger

Durch lärmabhängige Start- und Landeentgelte schafft die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Airlines gezielte Anreize, möglichst geräuscharme Flugzeuge einzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Leisere Flugzeuge zahlen weniger als Krachmacher. Da sich Überflugeräusche von Luftfahrzeugen wegen technischen Fortschritts im Flugzeugbau und modifizierter Flugverfahren verändern, muss die Einordnung in Stuttgart verkehrender Flugzeugtypen in unterschiedliche Lärmkategorien regelmäßig überprüft werden. Seit 2002 berechnet die FSG die Entgelte nicht mehr anhand von Lärmzulassungswerten der Flugzeuge, sondern auf Basis gemessener, durchschnittlicher Überflügepegel. Seit 2014 ist der durch Überflüge verursachte Einzelergebnis-Schalldruckpegel (SEL) maßgebend für die Zuordnung unterschiedlicher Flugzeugtypen in Lärmkategorien. Der Lärmereignispegel (SEL) bildet die Intensität sowie die Zeitdauer von Geräuschen ab und liefert bezogen auf eine Sekunde die gleiche Schallenergie wie das tatsächliche Überflügeereignis über die gesamte Überschreitungszeit des Messschwellenpegels. Abhängig von diesen Werten werden die Flugzeuge zwölf unterschiedlichen Lärmkategorien zugeordnet. Tabelle 2 zeigt: Je lauter der Flugzeugtyp, desto höher ist der Festbetrag, der pro Start und pro Landung fällig ist.

Lärmbezogene Start- und Landeentgelte am Flughafen Stuttgart (Tabelle 2)

Lärmereignispegel SEL des Flugzeugtyps (gemittelt)	Lärmkategorie	Entgelt pro Start- und Landung [€]
bis 76,9 dB(A)	1	53,82
77 dB(A) bis 78,5 dB(A)	2	64,58
78,6 dB(A) bis 80,1 dB(A)	3	75,35
80,2 dB(A) bis 81,7 dB(A)	4	107,64
81,8 dB(A) bis 83,3 dB(A)	5	139,93
83,4 dB(A) bis 84,9 dB(A)	6	172,22
85,0 dB(A) bis 86,5 dB(A)	7	204,52
86,6 dB(A) bis 88,1 dB(A)	8	376,74
88,2 dB(A) bis 89,7 dB(A)	9	645,84
89,8 dB(A) bis 91,3 dB(A)	10	1076,40
91,4 dB(A) bis 92,9 dB(A)	11	4305,60
93 dB(A) und höher	12	8611,20

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

Flugbewegungen nach Lärmkategorie (Tabelle 3)

Kategorie	1	2	3	4	5	6
Bewegungen	1.404	144	352	341	1.632	1.296
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	570	18	38	14	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:

Februar 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	40	47	87

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Februar 2024	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		4	4
Nachtluftpostdienste	40	42	82
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung			0
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

EinzelAusnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

### Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

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

### 3. Analyse der Überflugdichte

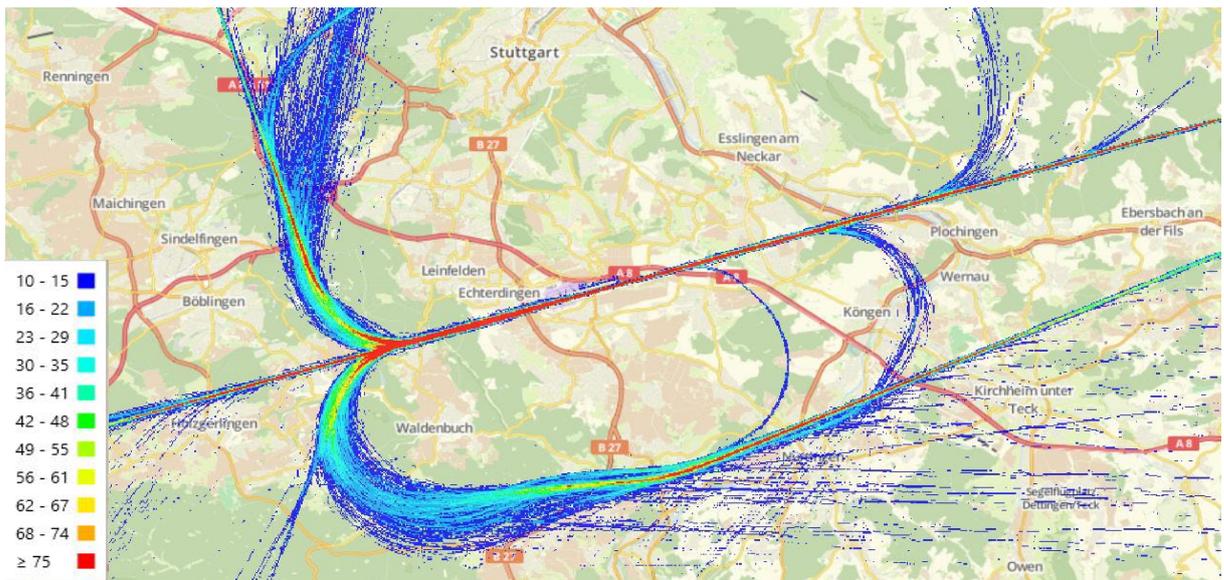
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

Für den Betrachter bietet sich somit ein auf den ersten Blick anschauliches Bild der aktuellen Überflugsituation.

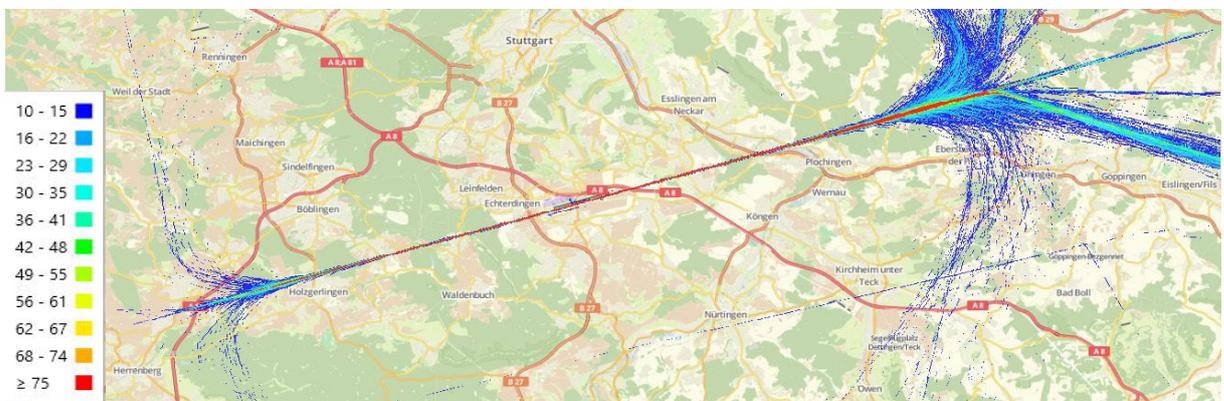
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt.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

Die Überflugdichte lässt keine Rückschlüsse auf die Fluglärmsituation am Boden zu. Diese hängt von zahlreichen Einflussfaktoren ab, insbesondere von der Überflughöhe, die in den beiden Karten nicht dargestellt wird. Darüber hinaus spielen noch u.a. der Flugzeugtyp und das Flugverfahren eine Rolle.

Abflüge im Februar 2024



Landungen im Februar 2024



## 4. Dauerschallpegel durch Flugbewegungen in der Umgebung des Flughafens

### 4.1 Woher weiß die Anlage, ob es ein Flugzeug war?

Die Mikrofone der Außenmessstellen zeichnen rund um die Uhr alle Geräusche in der Umgebung auf. Sie werden als so genannter Schallpegel-Zeit-Verlauf im Rechner der Fluglärmmessanlage gespeichert. Von diesen Geräuschen gelten alle als potentielle Fluglärmereignisse, die in einem Zeitraum zwischen zehn und 90 Sekunden einen Maximalschallpegel (= der höchste Schalldruck eines einzelnen Fluglärmereignisses) von mehr als 60 dB(A) aufweisen.

Um zu überprüfen, ob es sich bei diesen Schallereignissen tatsächlich um Geräusche des Luftverkehrs handelt, werden diese mit den Radarspuraufzeichnungen der Flugsicherung verglichen. Nur wenn sich gleichzeitig mit dem registrierten Geräusch ein Flugzeug im Einzugsbereich der Messstelle befindet, gilt der aufgezeichnete Schallpegel-Zeit-Verlauf als Fluglärmereignis.

### 4.2 Berechnung des Dauerschallpegels

Die Höhe des Schallpegels und die Dauer der registrierten Fluglärmereignisse unterscheiden sich von Überflug zu Überflug. Ausschlaggebend dafür ist eine Reihe von Gründen. Zu den wichtigsten zählen:

- Verschiedene Flugzeugmuster sind unterschiedlich geräuschintensiv.
- Die Entfernung zwischen Außenmessstelle und vorbei- oder überfliegendem Flugzeug kann sich unterscheiden.
- Umwelteinflüsse wie Wind, Luftschichtung, Temperatur und Luftfeuchtigkeit beeinflussen die Schallausbreitung.

Um die Messergebnisse vergleichbar zu machen, wird der **Dauerschallpegel (Leq)** errechnet. Dieser dient zur Beurteilung von Geräuschen, die innerhalb eines Zeitintervalls unterschiedlich hohe Schallpegel aufweisen oder durch Pausen unterbrochen sind. Die Pegelwerte verschiedener Zeiten werden hierbei zu einem Vergleichswert zusammengefasst, der sich zusammensetzt aus:

- der Intensität der Einzelschallereignisse,
- deren Häufigkeit
- und deren Dauer.

Die Berechnung der Dauerschallpegel und die Auswertung der Fluglärm aufzeichnungen erfolgen nach normierten Vorgaben.

Nach dem **Fluglärmenschutzgesetz** werden die Dauerschallpegel für das Zeitintervall der sechs verkehrsreichsten Monate bestimmt. Um ein möglichst differenziertes Bild von den Flugzeuggeräuschen in der Umgebung des Flughafens Stuttgart zu vermitteln, stellt die Flughafengesellschaft in ihren Fluglärmberichten luftverkehrsbedingte Dauerschallpegel auch als Tageswerte dar.

### 4.3 Dauerschallpegel nach dem novellierten Fluglärmgesetz

Nach dem novellierten Fluglärmgesetz ist zwischen Dauerschallpegeln während der Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) und während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zu unterscheiden. Ermittelt werden die Dauerschallpegel nach dem so genannten Energieäquivalenzprinzip, d. h. mit einem Halbierungsparameter von  $q = 3$ . Das bedeutet praktisch:

Der Dauerschallpegel  $Leq(3)$  erhöht sich um 3 dB,

- wenn ein Überflug doppelt so lang gleich laut wahrgenommen wird
- oder wenn sich das Flugbewegungsaufkommen innerhalb eines Zeitintervalls bei gleich hohen und gleich langen Einzelschallereignissen verdoppelt.



Fluglärm-dauerschallpegel Leq Tag nach dem Fluglärm-schutzgesetz  
vom Juni 2007 während der Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) (Tabelle 5)

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Tagzeit (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) nach dem novellierten Fluglärm-schutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
Februar 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	45	46	45	54	49	49	49	46
02.	49	50	46	58	54	56	53	49
03.	44	46	44	57	53	55	51	46
04.	46	48	44	57	54	56	53	47
05.	47	49	46	57	54	56	52	48
06.	47	49	47	57	54	55	53	48
07.	47	50	43	57	54	55	54	49
08.	47	49	44	58	54	56	54	48
09.	49	49	46	58	54	57	54	48
10.	52	52	53	59	47	56	45	51
11.	48	49	47	58	54	56	53	48
12.	47	48	46	58	55	58	54	48
13.	48	48	48	57	54	56	53	47
14.	47	49	45	58	54	56	53	48
15.	48	49	49	59	54	57	53	49
16.	48	48	47	58	54	57	52	48
17.	43	46	42	58	54	57	52	45
18.	48	49	46	59	54	57	53	48
19.	47	50	48	59	55	57	53	49
20.	45	48	45	59	55	58	54	47
21.	48	49	47	59	54	55	53	49
22.	49	51	42	59	55	56	55	49
23.	48	50	46	58	55	58	54	48
24.	48	48	46	57	53	56	52	47
25.	51	51	52	57	51	56	49	50
26.	53	53	54	58	48	57	46	53
27.	53	52	55	58	47	58	45	52
28.	54	51	55	61	47	58	44	51
29.	53	53	55	60	49	58	45	53
MM	48,2	49,3	47,3	57,9	52,6	56,2	51,4	48,5

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

\* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

Fluglärmdauerschallpegel Leq Nacht nach dem Fluglärmschutzgesetz  
vom Juni 2007 während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) (Tabelle 6)

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in dB(A) für die Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
Februar 2024	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	30	40	29	44	40	40	39	39
02.	41	43	42	50	45	46	44	43
03.	36	41	36	42	40	43	39	40
04.	31	40	35	35	31	32	31	39
05.	40	43	42	52	44	45	44	43
06.	44	47	46	48	39	41	40	46
07.	33	40	31	51	48	48	48	38
08.	45	46	46	50	42	42	43	45
09.	47	47	48	51	34	46	*	46
10.	27	38	*	37	29	42	*	36
11.	37	42	36	38	30	32	30	41
12.	43	45	45	49	45	44	44	43
13.	47	47	48	49	38	46		47
14.	46	47	47	53	45	47	46	47
15.	46	46	47	50	34	47	26	46
16.	46	47	47	52	43	45	42	46
17.	32	40	30	42	26	41	*	38
18.	39	45	40	34	35	34	*	44
19.	44	45	46	50	44	46	44	44
20.	42	42	43	49	47	49	47	42
21.	38	43	37	49	46	47	47	41
22.	41	42	40	50	46	46	47	41
23.	48	51	50	54	47	49	48	43
24.	39	40	36	*	*	*	*	40
25.	26	31	*	46	38	50	35	32
26.	45	44	47	48	40	48	33	44
27.	45	46	48	50	37	48	34	45
28.	46	46	47	51	39	50	28	45
29.	46	46	47	51	40	49	32	46
MM	40,3	43,4	41,9	47,3	39,8	44,4	39,6	42,3

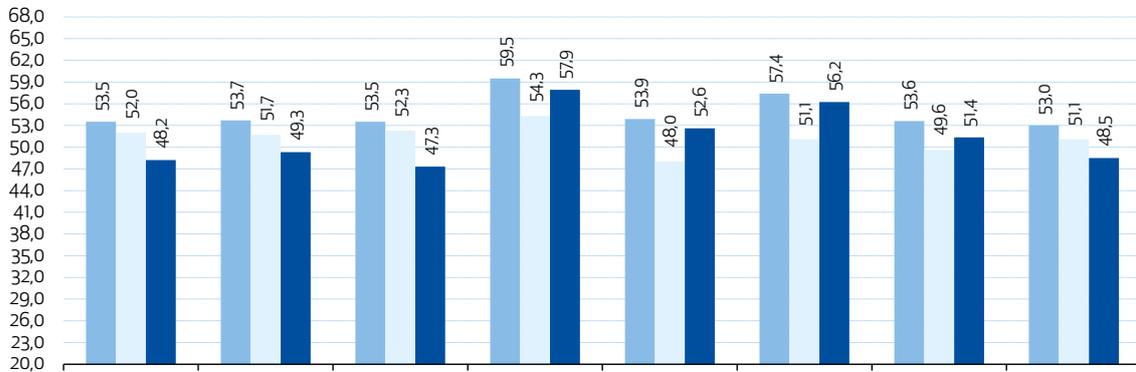
MM = arithmetischer Monatsmittelwert  
\* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

Die folgende Tabelle zeigt, wie intensiv die Flugzeuggeräusche im Vergleich zu den sonstigen Geräuschen in der Umgebung der Außenmessstellen sind. Da die Mikrofone alle Geräusche am Standort erfassen, ist dies problemlos möglich. Dargestellt wird hier der jeweilige Dauerschallpegel, jeweils für die Tagzeit (6.00 bis 22.00 Uhr) und für den Nachtzeitraum (22.00 bis 6.00 Uhr).

dB(A) Leq(3) Monatswert

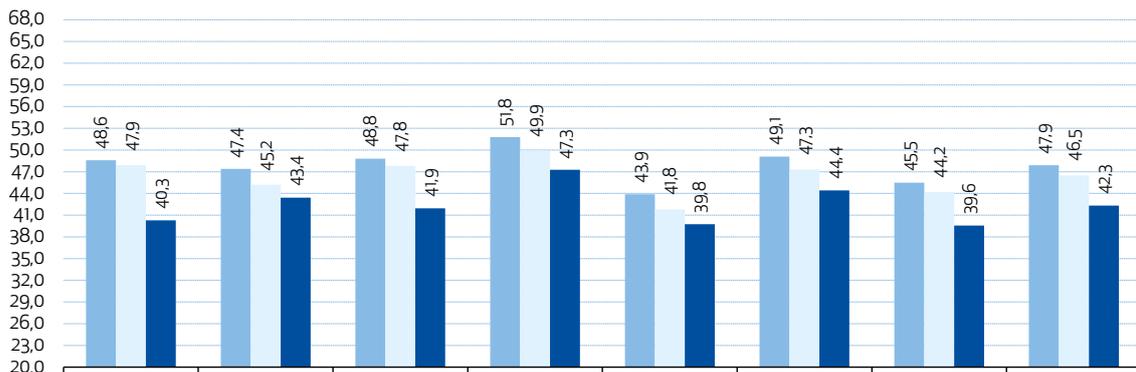
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



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

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)



## 6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

Der **Maximalpegel (L<sub>max</sub>)** kennzeichnet den höchsten Schalldruck eines einzelnen Fluglärmereignisses. Beim Vorbeiflug eines Flugzeuges steigt der Schalldruckpegel zunächst langsam an, bis die Maschine den geringsten Abstand zum Beobachter hat. Der Schalldruckpegel erreicht dann seinen Höchstwert – den so genannten Maximalpegel – und fällt danach wieder ab. Der Maximalschallpegel wird nicht berechnet, sondern entspricht dem Spitzenwert, der bei der Messung eines Schallereignisses vom Schallpegelmesser angezeigt wird. Zum Beurteilen der Störwirkung von Fluglärm wird häufig ergänzend zum Dauerschallpegel die tagesdurchschnittliche Anzahl der Maximalpegel herangezogen.

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

### Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen



FP [www.fluglärm-portal.de](http://www.fluglärm-portal.de)

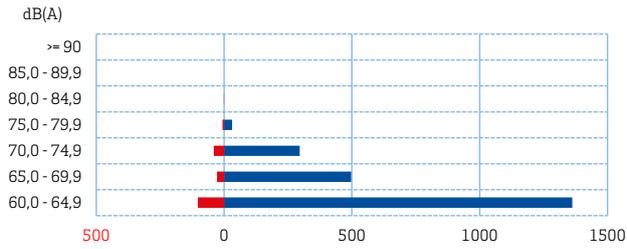
### 6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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 - Februar 2024**

Messstelle **1 Scharnhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2364

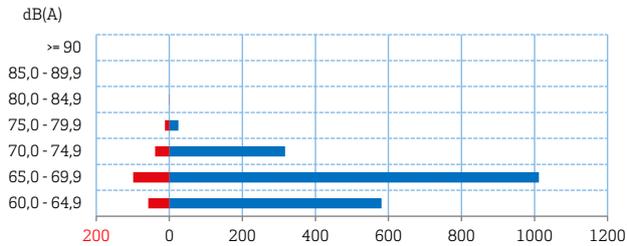
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2856

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	31	29	2
70,0 - 74,9	296	287	9
65,0 - 69,9	497	414	83
60,0 - 64,9	1.362	312	1.050
<b>Summe</b>	<b>2.186</b>	<b>1.042</b>	<b>1.144</b>

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	6	6	0
70,0 - 74,9	40	39	1
65,0 - 69,9	28	26	2
60,0 - 64,9	103	10	93
<b>Summe</b>	<b>178</b>	<b>82</b>	<b>96</b>

**Maximalschallpegel - Februar 2024**

Messstelle **2 Berkheim**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 2144

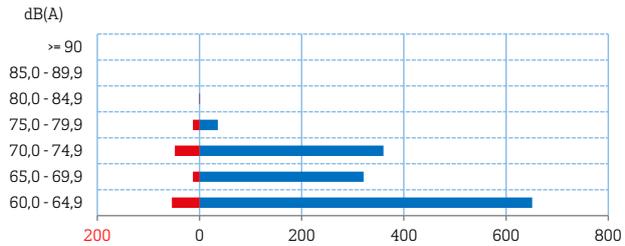
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2857

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	25	22	3
70,0 - 74,9	317	269	48
65,0 - 69,9	1.012	214	798
60,0 - 64,9	581	42	539
<b>Summe</b>	<b>1.935</b>	<b>547</b>	<b>1.388</b>

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	12	12	0
70,0 - 74,9	39	36	3
65,0 - 69,9	99	14	85
60,0 - 64,9	58	1	57
<b>Summe</b>	<b>209</b>	<b>64</b>	<b>145</b>

### Maximalschallpegel - Februar 2024

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit  $L_{max} > 62$  dB(A): 1498

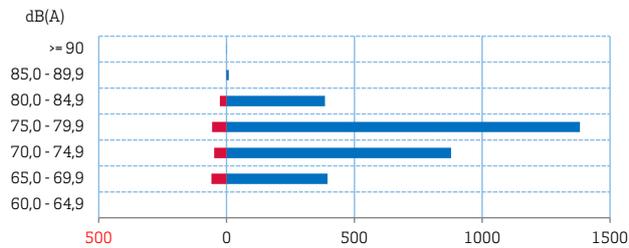
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2860

Klasse [dB(A)]	Tag		
	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	36	34	2
70,0 - 74,9	360	338	22
65,0 - 69,9	321	214	107
60,0 - 64,9	651	33	618
<b>Summe</b>	<b>1.369</b>	<b>619</b>	<b>750</b>

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	13	13	0
70,0 - 74,9	48	46	2
65,0 - 69,9	13	3	10
60,0 - 64,9	54	2	52
<b>Summe</b>	<b>129</b>	<b>65</b>	<b>64</b>

### Maximalschallpegel - Februar 2024

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit  $L_{max} > 65$  dB(A): 3242

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5278

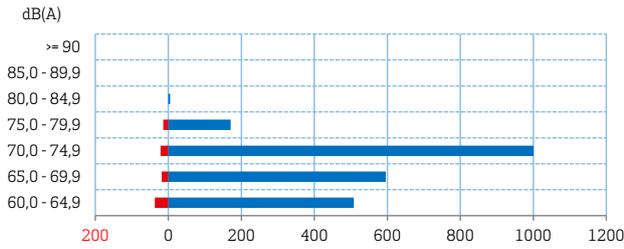
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	1	0	1
85,0 - 89,9	9	7	2
80,0 - 84,9	385	351	34
75,0 - 79,9	1.382	1.291	91
70,0 - 74,9	878	697	181
65,0 - 69,9	395	144	251
60,0 - 64,9	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>3.050</b>	<b>2.490</b>	<b>560</b>

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	26	24	2
75,0 - 79,9	57	53	4
70,0 - 74,9	49	32	17
65,0 - 69,9	59	5	54
60,0 - 64,9	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>192</b>	<b>115</b>	<b>77</b>



**Maximalschallpegel - Februar 2024**

Messstelle **5 Stetten**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2371

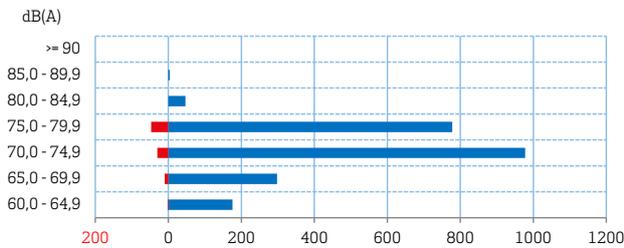
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2419

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	171	169	2
70,0 - 74,9	1.001	997	4
65,0 - 69,9	596	508	88
60,0 - 64,9	508	171	337
<b>Summe</b>	<b>2.281</b>	<b>1.850</b>	<b>431</b>

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	13	1
70,0 - 74,9	21	20	1
65,0 - 69,9	18	12	6
60,0 - 64,9	37	2	35
<b>Summe</b>	<b>90</b>	<b>47</b>	<b>43</b>

**Maximalschallpegel - Februar 2024**

Messstelle **6 Steinenbronn**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2370

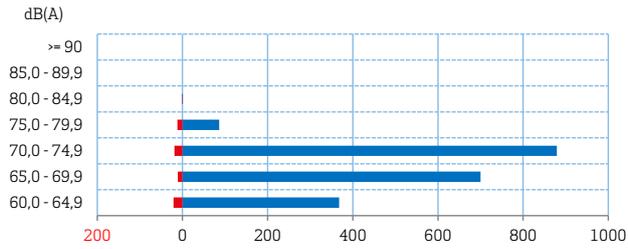
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2410

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	4	4	0
80,0 - 84,9	47	38	9
75,0 - 79,9	778	515	263
70,0 - 74,9	978	817	161
65,0 - 69,9	298	276	22
60,0 - 64,9	176	154	22
<b>Summe</b>	<b>2.281</b>	<b>1.804</b>	<b>477</b>

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	47	16	31
70,0 - 74,9	30	22	8
65,0 - 69,9	10	8	2
60,0 - 64,9	2	1	1
<b>Summe</b>	<b>89</b>	<b>47</b>	<b>42</b>

**Maximalschallpegel - Februar 2024**

Messstelle **7 Echterdingen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2098

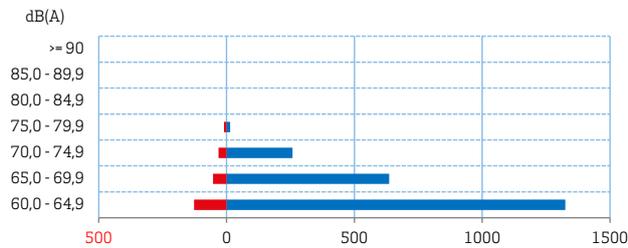
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2419

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	86	86	0
70,0 - 74,9	879	877	2
65,0 - 69,9	700	669	31
60,0 - 64,9	368	169	199
<b>Summe</b>	<b>2.034</b>	<b>1.802</b>	<b>232</b>

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	12	12	0
70,0 - 74,9	19	19	0
65,0 - 69,9	11	10	1
60,0 - 64,9	21	4	17
<b>Summe</b>	<b>64</b>	<b>46</b>	<b>18</b>

**Maximalschallpegel - Februar 2024**

Messstelle **8 Denkendorf**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2455

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2857

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	14	13	1
70,0 - 74,9	258	224	34
65,0 - 69,9	636	262	374
60,0 - 64,9	1.325	93	1.232
<b>Summe</b>	<b>2.233</b>	<b>592</b>	<b>1.641</b>

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	10	10	0
70,0 - 74,9	32	32	0
65,0 - 69,9	53	18	35
60,0 - 64,9	127	3	124
<b>Summe</b>	<b>222</b>	<b>63</b>	<b>159</b>

## 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	23.02.2024	22:50:08	81,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	24.02.2024	19:03:19	79,3	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
3	13.02.2024	08:06:48	79,0	Start	C560	Militär
4	09.02.2024	06:34:12	78,6	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
5	25.02.2024	17:24:34	78,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	23.02.2024	14:08:28	78,1	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
7	06.02.2024	22:11:44	77,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
8	27.02.2024	08:20:34	76,9	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	19.02.2024	22:13:32	76,9	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	25.02.2024	14:05:29	76,8	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	23.02.2024	22:50:56	84,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	26.02.2024	18:11:50	79,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	06.02.2024	22:12:36	79,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	23.02.2024	14:09:14	78,8	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	16.02.2024	22:06:51	78,5	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	09.02.2024	22:18:17	78,5	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
7	02.02.2024	08:15:16	77,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
8	18.02.2024	08:38:03	77,4	Start	GLF3	Militär
9	08.02.2024	22:20:03	77,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	19.02.2024	22:14:19	77,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	23.02.2024	22:50:16	84,0	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	13.02.2024	16:01:22	81,4	Landung	BE20	Gewerblicher Verkehr
3	19.02.2024	22:13:37	79,8	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	06.02.2024	22:11:51	79,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	15.02.2024	14:21:03	78,6	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
6	06.02.2024	09:03:38	78,4	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
7	10.02.2024	14:22:09	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	16.02.2024	22:06:04	77,5	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	27.02.2024	16:29:20	77,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	26.02.2024	18:11:00	77,3	Start	B744	Gewerblicher Verkehr

## M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	28.02.2024	10:00:01	90,4	Landung	C17	Militär
2	18.02.2024	08:36:44	89,8	Start	GLF3	Militär
3	23.02.2024	13:48:35	87,4	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
4	15.02.2024	17:01:55	87,2	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
5	23.02.2024	22:49:31	86,3	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
6	22.02.2024	19:18:46	86,0	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
7	25.02.2024	20:11:15	85,6	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
8	24.02.2024	19:03:50	85,4	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	20.02.2024	13:27:16	85,3	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
10	26.02.2024	16:55:21	85,3	Landung	GLEX	Gewerblicher Verkehr

## M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	20.02.2024	13:28:04	81,3	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	12.02.2024	10:54:38	81,0	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	23.02.2024	16:14:09	80,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
4	19.02.2024	19:55:40	80,3	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
5	25.02.2024	12:34:00	80,3	Start	GLF3	Militär
6	23.02.2024	14:23:43	79,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	13.02.2024	14:38:46	79,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	11.02.2024	14:11:41	79,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	05.02.2024	14:25:56	78,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
10	11.02.2024	14:05:39	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

## M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	25.02.2024	12:34:34	88,5	Start	GLF3	Militär
2	12.02.2024	10:55:16	86,5	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	20.02.2024	13:28:44	85,0	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
4	24.02.2024	12:36:23	85,0	Start	C130	Militär
5	23.02.2024	16:14:47	84,8	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
6	12.02.2024	10:19:19	84,8	Start	C130	Militär
7	19.02.2024	19:56:18	84,1	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
8	27.02.2024	09:51:09	83,6	Landung	E290	Gewerblicher Verkehr
9	09.02.2024	10:04:11	83,6	Start	GLF3	Militär
10	24.02.2024	09:45:56	83,3	Start	C130	Militär

## M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	22.02.2024	22:43:48	81,2	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
2	22.02.2024	17:27:19	80,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
3	07.02.2024	16:39:11	79,9	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
4	21.02.2024	20:58:35	79,7	Start	C650	Gewerblicher Verkehr
5	12.02.2024	10:54:39	79,0	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
6	21.02.2024	22:34:00	79,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
7	06.02.2024	17:26:18	79,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	07.02.2024	10:30:44	78,4	Start	E190	Gewerblicher Verkehr
9	23.02.2024	22:14:44	78,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
10	20.02.2024	13:28:08	77,9	Start	B744	Gewerblicher Verkehr



## M8 Denkendorf

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	26.02.2024	18:11:44	78,4	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	19.02.2024	22:14:12	77,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	16.02.2024	22:06:46	77,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	06.02.2024	22:12:27	77,2	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	28.02.2024	12:07:35	77,2	Start	C17	Militär
6	07.02.2024	00:18:54	76,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	09.02.2024	22:18:08	76,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
8	14.02.2024	22:29:44	76,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
9	29.02.2024	14:11:20	76,2	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
10	12.02.2024	14:10:28	76,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

ICAO-Code	Flugzeugtyp	MTOM [kg]	Spannweite [m]	Antriebsart
A306	Airbus A300-600	171.700	44,84	Strahltriebflugzeug
A319	Airbus A319	64.000	35,8	Strahltriebflugzeug
A320	Airbus A320	73.500	35,8	Strahltriebflugzeug
A321	Airbus A321	89.000	35,8	Strahltriebflugzeug
B734	Boeing 737-400	62.820	28,9	Strahltriebflugzeug
B738	Boeing 737-800	70.530	34,32	Strahltriebflugzeug
B744	Boeing 747-400	396.890	64,4	Strahltriebflugzeug
BE20	Beech King Air 200	5.670	16,6	Propellerflugzeug
C130	Lockheed C-130/L-100/L-182/L-282/L-382 Hercules	70.310	40,4	Propellerflugzeug
C17	C-17 Globemaster 3	265.350	51,8	Strahltriebflugzeug
C560	Cessna 560 Citation 5	7.200	13,8	Strahltriebflugzeug
C650	Cessna 650 Citation 3/6/7	9.900	16,31	Strahltriebflugzeug
E190	Embraer ERJ 190-100	47.790	28,72	Strahltriebflugzeug
E290	Embraer E190-E2	56.400	33,7	Strahltriebflugzeug
GLEX	Bombardier BD-700 Global Express	43.500	26,9	Strahltriebflugzeug
GLF3	Gulfstream 3	32.600	23,7	Strahltriebflugzeug