

Fluglärmbericht

JANUAR 2026



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 Umgebungsgерäusche 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 2026

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	4.890	934	767	1.508	1.681
2.) Propellerflugzeuge	537	120	139	146	132
3.) Hubschrauber	310	52	59	103	96
Summe 1. - 3.	5.737	1.106	965	1.757	1.909

*1 Start 07 = Start nach Osten
Landung 07 = Landung von Westen

*1 Start 25 = Start nach Westen
Landung 25 = Landung von Osten

Je leiser, desto günstiger

Durch lärmabhängige Start- und Landeentgelte schafft die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) den Airlines gezielte Anreize, möglichst geräuscharme Flugzeuge einzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Leisere Flugzeuge zahlen weniger als Krachmacher. Da sich Überflugeräusche von Luftfahrzeugen wegen technischen Fortschritts im Flugzeugbau und modifizierter Flugverfahren verändern, muss die Einordnung in Stuttgart verkehrender Flugzeugtypen in unterschiedliche Lärmkategorien regelmäßig überprüft werden. Seit 2002 berechnet die FSG die Entgelte nicht mehr anhand von Lärmzulassungswerten der Flugzeuge, sondern auf Basis gemessener, durchschnittlicher Überflugpegel. Seit 2014 ist der durch Überflüge verursachte Einzelereignis-Schalldruckpegel (SEL) maßgebend für die Zuordnung unterschiedlicher Flugzeugtypen in Lärmkategorien. Der Lärmereignispegel (SEL) bildet die Intensität sowie die Zeitdauer von Geräuschen ab und liefert bezogen auf eine Sekunde die gleiche Schallenergie wie das tatsächliche Überflugeignis 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	57,26
77 dB(A) bis 78,5 dB(A)	2	68,71
78,6 dB(A) bis 80,1 dB(A)	3	80,17
80,2 dB(A) bis 81,7 dB(A)	4	114,53
81,8 dB(A) bis 83,3 dB(A)	5	148,89
83,4 dB(A) bis 84,9 dB(A)	6	183,24
85,0 dB(A) bis 86,5 dB(A)	7	217,61
86,6 dB(A) bis 88,1 dB(A)	8	400,85
88,2 dB(A) bis 89,7 dB(A)	9	687,16
89,8 dB(A) bis 91,3 dB(A)	10	1145,26
91,4 dB(A) bis 92,9 dB(A)	11	4581,08
93 dB(A) und höher	12	9162,14

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	1.080	108	197	595	2.210	1.229
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	296	16	0	4	0	2

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 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen	insgesamt
Gesamtzahl	3	46	49	

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Januar 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen	insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		36	36	
Nachtluftpostdienste			0	
Not- / Ausweichflüge			0	
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1	0	1	
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0	

Einzelausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

Januar 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen	insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	2	10	12	

3. Analyse der Überflugdichte

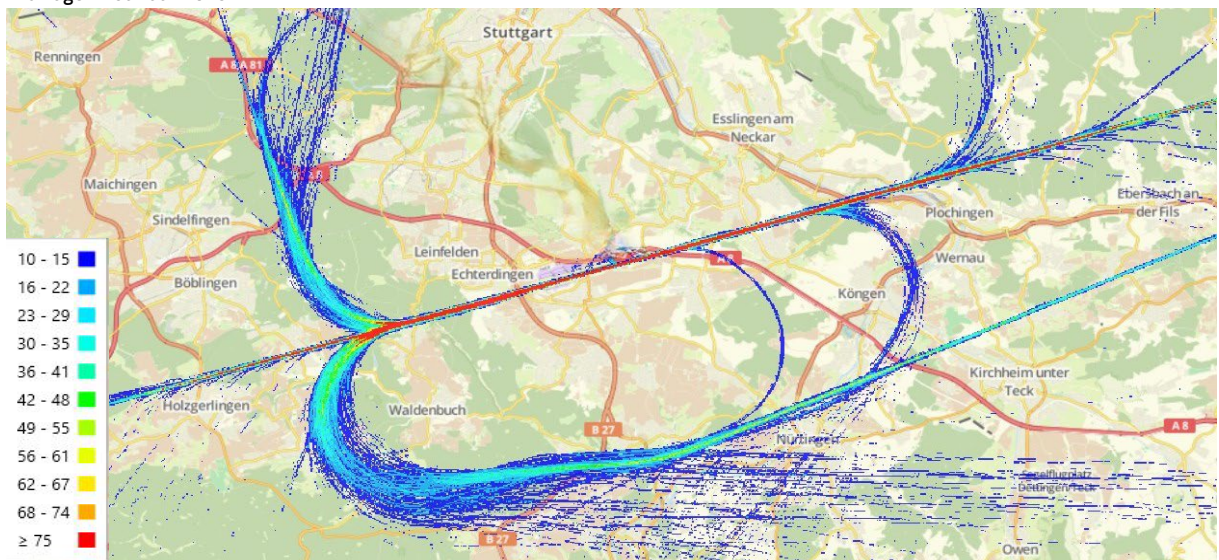
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

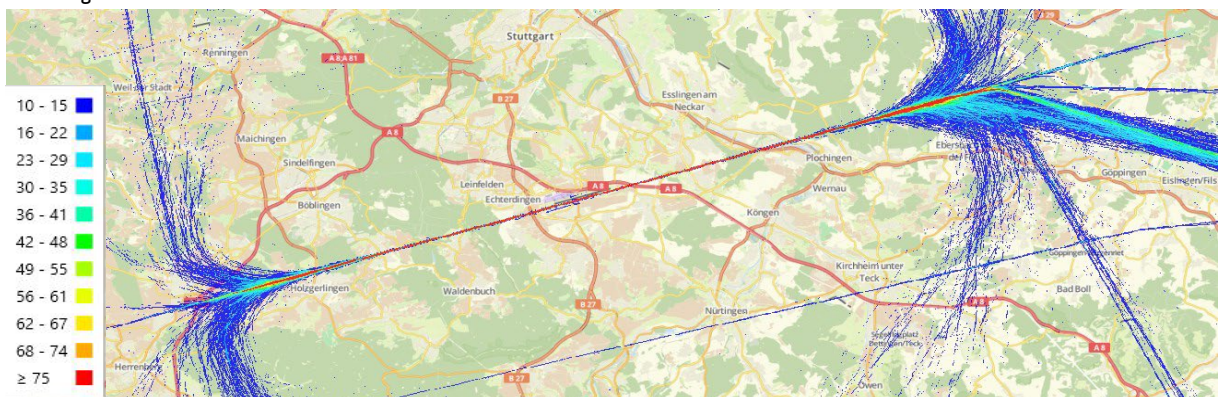
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt. 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 2026



Landungen im Januar 2026



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 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 Fluglärm-schutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
Januar 2026	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	47	47	45	56	52	51	51	46
02.	46	48	43	59	54	53	54	47
03.	45	47	41	58	53	53	53	46
04.	46	47	45	58	53	54	53	47
05.	44	45	43	57	52	53	52	45
06.	42	45	41	58	52	52	51	45
07.	47	44	41	56	51	51	51	44
08.	48	49	46	58	52	52	53	48
09.	47	50	46	58	54	52	54	48
10.	47	48	46	59	53	53	53	47
11.	45	47	45	58	52	52	51	47
12.	50	50	47	58	53	52	53	49
13.	48	49	47	56	52	52	51	48
14.	47	49	47	56	53	52	52	47
15.	49	49	48	58	53	53	52	48
16.	49	49	50	59	52	54	51	49
17.	52	51	54	56	44	53	39	51
18.	52	52	53	57	46	54	41	51
19.	50	50	51	59	51	55	49	49
20.	51	51	52	58	46	53	44	50
21.	51	49	51	58	49	54	47	50
22.	53	51	53	59	49	54	47	51
23.	54	53	55	58	45	54	40	53
24.	49	48	50	57	51	53	49	49
25.	52	51	53	60	45	53	39	51
26.	46	47	45	58	52	52	52	46
27.	51	50	52	58	47	52	45	50
28.	52	52	54	59	47	54	45	52
29.	48	50	48	60	53	53	52	48
30.	50	51	51	59	53	55	52	50
31.	50	50	51	58	50	55	49	49
MM	48,6	48,9	48,1	57,9	50,6	53,0	49,1	48,4

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 Fluglärmschutzgesetz vom Juni 2007 Leq(3)								
Januar 2026	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	34	43	31	39	39	38	39	41
02.	38	43	33	47	45	42	44	42
03.	37	44	39	44	38	38	37	43
04.	35	40	32	47	40	43	40	40
05.	41	43	41	49	41	40	41	43
06.	35	41	25	46	39	41	39	40
07.	34	40	34	48	43	42	43	39
08.	39	44	35	50	46	45	47	43
09.	39	45	38	43	39	37	38	43
10.	38	40	39	45	31	32	32	41
11.	34	42	*	*	*	*	*	42
12.	39	44	38	49	44	43	45	42
13.	33	37	32	49	45	45	45	37
14.	39	42	39	51	41	41	40	41
15.	32	37	*	48	45	45	45	36
16.	44	41	44	48	41	49	38	41
17.	*	*	*	47	41	49	37	*
18.	32	40	*	41	33	42	28	39
19.	43	42	44	50	38	47	*	43
20.	42	41	42	49	39	41	38	41
21.	43	42	45	49	36	45	30	43
22.	43	42	45	48	39	47	28	44
23.	40	42	41	46	38	48	35	42
24.	26	36	*	44	38	47	34	34
25.	41	36	40	55	41	49	37	37
26.	34	40	27	50	45	43	45	38
27.	35	37	28	46	40	41	40	37
28.	40	35	41	47	41	48	38	37
29.	42	44	42	50	44	43	44	43
30.	40	43	40	49	43	42	45	42
31.	28	33	*	46	38	44	31	31
MM	37,3	40,6	37,4	47,3	40,3	43,2	38,6	40,0

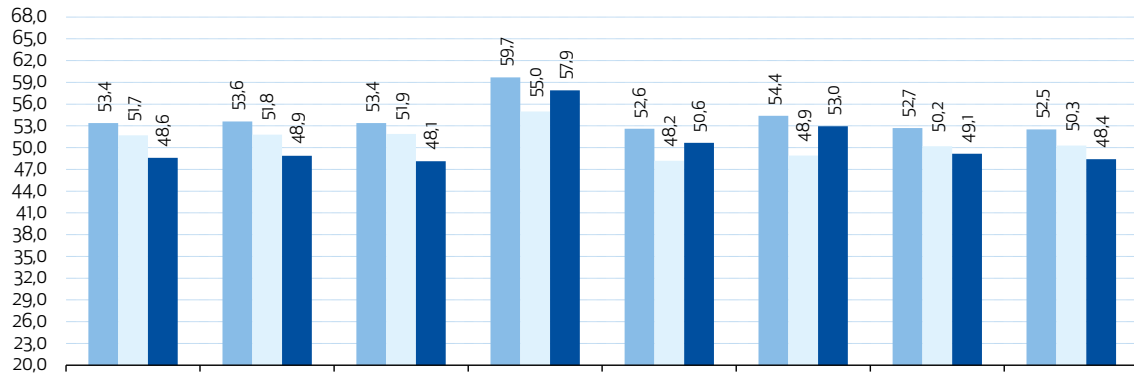
MM = arithmetischer Monatsmittelwert
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

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

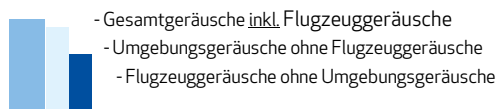
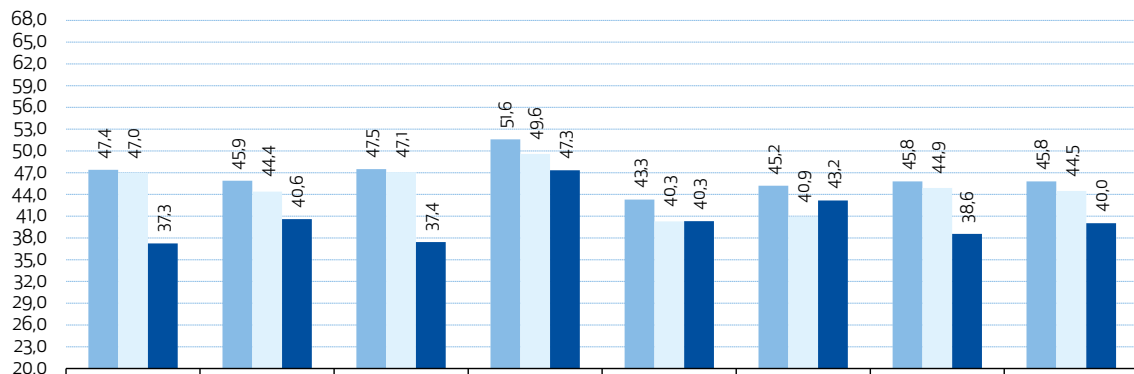
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



Januar 2026	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)

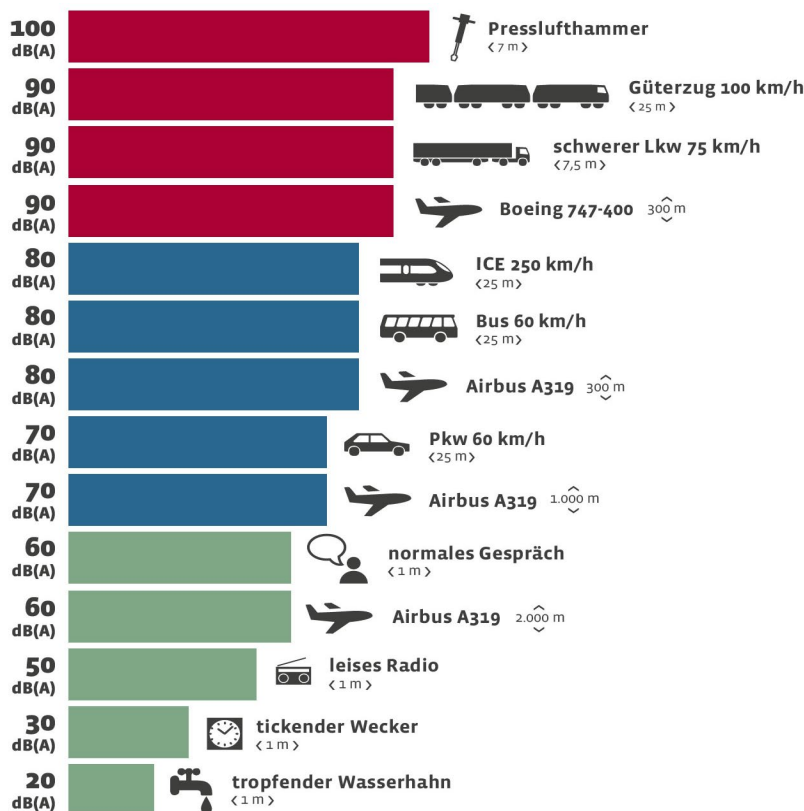


6. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

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

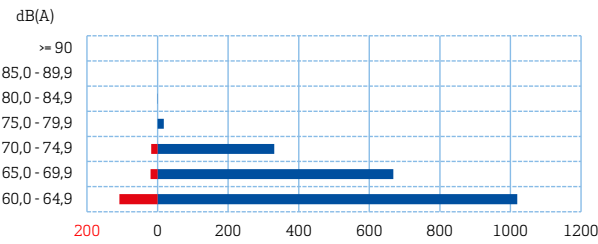
6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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 Umgebungsgeschall unter und können messtechnisch nicht erfasst werden.



Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle 1 Scharnhausen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2183

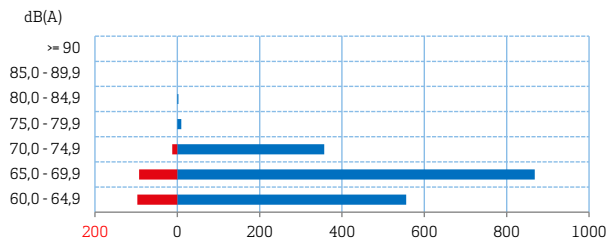
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2769

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	18	18	0
70,0 - 74,9	331	322	9
65,0 - 69,9	668	624	44
60,0 - 64,9	1.019	323	696
Summe	2.037	1.288	749

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	0	0	0
70,0 - 74,9	18	18	0
65,0 - 69,9	20	13	7
60,0 - 64,9	108	11	97
Summe	146	42	104

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle 2 Berkheim



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 1996

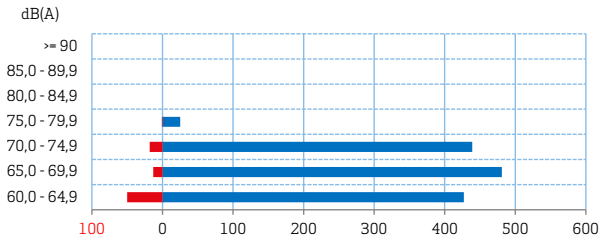
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2759

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	3	2	1
75,0 - 79,9	10	10	0
70,0 - 74,9	357	340	17
65,0 - 69,9	868	411	457
60,0 - 64,9	556	83	473
Summe	1.794	846	948

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	0	0	0
70,0 - 74,9	12	11	1
65,0 - 69,9	93	12	81
60,0 - 64,9	97	2	95
Summe	202	25	177

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **3 Neuhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 62 dB(A): 1454

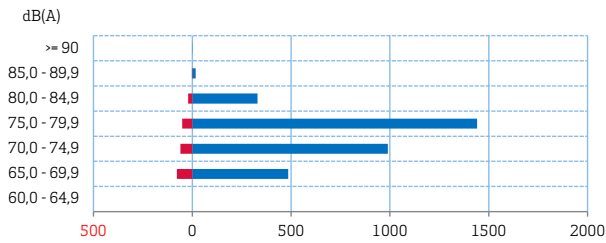
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2765

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	25	0
70,0 - 74,9	439	418	21
65,0 - 69,9	481	429	52
60,0 - 64,9	427	57	370
Summe	1.372	929	443

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	18	18	0
65,0 - 69,9	13	8	5
60,0 - 64,9	50	0	50
Summe	82	27	55

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **4 Bernhausen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 66 dB(A): 3475

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5289

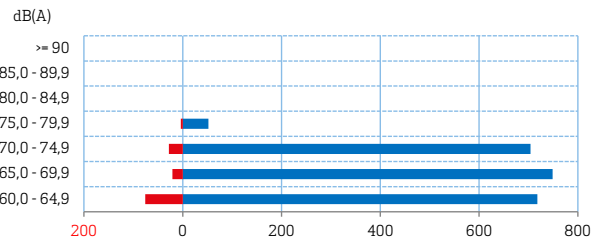
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	1	1	0
85,0 - 89,9	17	14	3
80,0 - 84,9	330	300	30
75,0 - 79,9	1.441	1.341	100
70,0 - 74,9	989	743	246
65,0 - 69,9	485	116	369
60,0 - 64,9			
Summe	3.263	2.515	748

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	2	1	1
80,0 - 84,9	21	16	5
75,0 - 79,9	51	40	11
70,0 - 74,9	60	22	38
65,0 - 69,9	78	6	72
60,0 - 64,9			
Summe	212	85	127



Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **5 Stetten**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2352

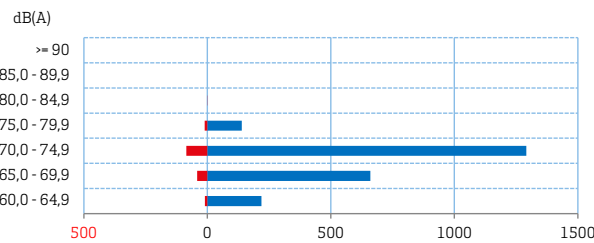
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2503

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	52	51	1
70,0 - 74,9	704	697	7
65,0 - 69,9	749	672	77
60,0 - 64,9	718	157	561
Summe	2.223	1.577	646

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	28	25	3
65,0 - 69,9	21	12	9
60,0 - 64,9	76	11	65
Summe	129	52	77

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **6 Steinenbronn**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2457

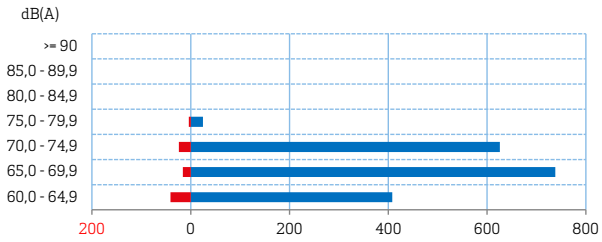
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2488

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	139	78	61
70,0 - 74,9	1.291	701	590
65,0 - 69,9	660	566	94
60,0 - 64,9	219	191	28
Summe	2.309	1.536	773

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	1	0	1
75,0 - 79,9	11	3	8
70,0 - 74,9	85	15	70
65,0 - 69,9	41	29	12
60,0 - 64,9	10	7	3
Summe	148	54	94

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **7 Echterdingen**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 1882

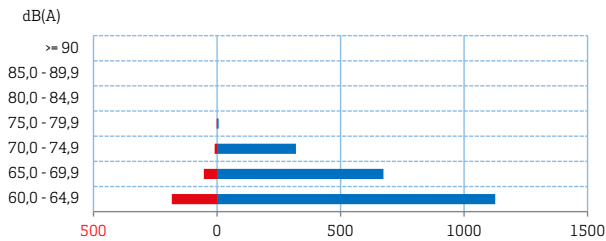
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2502

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	25	0
70,0 - 74,9	626	622	4
65,0 - 69,9	738	722	16
60,0 - 64,9	408	136	272
Summe	1.797	1.505	292

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	24	24	0
65,0 - 69,9	16	14	2
60,0 - 64,9	41	10	31
Summe	85	52	33

Maximalschallpegel - Januar 2026

Messstelle **8 Denkendorf**



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2373

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 2759

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	7	6	1
70,0 - 74,9	320	310	10
65,0 - 69,9	674	471	203
60,0 - 64,9	1.126	141	985
Summe	2.127	928	1.199

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	9	9	0
65,0 - 69,9	53	13	40
60,0 - 64,9	183	7	176
Summe	246	30	216

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	22.01.2026	17:57:47	80,9	Start	A332	Gewerblicher Verkehr
2	30.01.2026	09:41:31	78,5	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
3	28.01.2026	19:18:29	78,3	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
4	20.01.2026	14:26:35	78,2	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
5	07.01.2026	15:37:58	77,6	Start	C560	Militär
6	29.01.2026	15:06:04	77,4	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
7	12.01.2026	11:33:08	76,8	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
8	13.01.2026	14:24:23	76,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	13.01.2026	10:35:11	76,1	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
10	27.01.2026	14:33:52	76,0	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	31.01.2026	21:05:47	84,3	Start	C30J	Militär
2	29.01.2026	15:06:59	82,1	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
3	09.01.2026	11:38:08	80,0	Landung	GLF3	Militär
4	20.01.2026	08:25:53	79,0	Start	GLF3	Militär
5	27.01.2026	07:59:39	77,4	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
6	13.01.2026	14:25:11	76,5	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
7	08.01.2026	20:06:40	76,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	18.01.2026	10:08:09	76,4	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
9	17.01.2026	12:42:05	75,8	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	31.01.2026	17:15:20	75,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	22.01.2026	17:57:49	78,6	Start	A332	Gewerblicher Verkehr
2	17.01.2026	13:23:20	77,4	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
3	29.01.2026	15:06:06	77,3	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
4	30.01.2026	09:41:30	77,1	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
5	23.01.2026	12:22:22	77,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	08.01.2026	20:38:16	76,9	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
7	24.01.2026	14:12:22	76,8	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
8	17.01.2026	09:22:19	76,8	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	23.01.2026	13:26:57	76,2	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
10	23.01.2026	10:27:08	76,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	20.01.2026	08:24:29	90,3	Start	GLF3	Militär
2	15.01.2026	15:24:34	88,7	Start	BE18	Gewerblicher Verkehr
3	25.01.2026	14:31:35	88,3	Start	GLF3	Militär
4	28.01.2026	18:29:57	88,2	Landung	A124	Gewerblicher Verkehr
5	29.01.2026	15:05:24	87,7	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
6	22.01.2026	17:57:07	87,1	Start	A332	Gewerblicher Verkehr
7	21.01.2026	18:49:52	86,9	Landung	GLF6	Gewerblicher Verkehr
8	25.01.2026	13:48:12	86,7	Landung	GLF5	Militär
9	02.01.2026	11:06:08	86,3	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
10	25.01.2026	20:03:20	86,2	Start	A321	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	15.01.2026	13:33:45	78,4	Start	H60	Militär
2	11.01.2026	13:58:22	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
3	09.01.2026	12:01:16	77,8	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
4	01.01.2026	12:19:26	77,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
5	16.01.2026	12:11:13	77,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	24.01.2026	12:17:14	77,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	10.01.2026	14:08:41	77,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	03.01.2026	12:28:00	77,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	02.01.2026	21:46:39	77,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	19.01.2026	12:12:24	77,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	28.01.2026	23:14:49	80,0	Landung	A20N	Gewerblicher Verkehr
2	23.01.2026	10:22:42	79,2	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr
3	28.01.2026	16:08:23	79,1	Landung	DH8B	Militär
4	31.01.2026	18:52:35	79,0	Landung	DH8B	Militär
5	18.01.2026	07:36:39	78,8	Landung	B748	Gewerblicher Verkehr
6	22.01.2026	12:12:50	78,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	28.01.2026	09:04:31	78,7	Start	C30J	Gewerblicher Verkehr
8	24.01.2026	15:16:43	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	19.01.2026	12:12:51	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	16.01.2026	12:11:40	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	15.01.2026	12:12:42	79,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
2	08.01.2026	22:16:41	78,6	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	03.01.2026	13:44:10	78,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
4	09.01.2026	11:45:46	78,6	Start	E190	Gewerblicher Verkehr
5	09.01.2026	19:59:46	77,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	10.01.2026	09:53:54	77,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	14.01.2026	06:51:44	77,0	Start	B739	Gewerblicher Verkehr
8	30.01.2026	22:43:26	76,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	02.01.2026	13:51:16	76,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	03.01.2026	15:05:20	76,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

