

airport STR



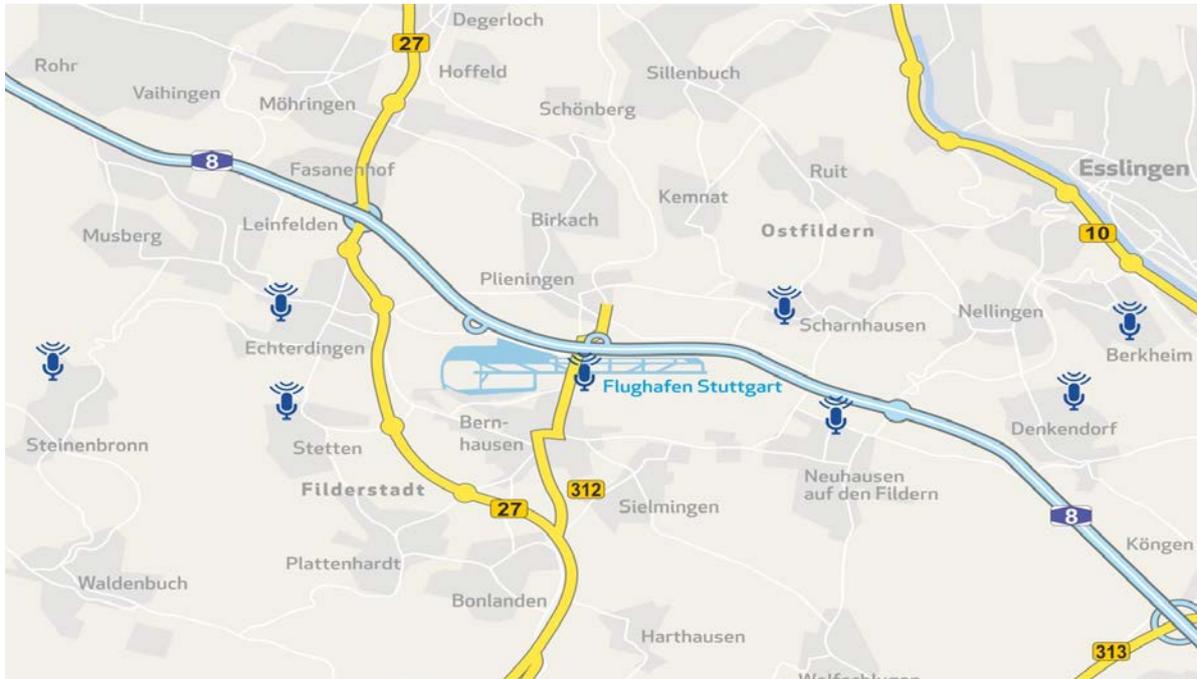
FLUGLÄRMBERICHT

APRIL 2018

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, 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 April 2018

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 *1	Landung 07	Start 25 *1	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	8.336	2.021	1.777	2.146	2.392
2.) Propellerflugzeuge	2.774	715	697	671	691
3.) Hubschrauber	432	113	117	104	98
Summe 1. - 3.	11.542	2.849	2.591	2.921	3.181

*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	25,00 €
77 dB(A) bis 78,5 dB(A)	2	30,00 €
78,6 dB(A) bis 80,1 dB(A)	3	60,00 €
80,2 dB(A) bis 81,7 dB(A)	4	90,00 €
81,8 dB(A) bis 83,3 dB(A)	5	120,00 €
83,4 dB(A) bis 84,9 dB(A)	6	150,00 €
85,0 dB(A) bis 86,5 dB(A)	7	180,00 €
86,6 dB(A) bis 88,1 dB(A)	8	300,00 €
88,2 dB(A) bis 89,7 dB(A)	9	500,00 €
89,8 dB(A) bis 91,3 dB(A)	10	700,00 €
91,4 dB(A) bis 92,9 dB(A)	11	900,00 €
93 dB(A) und höher	12	1.400,00 €

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	2.249	1.582	151	952	2.933	2.577
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	988	68	40	0	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:

April 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	41	64	105

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

April 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		22	22
Nachtluftpostdienste	38	38	76
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung			0
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzelnausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

April 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	3	4	7

3. Dauerschallpegel durch Flugbewegungen in der Umgebung des Flughafens

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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)								
April 2018	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	46	51	47	60	57	56	56	49
02.	48	50	48	59	55	57	55	48
03.	48	50	47	59	56	56	56	50
04.	50	52	51	61	56	58	55	51
05.	47	51	48	61	57	57	57	50
06.	55	56	58	59	46	58	45	56
07.	54	55	56	60	46	56	42	54
08.	54	55	57	60	45	57	43	55
09.	48	52	52	61	55	57	54	51
10.	53	55	57	63	53	58	52	55
11.	53	55	56	61	54	59	53	54
12.	52	54	54	60	53	57	53	53
13.	49	52	50	62	57	58	56	51
14.	53	54	55	60	52	56	52	53
15.	54	56	57	62	45	58	45	55
16.	47	51	48	61	57	59	55	50
17.	53	55	55	62	52	58	51	54
18.	55	56	57	60	48	58	45	55
19.	54	56	57	59	45	58	44	55
20.	54	56	57	61	45	58	46	56
21.	53	54	55	61	51	57	51	53
22.	53	55	55	61	51	56	51	54
23.	50	51	49	62	57	58	56	50
24.	48	50	47	60	56	58	56	49
25.	49	53	49	61	57	58	57	51
26.	49	52	51	61	56	58	56	51
27.	55	57	57	61	51	58	50	56
28.	55	56	57	62	51	57	50	55
29.	55	56	57	58	45	57	*	55
30.	47	51	48	61	57	57	56	50
MM	51,3	53,5	53,0	60,5	52,2	57,4	51,6	52,6

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)								
April 2018	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	40	45	42	46	43	43	43	44
02.	37	42	29	46	43	44	44	41
03.	44	45	44	51	46	48	46	44
04.	41	46	43	49	48	46	48	45
05.	36	45	41	50	46	46	44	44
06.	42	45	45	48	38	50	35	45
07.	38	40	41	49	40	51	34	40
08.	41	42	43	47	38	51	36	41
09.	39	45	42	53	46	47	46	45
10.	41	47	44	53	49	48	46	46
11.	45	46	48	50	40	53	39	46
12.	39	45	42	52	45	46	45	43
13.	40	46	43	49	44	45	42	45
14.	40	43	44	49	36	50	30	43
15.	29	43	34	50	44	46	43	41
16.	43	47	45	51	46	46	45	46
17.	44	46	48	50	36	51	29	46
18.	44	44	46	50	39	53	36	44
19.	44	45	47	51	38	51	37	45
20.	41	44	44	52	36	51	30	44
21.	36	41	41	54	36	52	32	40
22.	*	43	35	42	*	34	*	42
23.	41	46	44	52	48	48	47	45
24.	40	46	42	53	46	48	45	44
25.	40	46	44	52	47	46	46	45
26.	38	45	41	54	47	47	45	44
27.	39	46	43	47	44	42	43	45
28.	22	43	36	52	44	49	*	41
29.	41	44	43	47	39	52	*	42
30.	29	44	38	49	48	46	48	42
MM	39,2	44,6	42,0	50,0	42,7	47,7	40,8	43,5

MM = arithmetischer Monatsmittelwert

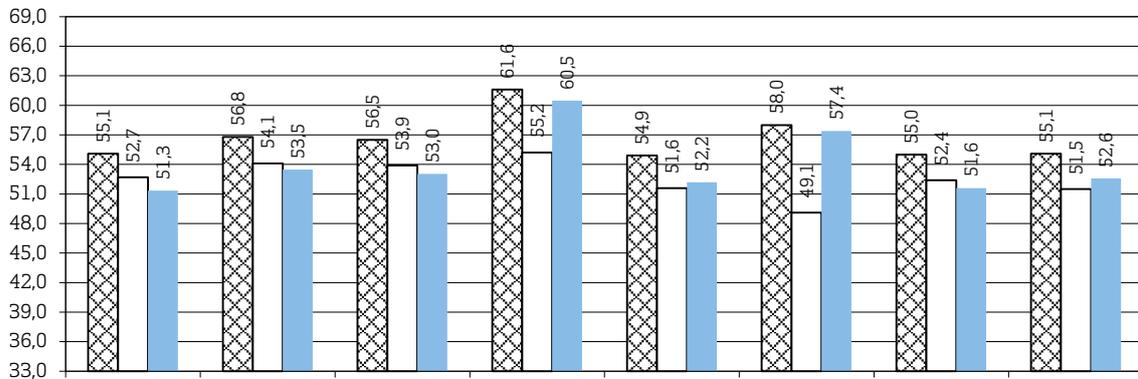
* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

4. 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

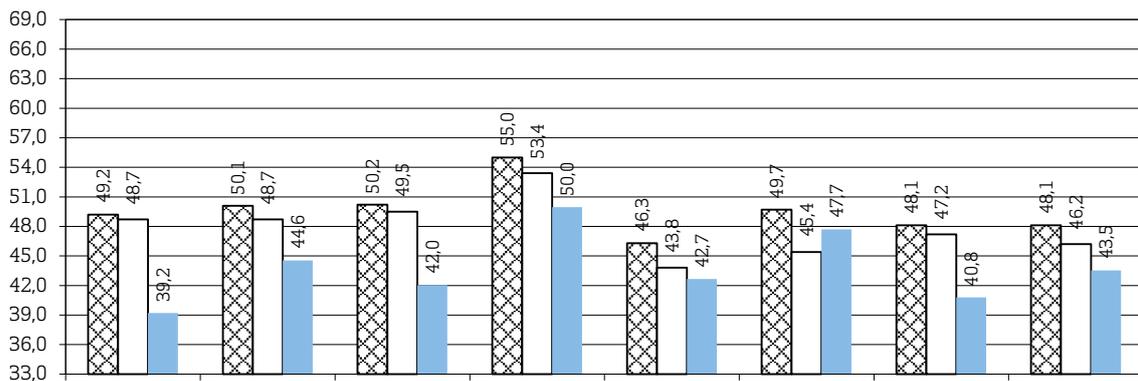
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



April 2018	M1 Scharnhäusen	M2 Berkheim	M3 Neuhäusen	M4 Bernhausen	M5 Stetten	M6 Steinenbronn	M7 Echterdingen	M8 Denkendorf
------------	-----------------	-------------	--------------	---------------	------------	-----------------	-----------------	---------------

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)



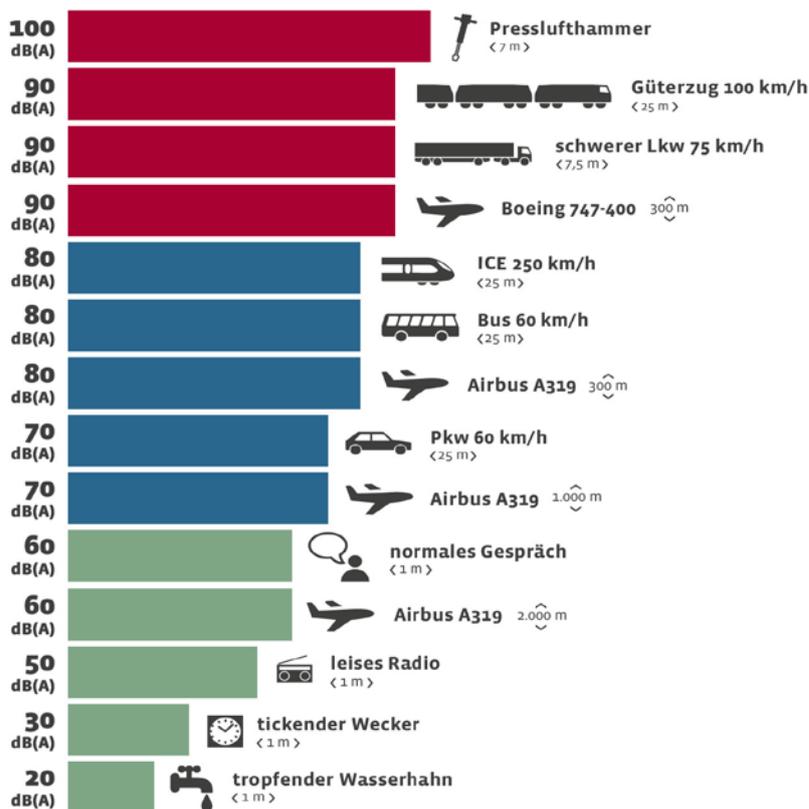
- Gesamtgeräusche inkl. Flugzeuggeräusche
- Umgebungsgeräusche ohne Flugzeuggeräusche
- Flugzeuggeräusche ohne Umgebungsgeräusche

5. Häufigkeitsverteilung der luftverkehrsbedingten Maximalpegel an den Außenmessstellen

Der **Maximalpegel (L_{max})** 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



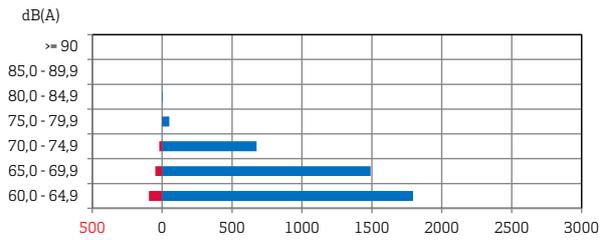
FP www.fluglärm-portal.de

5.1 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 Umgebungsgeräusch unter und können messtechnisch nicht erfasst werden.

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 1 Scharnhausen



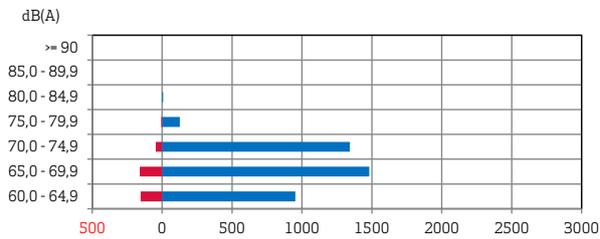
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4182
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5285

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Tag	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	4	4	0
75,0 - 79,9	51	49	2
70,0 - 74,9	675	653	22
65,0 - 69,9	1491	1389	102
60,0 - 64,9	1794	899	895
Summe	4015	2994	1021

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Nacht	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	2	2	0
70,0 - 74,9	21	20	1
65,0 - 69,9	49	46	3
60,0 - 64,9	95	20	75
Summe	167	88	79

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 2 Berkheim



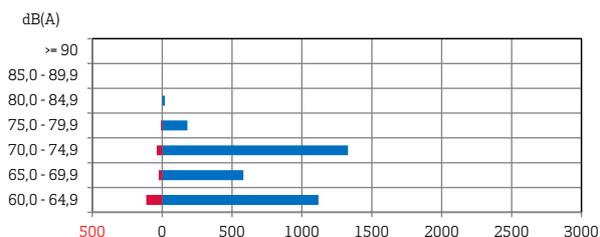
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 4277
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5258

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Tag	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	7	6	1
75,0 - 79,9	127	125	2
70,0 - 74,9	1343	1306	37
65,0 - 69,9	1481	492	989
60,0 - 64,9	953	197	756
Summe	3911	2126	1785

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Nacht	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	6	6	0
70,0 - 74,9	46	45	1
65,0 - 69,9	160	9	151
60,0 - 64,9	154	6	148
Summe	366	66	300

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 3 Neuhausen



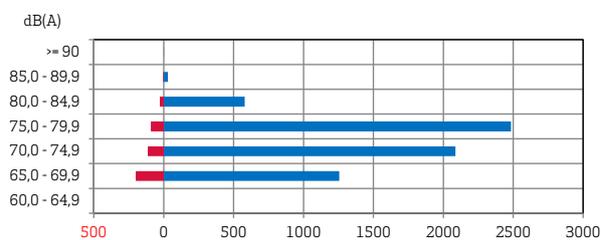
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 62 dB(A): 3416

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5280

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	20	20	0
75,0 - 79,9	181	175	6
70,0 - 74,9	1329	1313	16
65,0 - 69,9	582	414	168
60,0 - 64,9	1118	287	831
Summe	3230	2209	1021
Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	9	9	0
70,0 - 74,9	39	39	0
65,0 - 69,9	24	11	13
60,0 - 64,9	114	4	110
Summe	186	63	123

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 4 Bernhausen



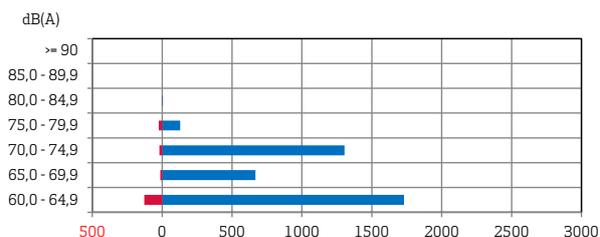
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 65 dB(A): 6875

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 10084

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	2	2	0
85,0 - 89,9	30	18	12
80,0 - 84,9	579	439	140
75,0 - 79,9	2485	2259	226
70,0 - 74,9	2087	1588	499
65,0 - 69,9	1255	551	704
60,0 - 64,9	6438	4857	1581
Summe	6438	4857	1581
Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	4	1	3
80,0 - 84,9	28	24	4
75,0 - 79,9	91	54	37
70,0 - 74,9	114	52	62
65,0 - 69,9	200	13	187
60,0 - 64,9	437	144	293
Summe	437	144	293

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 5 Stetten



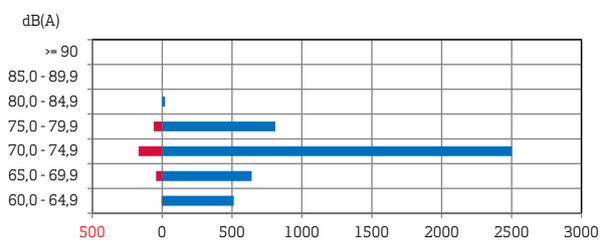
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4023

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4811

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Tag	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	5	4	1
75,0 - 79,9	129	124	5
70,0 - 74,9	1304	1286	18
65,0 - 69,9	667	579	88
60,0 - 64,9	1731	469	1262
Summe	3836	2462	1374
Klasse [dB(A)]	Gesamt	Nacht	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	1	1	0
75,0 - 79,9	25	25	0
70,0 - 74,9	19	19	0
65,0 - 69,9	14	12	2
60,0 - 64,9	128	12	116
Summe	187	69	118

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 6 Steinenbronn



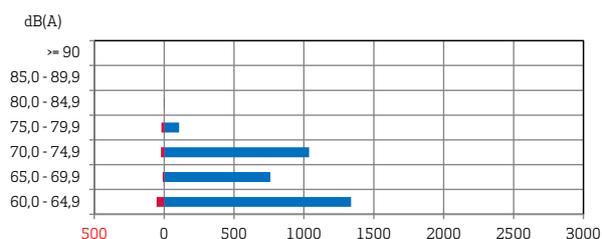
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4767

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4784

Klasse [dB(A)]	Gesamt	Tag	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	2	2	0
80,0 - 84,9	21	11	10
75,0 - 79,9	810	353	457
70,0 - 74,9	2503	1202	1301
65,0 - 69,9	641	389	252
60,0 - 64,9	513	426	87
Summe	4490	2383	2107
Klasse [dB(A)]	Gesamt	Nacht	
		Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	60	17	43
70,0 - 74,9	169	31	138
65,0 - 69,9	44	20	24
60,0 - 64,9	4	2	2
Summe	277	70	207

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 7 Echterdingen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3350

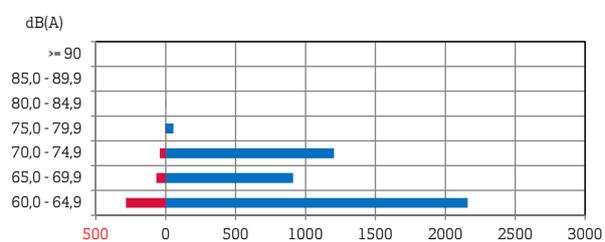
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4807

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	107	104	3
70,0 - 74,9	1037	1024	13
65,0 - 69,9	760	696	64
60,0 - 64,9	1337	445	892
Summe	3242	2270	972

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	19	19	0
70,0 - 74,9	23	23	0
65,0 - 69,9	11	10	1
60,0 - 64,9	54	9	45
Summe	108	62	46

Maximalschallpegel - April 2018

Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4726

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 5259

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	55	52	3
70,0 - 74,9	1204	1182	22
65,0 - 69,9	911	544	367
60,0 - 64,9	2161	486	1675
Summe	4332	2265	2067

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	3	3	0
70,0 - 74,9	41	41	0
65,0 - 69,9	66	17	49
60,0 - 64,9	284	9	275
Summe	394	70	324

5.2 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	28.04.2018	06:48:50	82,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
2	21.04.2018	07:34:12	81,8	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
3	06.04.2018	10:51:11	81,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
4	06.04.2018	12:37:50	81,2	Start	A400	Gewerblicher Verkehr
5	27.04.2018	10:55:08	79,9	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
6	26.04.2018	10:57:45	79,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	10.04.2018	10:41:19	79,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	14.04.2018	10:38:36	79,2	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	04.04.2018	10:49:38	79,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	08.04.2018	10:39:33	79,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	29.04.2018	11:59:08	80,9	Start	E6	Militär
2	10.04.2018	10:42:16	80,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	27.04.2018	10:49:44	80,6	Landung	C30J	Militär
4	28.04.2018	10:39:14	80,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	27.04.2018	17:43:05	80,1	Start	C30J	Militär
6	26.04.2018	10:58:36	80,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	29.04.2018	10:41:24	80,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	12.04.2018	10:43:11	79,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	14.04.2018	10:39:25	79,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	27.04.2018	10:55:58	79,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	10.04.2018	10:41:29	84,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
2	26.04.2018	10:57:50	84,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	08.04.2018	10:39:41	84,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
4	14.04.2018	10:38:39	83,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	23.04.2018	11:30:46	83,0	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
6	29.04.2018	10:40:38	82,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	06.04.2018	10:51:16	82,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	28.04.2018	10:38:36	82,3	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
9	07.04.2018	10:45:25	81,9	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	18.04.2018	10:38:27	81,7	Start	B763	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	08.04.2018	09:51:39	92,1	Start	GLF3	Militär
2	17.04.2018	10:18:57	90,4	Start	GLF3	Militär
3	15.04.2018	13:51:58	89,7	Landung	B734	Gewerblicher Verkehr
4	20.04.2018	16:57:37	89,7	Landung	GLF3	Militär
5	11.04.2018	07:23:50	88,0	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
6	30.04.2018	06:03:32	87,8	Start	GLF3	Militär
7	01.04.2018	10:38:50	87,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	21.04.2018	22:42:47	86,9	Landung	A319	Gewerblicher Verkehr
9	27.04.2018	08:14:17	86,7	Landung	GLF5	Militär
10	28.04.2018	10:37:58	86,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	18.04.2018	13:14:44	83,4	Landung	H60	Militär
2	01.04.2018	10:39:42	81,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
3	10.04.2018	22:25:03	81,4	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
4	05.04.2018	10:42:59	81,1	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
5	11.04.2018	07:24:46	81,0	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
6	03.04.2018	10:37:24	80,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
7	07.04.2018	21:25:44	79,8	Landung	EC45	Gewerblicher Verkehr
8	17.04.2018	10:19:40	79,8	Start	GLF3	Militär
9	16.04.2018	10:42:16	79,8	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	10.04.2018	21:17:38	79,8	Start	B734	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	11.04.2018	07:25:21	87,9	Start	A124	Gewerblicher Verkehr
2	17.04.2018	10:20:11	85,6	Start	GLF3	Militär
3	20.04.2018	16:55:46	84,6	Landung	GLF3	Militär
4	30.04.2018	06:04:53	82,4	Start	GLF3	Militär
5	10.04.2018	17:01:06	82,1	Landung	A124	Gewerblicher Verkehr
6	10.04.2018	10:10:56	82,1	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr
7	13.04.2018	14:56:44	82,0	Start	C130	Militär
8	27.04.2018	15:01:42	81,7	Landung	E6	Militär
9	30.04.2018	10:40:13	81,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
10	06.04.2018	09:59:43	81,4	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	24.04.2018	11:30:24	80,4	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
2	04.04.2018	22:15:58	80,2	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
3	10.04.2018	21:17:34	79,7	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
4	30.04.2018	12:24:01	79,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
5	05.04.2018	10:42:56	79,6	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
6	24.04.2018	13:31:35	79,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	03.04.2018	10:37:24	79,5	Start	B763	Gewerblicher Verkehr
8	01.04.2018	10:02:07	79,4	Start	B734	Gewerblicher Verkehr
9	03.04.2018	12:20:50	79,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	12.04.2018	12:07:02	79,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

