

airport STR



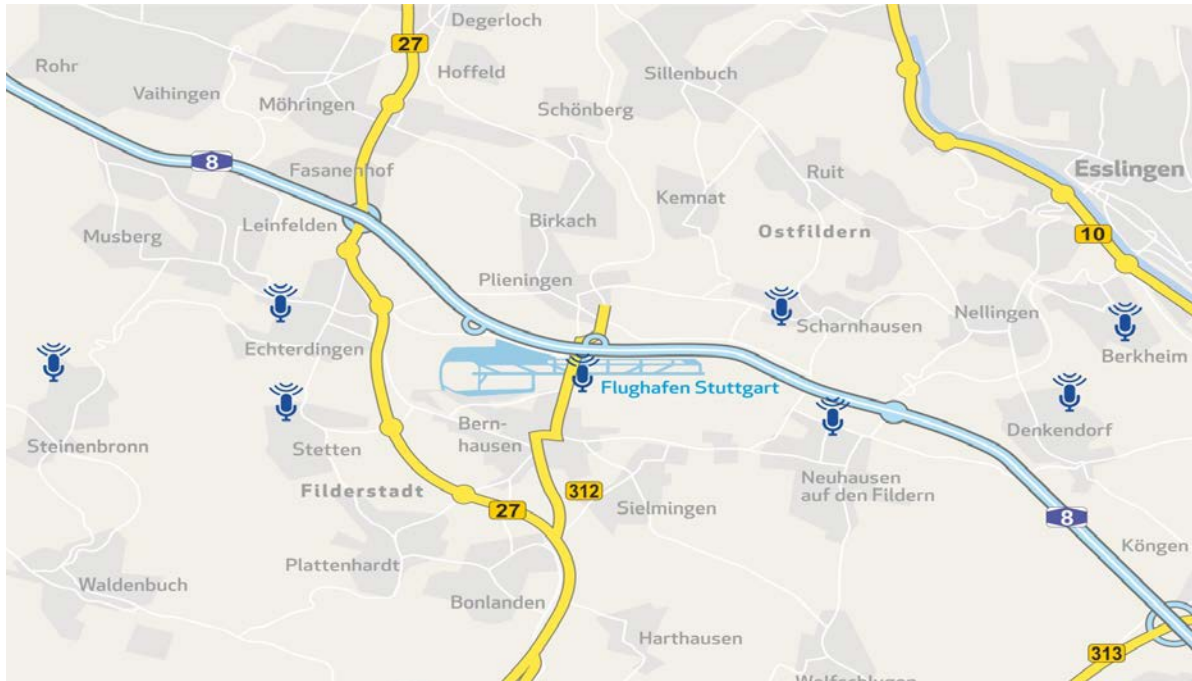
FLUGLÄRMBERICHT

FEBRUAR 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 Februar 2018

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 *1	Landung 07	Start 25 *1	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	7.272	2.559	2.414	1.075	1.224
2.) Propellerflugzeuge	1.366	508	514	175	169
3.) Hubschrauber	312	96	95	59	62
Summe 1. - 3.	8.950	3.163	3.023	1.309	1.455

*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	1.691	584	131	660	3.123	1.581
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	1.088	6	74	12	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 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	43	56	99

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Februar 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		11	11
Nachtluftpostdienste	40	40	80
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	3	4	7
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzel-Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

Februar 2018	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	0	1	1

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,

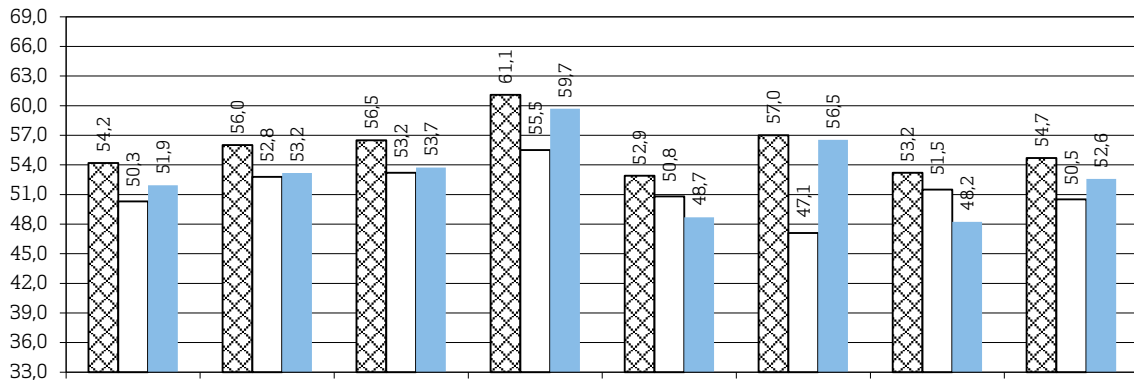
- wenn ein Überflug doppelt so lang gleich laut wahrgenommen wird
- oder wenn sich das Flugbewegungsaufkommen innerhalb eines Zeitintervalls bei gleich hohen und gleich langen Einzelschallereignissen verdoppelt.

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

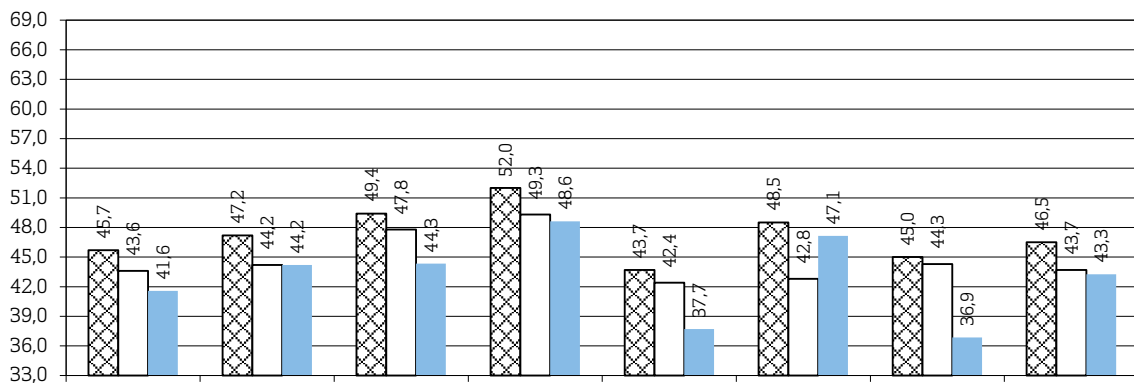
Tag (6.00 bis 22.00 Uhr)



Februar 2018	M1 Scharnhäuser	M2 Berkheim	M3 Neuhäuser	M4 Bernhäuser	M5 Stetten	M6 Steinenbronn	M7 Echterdingen	M8 Denkdorf
--------------	-----------------	-------------	--------------	---------------	------------	-----------------	-----------------	-------------

dB(A) Leq(3) Monatswert

Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)



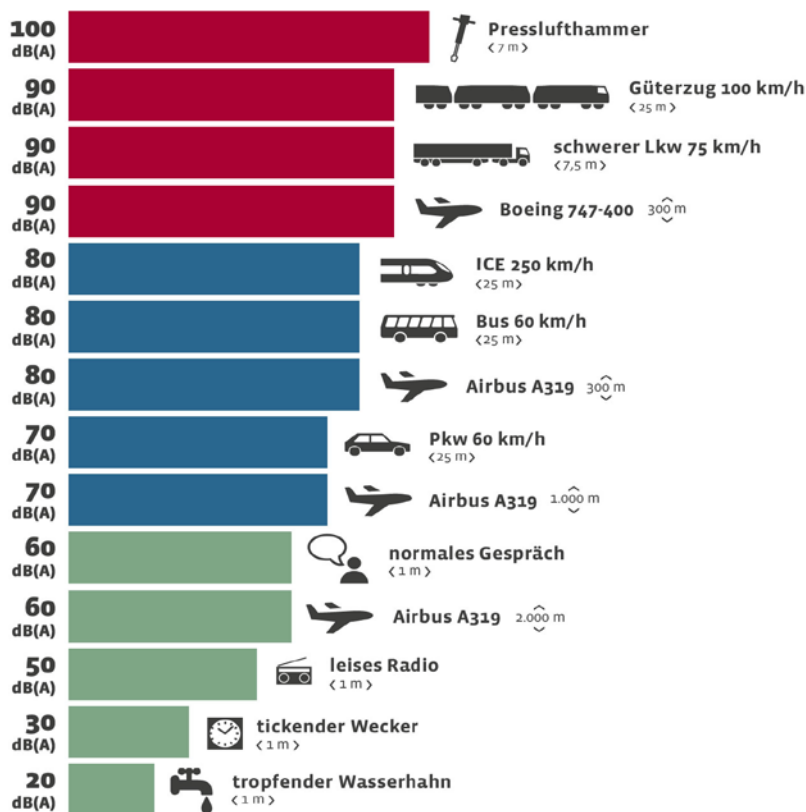
- Gesamtgeräusche inkl. Flugzeuggeräusche
- Umgebungsgeräusche ohne Flugzeuggeräusche
- Flugzeuggeräusche ohne Umgebungsgeräusche

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.

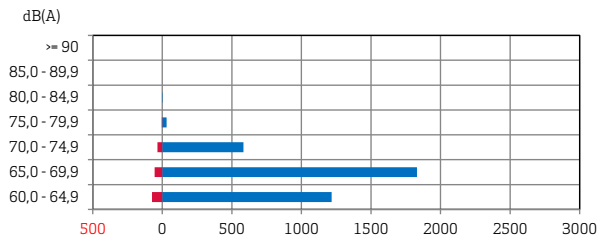
Maximalschallpegel unterschiedlicher Geräuschquellen



FP www.fluglärm-portal.de

5.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

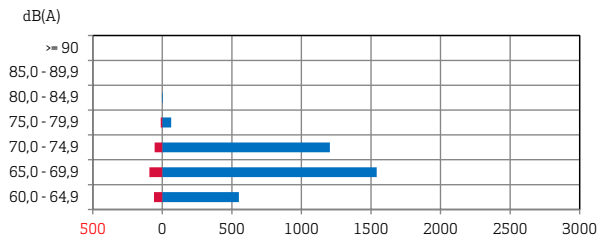
Die folgenden acht Grafiken verdeutlichen, wie häufig innerhalb der Tag- und Nachtzeiträume des betrachteten Monats an der jeweiligen Messstelle welche Überflugmaximalschallpegel gemessen wurden und ob dies durch einen Start oder Landung hervorgerufen wurde. Ein Vergleich mit den in der Grafik 2 genannten 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 - Februar 2018**Messstelle 1 Scharnhausen**

Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 60$ dB(A): 3832
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4286

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	3	3	0
75,0 - 79,9	31	31	0
70,0 - 74,9	584	579	5
65,0 - 69,9	1830	1800	30
60,0 - 64,9	1217	711	506
Summe	3665	3124	541

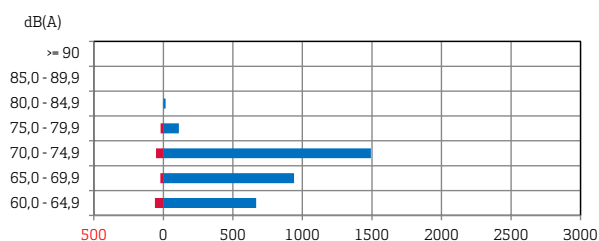
Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	3	3	0
70,0 - 74,9	35	35	0
65,0 - 69,9	55	54	1
60,0 - 64,9	74	24	50
Summe	167	116	51

Maximalschallpegel - Februar 2018**Messstelle 2 Berkheim**

Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 63$ dB(A): 3584
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4263

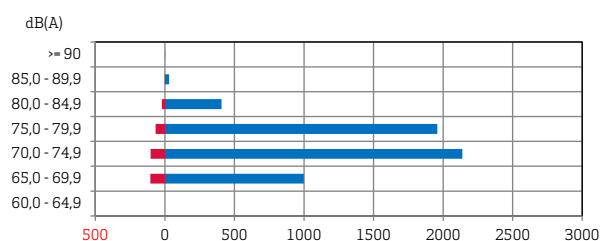
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	4	4	0
75,0 - 79,9	64	63	1
70,0 - 74,9	1205	1186	19
65,0 - 69,9	1541	971	570
60,0 - 64,9	550	224	326
Summe	3364	2448	916

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	12	11	1
70,0 - 74,9	55	53	2
65,0 - 69,9	93	29	64
60,0 - 64,9	60	6	54
Summe	220	99	121

Maximalschallpegel - Februar 2018**Messstelle 3 Neuhausen**Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 3384

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4278

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	17	17	0
75,0 - 79,9	112	111	1
70,0 - 74,9	1493	1484	9
65,0 - 69,9	940	833	107
60,0 - 64,9	668	220	448
Summe	3230	2665	565
Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	0	0	0
75,0 - 79,9	20	20	0
70,0 - 74,9	52	51	1
65,0 - 69,9	22	14	8
60,0 - 64,9	60	12	48
Summe	154	97	57

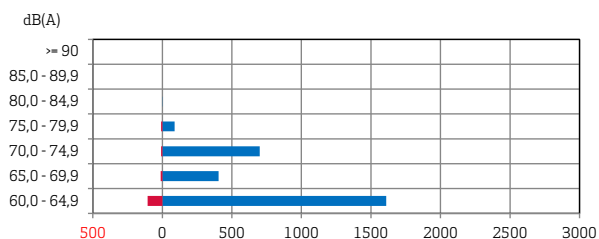
Maximalschallpegel - Februar 2018**Messstelle 4 Bernhausen**Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 65$ dB(A): 5829

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 8296

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	1	1	0
85,0 - 89,9	30	20	10
80,0 - 84,9	407	267	140
75,0 - 79,9	1959	1730	229
70,0 - 74,9	2138	1659	479
65,0 - 69,9	999	363	636
60,0 - 64,9			
Summe	5534	4040	1494
Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	0	1
80,0 - 84,9	22	13	9
75,0 - 79,9	66	48	18
70,0 - 74,9	102	58	44
65,0 - 69,9	104	17	87
60,0 - 64,9			
Summe	295	136	159

Maximalschallpegel - Februar 2018

Messstelle 5 Stetten



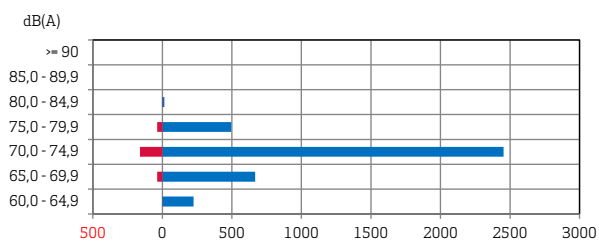
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2940
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4038

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	88	86	2
70,0 - 74,9	701	688	13
65,0 - 69,9	405	286	119
60,0 - 64,9	1610	114	1496
Summe	2806	1176	1630

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	8	8	0
65,0 - 69,9	12	4	8
60,0 - 64,9	106	3	103
Summe	134	23	111

Maximalschallpegel - Februar 2018

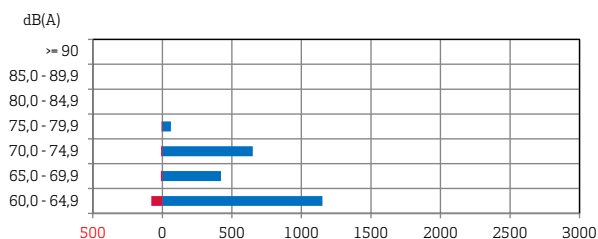
Messstelle 6 Steinenbronn



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 4092
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4032

Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	14	2	12
75,0 - 79,9	495	126	369
70,0 - 74,9	2454	680	1774
65,0 - 69,9	667	229	438
60,0 - 64,9	224	139	85
Summe	3854	1176	2678

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	0	0	0
80,0 - 84,9	2	1	1
75,0 - 79,9	37	9	28
70,0 - 74,9	161	6	155
65,0 - 69,9	37	7	30
60,0 - 64,9	1	0	1
Summe	238	23	215

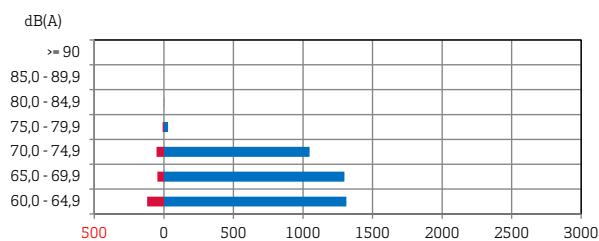
Maximalschallpegel - Februar 2018**Messstelle 7 Echterdingen**

Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 2389

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4038

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	62	58	4
70,0 - 74,9	651	638	13
65,0 - 69,9	421	319	102
60,0 - 64,9	1151	113	1038
Summe	2285	1128	1157

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	6	6	0
70,0 - 74,9	8	8	0
65,0 - 69,9	11	6	5
60,0 - 64,9	79	2	77
Summe	104	22	82

Maximalschallpegel - Februar 2018**Messstelle 8 Denkendorf**

Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3917

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 4267

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	31	30	1
70,0 - 74,9	1048	1044	4
65,0 - 69,9	1298	1092	206
60,0 - 64,9	1312	488	824
Summe	3690	2655	1035

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	52	51	1
65,0 - 69,9	47	25	22
60,0 - 64,9	120	20	100
Summe	227	104	123

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	03.02.2018	11:16:37	80,7	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	20.02.2018	20:44:38	80,4	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	11.02.2018	06:47:51	80,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
4	17.02.2018	15:23:26	79,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
5	23.02.2018	11:04:25	79,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	02.02.2018	07:27:28	79,5	Start	GLF3	Militär
7	04.02.2018	13:50:01	79,5	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	16.02.2018	11:14:48	79,5	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	04.02.2018	07:56:39	79,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	24.02.2018	19:23:04	79,2	Start	B744	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	08.02.2018	10:42:10	82,5	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
2	25.02.2018	10:12:57	81,8	Start	C17	Militär
3	24.02.2018	19:23:59	81,4	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
4	08.02.2018	17:05:38	80,2	Start	C30J	Militär
5	17.02.2018	15:24:19	79,9	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
6	21.02.2018	16:04:49	79,4	Start	GLF3	Militär
7	06.02.2018	17:33:15	79,2	Start	C30J	Militär
8	07.02.2018	17:32:35	78,9	Start	E6	Militär
9	04.02.2018	08:12:47	78,9	Start	GLF3	Militär
10	08.02.2018	22:11:16	78,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flugbewegung	Flugzeugtyp	Verkehrsart
1	19.02.2018	10:57:55	83,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
2	16.02.2018	11:14:53	82,8	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	21.02.2018	16:04:20	82,6	Start	GLF3	Militär
4	04.02.2018	13:50:04	82,3	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
5	17.02.2018	11:36:32	82,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
6	10.02.2018	10:54:43	81,9	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
7	09.02.2018	10:53:14	81,6	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
8	20.02.2018	20:44:41	81,5	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
9	18.02.2018	11:05:53	81,4	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
10	24.02.2018	13:19:41	81,2	Start	B764	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	18.02.2018	10:59:11	91,3	Start	GLF3	Militär
2	22.02.2018	11:36:05	89,1	Landung	GLF3	Militär
3	21.02.2018	16:03:27	89,1	Start	GLF3	Militär
4	23.02.2018	10:42:56	88,9	Landung	C17	Militär
5	08.02.2018	12:12:15	88,6	Landung	C130	Militär
6	17.02.2018	15:22:53	88,5	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
7	07.02.2018	19:18:25	88,4	Landung	A333	Gewerblicher Verkehr
8	18.02.2018	11:05:10	88,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
9	09.02.2018	16:53:55	87,8	Landung	E6	Militär
10	08.02.2018	15:06:07	87,7	Landung	C30J	Militär

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	16.02.2018	12:03:46	84,7	Start	B742	Militär
2	11.02.2018	12:01:13	80,0	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
3	16.02.2018	12:26:48	79,3	Start	C17	Militär
4	07.02.2018	22:17:46	79,2	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
5	02.02.2018	22:11:04	79,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
6	16.02.2018	13:09:47	78,9	Start	C17	Militär
7	11.02.2018	14:01:13	78,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	03.02.2018	13:01:56	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	03.02.2018	07:29:50	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	10.02.2018	12:04:17	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	17.02.2018	10:45:12	84,7	Landung	B744	Gewerblicher Verkehr
2	07.02.2018	22:18:23	83,7	Start	B744	Gewerblicher Verkehr
3	07.02.2018	06:35:39	83,0	Landung	B744	Gewerblicher Verkehr
4	16.02.2018	23:11:19	82,9	Landung	B744	Gewerblicher Verkehr
5	08.02.2018	06:06:21	81,7	Landung	B733	Gewerblicher Verkehr
6	23.02.2018	08:38:04	81,5	Landung	B764	Gewerblicher Verkehr
7	09.02.2018	08:22:32	81,4	Landung	B764	Gewerblicher Verkehr
8	20.02.2018	13:55:09	81,1	Landung	H60	Militär
9	20.02.2018	15:41:00	81,0	Landung	B744	Gewerblicher Verkehr
10	08.02.2018	15:35:26	80,9	Landung	GLF3	Militär

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	02.02.2018	09:23:16	79,8	Start	B733	Gewerblicher Verkehr
2	11.02.2018	11:07:28	79,8	Start	E6	Militär
3	11.02.2018	12:01:13	79,5	Start	B764	Gewerblicher Verkehr
4	01.02.2018	22:19:20	79,1	Start	A306	Gewerblicher Verkehr
5	16.02.2018	12:03:45	79,1	Start	B742	Militär
6	02.02.2018	14:53:19	78,7	Start	B733	Gewerblicher Verkehr
7	20.02.2018	13:55:43	78,5	Landung	H60	Militär
8	15.02.2018	13:06:05	78,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	02.02.2018	13:17:18	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	11.02.2018	08:09:10	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

