

Fluglärmbericht

MAI 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 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 Mai 2026

Monatliche zivile Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 1)

Flugbewegungen	insgesamt	Start 07 ^{*1}	Landung 07	Start 25 ^{*1}	Landung 25
1.) Strahltriebflugzeuge	7.385	1.893	1.753	1.797	1.942
2.) Propellerflugzeuge	815	240	232	168	175
3.) Hubschrauber	370	94	96	90	90
Summe 1. - 3.	8.570	2.227	2.081	2.055	2.207

^{*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 Überflügeignis über die gesamte Überschreitszeit 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	1.513	68	204	630	2.696	2.520
Kategorie	7	8	9	10	11	12
Bewegungen	881	47	1	10	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 Nachtlufthpostdienst 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:

Mai 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Gesamtzahl	1	60	61

davon Ausnahmeregelungen gemäß Planfeststellungsbeschluss

Mai 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
verspätete Landungen bis 24.00 Uhr		52	52
Nachtlufthpostdienste			0
Not- / Ausweichflüge			0
Flüge im Katastrophenschutz oder medizinische Hilfeleistung	1	1	2
Vermessungsflüge für die Flugsicherung			0

Einzelausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsichtsstelle

Nächtliche Starts und Landungen am Flughafen Stuttgart (Tabelle 4)

Mai 2026	Starts 23.00 - 6.00 Uhr	Landungen 23.30 - 6.00 Uhr	Flugbewegungen insgesamt
Einzel-Ausnahmegenehmigungen	0	7	7

3. Analyse der Überflugdichte

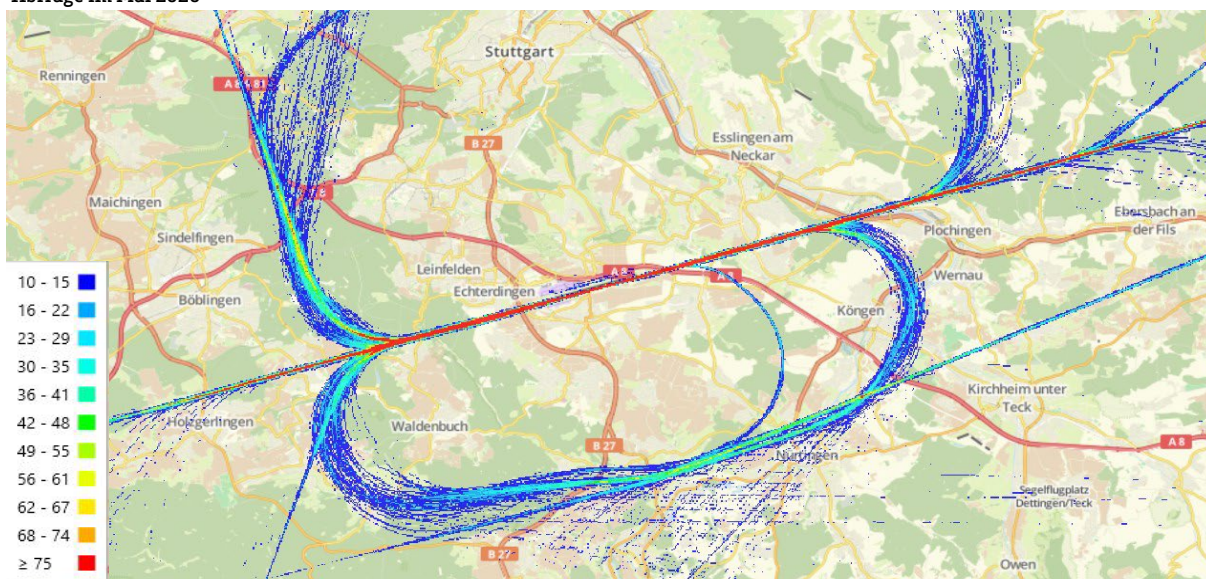
Die folgenden beiden Kartendarstellungen veranschaulichen die An- und Abflüge eines Monats am Flughafen Stuttgart. Quadratische Kacheln unterteilen dabei das gesamte Gebiet in ein gleichmäßiges Raster. Für jedes dieser Kacheln wird gezählt, wie oft ein Flugzeug darüber geflogen ist. Die Kacheln werden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

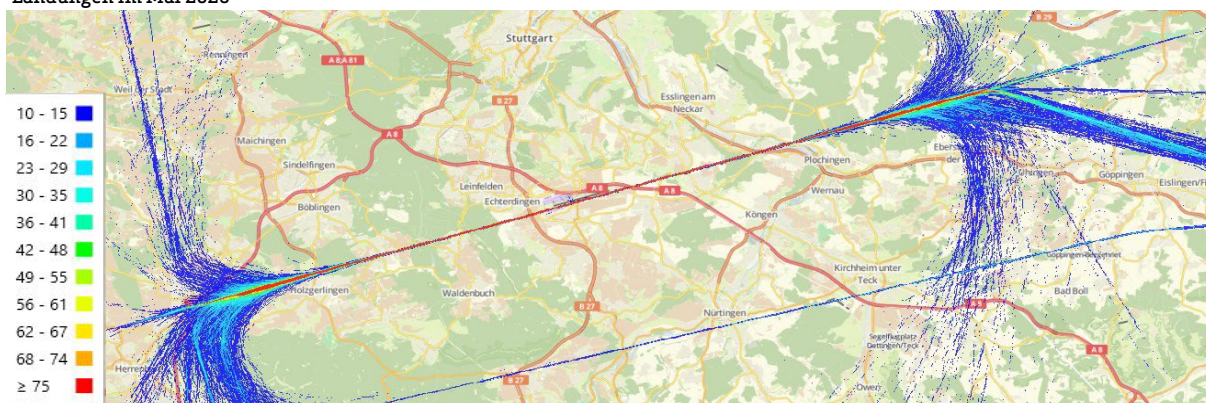
Die Angaben zur Überflughäufigkeit beziehen sich auf den Berichtszeitraum von einem Monat. Die Farbskala in Regenbogenfarben reicht von 10 bis über 75 Flugbewegungen. Kacheln mit weniger als 10 Flugbewegungen (eines Monats) werden nicht dargestellt. Kacheln ab 75 Flugbewegungen werden in rot dargestellt.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



Landungen im Mai 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 sogenannter 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 **Fluglärmschutzgesetz** 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)								
Mai 2026	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	53	53	54	56	46	55	40	52
02.	53	53	54	58	44	54	38	53
03.	51	52	53	61	52	56	51	52
04.	53	53	54	60	51	56	50	53
05.	51	52	53	62	53	57	53	51
06.	45	48	44	60	55	56	55	48
07.	47	49	47	60	56	56	55	49
08.	55	55	57	60	47	57	44	55
09.	54	54	56	59	46	55	42	54
10.	54	54	55	58	50	56	48	54
11.	47	50	47	60	55	55	55	50
12.	44	49	44	59	55	55	53	48
13.	48	50	44	59	56	56	55	49
14.	46	48	44	59	56	56	55	48
15.	46	49	45	60	56	57	54	48
16.	47	50	46	60	56	57	54	49
17.	49	51	49	59	55	56	54	50
18.	49	50	49	61	56	56	54	50
19.	47	49	47	59	55	56	54	48
20.	48	50	48	59	55	56	54	49
21.	52	52	53	63	54	57	53	52
22.	55	55	57	60	47	57	45	55
23.	54	54	56	59	46	56	41	54
24.	54	54	55	60	46	56	43	53
25.	54	53	55	59	46	56	43	53
26.	54	53	55	59	45	56	39	53
27.	53	53	55	58	45	56	45	53
28.	52	53	55	60	50	56	49	53
29.	53	54	56	59	46	56	41	54
30.	49	51	51	59	54	56	53	50
31.	48	48	44	60	55	56	54	47
MM	50,5	51,6	51,0	59,5	51,2	56,0	49,0	51,1

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)								
Mai 2026	M1 Scharn- hausen	M2 Berkheim	M3 Neu- hausen	M4 Bern- hausen	M5 Stetten	M6 Steinen- bronn	M7 Echter- dingen	M8 Denken- dorf
01.	38	41	41	44	39	50	29	41
02.	38	40	40	45	39	49	*	39
03.	35	42	34	44	42	44	41	41
04.	31	40	29	50	47	48	45	40
05.	43	42	*	50	46	45	46	41
06.	34	42	36	49	48	47	48	42
07.	45	46	48	51	40	50	41	47
08.	45	46	47	51	41	52	39	46
09.	38	39	42	47	40	51	38	40
10.	34	43	39	50	42	43	40	43
11.	38	42	38	47	46	46	44	42
12.	34	40	29	47	45	44	44	40
13.	38	43	32	50	47	47	47	41
14.	36	42	35	45	43	43	40	42
15.	38	43	39	54	48	48	47	42
16.	36	43	37	50	42	43	40	42
17.	39	42	39	49	44	46	42	41
18.	43	44	43	48	46	45	44	42
19.	33	41	*	50	48	47	46	40
20.	38	42	39	49	45	45	44	42
21.	44	44	46	50	42	52	34	45
22.	46	47	48	50	41	52	32	48
23.	41	42	43	47	39	51	31	43
24.	41	42	43	50	39	52	28	43
25.	39	39	41	48	42	52	38	40
26.	43	41	45	52	37	51	*	43
27.	42	42	46	49	35	47	30	44
28.	43	41	46	49	38	51	36	44
29.	46	47	49	53	39	52	28	48
30.	*	37	*	47	40	42	38	39
31.	36	44	40	47	44	44	43	44
MM	39,1	42,2	40,5	48,8	42,3	47,7	39,3	42,3

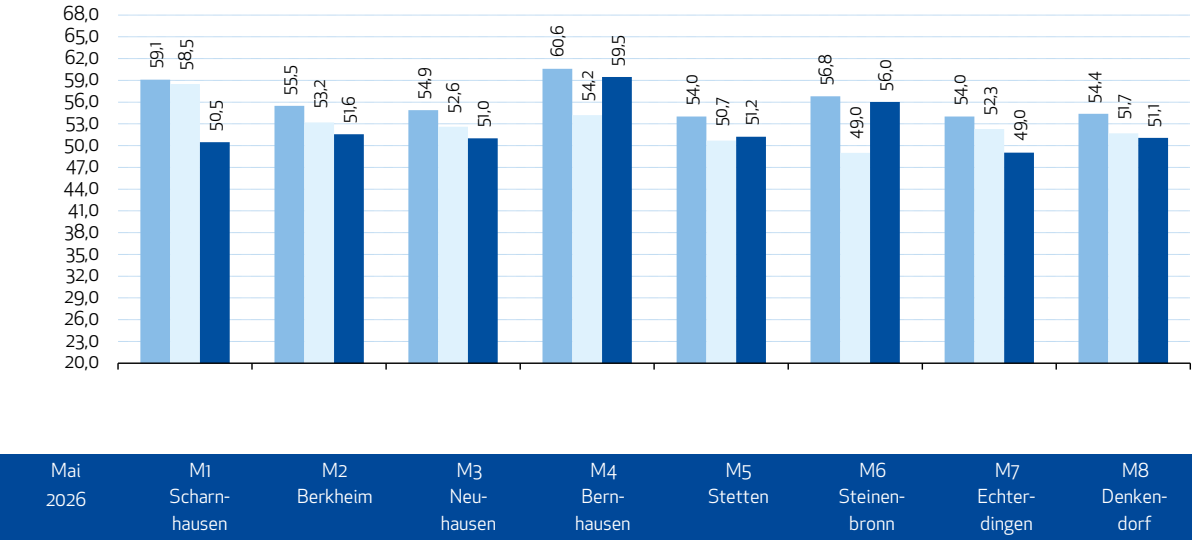
MM = arithmetischer Monatsmittelwert

* = Störung Messstelle / Kein Lärmereignis

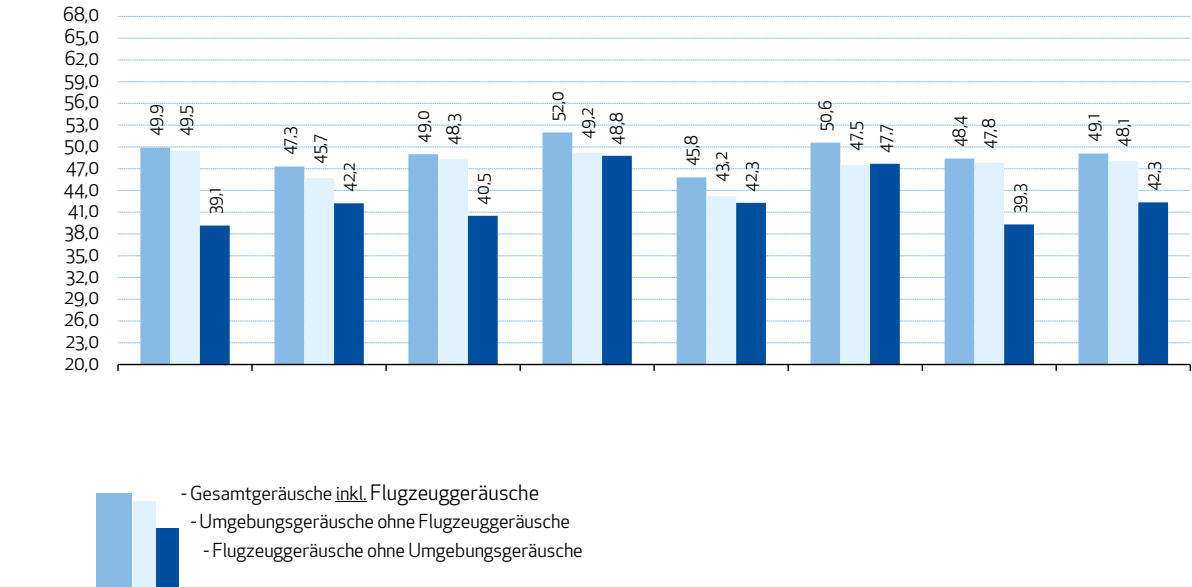
5. Gesamt-, Umgebungs- und Flugzeuggeräusche an den Standorten der Außenmessstellen

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)



dB(A) Leq(3) Monatswert Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)



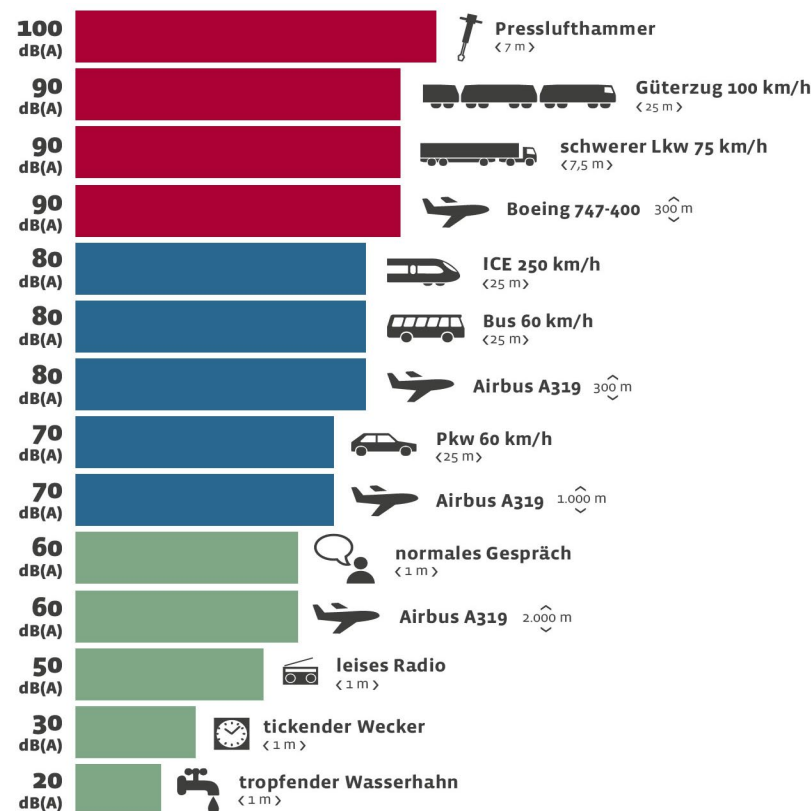
- Gesamtgeräusche inkl. Flugzeuggeräusche
- Umgebungsgeräusche ohne Flugzeuggeräusche
- Flugzeuggeräusche ohne Umgebungsgeräusche

6. 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

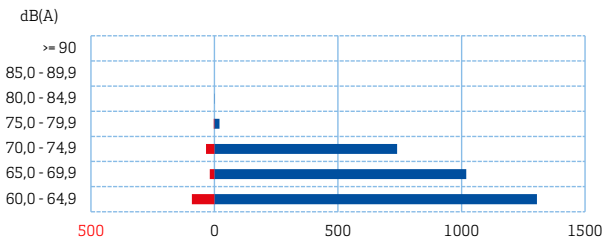
6.1 Schallpegelwerte an den Außenmessstellen

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 - Mai 2026

Messstelle 1 Scharnhausen



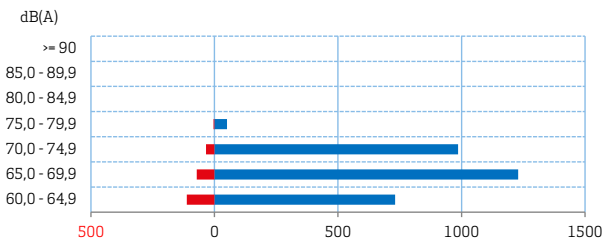
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3231
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3990

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	20	18	2
70,0 - 74,9	739	729	10
65,0 - 69,9	1.019	963	56
60,0 - 64,9	1.305	414	891
Summe	3.084	2.125	959

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	34	33	1
65,0 - 69,9	19	18	1
60,0 - 64,9	91	12	79
Summe	147	66	81

Maximalschallpegel - Mai 2026

Messstelle 2 Berkheim



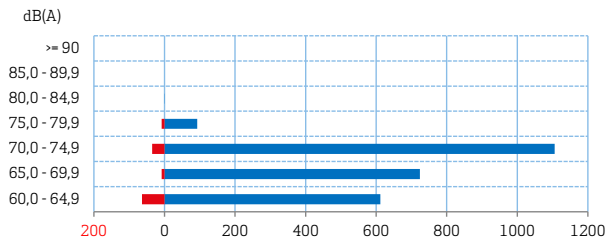
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 63 dB(A): 3219
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3954

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	51	47	4
70,0 - 74,9	986	965	21
65,0 - 69,9	1.229	634	595
60,0 - 64,9	731	92	639
Summe	2.997	1.738	1.259

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	34	34	0
65,0 - 69,9	72	5	67
60,0 - 64,9	112	2	110
Summe	222	45	177

Maximalschallpegel - Mai 2026

Messstelle 3 Neuhausen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 62$ dB(A): 2651

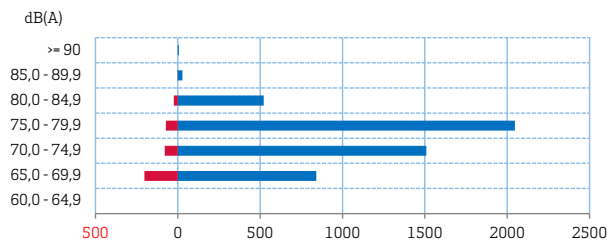
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3982

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	93	92	1
70,0 - 74,9	1.106	1.097	9
65,0 - 69,9	724	636	88
60,0 - 64,9	612	67	545
Summe	2.536	1.893	643

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	35	34	1
65,0 - 69,9	8	5	3
60,0 - 64,9	64	2	62
Summe	115	49	66

Maximalschallpegel - Mai 2026

Messstelle 4 Bernhausen



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 66$ dB(A): 5334

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 7776

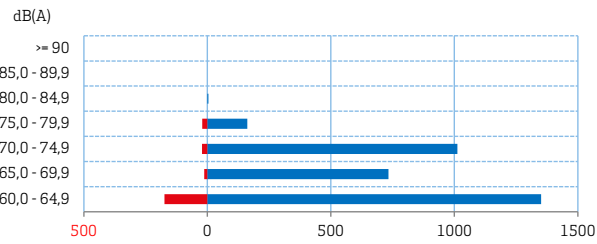
Klasse [dB(A)]	Tag		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	6	1	5
85,0 - 89,9	28	23	5
80,0 - 84,9	522	401	121
75,0 - 79,9	2.046	1.897	149
70,0 - 74,9	1.509	1.217	292
65,0 - 69,9	841	215	626
60,0 - 64,9			
Summe	4.952	3.754	1.198

Klasse [dB(A)]	Nacht		
	Gesamt	Starts	Landungen
>= 90	0	0	0
85,0 - 89,9	1	1	0
80,0 - 84,9	25	22	3
75,0 - 79,9	73	58	15
70,0 - 74,9	80	16	64
65,0 - 69,9	203	6	197
60,0 - 64,9			
Summe	382	103	279



Maximalschallpegel - Mai 2026

Messstelle 5 Stetten



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3492

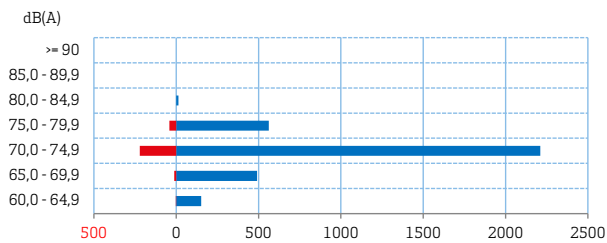
Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3764

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	162	160	2
70,0 - 74,9	1.012	997	15
65,0 - 69,9	733	593	140
60,0 - 64,9	1.351	89	1.262
Summe	3.262	1.843	1.419

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	21	21	0
70,0 - 74,9	22	20	2
65,0 - 69,9	13	7	6
60,0 - 64,9	174	1	173
Summe	230	49	181

Maximalschallpegel - Mai 2026

Messstelle 6 Steinenbronn



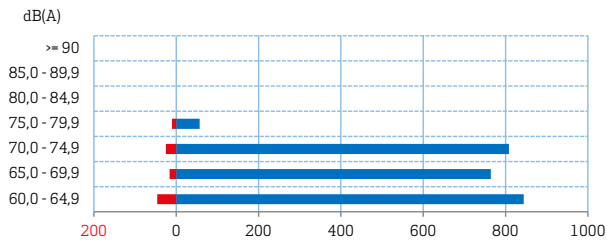
Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit Lmax > 60 dB(A): 3705

Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3733

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	13	5	8
70,0 - 74,9	562	308	254
65,0 - 69,9	2.211	992	1.219
60,0 - 64,9	491	379	112
55,0 - 59,9	152	114	38
Summe	3.429	1.798	1.631

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	41	16	25
70,0 - 74,9	221	27	194
65,0 - 69,9	12	4	8
60,0 - 64,9	2	2	0
Summe	276	49	227

Maximalschallpegel - Mai 2026
Messstelle 7 Echterdingen

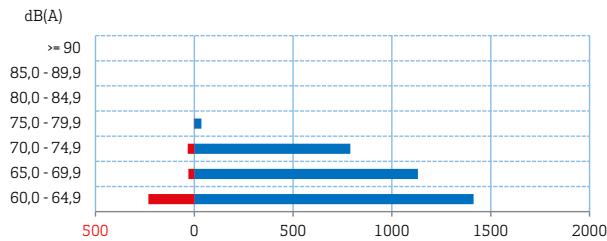


Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 60$ dB(A): 2570
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3767

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	57	54	3
70,0 - 74,9	808	796	12
65,0 - 69,9	764	724	40
60,0 - 64,9	844	108	736
Summe	2.473	1.682	791

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	25	24	1
65,0 - 69,9	16	15	1
60,0 - 64,9	46	1	45
Summe	97	50	47

Maximalschallpegel - Mai 2026
Messstelle 8 Denkendorf



Anzahl der korrelierten Lärmereignisse (Tag+Nacht) mit $L_{max} > 60$ dB(A): 3667
 Gesamtzahl der Flugspuren im 2 km Umkreis der Messstelle: 3961

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	36	34	2
70,0 - 74,9	789	776	13
65,0 - 69,9	1.132	876	256
60,0 - 64,9	1.413	166	1.247
Summe	3.370	1.852	1.518

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	2	2	0
70,0 - 74,9	33	33	0
65,0 - 69,9	30	8	22
60,0 - 64,9	232	5	227
Summe	297	48	249

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)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	25.05.2026	08:37:09	80,0	Start	C404	Gewerblicher Verkehr
2	23.05.2026	11:03:28	78,1	Start	A333	Gewerblicher Verkehr
3	20.05.2026	06:35:29	77,1	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
4	06.05.2026	05:59:48	76,7	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
5	31.05.2026	07:15:29	76,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	04.05.2026	06:55:53	75,7	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
7	10.05.2026	06:11:47	75,7	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
8	02.05.2026	07:15:49	75,7	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	31.05.2026	06:24:32	75,6	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
10	23.05.2026	08:24:20	75,6	Start	A321	Gewerblicher Verkehr

M2 Berkheim

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	01.05.2026	16:45:16	79,6	Start	C130	Gewerblicher Verkehr
2	10.05.2026	12:06:32	78,6	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
3	24.05.2026	11:47:01	78,1	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
4	30.05.2026	10:05:15	78,1	Landung	BC53	Gewerblicher Verkehr
5	22.05.2026	18:51:30	77,8	Start	A400	Gewerblicher Verkehr
6	03.05.2026	11:25:44	77,6	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
7	08.05.2026	18:12:33	77,5	Start	A320	Gewerblicher Verkehr
8	16.05.2026	15:34:16	77,1	Landung	B738	Gewerblicher Verkehr
9	03.05.2026	11:38:47	77,0	Start	K35R	Militär
10	01.05.2026	16:09:42	76,7	Start	A320	Gewerblicher Verkehr

M3 Neuhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	24.05.2026	11:46:15	80,3	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
2	22.05.2026	15:59:36	79,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
3	21.05.2026	16:17:27	78,3	Start	GLF3	Gewerblicher Verkehr
4	05.05.2026	13:28:44	77,8	Start	A332	Gewerblicher Verkehr
5	22.05.2026	16:15:38	77,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	22.05.2026	18:58:00	77,5	Start	A333	Gewerblicher Verkehr
7	28.05.2026	14:53:01	77,5	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	20.05.2026	06:35:38	77,3	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	08.05.2026	22:25:15	77,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	09.05.2026	16:48:41	77,2	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M4 Bernhausen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	21.05.2026	14:31:22	96,5	Landung	GLF3	Gewerblicher Verkehr
2	05.05.2026	13:08:39	94,3	Landung	C17	Militär
3	03.05.2026	07:54:30	91,5	Landung	B748	Gewerblicher Verkehr
4	08.05.2026	15:32:44	90,8	Landung	C650	Gewerblicher Verkehr
5	02.05.2026	12:59:56	90,1	Start	GLF3	Militär
6	24.05.2026	08:00:22	90,0	Landung	B748	Gewerblicher Verkehr
7	06.05.2026	19:12:15	89,3	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
8	21.05.2026	16:16:45	89,1	Start	GLF3	Gewerblicher Verkehr
9	30.05.2026	13:51:38	87,9	Landung	C17	Militär
10	06.05.2026	20:03:03	87,5	Start	A319	Gewerblicher Verkehr

M5 Stetten

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	17.05.2026	12:15:14	83,2	Start	K35R	Militär
2	16.05.2026	15:52:36	82,9	Start	E6	Militär
3	15.05.2026	09:42:01	81,5	Start	K35R	Militär
4	05.05.2026	15:06:57	80,6	Start	C17	Militär
5	17.05.2026	11:11:49	79,4	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
6	16.05.2026	13:01:45	79,4	Start	K35R	Militär
7	11.05.2026	13:56:56	79,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	07.05.2026	16:51:20	79,0	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	13.05.2026	18:58:03	78,9	Start	E6	Militär
10	15.05.2026	16:35:09	78,9	Start	B738	Gewerblicher Verkehr

M6 Steinenbronn

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	05.05.2026	13:06:45	83,7	Landung	C17	Militär
2	16.05.2026	15:53:08	83,2	Start	E6	Militär
3	31.05.2026	13:30:36	83,1	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
4	25.05.2026	12:14:04	82,6	Landung	A20N	Gewerblicher Verkehr
5	05.05.2026	15:07:34	82,6	Start	C17	Militär
6	17.05.2026	11:12:26	82,1	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
7	27.05.2026	10:54:02	81,8	Landung	A21N	Gewerblicher Verkehr
8	15.05.2026	06:07:15	80,7	Start	A321	Gewerblicher Verkehr
9	22.05.2026	17:07:19	80,6	Landung	A400	Gewerblicher Verkehr
10	27.05.2026	08:50:48	80,4	Landung	H53	Gewerblicher Verkehr

M7 Echterdingen

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	13.05.2026	18:58:00	79,7	Start	E6	Militär
2	05.05.2026	15:06:54	79,1	Start	C17	Militär
3	06.05.2026	18:36:09	78,9	Start	A319	Gewerblicher Verkehr
4	05.05.2026	06:50:30	78,5	Landung	EC45	Gewerblicher Verkehr
5	14.05.2026	07:13:14	78,4	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
6	14.05.2026	08:16:19	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
7	17.05.2026	12:01:24	78,3	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	30.05.2026	06:56:48	78,2	Start	K35R	Militär
9	13.05.2026	16:59:29	78,1	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
10	15.05.2026	09:42:04	77,7	Start	K35R	Militär

M8 Denkendorf

Nr.	Datum	Uhrzeit	Maximalpegel [dB(A)]	Flug- bewegung	Flug- zeugtyp	Verkehrsart
1	16.05.2026	15:34:28	79,3	Landung	B738	Gewerblicher Verkehr
2	03.05.2026	11:38:41	78,0	Start	K35R	Militär
3	31.05.2026	13:13:22	77,8	Start	GLEX	Gewerblicher Verkehr
4	03.05.2026	15:34:04	77,1	Landung	A320	Gewerblicher Verkehr
5	24.05.2026	11:46:54	76,9	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
6	03.05.2026	11:25:33	76,8	Start	B748	Gewerblicher Verkehr
7	28.05.2026	08:28:25	76,7	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
8	29.05.2026	13:50:21	76,6	Start	B738	Gewerblicher Verkehr
9	21.05.2026	16:17:56	76,5	Start	GLF3	Gewerblicher Verkehr
10	29.05.2026	22:05:41	76,3	Start	A306	Gewerblicher Verkehr

[illegible]