



Bild 1 Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart - 2008 -

Inhaltsverzeichnis

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart	3
2. Das Flughafenjahr 2008	6
3. Die Flugbewegungen der letzten zehn Jahre	7
4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung	8
5. Abflugstrecken, Flugerwartungsgebiet und prozentuale Nutzung	10
6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug	11
7. Flugspurenauswertung	12
8. Die Nachtflugbeschränkung	13
9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen	14
10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate	15
11. Lärmfestschreibungskontur 1978 / 2008	16
12. Fluglärmbeschwerden	17
13. Erläuterung von Begriffen	19

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart

Der Lärmschutzbeauftragte (LSB) für den Flughafen Stuttgart ist Angestellter des Landes Baden-Württemberg beim Regierungspräsidium Stuttgart und unterliegt der Fachaufsicht des Innenministeriums (IM; ab 2010 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr / UVM). Mit dieser vom Flughafenbetreiber unabhängigen Funktion ist gewährleistet, dass er seine Aufgaben unter Beachtung der bestehenden Gesetze, des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Stuttgart, die die Grenzen des Flugbetriebs am Flughafen Stuttgart festlegen, unparteiisch und mit dem Ziel durchführt, soweit wie möglich um die Minderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärms besorgt zu sein. Hierzu zählt auch, Fluglärmbeschwerden aufzunehmen und, soweit möglich, um Abhilfe bemüht zu sein.

Dies stellt sich in der Praxis häufig als problematisch dar. Der Beschwerdeführer erwartet, dass der Lärmschutzbeauftragte (LSB) der Beschwerde abhilft. Dies ist jedoch meist nur in den wenigen Fällen möglich, in denen der Beschwerde ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften zugrunde liegt (deutlich weniger als 1% der Fälle). Nachweisbare Verstöße werden konsequent verfolgt.

Die wichtigsten Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten sind:

- Bekämpfung von Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge durch
- Vorschläge und angewandte Verfahren zur Lärminderung
- Entgegennahme und Verarbeitung der Messergebnisse der Fluglärmmessanlage
- Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Lärminderung

- Beratende Zusammenarbeit mit
- den Kommunen
- der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- dem Flughafenbetreiber Flughafen Stuttgart GmbH (FSG)
- den Fluggesellschaften, Flugzeughaltern, Luftfahrtunternehmen und Besatzungen

- Mitarbeit in den Sitzungen der
- Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart (FLK)
- sowie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

- Öffentlichkeitsarbeit in den Medien zum Thema Fluglärm
- Bearbeitung
 - der mit dem zivilen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden und
 - Weiterleitung der mit dem militärischen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden

Vorstehend genannte Aufgaben werden zwangsläufig meist im Hintergrund erledigt. So führt der Lärmschutzbeauftragte zahlreiche Gespräche mit den Fluggesellschaften, der Flughafen Stuttgart GmbH, der Deutsche Flugsicherung GmbH, Kommunen, auch mit Flugzeugbesatzungen oder militärischen Dienststellen (obwohl Letzteres nicht zu seinen Aufgaben zählt). Ziel ist stets, vermeidbaren Lärm weitestgehend zu unterbinden. Dies können Maßnahmen betreffend den Bodenlärm sein, also Standläufe, unnötige Fahrten oder Betrieb von Stromaggregaten (GPU). Auch die Nachtflugbeschränkung ist regelmäßiges Thema. Neue lärmärmere Startverfahren einzuführen gehört ebenso dazu, wie mit Betreibern von z. B. Hubschraubern zu verhandeln, um größere Anflughöhen und damit lärmärmere An- und Abflüge zu erreichen.

Weiteres Beispiel sind regelmäßige Kontrollen des An- und Abflugverhaltens von Verkehrsflugzeugen und Sichtfliegern. So wurde mit der DFS eine Abflugstrecke nach Nordwesten daraufhin untersucht, wie die Flugzeuge noch besser auf der Ideallinie gehalten werden können. Die optimierte Route ist seit 2008 realisiert. Bei den Sichtanflugstrecken vom Fernsehturm kommend wurde eine Anflugstrecke für Landungen in Richtung Osten so optimiert, dass seit 2008 weniger Anwohner von Kleinfliegerlärm betroffen sind und weniger zwangsläufige Überflüge bebauten Gebiets durch die sog. Platzrunde (Teil des Landeanflugs) erfolgen. Der LSB überwacht die Einhaltung der Nachtflugbeschränkung.

Der LSB besucht regelmäßig Ortschafts- und Gemeinderatssitzungen (u.a. in Nt.-Reudern und Stgt.-Vaihingen), um dort Bericht zu erstatten, die Nachtflugbeschränkung zu erläutern, auf Lärmprobleme dieser Kommune speziell einzugehen und natürlich auch Fragen der Räte zu beantworten. Er sucht Flugschulen und Flugbetriebe auf, um dort leises Fliegen einzufordern.

Abgeordnete des Deutschen Bundestags und des Landtags von Baden Württemberg suchen den LSB auf, um Lärmfragen aus ihren Wahlkreisen zu erörtern. Auch Oberbürgermeister und Bürgermeister nehmen die Möglichkeit wahr, sich zu informieren. Dabei stellt sich

regelmäßig heraus, dass der LSB Missverständnisse aus der Welt schaffen sowie nützliche Informationen und Hinweise zu rechtlichen Grundlagen liefern kann.

Letztlich wirkt oftmals ein persönliches Gespräch des LSB mit einem Luftfahrzeugführer nachhaltig, indem er z. B. auf einen gedankenlosen Anflug angesprochen wird oder einfach einen Hinweis erhält, wie man möglichst leise fliegt.

Der LSB informiert Bürger, die in die vom Fluglärm betroffenen Gebiete umziehen möchten. Regelmäßig erfolgen Außentermine an Beschwerdeschwerpunkten mit Lärmmessungen, teils unter Beteiligung der Kommunen.

Beim LSB kann sich jede natürliche Person über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge, den Flughafen Stuttgart betreffend, beschweren. Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde zu ermöglichen, sind folgende Angaben unverzichtbar:

- Name und Wohnort (Gemeinde / Teilort) des Beschwerdeführers,
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses,
- Grund für die Beschwerde.
- Die Beschwerde sollte möglichst unverzüglich eingereicht werden. Je mehr Zeit verstreicht, desto schwieriger wird es in vielen Fällen, den Sachverhalt nachträglich zu klären.

Die Beschwerde sollte außerdem möglichst telefonisch unter der Ruf-Nr. 0711 948 4711 vorgebracht werden. Bei Abwesenheit des LSB kann die Beschwerde auf das automatische Aufzeichnungsgerät gesprochen werden. Wird ein Rückruf oder eine Antwort gewünscht, sollte dies angegeben werden. Bei längerer Abwesenheit des LSB kann bis zu einer erwünschten Rückmeldung einige Zeit vergehen.

Selbstverständlich nimmt der LSB nicht nur Beschwerden entgegen. Er hilft auch mit Informationen rund um den Fluglärm weiter.

Beschwerden über Flüge der US-Streitkräfte können unter der Ruf-Nr. 07031 15 34 62 in deutscher Sprache vorgebracht werden. Beschwerden über Militärflüge allgemein nimmt auch die Deutsche Bundeswehr bei ihrer Beschwerdestelle FLIZ unter 0800 8 62 07 30 bzw. der E-Mail-Adresse fliz@bundeswehr.org entgegen.

2. Das Flughafenjahr 2008

Das erste Halbjahr 2008 verlief auf hohem Beschwerdenniveau - selbst als die FSG ihre Pläne für die Ergänzungsbahn aufgab, ebte das Beschwerdenaufkommen nicht wesentlich ab: Das Jahr 2008 ist das Jahr mit dem bislang höchsten Beschwerdenstand.

Häufige Starts in Richtung Osten brachten während der sechs verkehrsreichsten Monate wieder zahlreiche Beschwerden aus Ostfildern-Nellingen, Denkendorf und Berkheim - meist während stabiler Hochdruckwetterlagen. In diesem Jahr war das Verhältnis der Betriebsbahnen für den Linien- und Charterverkehr ca. 65 % nach Westen und ca. 35 % nach Osten. Dennoch: im langjährigen Mittel ist das Verhältnis der beiden Betriebsbahnen so, dass rund 60 % der Starts nach Westen und nur rund 40 % nach Osten erfolgen.

Die Verbreiterung des Flugerwartungsgebiets (navigatorischer Toleranzbereich links und rechts der Ideallinie) auf Höhe Berkheims hatte noch immer zahlreiche Beschwerden zur Folge. Viele beschwerten sich wegen angeblicher Überflüge bebauten Gebiets, was jedoch nach zahlreichen Flugspurenauswertungen nicht bestätigt werden konnte.

Auch Ausweichbewegungen der Flugzeuge wegen schlechten Wetters waren Beschwerdegegenstand. Jedoch sind die Piloten nach § 3 Abs. 1 LuftVO und § 26 Abs. 4 LuftVO verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden bzw. zu verhindern.

Die meisten Beschwerden erreichten den LSB wegen Nachtflügen: 1006 an der Zahl. Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung sind nicht zuletzt wegen der strengen Überwachung die absolute Ausnahme. Nachweisbare Verstöße werden jedoch konsequent verfolgt, ggf. im Wege eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens.

Denkendorf und Nellingen waren die unangefochtenen Spitzenreiter bei der Anzahl der Fluglärm-Beschwerden (433 bzw. 469).

3. Flugzeugbewegungen nach Verkehrsarten in den Jahren 1999 - 2008

Jahr	Linien- verkehr	Veränd. in %	Charter- Verkehr	Veränd. in %	Sonst. gewerbl. Verkehr	Veränd. in %	Gewerbl. Verkehr	Veränd. in %	Nichtgew. Verkehr	Veränd. in %	Ziviler Luftverkehr (8+10)	Veränd. in %	Militär- Verkehr	Gesamt- verkehr (12+14)	Veränd. in %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1999	93.560	7,0	14.583	1,5	11.761	-2,9	119.904	5,2	23.943	-8,1	143.847	2,8	4.651	148.498	2,1
2000	99.804	6,7	13.803	-5,3	12.735	8,3	126.342	5,4	24.109	0,7	150.451	4,6	5.026	155.477	4,7
2001	98.666	-1,1	13.130	-4,9	13.200	3,7	124.996	-1,1	21.775	-9,7	146.771	-2,4	4.936	151.707	-2,4
2002	96.357	-2,3	13.467	2,6	11.561	-12,4	121.385	-2,9	22.823	4,8	144.208	-1,7	5.032	149.240	-1,6
2003	101.994	5,9	9.309	-30,9	11.753	1,7	123.056	1,4	21.847	-4,3	144.903	0,5	4.599	149.502	0,2
2004	115.461	13,2	9.759	4,8	11.707	-0,4	136.927	11,3	19.958	-8,6	156.885	8,3	3.861	160.746	7,5
2005	118.478	2,6	9.000	-7,8	12.875	10,0	140.353	2,5	20.052	0,5	160.405	2,2	3.282	163.687	1,8
2006	123.025	3,8	7.800	-13,3	13.934	8,2	144.759	3,1	19.977	-0,4	164.736	2,7	3.209	167.945	2,6
2007	125.770	2,2	6.382	-18,2	13.882	-0,4	146.034	0,9	18.497	-7,4	164.531	-0,1	2.728	167.259	-0,4
2008	121.973	-3,0	5.968	-6,5	14.117	1,7	142.058	-2,7	18.185	-1,7	160.243	-2,6	2.982	163.225	-2,4

ab 1998 sind die Überführungsflüge dem nichtgewerblichen Verkehr zugeordnet (vorher gewerbl.)

Tabelle 1; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Der Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass im Vergleich zum Vorjahr im zivilen Luftverkehr mit 160.243 Starts und Landungen ein Rückgang um 2,6 % zu verzeichnen war. Bei den Gesamtflugbewegungen - inklusive militärischem Luftverkehr - ergibt sich trotz geringfügig zunehmender militärischer Flugbewegungen in 2008 ein Rückgang gegenüber 2007 um 2,4 %.

Bei der Betrachtung der Flugbewegungen nach Verkehrsarten ist beim Linienverkehr ein Rückgang von 3,0 % und beim Charterverkehr ein Rückgang von 6,5 % festzustellen.

Vom Internetauftritt der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) können Sie umfangreiches statistisches Informationsmaterial abrufen:

www.Flughafen-Stuttgart.de > [Business to Business](#) > [Broschüren & Formulare](#) > [Statistischer Jahresbericht](#)

Auch können Sie dort auf den monatlich erscheinenden Lärmbericht der FSG zugreifen:

www.Flughafen-Stuttgart.de > [Das Unternehmen](#) > [Umwelt](#) > [Fluglärmbericht](#)

4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung

4.1. Flugbewegungen nach Antriebsart 2006 bis 2008 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2006	2007	2008
Jet-Flugzeuge	126.393	127.434	122.364
Turbo-Prop	21.194	21.318	22.134
Kolbenmotor	11.785	10.468	11.379
Hubschrauber	8.348	8.039	7.348
Sonstige, nicht zuordenbar [1]	225		
Gesamt	167.945	167.259	163.225

[1] Ab 2007 Abrechnungssystem geändert; alle Antriebsarten zugeordnet; Entfall Rubrik "Sonstige"

Tabelle 2; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

4.2. Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung (07 und 25) im Linien- und Charterverkehr

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn in Ost- bzw. Westrichtung (Piste 07 bzw. 25). Die Entscheidung darüber, in welche Richtung gestartet und gelandet wird, trifft ausschließlich die Deutsche Flugsicherung GmbH nach vorgegebenen Kriterien. Ein ganz wichtiges Kriterium ist neben der Neigung der Bahn und weiteren Einflussgrößen die Richtung und Stärke des Windes auf der Start- und Landebahn des Flughafens. Mit bis zu ca. 9 km/h Rückenwindanteil k a n n geflogen werden, bei Werten darüber entscheidet der verantwortliche Luftfahrer. Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, werden Start- und Landerichtung durchaus auch so festgelegt, dass sie in Richtung des Zieles erfolgen, wenn hierdurch weniger Menschen am Boden vom Lärm betroffen sind und der Wind dies zulässt.

Monat	Landungen		Starts		Gesamt
	07	25	07	25	
Januar	805	4.002	895	3.896	9.598
Februar	1.941	2.921	1.990	2.881	9.733
März	614	4.380	739	4.263	9.996
April	1.434	4.065	1.550	3.954	11.003
Mai	4.182	1.559	4.236	1.535	11.512
Juni	1.995	3.860	2.106	3.737	11.698
Juli	1.703	4.082	1.796	4.025	11.606
August	1.328	4.216	1.438	4.108	11.090
September **	3.403	2.605	3.455	2.511	11.974
Oktober	1.689	4.136	1.829	3.981	11.635
November	1.286	3.540	1.333	3.464	9.623
Dezember	1.489	2.740	1.582	2.662	8.473
Jahr 2008	21.869	42.106	22.949	41.017	127.941
Anteil in %	17%	33%	18%	32%	100%
Vorjahr	24.322	41.774	25.497	40.559	132.152

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Tabelle 3; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug

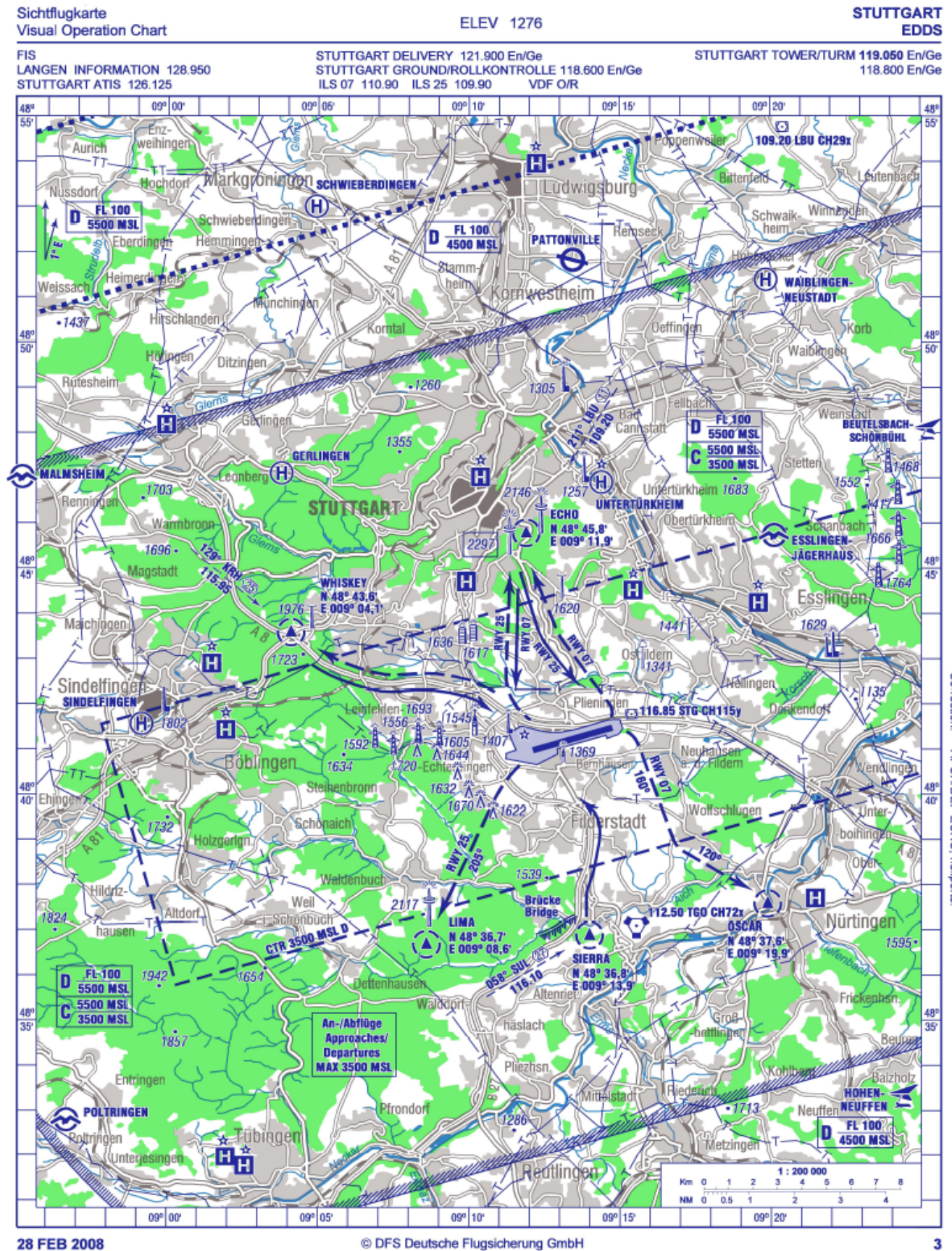


Bild 3; Deutsche Flugsicherung GmbH

Blaue Linie mit Pfeil: Anflugstrecke

Blau gestrichelte Linie mit Pfeil: Abflugstrecke

7. Flugspurenauswertung

Die DFS erstellt u. a. auf Anforderung des LSB sog. Flugspurenauswertungen mit der Auswertungssoftware FANOMOS. Sie werden aufgrund konkreter Beschwerden der Bürger sowie regelmäßig „von Amts wegen“ durchgeführt. So kann festgestellt werden, ob der Beschwerde ein Verstoß zu Grunde liegt - oder auch nicht. Regelmäßige Untersuchungen geben Aufschluss darüber, ob regelkonform geflogen wird und wo möglicherweise ein Ansatzpunkt ist, vermeidbaren Lärm zu beseitigen.

Beispiel: Schlechtes Wetter nordwestlich des Flughafens zwingt ein nach Westen startendes Flugzeug zum vorzeitigen Abdrehen Richtung Norden. Ein anderes Flugzeug startet deshalb nach Osten, was jedoch nur dann möglich ist, wenn es die Verkehrslage erlaubt.

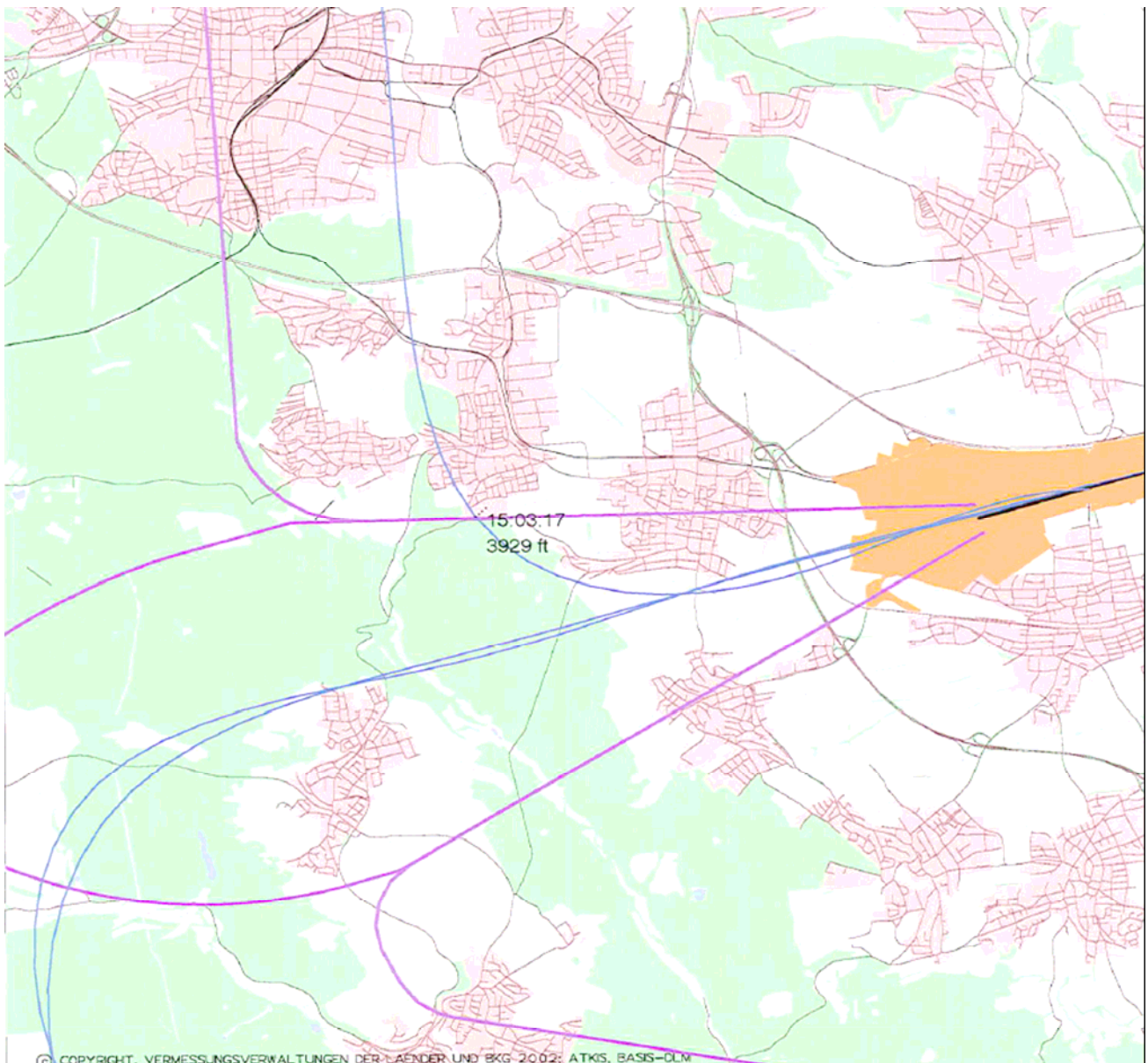


Bild 4; Deutsche Flugsicherung GmbH

8. Die Nachtflugbeschränkung

Nach den täglichen Erfahrungen des LSB werden viele Fluglärmbeschwerden wegen vermeintlicher Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgebracht. Nahezu ausnahmslos handelt es sich jedoch in diesen Fällen nicht um Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung. Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Ein Nachtflug**verbot** existiert am Flughafen Stuttgart nicht! Nachfolgend zur Information die Details der Nachtflugbeschränkung:

Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart

Die Nachtflugbeschränkung gilt ausschließlich für zivile Flugzeuge mit Jet-Antrieb. Propellerflugzeuge, Hubschrauber und Militärflugzeuge sind gänzlich ausgenommen.

Daher werden im folgenden ausschließlich die Regelungen für Flugzeuge mit Strahlantrieb („Jets“) beschrieben. Die angegebenen Zeiten sind immer Ortszeit.

Landungen: von 06:00 bis 23:30 Uhr.

Verspätete Landungen dürfen bis 24:00 Uhr durchgeführt werden, wenn die **ursprünglich geplante** Ankunftszeit vor 23:30 lag **und** das Flugzeug in die leiseste Flugzeugkategorie (s. ICAO Annex 16, Kapitel 3; Erläuterung siehe letzte Seite) eingestuft ist.

Starts: von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Vor 07:00 und nach 22:00 Uhr dürfen am Flughafen Stuttgart ausschließlich solche Jets fliegen, die der leisesten Flugzeugkategorie angehören.

Ausgenommen von der Nachtflugbeschränkung sind grundsätzlich die Nachtluftpostflüge im Auftrag der Deutsche Post AG / DHL (i. d. R. Dienstag bis Samstag früh zwei Starts ca. 00:00 Uhr +/- 15 Minuten und zwei Landungen ca. 01:00 Uhr +/- 30 Minuten pro Nacht).

Der Flughafen darf als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen benutzt werden. Auch Flüge von Polizei und Katastrophenschutz oder Flüge zur medizinischen Hilfeleistung sind erlaubt.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH darf Vermessungsflüge von flugsicherungstechnischen Anlagen und Navigationseinrichtungen durchführen.

Die Rufbereitschaft des Regierungspräsidiums kann in detailliert zu begründenden Einzelfällen Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung zulassen, wenn dies u. a. im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Vermeidung von Störungen des Luftverkehrs erforderlich erscheint.

Von der zuletzt erwähnten Möglichkeit wird nur sehr sparsam und verantwortungsbewusst Gebrauch gemacht. Alle Nachtflüge werden nachträglich auf Korrektheit geprüft.

9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen

Nachfolgende Tabelle zeigt die Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung für zivile Strahlflugzeuge.

Die Flüge der Nachtluftpost machen mit 62 % den Hauptanteil aller Nachtflüge aus. Verspätete Landungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 7 % ab, Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen um 20 %.

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	13	84		3	3	103
Februar	4	80		1	3	88
März	11	76		4	6	97
April	29	88		1	9	127
Mai	41	76		3	32	152
Juni	61	80		1	32	174
Juli	70	83			23	176
August	58	88			22	168
September	56	84		3	14	157
Oktober	44	84			14	142
November	14	81			7	102
Dezember	7	78			2	87
Gesamt	408	982	0	16	167	1573
Anteil in %	26%	62%	0%	1%	11%	100%
Vorjahr	440	969	0	12	210	1631

Tabelle 4: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Aufgliederung der erteilten Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2008	Vorjahr	2008	Vorjahr
Flugsicherung / Luftraumsperrung	6	12	21	14
Technik	38	32	20	25
Abfertigung / Gewichtsprobleme	12	15	12	18
Wetter	19	11	25	48
Sicherheit / politischer Anlass	3	8	1	11
Unfall / medizinischer Notfall	1	5	4	7
Katastrophenhilfe				
Streik	1		4	4
Gesamt	80	83	87	127

Tabelle 5: Regierungspräsidium Stuttgart

10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate

Die am Flughafen Stuttgart fest installierte Fluglärm-Messanlage mit 8 festen Messstellen in der Umgebung des Flughafens ermittelte für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2008 folgende Dauerschallpegel in dB(A) nach Fluglärmgesetz. Der hohe Mittelwert in Denkendorf resultiert aus einer kurzzeitigen Störung der dortigen Messanlage.

Fluglärm-Messstelle	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittelwert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	52,4	49,9	51,8	53,0	54,8	54,2	52,7	51,4	1,3
M2 Berkheim Köngener Str. 43	54,2	54,9	55,3	54,7	55,6	55,8	55,1	53,8	1,3
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	53,6	50,5	48,9	50,2	52,5	52,6	51,4	50,2	1,2
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	59,0	60,7	60,0	60,7	61,2	61,4	60,5	62,1	-1,6
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	43,8	53,2	51,2	54,8	48,4	53,0	50,7	52,5	-1,8
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	56,8	57,3	57,0	57,1	57,7	56,8	57,1	57,3	-0,2
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	41,3	52,9	50,8	54,2	48,2	53,0	50,1	52,2	-2,1
M8 Denkendorf Uhlandstr. 34	52,7	51,2	52,8	53,5	54,5	53,2	53,0	50,1	2,9

Tabelle 6: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

11. Lärmfestschreibungskontur 1978 / 2008

Entsprechend der Genehmigung des Flughafens darf der Flughafen nur in dem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetrieb die für das Jahr 1978 berechneten äquivalenten Dauerschallpegel an keinem Ort überschritten werden. Mit anderen Worten: Es darf an keinem Ort in der Umgebung des Flughafens lauter werden, als es 1978 war.

Das bedeutet, dass die rot markierte Lärmkontur von 1978 (67 dB(A)) während der 6 verkehrsreichsten Monate eines Jahres an keiner Stelle von der aktuellen blauen Ist-Lärmkontur (67 dB(A)) durchbrochen werden darf. Obwohl beim Ausbau des Flughafens die Start- und Landebahn nach Osten verschoben wurde - und damit auch die aktuelle Lärmkontur - wird die Lärmkontur von 1978 an keiner Stelle berührt. Dies ist das Ergebnis von immer leiser werdenden Flugzeugen, leiseren Startverfahren usw..

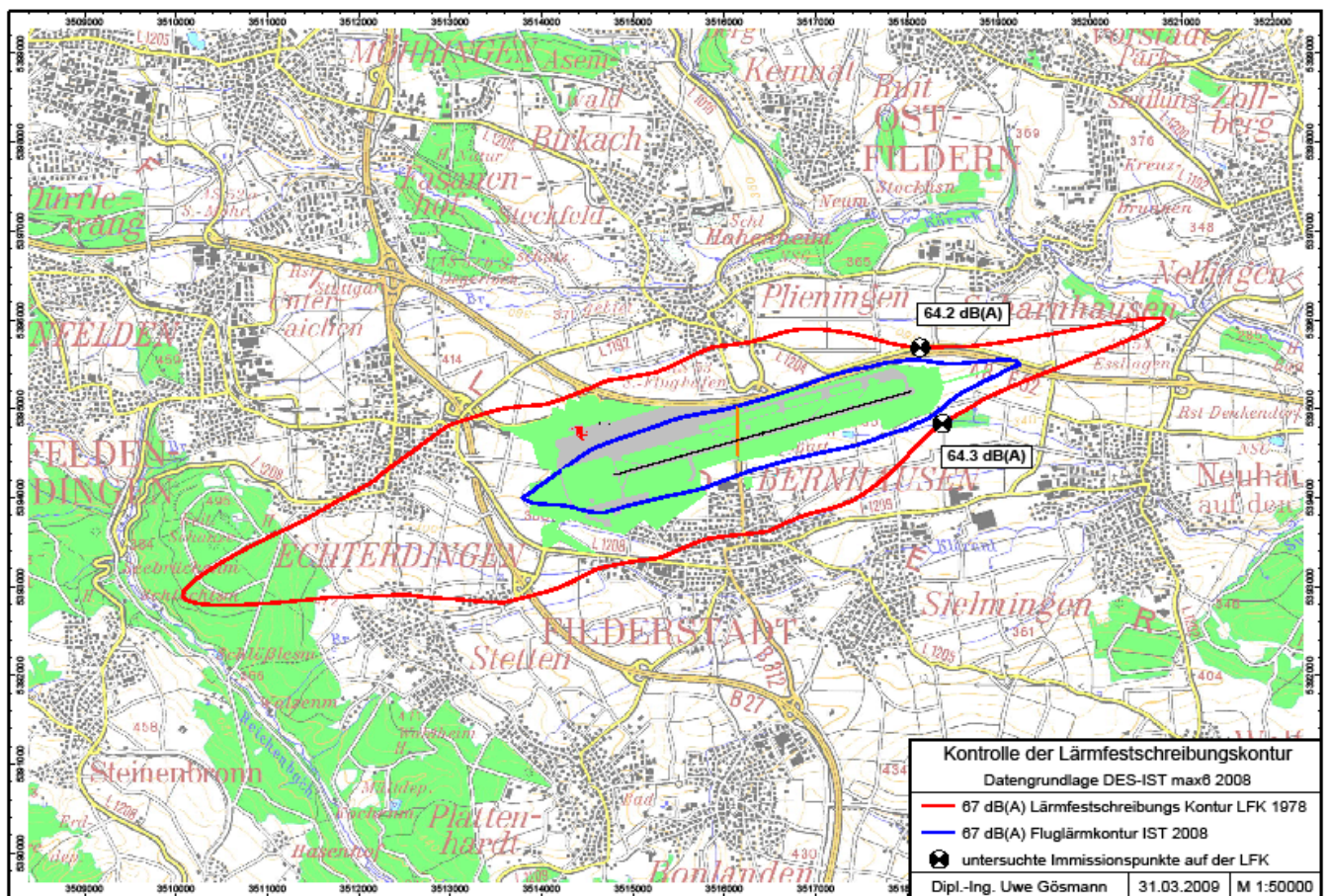


Bild 5; Flughafen Stuttgart GmbH

12. Fluglärmbeschwerden

Im Berichtsjahr gingen beim LSB insgesamt 2.259 Beschwerden ein. Gegenüber dem Vorjahr (2.157 Beschwerden) war ein Anstieg der Beschwerden um rund 5 % zu verzeichnen. Hauptbeschwerde-Grund war und ist der Nachtflugbetrieb.

Herkunft und Häufigkeit der Beschwerden

Ort	Anzahl Beschwerden		Haupt-Beschwerdegrund						
	2008	Vorjahr	LA	N	K	M	H	L	S
Aichtal Grötzingen Neuenh.	87	50		x					
Altbach Deizisau Plochingen	99	53		x				x	
Böblingen Sindelfingen	17	19	x						
Denkendorf	433	466		x					
Esslingen-Berkheim	61	62	x						
Esslingen Oberesslingen	47	46	x						
Filderst. Bernh. Bonl. Harth.	42	78		x					
Filderst. Plattenhardt	3	17	x						
Holzgerlingen Ehningen	8	21						x	
L-E Leinfelden Echterdingen	120	102	x	x					
L-E Musberg	53	37	x						
L-E Ober- und Unteraichen	41	52						x	
L-E Stetten	60	83	x			x			
Neuhausen a. d. F.	92	108	x						
OF Kemnat Ruit	36	34	x		x				
OF Nellingen	469	293	x					x	
OF Scharnhausen	121	56	x	x					
Schönaich	34	102		x					
Steinenbronn	76	97		x					
S Plien. Birkach Steckf. Asemw.	68	71			x		x		
S Vaihingen Rohr Kaltental	32	40	x						
Stuttgart + Übrige Stadtteile	102	79			x			x	
Übrige Orte	125	121		x				x	
Waldenbuch	14	36	x						
Wernau	12	9		x					
Wolfschlugen Sielmingen	7	25	x					x	

LA Flugwegabweichung
H Hubschrauber

N Nachtflug
L Fluglärm allgemein

K Kleinflugzeug
S Schadstoffe

M Militär

Tabelle 7; Lärmschutzbeauftragter

Anzahl Fluglärmbeschwerden des Jahres 2008 im Vergleich zum Vorjahr

<i>Monat</i>	<i>LA</i>	<i>N</i>	<i>K</i>	<i>M</i>	<i>H</i>	<i>L</i>	<i>S</i>	2008	<i>Vorjahr</i>	<i>Veränderung</i>
Januar	18	94	1	7	3	31	2	156	37	322%
Februar	12	66	6	9	5	32		130	77	69%
März	20	48	3	12	5	31	1	120	95	26%
April	15	68	7	3	2	19	1	115	284	-60%
Mai	71	137	8	9	7	65		297	217	37%
Juni	99	145	9	8	2	97	2	362	376	-4%
Juli	105	161	16	22	2	73		379	227	67%
August	53	89	18	9	17	53	1	240	285	-16%
September	30	58	10	13	7	28		146	207	-29%
Oktober	28	51	5	14		17		115	133	-14%
November	7	50	12	15	13	26		123	72	71%
Dezember	15	39	3			17	2	76	147	-48%
Summe 2008	473	1006	98	121	63	489	9	2259		4,7%
<i>Summe Vorjahr</i>	<i>383</i>	<i>881</i>	<i>84</i>	<i>99</i>	<i>45</i>	<i>649</i>	<i>16</i>		2157	

LA Flugwegabweichung
H Hubschrauber

N Nachtflug
L Fluglärm allgemein

K Kleinflugzeug
S Schadstoffe

M Militär

Tabelle 8; Lärmschutzbeauftragter

Ein ganz erheblicher Teil der Gesamtbeschwerden stammt von nur vier Personen.

Klaus Peter Siefer

Lärmschutzbeauftragter
für den Flughafen Stuttgart

13. Erläuterung von Begriffen

Flugbewegung

Jeder Start und jede Landung werden als je eine Flugbewegung gezählt. Durchstartmanöver werden nicht als Flugbewegung erfasst.

Standard-Instrumentenabflug (SID)

Abflug eines Luftfahrzeuges auf einer dafür festgelegten Abflugstrecke ausschließlich nach Instrumenten- oder Radarführung bzw. beides.

ILS-Anflug (Instrument Landing System)

Präzisionsanflug mit elektronischer Gleitweg- und Landekursführung

Flugerwartungsgebiet

Navigatorscher Toleranzbereich entlang einer Abflugstrecke. Abweichungen können verkehrs-, witterungs- oder technisch bedingt sein. Ab Erreichen einer Flughöhe von 3.000 ft = 914 m über Grund können Propellerflugzeuge und ab einer Flughöhe von 5.000 ft = 1.524 m über Grund können Jet-Flugzeuge das Flugerwartungsgebiet legal verlassen.

Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 bzw. Kapitel 2

Einstufung der Luftfahrzeuge nach internationalen Kriterien entsprechend ihrer Lärm-Emission. Moderne Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 eingestuft. Ältere und damit lautere Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16. Kapitel 2 eingestuft. Bei Nachrüstung der Triebwerke mit sog. Hush-Kits können ältere Baumuster bei bestimmten Betriebsbestimmungen ein Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 erhalten.

IFR / VFR

IFR: Flugdurchführung ausschließlich nach Instrumenten und Funknavigation

VFR: Flugdurchführung ausschließlich nach Sichtflugregeln

FMS-Abflüge

Abflüge mit Hilfe des für An- und Abflugverfahren modifizierten bordinternen INS-Streckennavigationssystems, welches diese Verfahren automatisch über das Flight Management System (FMS) nach den eingegebenen Daten ausführt.

Geräusch / Lärm / Schall

Technische Geräte und Lebewesen erzeugen Geräusche. Diese Geräusche haben keine Tonhöhe, da sie sich aus unendlich vielen Frequenzen zusammensetzen. Diese Frequenzen sind unharmonisch und klingen entsprechend. Jedoch erst wenn ein Geräusch stört, wird es als Lärm empfunden. Das Lärmempfinden ist also subjektiv und somit kein physikalischer, sondern ein medizinisch-psychologischer Begriff, der nicht messbar ist. Der Schall ist jedoch messbar. Im weitesten Sinne ist er – als Hörschall – jede Druckänderung in einem Medium, die das menschliche Ohr erreicht und ist somit eine objektiv-physikalische Größe.

Leg

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in der Maßeinheit dB(A). Er beinhaltet die Häufigkeit, den Maximalschallpegel sowie die Einwirkungsdauer der gemessenen Geräuschereignisse

dB(A)

Maß für bewertete Lautstärke, Bewertungskurven und Verwendung eines (A) – Filters, welcher dem menschlichen Ohr am ähnlichsten ist.