



Bild 1 Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart - 2011 -

Inhaltsverzeichnis

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart	3
2. Das Flughafenjahr 2011	6
3. Die Flugbewegungen der letzten zehn Jahre	7
4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung	8
5. Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung	10
6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug	11
7. Flugspurenauswertung	12
8. Die Nachtflugbeschränkung	13
9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen	15
10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate	16
11. Lärmfestschreibungskontur 1978	18
12. Fluglärmbeschwerden	21
13. Erläuterung von Begriffen	24

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 bei seiner Tätigkeit auch den Vorgaben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur / MVI (bis 12.05.2011: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (UVM)) als Genehmigungsbehörde für den Flughafen Stuttgart. 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, um die Minderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärms besorgt zu sein. Hierzu zählt auch, Fluglärmbeschwerden aufzunehmen und um Abhilfe bemüht zu sein.

Dies stellt sich in der Praxis häufig als problematisch dar. Der Beschwerdeführer erwartet, dass der Lärmschutzbeauftragte der Beschwerde abhilft. Dies ist jedoch meist nur in den 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 Fluglärmessanlage
 - 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 zumeist ohne Beteiligung der Öffentlichkeit wahrgenommen. 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 Flughöhen und damit lärmärmere An- und Abflüge zu erreichen.

Weiteres Beispiel sind regelmäßige Kontrollen des An- und Abflugverhaltens von Verkehrsflugzeugen und Flugzeugen, die nach Sichtflugregeln fliegen. 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 vom Lärm der Sichtflieger betroffen sind. Dadurch haben die zwangsläufigen Überflüge bebauten Gebiets durch die sog. Platzrunde (Teil des Landeanflugs) abgenommen. Der LSB überwacht die Einhaltung der Nachtflugbeschränkung.

Der LSB besucht regelmäßig Ortschafts- und Gemeinderatssitzungen, um 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 auf leises Fliegen hinzuweisen, gibt Tipps und Anregungen hierzu.

Abgeordnete des Deutschen Bundestags und des Landtags von Baden Württemberg suchen den LSB auf, um Lärmfragen insbesondere 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 aufklären 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 im Hinblick auf den Fluglärm verbesserungswürdigen Anflug angesprochen wird oder einfach einen Hinweis erhält, wie man möglichst leise fliegt.

Der LSB informiert Bürger über die vom Fluglärm betroffenen Gebiete. 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 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 2011

Das Jahr 2011 brachte einen Rückgang der Gesamtzahl an Fluglärm-Beschwerden von 1.481 in 2010 auf 1.345 im Jahr 2011, entsprechend einem Minus von rund 9 %. Die Zahl der Dauerbeschwerdeführer hat sich auf eine Person aus Plochingen verringert. Sie allein trug jedoch immerhin mit 399 Beschwerden rund 30 % der insgesamt 1.345 Fluglärmbeschwerden vor.

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen ist mit 139.650 (+1,4 %) erstmals seit 2006 wieder leicht gestiegen.

Rund 58 % aller Starts erfolgten nach Westen, 42 % nach Osten.

Es ist nach wie vor eine Tendenz zu weniger, dafür größeren Flugzeugen erkennbar.

Insgesamt wurden 2011 192 Beschwerden über Nachtflüge registriert (2010: 275). Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung sind nicht zuletzt wegen der strengen Überwachung die absolute Ausnahme. Nachweisbare Verstöße werden konsequent verfolgt, ggf. im Wege eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens. Bitte Beachten Sie hierzu die Erläuterungen im Kapitel 12.

Ausweichbewegungen der Flugzeuge wegen schlechten Wetters waren 2011 häufigster Beschwerdegegenstand. Vor allem Juni bis August waren von ungewöhnlich häufigen Schlechtwettertagen geprägt. Jedoch sind die Piloten nach § 3 Abs. 1 und § 26 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen wie z. B. Gewitter, Hagel oder schwere Turbulenz zu meiden bzw. zu verhindern. Die Beschwerden über Flugstreckenabweichungen allgemein stieg 2011 auf 333 (2010: 188), siehe Kapitel 12.

In Oberaichen führte das Wetterchaos zu heftigem Protest, obwohl die anderen Orte teils stärker von ausweichenden Verkehrsflugzeugen betroffen waren. Die Behauptung, dass Oberaichen mittlerweile regulär überflogen würde, ist nachweislich unzutreffend.

3. Flugzeugbewegungen nach Verkehrsarten in den Jahren 2002 - 2011

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
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
2009	107.123	-12,2	4.413	-26,1	13.950	-1,2	125.486	-11,7	16.086	-11,5	141.572	-11,7	3.272	144.844	-11,3
2010	101.300	-5,4	4.876	10,5	13.575	-2,7	119.751	-4,6	15.584	-3,1	135.335	-4,4	2.444	137.779	-4,9
2011	102.304	1,0	3.688	-24,4	15.409	13,5	121.401	1,4	15.179	-2,6	136.580	0,9	3.070	139.650	1,4

Tabelle 1; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Der Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass im Vergleich zum Vorjahr im rein zivilen Luftverkehr mit 136.580 Starts und Landungen ein Anstieg um 0,9 % zu verzeichnen war.

Bei der Betrachtung der Flugbewegungen nach Verkehrsarten gibt es beim Linienverkehr einen leichten Anstieg von 1,0 % und beim Charterverkehr einen Rückgang um 24,4 %. Dies rührt daher, dass die Fluggesellschaften zunehmend ihre stets wiederkehrenden Flüge beim Flughafenkoordinator als Linienflüge anmelden anstatt als Charterflüge.

Militärische Flugbewegungen stiegen um 25,6 %. 2011 hat die C5 „Galaxy“ Stuttgart deutlich seltener angefliegen als früher. Sie wurde durch die wesentlich leisere C17 „Globemaster“ ersetzt. Prompt sank die Zahl der Beschwerden über Militärverkehr auf 55 (2010: 66).

Weiterführende Informationen:

Auf dem Internetauftritt der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) kann man umfangreiches statistisches Informationsmaterial abrufen:

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

Auch lässt sich 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 2008 bis 2011 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2008	2009	2010	2011
Jet-Flugzeuge	122.364	101.508	102.253	102.800
Turbo-Prop	22.134	24.106	18.536	18.779
Kolben	11.379	12.154	11.537	12.524
Hubschrauber	7.348	7.076	5.453	5.547
Gesamt	163.225	144.844	137.779	139.650

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-/Westrichtung (Piste 07/25). Die Entscheidung darüber, in welche Richtung gestartet und gelandet wird, trifft ausschließlich die Deutsche Flugsicherung GmbH nach vorgegebenen Kriterien. Ein besonders wichtiges Kriterium ist die Richtung und Stärke des Windes auf der Start- und Landebahn des Flughafens. Auch die Neigung der Bahn sowie weitere Einflussgrößen oder auch die gezielte Anforderung des Piloten bzw. Leistungsdaten des Flugzeugtyps können eine Rolle spielen. Mit bis zu ca. 9 km/h Rückenwindanteil kann noch gestartet werden, bei Werten darüber entscheidet der verantwortliche Luftfahrzeugführer. Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, werden Start- und Landerichtung durchaus auch so festgelegt, dass sie in bzw. aus Richtung des Zielortes 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	1.192	2.431	1.354	2.250	7.227
Februar	1.660	1.928	1.723	1.875	7.186
März	2.490	1.704	2.596	1.615	8.405
April	2.557	1.627	2.595	1.615	8.394
Mai	2178	2746	2322	2619	9865
Juni	1623	3175	1706	3108	9612
Juli	1005	3889	1192	3712	9798
August	1269	3562	1466	3403	9700
September**	1573	3487	1782	3281	10123
Oktober	2117	2738	2223	2651	9729
November	2.809	1.419	3.004	1.227	8.459
Dezember	39	3.698	215	3.542	7.494
	20.512	32.404	22.178	30.898	105.992
Anteil in %	19%	31%	21%	29%	100%
Vorjahr	19.185	33.944	20.990	32.057	106.176

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Tabelle 3; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

5. Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2011

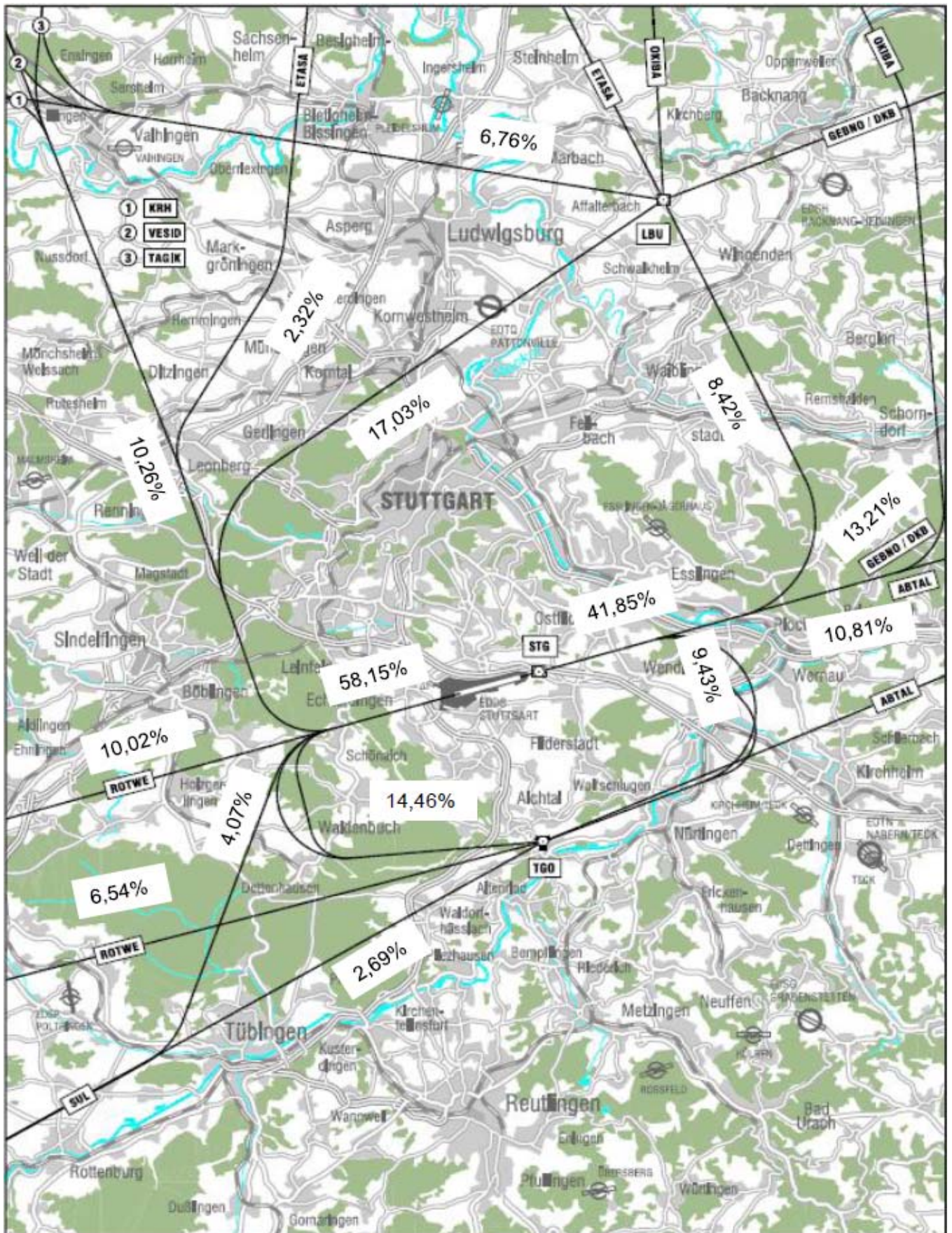
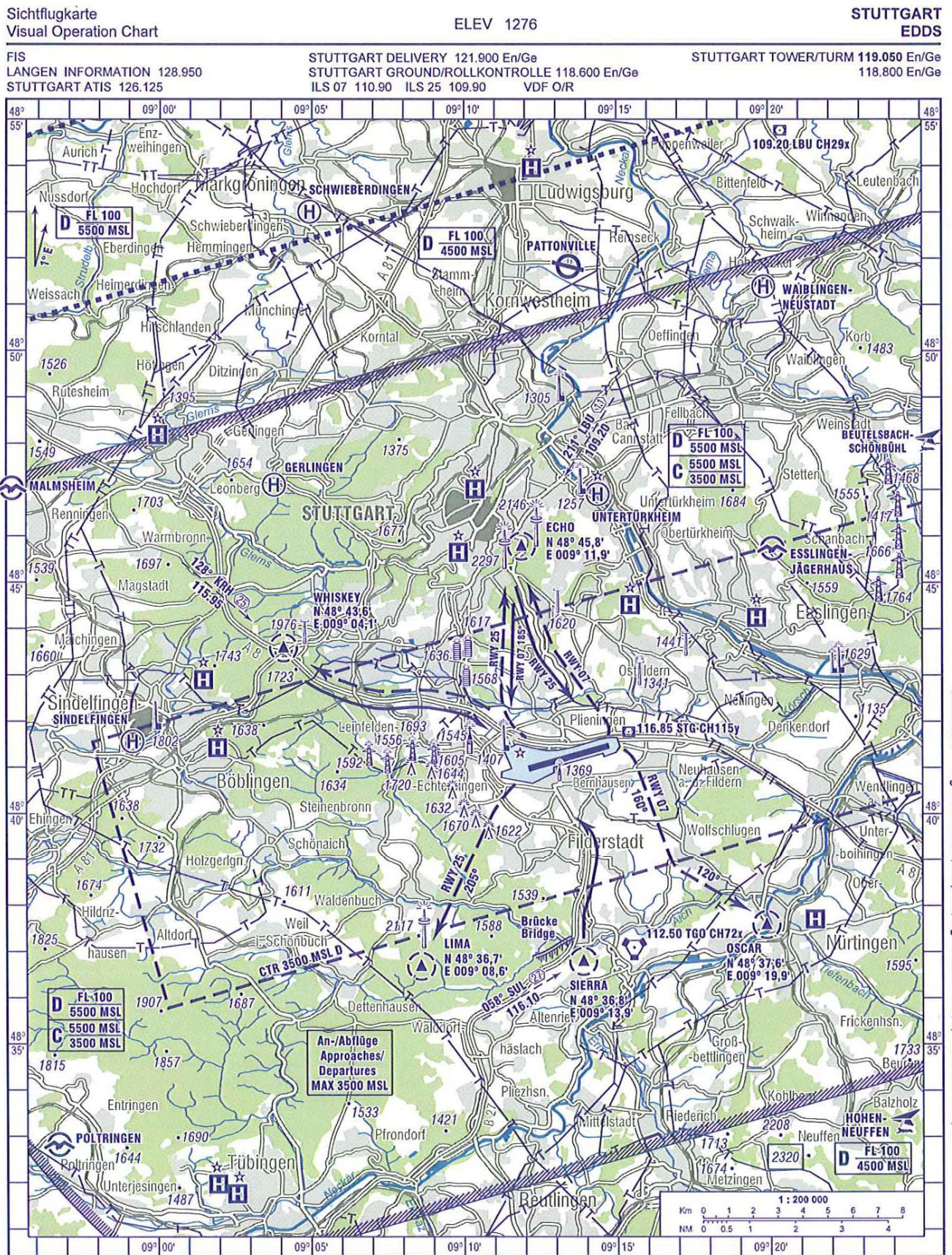


Bild 2; Deutsche Flugsicherung GmbH

Schwarze Linien: Ideallinie

Prozentuale Nutzung: Zahl im weißen Kästchen

6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug



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: 166 Abflüge innerhalb den 24 Stunden eines willkürlich ausgewählten Tages im Juli 2011. Wegen wiederholt auftretenden schlechten Wetters gab es zahlreiche Abweichungen. Von den nach Norden abfliegenden Flugzeugen sind wiederum drei direkt über Oberaichen und 2 weitere in ca. einem Kilometer entfernt daran vorbeigeflogen.

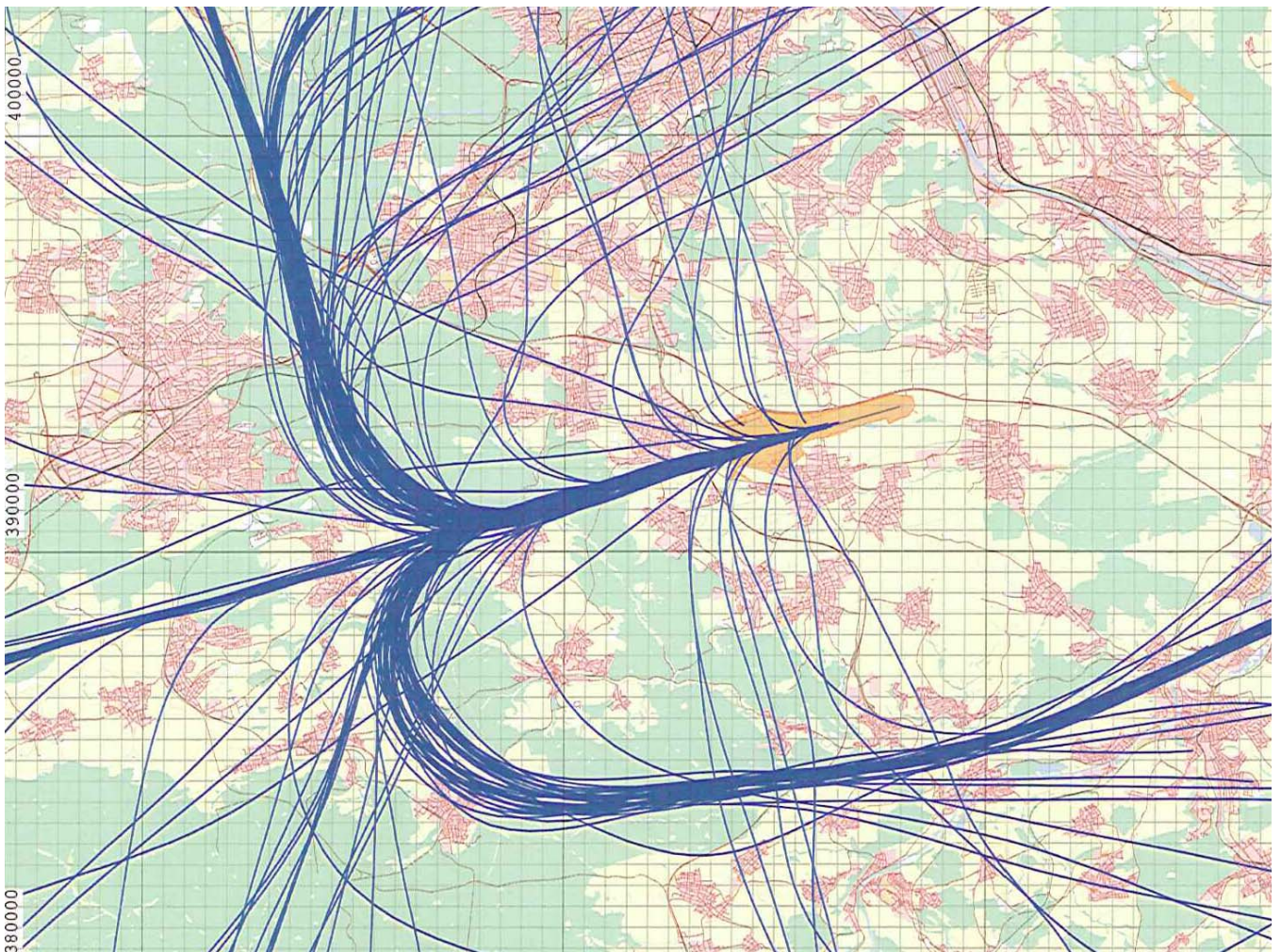


Bild 4; Deutsche Flugsicherung GmbH

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!

Auf der folgenden Seite erhalten Sie zur Information die Details der Nachtflugbeschränkung.

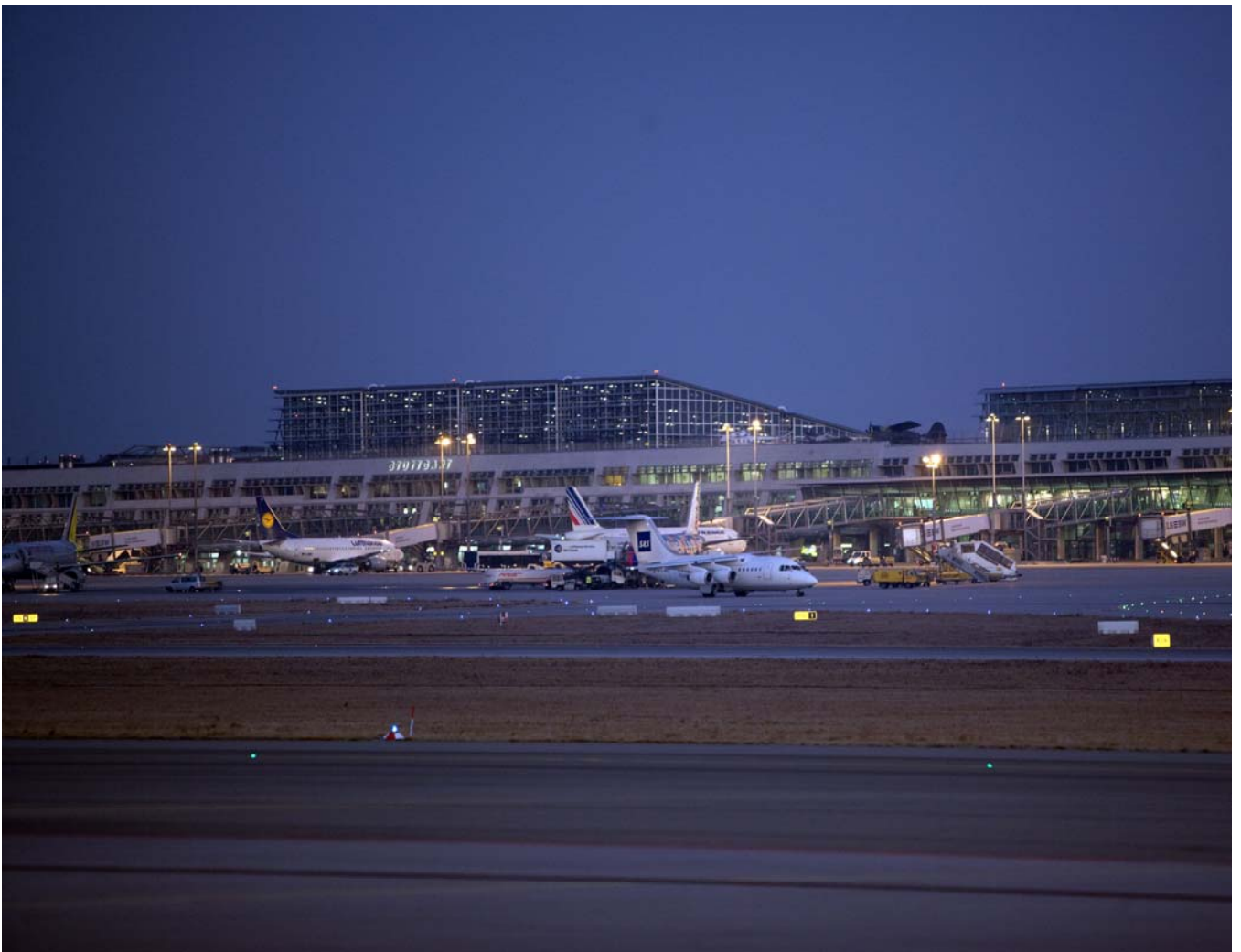


Bild 5; Flughafen Stuttgart GmbH

Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart

Die Nachtflugbeschränkung gilt ausschließlich für zivile Flugzeuge mit Jet-Antrieb. Propellerflugzeuge, Hubschrauber und Militärflugzeuge unterliegen keinen zeitlichen Beschränkungen. Daher werden im Folgenden ausschließlich die Regelungen für zivile Flugzeuge mit Strahlantrieb („Jets“) beschrieben. Die angegebenen Zeiten sind immer Ortszeit.

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 leisen Flugzeugkategorie gem. ICAO Annex 16, Kapitel 3 angehören (Erläuterung siehe letzte Seite).

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 Uhr lag und das Flugzeug in die leise Flugzeugkategorie ICAO Annex 16, Kapitel 3 eingestuft ist.

Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung:

Ausgenommen von der Nachtflugbeschränkung sind grundsätzlich die Nachtluftpostflüge im Auftrag der Deutsche Post AG / DHL (z. Zt. Dienstag bis Samstag je 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 zur Prüfung von flugsicherungstechnischen Anlagen und Navigationseinrichtungen durchführen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart kann in detailliert zu begründenden Einzelfällen und entsprechend den Vorgaben der Genehmigungsbehörde 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 zudem nachträglich auf Korrektheit geprüft.

9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen

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

Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 72 % den Hauptanteil aller Nachtflüge aus. Verspätete Landungen und Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr erfreulicher Weise um 27 % bzw. 56 % ab. Verspätungen und Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen wegen Streiks von Lotsen und Piloten sowie überdurchschnittlich viele Gewitter während den Sommermonaten 2011 waren die Verursacher. Die Isländische Aschewolke und harte Wintermonate spielten keine Rolle mehr.

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	10	80		3	3	96
Februar	9	80		1	3	93
März	8	88		4		100
April	17	76			4	97
Mai	27	84		1	4	116
Juni	43	72			17	132
Juli	46	88		2	17	153
August	22	88		2	11	123
September	36	88		6	16	146
Oktober	29	79		3	15	126
November	8	84		2	3	97
Dezember	15	88			3	106
Gesamt	270	995	0	24	96	1385
Anteil in %	19%	72%	0%	2%	7%	100%
Vorjahr	371	981	0	20	217	1.589

Tabelle 4; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH und Regierungspräsidium Stuttgart

Aufgliederung der erteilten Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2011	2010	2011	2010
Flugsicherung / Luftraumsperrung	9	6	6	19
Technik	15	18	17	19
Abfertigung / Gewichtsprobleme	5	17	3	12
Wetter	13	28	14	54
Sicherheit / politischer Anlass	0	1	0	1
Unfall / medizinischer Notfall	0	4	4	8
Katastrophenhilfe	2	0	0	0
Streik	1	0	7	30
Gesamt	45	74	51	143

Tabelle 5: Basisdaten 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 2011 folgende Dauerschallpegel in dB(A) für den 24-Stunden-Tag nach dem Fluglärmgesetz von 1971. Werte der Spalte Veränderung können durch Rundung geringfügig abweichen.

Fluglärm-Messstelle <small>gem. Fluglärmgesetz v. 1971 24-h-Tag</small>	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	49,4	49,3	47,4	47,7	48,9	51,0	49,0	49,0	-0,1
M2 Berkheim Köngener Str. 43	54,5	54,4	53,9	53,3	54,1	54,9	54,2	53,8	0,4
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	53,1	52,7	51,6	51,8	52,1	54,1	52,6	52,2	0,4
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	59,9	60,0	60,1	60,5	61,0	60,3	60,3	60,4	-0,1
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	52,4	54,4	55,3	53,8	53,2	51,9	53,5	52,5	1,0
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	*	*	*	57,6	57,5	56,9	57,3	57,1	0,3
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	52,4	54,0	54,9	53,5	54,3	54,7	54,0	52,6	1,4
M8 Denkendorf Uhlandstr. 34	52,8	52,9	51,7	50,9	51,5	52,5	52,1	51,8	0,3

Tabelle 6a: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Im Jahr 2007 ist das Fluglärmsgesetz novelliert worden. So sind u. a. Tag- und Nachtschutzzonen (06 bis 22 bzw. 22 bis 06 Uhr) neu geschaffen worden und neben niedrigeren Lärmwerten auch maximale Einzelwerte für den Zeitraum der Nacht vorgesehen. Ab sofort veröffentlicht der LSB die Werte nach dem neuen Fluglärmsgesetz in je einer Tabelle für Tag bzw. Nacht. Aus Vergleichsgründen wird in diesem Bericht zusätzlich die Tabelle 6a für die Werte nach dem alten Gesetz ausgewiesen.

Fluglärm-Messstelle Tag <small>gem. novell. Fluglärmsgesetz von 2007</small>	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	51,1	50,8	49,4	49,8	50,8	52,6	50,8	50,8	-0,0
M2 Berkheim Köngener Str. 43	55,3	55,0	54,5	54,0	54,8	55,7	54,9	54,8	0,1
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	54,2	53,7	52,8	53,4	53,6	54,9	53,8	53,6	0,2
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	61,3	61,7	61,4	62,2	62,3	61,6	61,8	61,8	-0,0
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	53,7	55,3	56,4	55,2	54,4	53,0	54,7	54,1	0,6
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	*	*	*	58,9	58,7	58,0	58,5	58,4	0,2
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	53,6	54,9	56,0	54,8	55,6	54,9	55,0	54,0	1,0
M8 Denkendorf Umlandstr. 34	53,8	53,8	52,3	51,9	52,3	53,2	52,9	52,7	0,1
Fluglärm-Messstelle Nacht <small>gem. novell. Fluglärmsgesetz von 2007</small>	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	39,4	42,1	42,2	41,8	41,9	42,8	41,7	41,4	0,3
M2 Berkheim Köngener Str. 43	44,8	46,9	46,8	46,3	46,1	46,8	46,3	45,6	0,6
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	44,3	45,6	45,1	45,1	45,4	46,0	45,3	44,5	0,8
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	51,2	52,3	50,9	52,8	52,6	52,7	52,1	51,7	0,4
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	41,0	44,0	44,6	43,1	42,8	43,8	43,2	42,6	0,7
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	*	*	*	48,4	48,6	49,3	48,8	48,1	0,7
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	40,0	43,1	43,9	43,0	43,1	45,0	43,0	41,5	1,5
M8 Denkendorf Umlandstr. 34	43,7	45,2	45,3	44,7	44,5	45,0	44,7	44,1	0,6

Tabelle 6b: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Ein Stern (*) bedeutet, dass die Messstelle zeitweise gestört war.

11. Lärmfestschreibungskontur 1978

Nach der geltenden Betriebsgenehmigung des Flughafens Stuttgart darf dieser nur in dem Umfang betreiben 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.

Die Vergleichsberechnung der äquivalenten Dauerschallpegel hat laut Betriebsgenehmigung nach der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) in der jeweils geltenden Fassung zu erfolgen. Nach der Novellierung des Fluglärmsgesetzes im Oktober 2007 wurde im Juli 2008 mit der Ersten Fluglärmschutzverordnung ein neues Verfahren zur Berechnung von Lärmschutzbereichen eingeführt. Damit sich die Berechnungsergebnisse künftiger Fluglärmermittlungen nach der aktuellen AzB mit der Fluglärmbelastung des Jahres 1978 vergleichen lassen, muss auch die Lärmfestschreibungskontur, die sich aus den Flugbewegungen der 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres 1978 ergibt, mit der AzB in der aktuell geltenden Fassung berechnet werden. Die Lärmsachverständigen des Ingenieurbüros ACCON GmbH haben in einem Gutachten dargelegt, wie die Lärmfestschreibungskonturen unter Anwendung der geltenden AzB-Fassung ermittelt werden können. Die Genehmigungsbehörde hat diese Gutachten dem Umweltbundesamt (UBA) zur Prüfung vorgelegt. Das UBA hat festgestellt, dass die Art, wie die Gutachter vorgegangen sind, nicht zu beanstanden ist. Gegenüber der früheren 24-Stunden-Lärmkontur ergibt die neue Darstellung nun getrennte Tag- bzw. Nachtlärmkonturen.

Auf den Seiten 19 und 20 werden die neuen Lärmfestschreibungskonturen 2011 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.

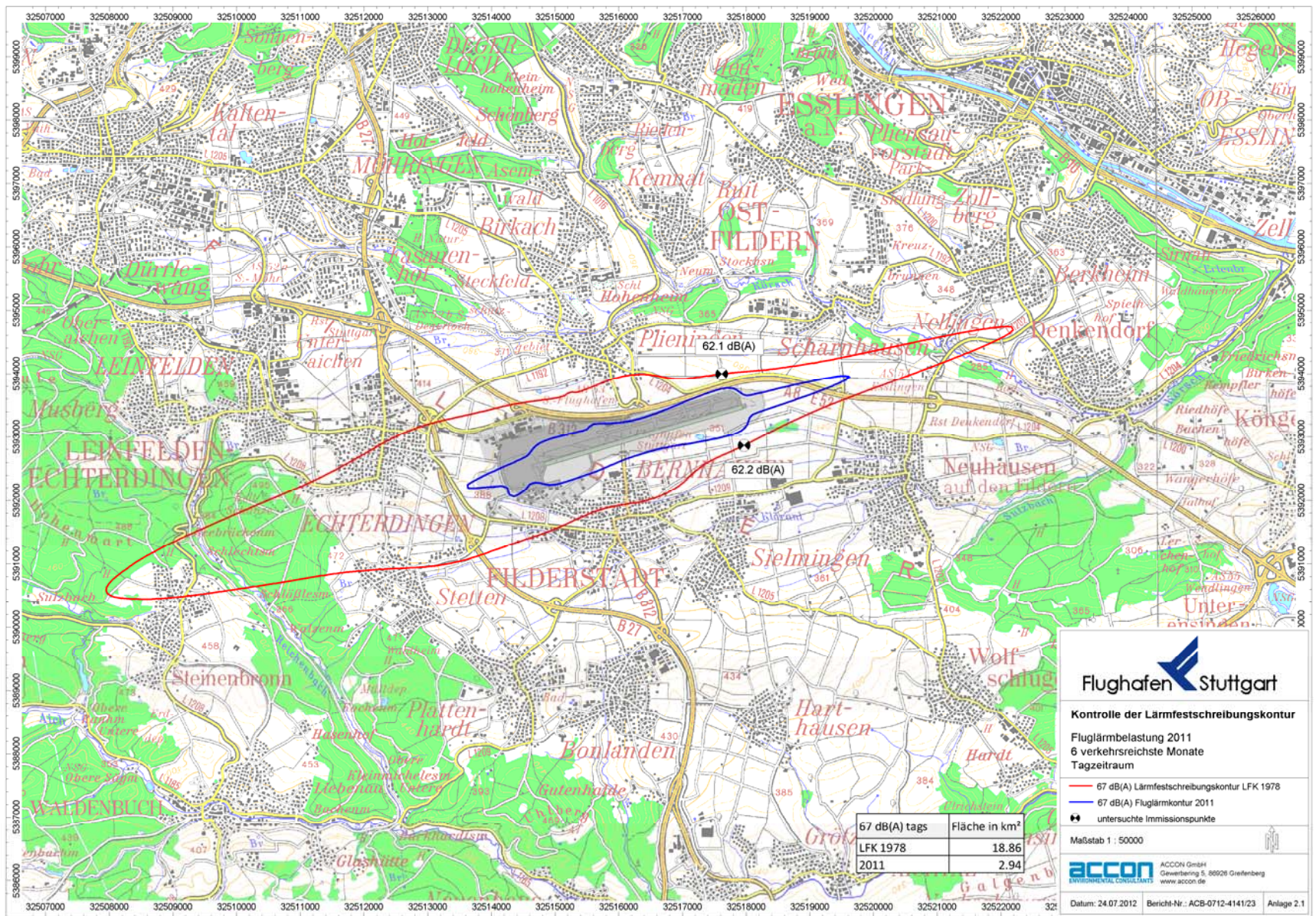


Bild 6a: Flughafen Stuttgart GmbH

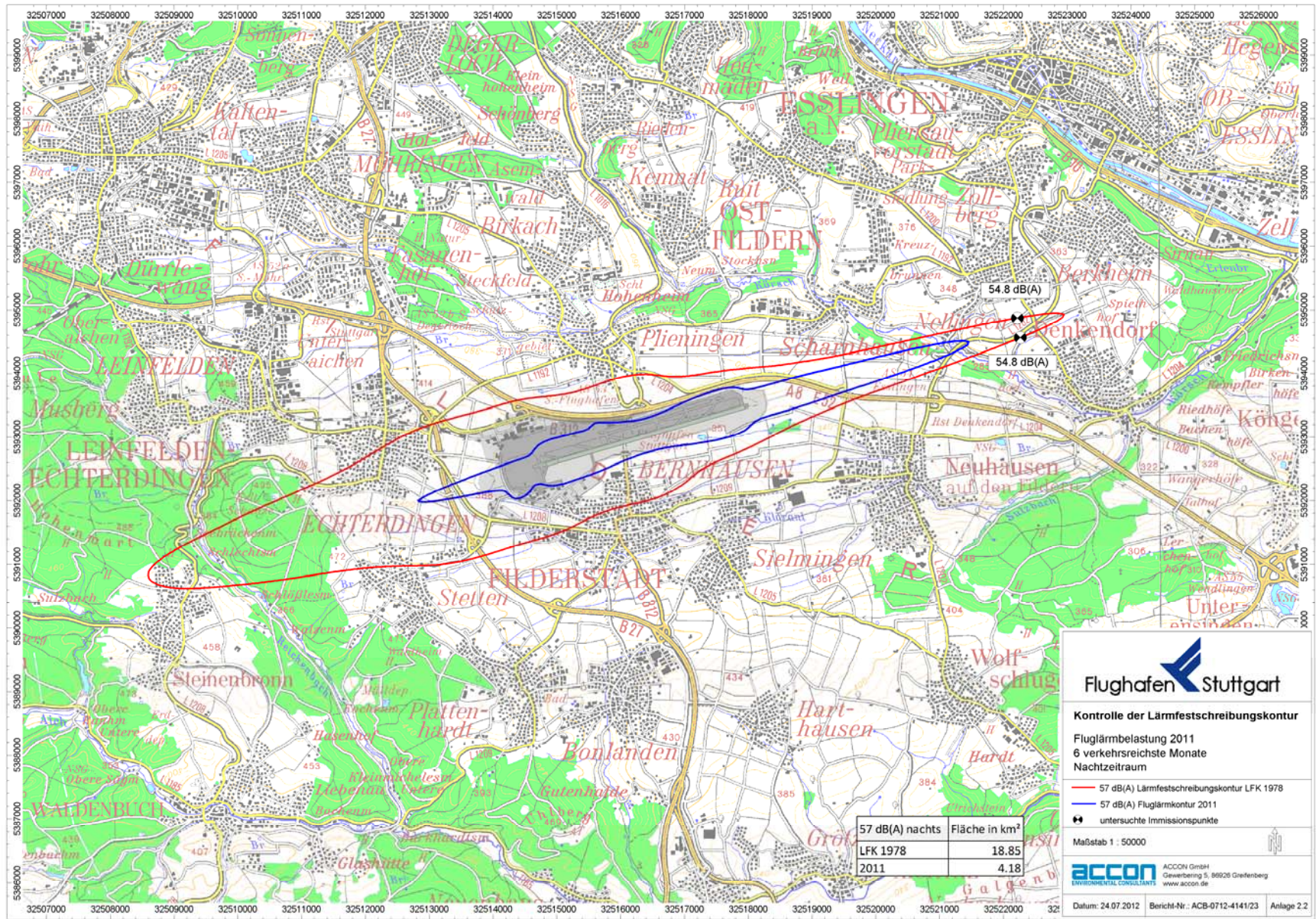


Bild 6b; Flughafen Stuttgart GmbH

12. Fluglärmbeschwerden

In den vergangenen Jahren musste immer häufiger festgestellt werden, dass bis zu 4 einzelne Beschwerdeführer durch sehr zahlreich vorgebrachte Beschwerden (zusammen teils bis knapp an 50 % Anteil an den Gesamtbeschwerden) die Statistiken extrem verfälschten und hierdurch die Aussagekraft der Fluglärmstatistiken stark einseitig beeinflusst wurde. So ist z. B. der erhebliche Anstieg der Beschwerden im Jahr 2007 ganz überwiegend den Beschwerden eines einzelnen Beschwerdeführers zuzuordnen, der im Frühjahr 2007 in die Nähe des Flughafens zugezogen war.

Ab dem Berichtsjahr 2010 wird daher in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart die Statistik wie folgt geführt:

1. Es werden nach wie vor alle Beschwerden gezählt und bei naheliegender Vermutung auf einen Verstoß gesondert untersucht.
2. Die Gesamtzahl aller eingegangenen Beschwerden wird als Summe wie bisher ausgewiesen.
3. Beschwerdeführer, die mehr als 5 % der Gesamtbeschwerden über rechtmäßige Vorgänge vortragen, werden jedoch nicht mehr in der eigentlichen Fluglärmstatistik ausgewiesen. Hierbei werden diese Beschwerdeführer durch den LSB immer auch über die Rechtmäßigkeit der bemängelten Vorgänge umfassend informiert.
4. Flüge der Polizei-Hubschrauberstaffel im Einsatz, also z. B. die Suche nach vermissten oder verwirrten Personen, Verhindern eines Suizides, Einsätze zur Verbrechensbekämpfung oder zur Verkehrsbeobachtung und -steuerung, Umweltflüge (illegale Müllentsorgung), Such- und Rettungsdienst (SAR), werden in der Beschwerdestatistik nicht mehr gesondert ausgewertet, da solche Flüge keinen ursächlichen Zusammenhang mit dem Flughafen Stuttgart haben. In der Gesamtzahl der Beschwerden werden jedoch auch diese Beschwerden ausgewiesen. Im Jahr 2011 waren dies 26 Beschwerden. Jeder Bürger sollte bedenken, dass ein solcher Einsatz auch für ihn selbst oder einen ihm nahestehenden Menschen einmal sehr wichtig sein könnte.

2011 gingen beim LSB insgesamt 1.345 Beschwerden ein. Gegenüber 2010 (1.481 Beschwerden) ist somit ein Rückgang der Gesamtbeschwerden um gut 9 % zu verzeichnen.

Hauptbeschwerdegrund ist diesmal mit über 36 % Anteil die Flugstreckenabweichung, gefolgt von Beschwerden über Fluglärm allgemein mit gut 29 %. Erstere entstehen in den meisten Fällen durch frühes Abdrehen wegen schlechtem Wetter und sind rechtmäßig.

2011 gab es nur noch einen Beschwerdeführer, der mehr als 5 % aller Beschwerden vorbrachte: stattliche 399 Beschwerden oder knapp 30 %! Somit bleiben nach Abzug von 26 Beschwerden über Polizeihubschrauber im Einsatz, die keinen Bezug zum Flughafen haben, 920 statistisch zu berücksichtigte Beschwerden, die in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesen werden.

Der LSB liefert in einer neuen, verdichteten Darstellung mehr und detailliertere Informationen als dies bisher möglich war:

- Im großen Tabellenteil links oben werden die eingegangenen, statistisch erfassten Beschwerden nach Ort und Monat dargestellt.
- In der unteren, kleineren Tabelle ist aufgezeigt, worüber sich wie viele Menschen aus dem betreffenden Ort beschwert haben.
- Die Tabelle rechts oben weist aus, wie viele Beschwerden pro Monat welche Beschwerdegründe hatten.
- Ganz rechts sind die Summen und die Veränderung zu 2010 dargestellt.

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 rechtmäßig 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 (Schalldämpfer) 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 (Trägheitsnavigation), 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.