



Bild 1 Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart - 2013 -

Inhaltsverzeichnis

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart	3
2. Das Flughafenjahr 2013	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). Diese Verstöße werden konsequent angezeigt.

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 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 63 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 2013

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen ist mit 128.246 (-4,8 %) abermals gesunken, was auch auf die anhaltende Tendenz zu weniger, dafür größeren Flugzeugen und eine bessere Auslastung ganz allgemein zurückzuführen sein dürfte.

Wie bereits 2012 erfolgten rund 61 % aller Starts nach Westen, 39 % nach Osten.

Ende des Jahres gab es höchst unerfreuliche Ereignisse, bei denen das Militär (Deutschland, USA, Frankreich) mit Aktionen auffiel, die - wie die Beschwerden zeigten - bei der Wohnbevölkerung auf kein Verständnis stießen. Der LSB hat sich an die vorgesetzten Stellen gewandt.

Von April bis September gab es im Berichtsjahr wieder tatsächliche Abweichungen wegen schlechten Wetters. Die Piloten sind nach § 3 Abs. 1 und § 26 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen wie z. B. Gewitter, Hagel, starke Vereisung oder schwere Turbulenz zu meiden bzw. zu verhindern.

2013 betrug die Gesamtzahl aller Fluglärm-Beschwerden 1.152. 2012 wurden noch 1457 gezählt, entsprechend einem Rückgang um rund 26 %. Dennoch ein hoher Wert, bedenkt man, dass die Zahl der Flugbewegungen abermals deutlich gesunken ist. Zwei „Dauerbeschwerdeführer“ aus Plochingen und Vaihingen trugen mit 311 Beschwerden 27 % der insgesamt 1.152 Fluglärmbeschwerden vor. Die Beschwerdestatistik wurde daher um diese 311 Beschwerden bereinigt, da sie weit über 5 % der Gesamtbeschwerden ausmachen. Somit bleiben nach Abzug von 31 Beschwerden über Polizeihubschrauber im Einsatz, die keinen Bezug zum Flughafen haben, 810 statistisch berücksichtigte Beschwerden, ein Minus von rund 33 % gegenüber 2012. Dieser deutliche Rückgang erfolgte in allen Beschwerdearten, am deutlichsten bei den Beschwerden wegen vorgegeblicher Flugstreckenabweichung.

Insgesamt wurden im Jahr 2013 252 Beschwerden über Nachtflüge registriert (2012: 335). Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung sind nicht zuletzt wegen der strengen Überwachung die absolute Ausnahme. Diese Verstöße, die ein Ordnungswidrigkeitenverfahren nach sich ziehen können, werden konsequent angezeigt. Bitte beachten Sie hierzu die Erläuterungen im Kapitel 12.

3. Flugzeugbewegungen nach Verkehrsarten in den Jahren 2004 - 2013

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
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
2012	97.637	-4,6	3.433	-6,9	14.284	-7,3	115.354	-5,0	16.170	6,6	131.524	-3,7	3.187	134.711	-3,5
2013	91.689	-6,1	3.421	-0,3	14.501	1,5	109.611	-5,0	14.977	-7,4	124.588	-5,3	3.658	128.246	-4,8

Tabelle 1; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Der Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass im Vergleich zum Vorjahr im rein zivilen Luftverkehr mit 124.588 Starts und Landungen ein Rückgang um 5,3 % zu verzeichnen war. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahre zu weniger Flugbewegungen fort.

Bei der Betrachtung der Flugbewegungen nach Verkehrsarten gibt es beim Linienverkehr einen Rückgang um 6,1 % und beim Charterverkehr immerhin um 0,3 %.

Militärische Flugbewegungen stiegen um rund 15 % auf 3.658. Die Zahl der Beschwerden über Militärverkehr sank von 108 auf 47. Der Anteil an den statistisch ausgewerteten Beschwerden beträgt knapp 6 %!

Weiterführende Informationen:

Auf dem Internetauftritt der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) kann umfangreiches statistisches Informationsmaterial abgerufen werden:

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](#) > [Nachhaltigkeit](#) > [Umwelt](#) > [Fluglärmbericht](#)

4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung

4.1. Flugbewegungen nach Antriebsart 2010 bis 2013 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2010	2011	2012	2013
Jet-Flugzeuge	102.253	102.800	99.652	98.923
Turbo-Prop	18.536	18.779	17.300	15.282
Kolben	11.537	12.524	12.002	12.002
Hubschrauber	5.453	5.547	5.757	5.317
Gesamt	137.779	139.650	134.711	131.524

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	793	2.379	1.077	2.125	6.374
Februar	1.608	1.501	1.756	1.397	6.262
März	1.937	1.764	2.192	1.529	7.422
April	1.758	2.176	1.948	1.992	7.874
Mai	764	3.599	1.159	3.258	8.780
Juni	664	3.836	1.142	3.356	8.998
Juli	1.211	3.351	1.860	2.739	9.161
August	1.503	2.996	1.996	2.537	9.032
September **	1.260	3.353	1.491	3.101	9.205
Oktober	1.159	3.226	1.575	2.833	8.793
November	1.330	2.198	1.614	1.902	7.044
Dezember	760	2.309	1.103	1.993	6.165
Gesamt	14.747	32.688	18.913	28.762	95.110
Anteil in %	16%	34%	20%	30%	100%
Vorjahr	16.611	33.827	19.235	31.397	101.070

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Tabelle 3: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

5. Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2013

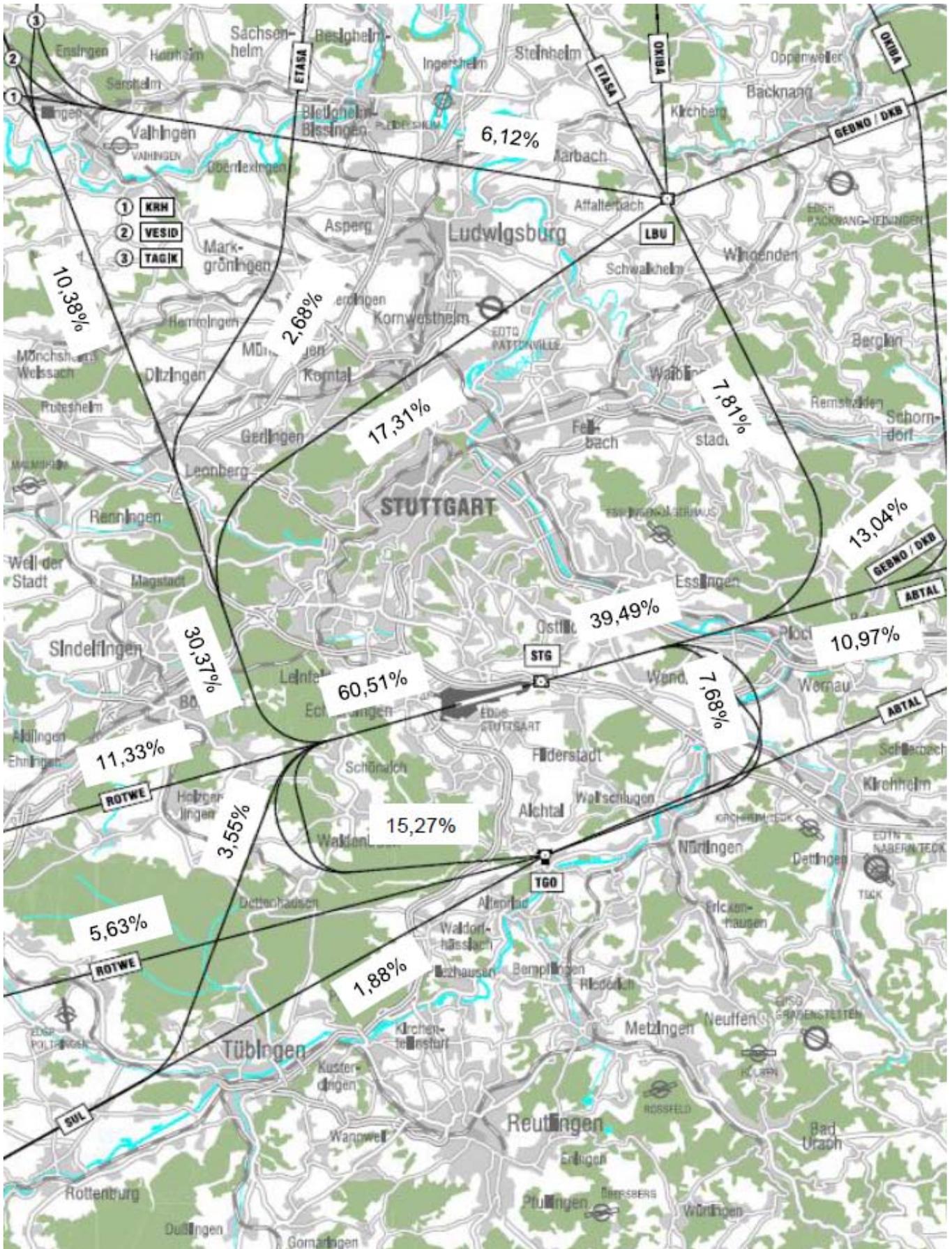
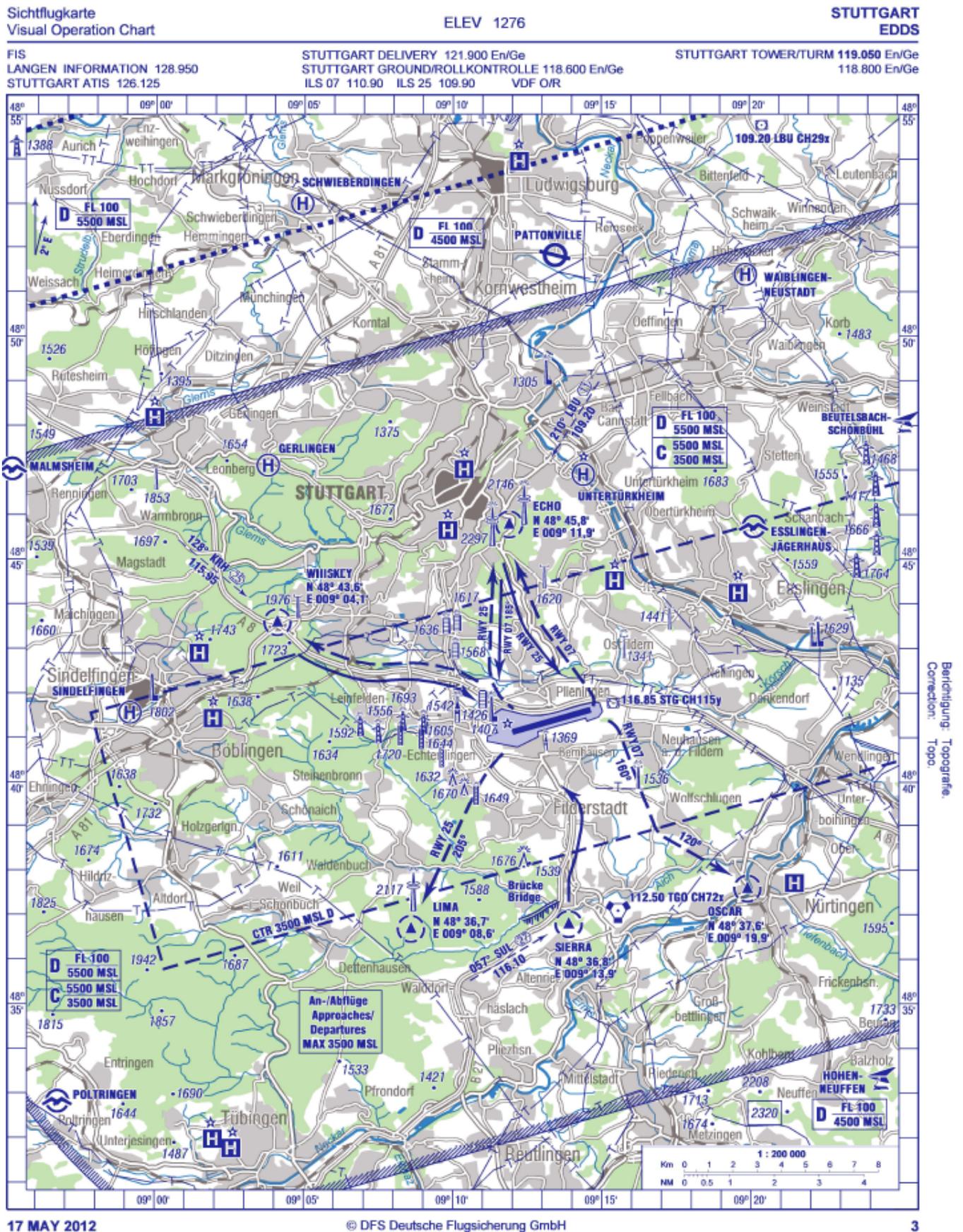


Bild 2; Deutsche Flugsicherung GmbH

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. Regelmäßige Untersuchungen geben Aufschluss darüber, ob regelkonform geflogen wird und ob möglicherweise ein Ansatzpunkt gegeben ist, vermeidbaren Lärm zu beseitigen.

Beispiel: „360 overhead“-Anflug einer C130 Herkules; ein taktisches Verfahren im Kampfeinsatz. Der Anflug wird mit sehr hoher Geschwindigkeit durchgeführt, über der Landeschwelle wird auf Leerlaufschub reduziert, es folgt ein Vollkreis mit hoher Sinkrate nach links und die Landung auf der Piste - auch wenn die Flugspur im Bild aus technischen Gründen vorzeitig endet. Das gesamte Verfahren ist extrem laut und typischer, vermeidbarer Fluglärm. Es ist unstrittig, dass Militärpiloten üben müssen. Der Flughafen Stuttgart ist als einziger deutscher Verkehrsflughafen mit militärischer Mitnutzung schon stark belastet. Da müssen solche Verfahren nicht auch noch geübt werden. Der LSB hat dies über das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur und die Fluglärmkommission angeprangert.



Bild 4; Deutsche Flugsicherung GmbH

8. Die Nachtflugbeschränkung

Im Jahr 2013 wurden 252 Beschwerden wegen Nachtflügen erhoben. Davon werden viele wegen Verletzung des vermeintlichen „Nachtflugverbots“ vorgebracht. Nahezu ausnahmslos handelte es sich in diesen Fällen nicht um Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung. Ein Nachtflugverbot existiert am Flughafen Stuttgart nicht. Die Flughafengenehmigung lässt in Sonderfällen generell Ausnahmen zu.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Auf der folgenden Seite erhalten Sie zur Information die Details der Nachtflugbeschränkung.

Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart (gültig ab 19.09.2014)

Zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken („Jets“) sind am Flughafen Stuttgart nur zugelassen, wenn sie den Bestimmungen nach ICAO Annex 16, Kapitel 3 oder 4 entsprechen (Erläuterung siehe letzte Seite). Diese Flugzeuge unterliegen im Übrigen einer Nachtflugbeschränkung. Die Nachtflugbeschränkung gilt darüber hinaus auch für bestimmte Propellerflugzeuge. Hubschrauber und Militärflugzeuge unterliegen keinen zeitlichen Beschränkungen. Daher werden im Folgenden ausschließlich die Regelungen für zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken sowie Propellerflugzeuge beschrieben. Die Zeiten sind immer Ortszeit.

1. Flugzeuge mit Strahltriebwerken

Starts sind grundsätzlich nur von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr zulässig.

Landungen sind grundsätzlich nur von 06:00 bis 23:30 Uhr zulässig. Verspätete Landungen dürfen bis 24:00 Uhr durchgeführt werden, wenn die ursprünglich geplante Ankunftszeit vor 23:30 Uhr lag.

Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung:

Ausgenommen von der Nachtflugbeschränkung sind die Nachtluftpostflüge im Auftrag der Deutsche Post AG, soweit Sie den Anforderungen der Flugzeugkategorie gem. ICAO Annex

16, Kapitel 4 genügen (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, die aus medizinischen Gründen notwendig sind, 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.

2. Propellerflugzeuge

Seit 19.09.2014 gelten die unter 1. genannten Nachtflugbeschränkungen auch für Propellerflugzeuge

- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung siehe letzte Seite).

Diese lauten Propellerflugzeuge dürfen in den Nachtflugbeschränkungszeiten nicht mehr starten und landen.

9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen

Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 78 % den Hauptanteil aller Nachtflüge aus, Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen belaufen sich auf 7 %. Erfreulich ist: Die verspäteten Landungen nahmen um 100 und die Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen um 25 im Vergleich zum Vorjahr ab. Flugsicherungsgründe, technische Probleme sowie häufig auftretendes schlechtes Wetter während der Sommermonate 2013 waren die Hauptausnahmegründe.

Zivile Strahlflugzeuge während der Nachtflugbeschränkung.

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	12	84		2	3	101
Februar	12	80			1	93
März	13	80		2	5	100
April	13	80			2	95
Mai	14	68			6	88
Juni	26	84			16	126
Juli	19	75		2	16	112
August	11	76		2	10	99
September	13	80			7	100
Oktober	26	80		2	8	116
November	2	80		1	3	86
Dezember		64		2	4	70
Gesamt	161	931	0	13	81	1186
Anteil in %	14%	78%	0%	1%	7%	100%
Vorjahr	261	980	0	13	106	1.360

Tabelle 4; Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH und Regierungspräsidium Stuttgart

Aufgliederung der erteilten Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2013	2012	2013	2012
Flugsicherung / Luftraumsperrung	0	6	7	7
Technik	16	19	11	21
Abfertigung / Gewichtsprobleme	7	11	13	1
Wetter	13	15	10	13
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	0	0
Unfall / medizinischer Notfall	0	3	1	3
Katastrophenhilfe	0	0	0	0
Streik	0	3	3	4
Gesamt	36	57	45	49

Tabelle 5; Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate

Die am Flughafen Stuttgart installierte Fluglärm-Messanlage mit 8 festen Messstellen in der Umgebung des Flughafens ermittelte bis 2008 für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres Dauerschallpegel in dB(A) für den 24-Stunden-Tag nach dem Fluglärmgesetz von 1971. Der LSB veröffentlichte diese Werte von 2009 bis 2012 zusätzlich aus Vergleichsgründen zu den Werten nach dem neuen Fluglärmgesetz. Nachdem in den letzten 4 Jahresberichten die Lärmsituation nach altem und neuem Fluglärmgesetz dargestellt wurde, werden ab diesem Berichtsjahr nur noch die Werte aufgeführt, die ausschließlich nach dem 2007 novellierten Fluglärmgesetz ermittelt werden.

Im Rahmen der Novellierung des Fluglärmgesetzes 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 worden. Die Tabellen sind für den Zeitraum Tag und Nacht separat ausgewiesen.

Fluglärm-Messstelle

Tag

gem. novelliertem Fluglärmgesetz von 2007

	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	50,2	50,2	51,1	51,2	51,0	51,9	50,9	51,6	-0,7
M2 Berkheim Köngener Str. 43	53,3	53,1	53,3	53,5	53,9	54,3	53,6	54,8	-1,3
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	52,6	52,2	52,7	53,2	52,6	53,0	52,7	53,8	-1,1
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	59,0	58,7	59,5	59,2	61,0	59,1	59,4	61,6	-2,1
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	55,1	54,8	52,7	53,1	54,5	54,4	54,1	54,1	0,0
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	57,4	57,1	56,9	57,3	57,8	56,8	57,2	58,0	-0,7
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	55,2	54,2	52,3	52,5	54,1	54,1	53,7	54,4	-0,6
M8 Denkendorf Uhlandstr. 34	52,2	51,4	51,7	52,2	52,1	52,6	52,0	53,4	-1,4

Fluglärm-Messstelle

Nacht

gem. novelliertem Fluglärmgesetz von 2007

	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	45,3	42,4	42,3	42,8	42,8	43,1	43,1	42,5	0,7
M2 Berkheim Köngener Str. 43	46,6	46,1	45,5	46,1	45,9	46,2	46,1	46,3	-0,2
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	45,5	44,6	45,4	45,5	45,2	44,6	45,1	45,0	0,2
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	49,3	50,0	50,6	50,7	51,0	49,1	50,1	52,0	-1,9
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	43,7	43,3	42,0	42,6	43,2	42,8	42,9	42,5	0,5
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	45,7	47,3	48,6	47,9	47,2	46,2	47,2	48,0	-0,9
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	45,5	42,0	41,1	41,5	42,4	41,7	42,4	41,5	0,8
M8 Denkendorf Uhlandstr. 34	46,7	44,5	44,2	44,9	44,9	44,9	45,0	44,5	0,5

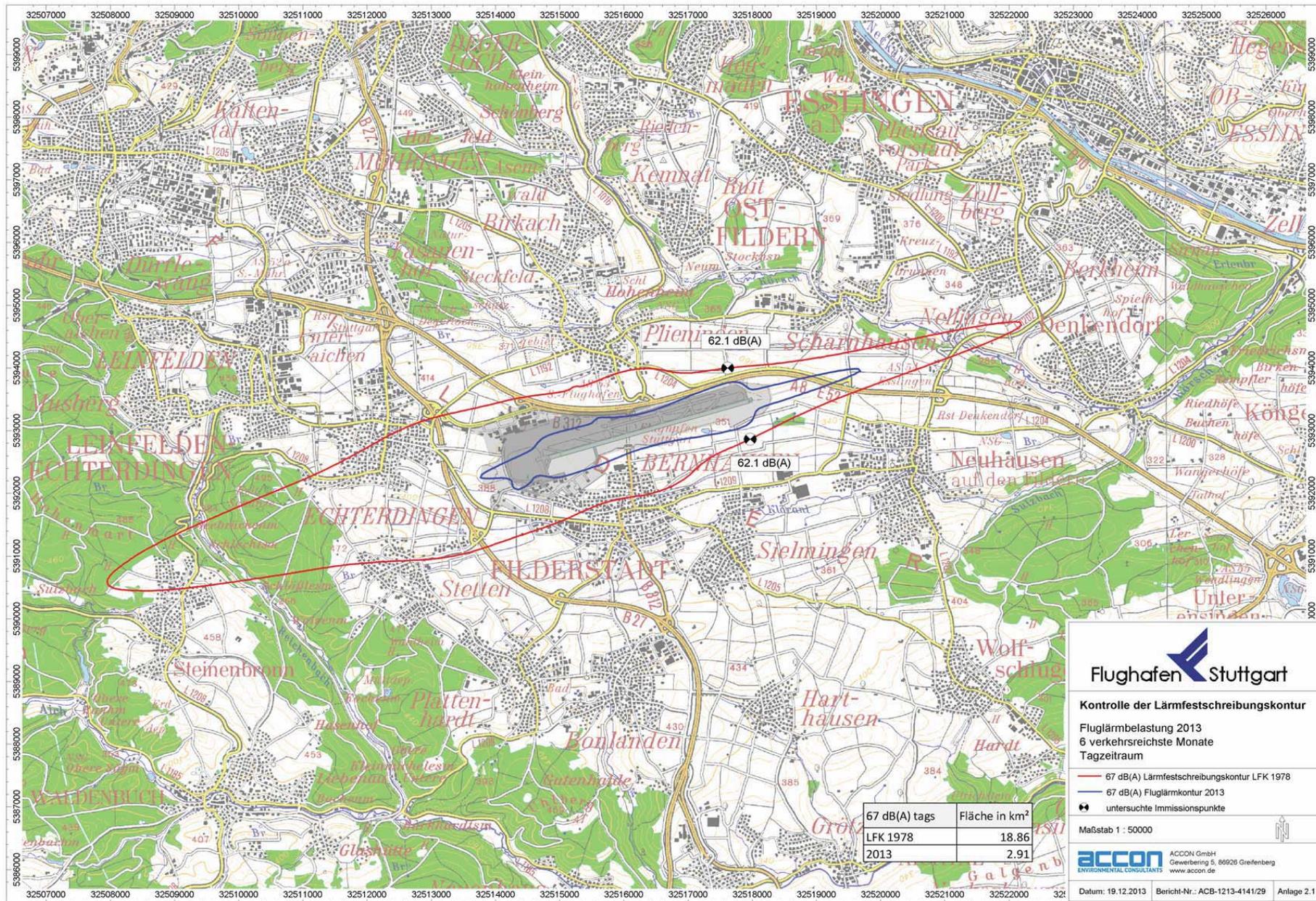
Tabelle 6: Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

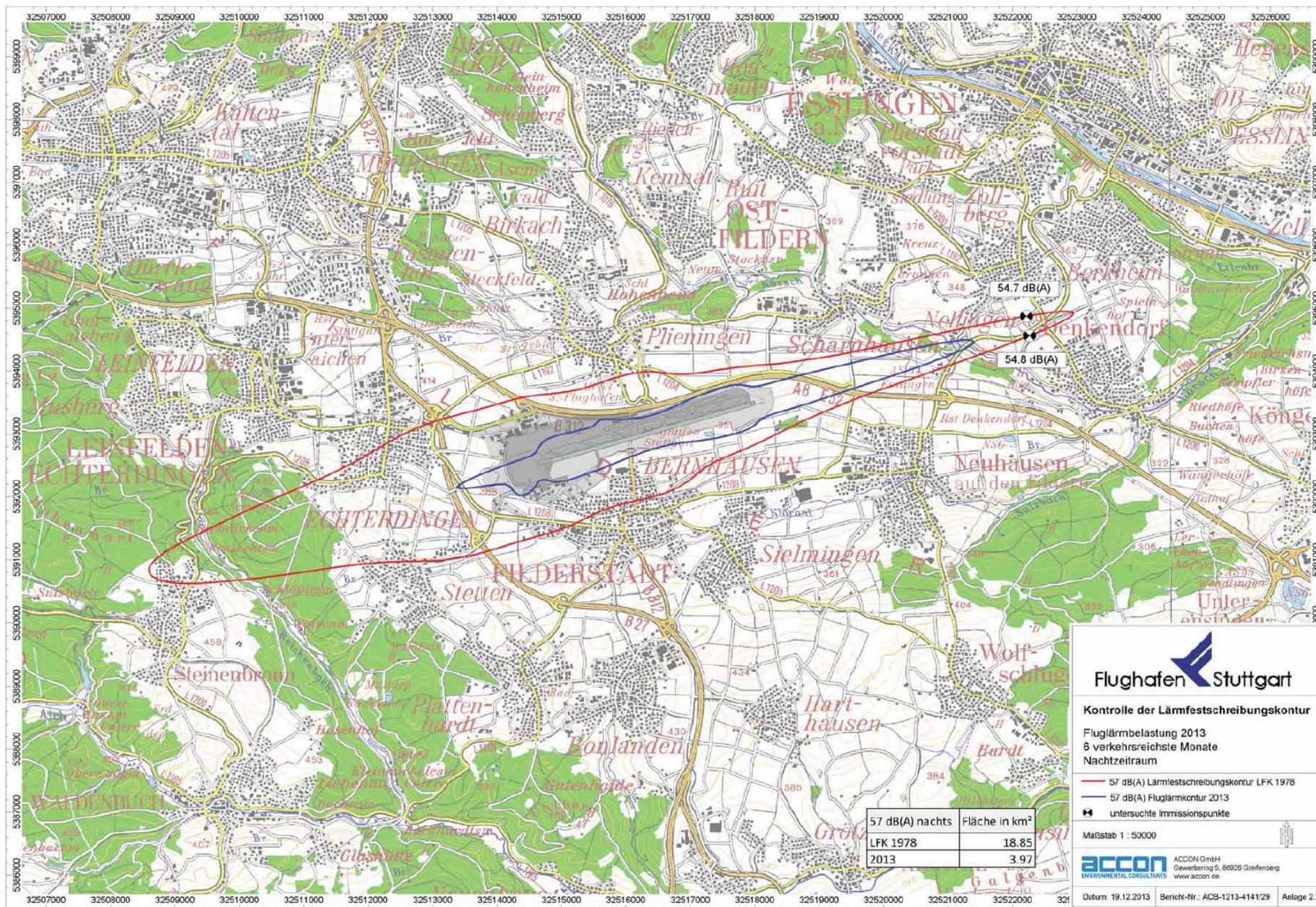
11. Lärmfestschreibungskontur 1978

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 2013 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag- und den Nachtzeitraum dargestellt.





12. Fluglärmbeschwerden

In den vergangenen Jahren musste oft festgestellt werden, dass 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 - und hier insbesondere über Nachtflug - im Jahr 2007 ganz überwiegend einem einzelnen Beschwerdeführer 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 2013 waren dies 31 Beschwerden.

2013 gingen beim LSB insgesamt 1.152 Beschwerden ein. Hauptbeschwerdegrund waren diesmal mit 31,5 % Anteil Beschwerden über Fluglärm allgemein, gefolgt von Beschwerden über Nachtflug mit gut 31 %. Beachten Sie hierzu bitte auch die Erläuterungen auf Seite 6.

Airberlin war mit zwei A330 aufgefallen, weil sie nach Starts in Richtung Westen häufig das Fahrwerk längere Zeit nicht eingefahren haben, um die Bremsen zu kühlen. Nach mehrfacher

Intervention des LSB setzt die Fluggesellschaft nun Flugzeuge mit Bremsen-Kühlgebläsen ein, die in der Regel das Fahrwerk nach dem Abheben normal einfahren können.

Der LSB kritisierte wiederholt die Gulfstream G3 im militärischen oder zivilen Einsatz, weil sie zu den lautesten Mustern am Flughafen Stuttgart zählt. Nachdem sie in den ersten Monaten 2013 noch jeweils bis zu rund 20 Flugbewegungen durchführte, sank diese Zahl in einigen Monaten auf Null. Die Flüge wurden dann von leiseren Mustern durchgeführt.

Seit etwa Mitte 2013 führten u. a. Airberlin und Germanwings geänderte Abflugverfahren ein, die grundsätzlich positiv bewertet werden. Bisher wurde nach dem Anfangssteigflug in 500 m über der Piste beschleunigt, um das Flugzeug auf die Geschwindigkeit für das beste Steigvermögen zu bringen. Danach konnte es mit verringertem Schub bestmöglich steigen. Das neue Verfahren beginnt beim Start mit geringerem Schub und weniger Landeklappen als bisher. Das Flugzeug rollt länger und leitet die Beschleunigungsphase bereits in ca. 300 m über der Piste ein. Obwohl die Beschleunigungsphase in geringerer Höhe stattfindet, ist das neue Verfahren nicht lauter als das alte, zumal das beschleunigen häufig noch über dem Flughafengelände beginnt. Als Nebeneffekt wird Treibstoff eingespart und werden weniger Schadstoffe emittiert. Zwischenzeitlich wird das neue Verfahren vielfach angewandt.

Ende 2013 kam es zu einer Reihe von Vorkommnissen, die französische, amerikanische und deutsche Militärluftfahrzeuge ausgelöst haben. Die Flüge waren aus Sicht der Wohnbevölkerung nicht tolerabel. Beispiele: 2 Apache Kampfhubschrauber fliegen in Richtung Asemwald ab, bleiben recht niedrig und steigen erst kurz vor den Hochhäusern darüber hinweg; Übung bei Musberg, bei der Kampfhubschrauber über einen längeren Zeitraum nahe an der Bebauung schweben; eine Mirage 2000 führt in Stuttgart Übungsanflüge durch oder Anflüge militärischer Hubschrauber in inakzeptabler Flughöhe (siehe auch der auf Seite 12 beschriebene Vorgang). Nach vorliegender Auskunft der Bundesministerien wird um Verständnis für die nach militärischen Notwendigkeiten durchgeführten, insgesamt rechtmäßigen, Flüge gebeten.

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, 4 oder 10

Einstufung der Luftfahrzeuge nach internationalen Kriterien entsprechend ihrer Lärm-Emission. Moderne Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 3, 4 (mindestens 10 dB(A) leiser als Kapitel 3) oder 10 eingestuft. Ältere und damit lautere Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 2 eingestuft und dürfen im zivilen Luftverkehr EU-weit nicht mehr betrieben werden.

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.

Leq

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.