



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Lärmschutzbericht 2014
des
Regierungspräsidiums Stuttgart
für den
Flughafen Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Zusammenfassung	4
2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen	5
3. Nachtflüge	6
4. Lärmpegel	7
5. Fluglärmbeschwerden	8

Anlagen

- 1 - Starts und Landungen**
- 2 - Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung (Schaubild)**
- 3 - An- und Abflugstrecken Sichtflug (Schaubild)**
- 4 - Flugbewegungen nach Antriebsart 2011 bis 2014**
- 5 - Nachtflugbewegungen zivile Stahlflugzeuge**
- 6 - Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen**
- 7 - Regelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart**
- 8/9 - Lärmfestschreibungskonturen**
- 10 - Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten (LSB)**
- 11 - Raum- und ursachenbezogene Sonderauswertung der Beschwerden**
- 12 - Begriffserklärungen**

Vorwort

Das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugplätzen wahr, so auch für den Flughafen Stuttgart.

Beispielsweise übt das Referat 46, Sachgebiet 2 Luftverkehr, die überörtliche Luftaufsicht durch Beauftragte am Flughafen Stuttgart aus. Ein weiteres wichtiges Aufgabenfeld ist die Überwachung des Lärmschutzes am Flughafen Stuttgart. Dazu ist beim Regierungspräsidium Stuttgart eigens ein Lärmschutzbeauftragter (LSB) bestellt, der sich nicht nur präventiv um Lärmvorsorgefragen kümmert, sondern auch eingehenden Fluglärmbeschwerden nachgeht. Dieser Jahresbericht soll einen Einblick in die Fragen des Lärmschutzes am Flughafen Stuttgart und die Rahmenbedingungen dazu für das vergangene Jahr 2014 geben.

Für den eiligen Leser ist eine Zusammenfassung der wesentlichen Daten vorangestellt.

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen ist in diesem Jahr mit 127.678 (-0,4 %) leicht gesunken. Dies dürfte auch mit der anhaltenden Tendenz zu weniger Flugbewegungen, dafür größeren Flugzeugen und einer besseren Auslastung ganz allgemein zusammenhängen. Die Zahl der beförderten Passagiere stieg auf 9,73 Millionen (+1,5 %). Die Starts erfolgten dabei zu rund 54 % nach Westen und zu 46 % nach Osten, was auf den etwas häufigeren Ostwind in diesem Jahr zurückzuführen ist; in den Jahren davor war der Anteil von Starts nach Westen höher. Insbesondere in den Monaten von April bis September gab es witterungsbedingt tatsächliche Abweichungen von den Flugrouten, die zur Vermeidung von Gefahrensituationen nach der Luftverkehrsordnung erforderlich waren (siehe Ziffer 2 und Anlagen 1 bis 3).

Zu Flugzeugbewegungen in den Jahren 2005-2014 siehe [Link www.Flughafen-Stuttgart.de/Business to Business/Broschüren & Formulare/Statistischer Jahresbericht](http://www.Flughafen-Stuttgart.de/Business%20to%20Business/Brosch%C3%BCren%20&%20Formulare/Statistischer%20Jahresbericht).

Im Jahr 2014 gab es 1.266 (2013 = 1.186) Flugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge während der Nachtflugbeschränkung, davon 928 (73%) Flüge der Nachtluftpost, 251 (17 %) verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 111 (9%) Flüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Dem stehen 201 (2013 = 252) Beschwerden über Nachtflüge gegenüber. Dabei wurden allerdings keine Verstöße festgestellt. Festzustellen ist, dass es trotz steigender Nachtflugbewegungen weniger Beschwerden gab (siehe Ziffer 3).

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmsgesetzes sind unter dem [Link www.Flughafen-Stuttgart.de/Das Unternehmen/Nachhaltigkeit/Umwelt/Fluglärmbereich](http://www.Flughafen-Stuttgart.de/Das%20Unternehmen/Nachhaltigkeit/Umwelt/Flugl%C3%A4rmbericht) unter anderem die monatlich ermittelten Lärmpegel für einzelne Standorte rund um Stuttgart veröffentlicht. Danach wurden die höchsten Werte in Bernhausen und Steinenbronn festgestellt. Allerdings wurden auch hier die zulässigen Dauerschallpegel nicht überschritten (siehe Ziffer 4).

In diesem Jahr betrug die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden 1.156 (2013 = 1.152). 2014 wurden keine Verstöße festgestellt, die dem Bundesamt für Flugsicherung zur Anzeige gebracht werden mussten. In der raum- und ursachenbezogenen statistischen Sonderauswertung wurden 833 Fälle näher betrachtet. Beschwerdeschwerpunkte ergaben sich dieses Jahr in den Regionen Leinfelden-Echterdingen und Vaihingen/Rohr/Kaltental (siehe Ziffer 5).

Begriffserklärungen werden in der Anlage 12 des Berichtes gegeben.

2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen

Die Flugbewegungen nach Verkehrsarten sind unter dem Link www.Flughafen-Stuttgart.de > Business to Business > Broschüren & Formulare > Statistischer Jahresbericht einsehbar. Zuwächse wurden im nichtgewerblichen und im Charterverkehr registriert, während beim rein zivilen Luftverkehr im Vergleich zum Vorjahr mit 124.452 Starts und Landungen, ein leichter Rückgang um 0,1 % zu verzeichnen ist.

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, die gezielte Anforderung des Piloten bzw. die 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. Die Piloten sind nach § 3 Abs. 1 und § 26 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden, das heißt, sie müssen z. B. bei Gewitter, Hagel, starker Vereisung oder schwerer Turbulenz von der Flugroute abweichen, um die Sicherheit ihres Fluges zu gewährleisten.

Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, können Start- und Landerichtung durchaus auch so festgelegt werden, dass sie in bzw. aus Richtung des Zielortes erfolgen, wenn hierdurch weniger Menschen am Boden vom Lärm betroffen sind und der Wind dies zulässt.

In der **Anlage 1** wird in tabellarischer Form die Nutzung der Abflugrichtungen in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25) monatsweise dargestellt, wobei die 6 verkehrsreichsten Monate farblich unterlegt sind. Hier macht sich die Haupturlaubszeit bemerkbar.

Anlage 2 enthält hierzu ergänzend ein Schaubild über die prozentuale Nutzung der Abflugrichtungen sowie der nach dem Start genutzten Strecken. Diese streckenbezogene Nutzung betrifft lediglich die Abflüge.

Mit der **Anlage 3** wird schließlich ein Schaubild über die An- und Abflugstrecken im Sichtflug für ein- und zweimotorige Kleinflieger dargestellt.

In der **Anlage 4** werden die Flugbewegungen der letzten Jahre nach Antriebsarten dargestellt. Danach sind rückläufige Zahlen bei den Jet-Flugzeugen und Turbo-Prop festzustellen.

3. Nachtflüge

Aus der **Anlage 5** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 1.266 (2013 = 1.186). Die Flüge der Nachtluftpost, die seit dem 19.09.2014 ausschließlich mit Flugzeugen, die die Anforderungen des besonders leisen Lärmkapitels 4 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) erfüllen, durchgeführt werden dürfen, machten mit 73 % wie jedes Jahr den Hauptanteil aller Nachtflüge während der Nachtflugbeschränkung aus. Die Zahl der verspäteten Landungen nahm um 54 zu (siehe Anlage 5). Gründe dafür waren insbesondere Streiks von Lotsen, Bodenverkehrsdiensten und Piloten sowie häufig auftretendes schlechtes Wetter während der Sommermonate 2014.

Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen belaufen sich auf 111 bzw. 9 % (2013 = 81). Zu den Gründen über Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung siehe die Aufstellung in **Anlage 6**.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Dennoch gab es im Jahr 2014 201 Beschwerden wegen Nachtflügen. Davon werden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen. Im vergangenen Jahr wurden keine Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung festgestellt.

Wichtig ist, darauf hinzuweisen, dass es am Flughafen Stuttgart kein Nachtflugverbot gibt. Die Flughafengenehmigung lässt für die dort genannten Fälle Nachtflüge zu. Darüber hinaus kann das Regierungspräsidium Stuttgart für bestimmte Sonderfälle Ausnahmen zulassen. Die derzeit gültigen Regelungen für die seit 19.9.2014 geltende Nachtflugbeschränkung am Flughafen Stuttgart sind in der **Anlage 7** dargestellt.

4. Lärmpegel

Die am Flughafen Stuttgart fest 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.

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. Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmgesetzes sind über den [Link. http://www.flughafen-stuttgart.de/das-unternehmen/fluglaermbericht/](http://www.flughafen-stuttgart.de/das-unternehmen/fluglaermbericht/) die monatlich ermittelten Lärmpegel für einzelne Standorte im Flughafenumfeld veröffentlicht.

Nach der geltenden Betriebsgenehmigung des Flughafens Stuttgart darf dieser 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.

In den **Anlagen 8 und 9** werden die neuen Lärmfestschreibungskonturen 2014 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.

Dass auch die Fluggesellschaften an einer Lärmpegelreduzierung interessiert sind, zeigt der Umstand, dass seit etwa Mitte 2013 zahlreiche Unternehmen geänderte Abflugverfahren eingeführt haben. Nach dem Anfangssteigflug wurde bisher in 500 m über der Piste eine Beschleunigungsphase eingelegt, um das Flugzeug auf die Geschwindigkeit für das beste Steigvermögen zu beschleunigen. Danach konnte es mit verringertem Schub bestmöglich steigen. Das neue Verfahren beginnt beim Start mit geringerem Schub und geringerer Landeklappenstellung als bisher. Das Flugzeug rollt länger und leitet die Beschleunigungsphase bereits in ca. 300 m über Grund 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 werden Treibstoff eingespart und weniger Schadstoffe emittiert. In einem breit angelegten Versuch einer Fluggesellschaft wurden diese Wirkungszusammenhänge nachgewiesen.

5. Fluglärmbeschwerden

Beim Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart kann sich jede Bürgerin und jeder Bürger über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge, den Flughafen Stuttgart betreffend, beschweren. Eingehende Beschwerden werden daraufhin untersucht, ob ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften vorliegt. Im Jahre 2014 wurden keine Verstöße festgestellt, die beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zur Anzeige gebracht werden mussten.

Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde durch den LSB 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, da es ansonsten schwieriger werden kann, den Sachverhalt nachträglich zu klären.

Die wesentlichen Aufgaben des LSB sind in der **Anlage 10** dargestellt.

2014 wurden insgesamt 1.156 Beschwerden registriert. Wenige „Vielfach-Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 304 Beschwerden einen Anteil von mehr als 26 % am Gesamtbeschwerdeaufkommen. Darin enthalten sind auch 19 Beschwerden über Polizeihubschrauber im Einsatz.

In der Beschwerdestatistik der **Anlage 11** wurden 833 Beschwerden ortsbezogen und nach Beschwerdegrund betrachtet. Nicht berücksichtigt wurden in dieser Auswertung zum einen die Dauerbeschwerden, um eine ortsbezogene statistische Verzerrung möglichst zu vermeiden, sowie Polizeihubschrauberflüge im Einsatz, da hier kein Ursachenzusammenhang zum Flughafen Stuttgart besteht.

Obwohl die Zahl der Flugbewegungen um 0,4 % leicht gefallen ist, hat sich die Zahl der Beschwerden geringfügig erhöht.

Hauptbeschwerdegrund waren mit 31,9 % vermeintliche Flugstreckenabweichungen, gefolgt von Beschwerden über Fluglärm allgemein mit 29,4 %. Über Nachtflug beschwerten sich 24,1 % aller statistisch ausgewerteten Beschwerdeführer.

War die Zahl der Beschwerden wegen Fluglärms allgemein im Vorjahr (255) noch der Spitzenreiter, ist es 2014 die vermeintliche Flugstreckenabweichung (266). Dies könnte damit zusammenhängen, dass im vergangenen Jahr etwas häufiger Ostwind herrschte als im langjährigen Mittel (40:60%). Daher erfolgten 54 % der Starts nach Westen und 46 % nach Osten.

Ein Zusammenhang zwischen tatsächlich gemessenem Fluglärm in einem Gebiet und dem entsprechenden Beschwerdeverhalten ist nicht generell festzustellen, wie die nachfolgenden zwei Beispiele verdeutlichen:

- Steinenbronn ist die einzige Gemeinde, über die bei Weststarts ausnahmslos alle Verkehrsflugzeuge abfliegen. Bei Anflügen nach Osten geht es ebenfalls für alle über Steinenbronn. Dort wurden die zweithöchsten Lärmpegel gemessen, aber es gab mit 14 Beschwerden eine niedrige Beschwerdequote.
- Aus anderen Orten, z.B. Leinfelden-Echterdingen, an denen der Lärmpegel deutlich geringer ist, wurden hingegen deutlich mehr Beschwerden vorgetragen.

Im Monat Juli erfolgten 9.362 Flugbewegungen; er war der Monat mit den meisten Beschwerden, 187, 53 % mehr als im Vorjahr, von denen allein 91 wegen vermeintlicher Flugstreckenabweichung vorgetragen wurden. Mitursächlich dafür könnte das schlechtere Wetter im Vergleich zum Vorjahresmonat gewesen sein.

Der September als zweitstärkster Beschwerdemonat (115 Fälle) war zugleich der mit den meisten Flugbewegungen (9.364).

gez.
Klaus Trautmann
Referat Verkehr
Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 1

Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr - monatliche Verteilung 2014

Monat	Landungen		Starts		Gesamt
	07	25	07	25	
Januar	649	2.398	1.056	2.001	6.104
Februar	315	2.580	737	2.177	5.809
März	1.874	1.566	2.151	1.313	6.904
April	1.662	2.081	2.027	1.754	7.524
Mai	1.844	2.572	2.034	2.398	8.848
Juni	2.471	2.102	2.721	1.877	9.171
Juli	1.980	2.693	2.187	2.502	9.362
August	826	3.704	1.198	3.365	9.093
September **	2.349	2.342	2.648	2.025	9.364
Oktober	1.870	2.589	2.197	2.272	8.928
November	1.829	1.752	2.099	1.489	7.169
Dezember	802	2.467	1.089	2.209	6.567
Gesamt	18.471	28.846	22.144	25.382	94.843
Anteil in %	19%	30%	23%	27%	100%
Vorjahr	14.747	32.688	18.913	28.762	95.110

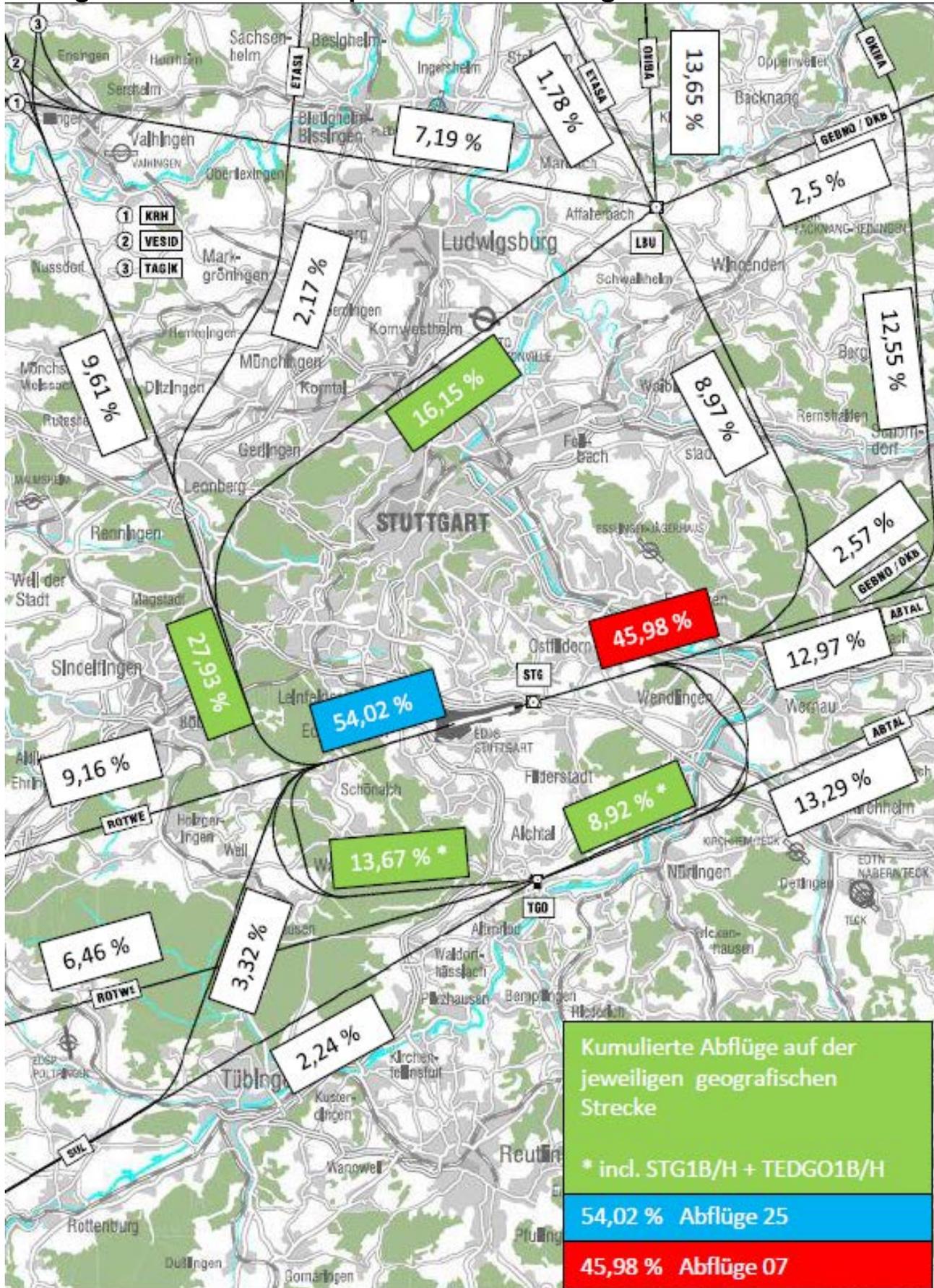
verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 2

Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2014



Anlage 3 An- und Abflugstrecken Sichtflug 2014

Sichtflugkarte
Visual Operation Chart

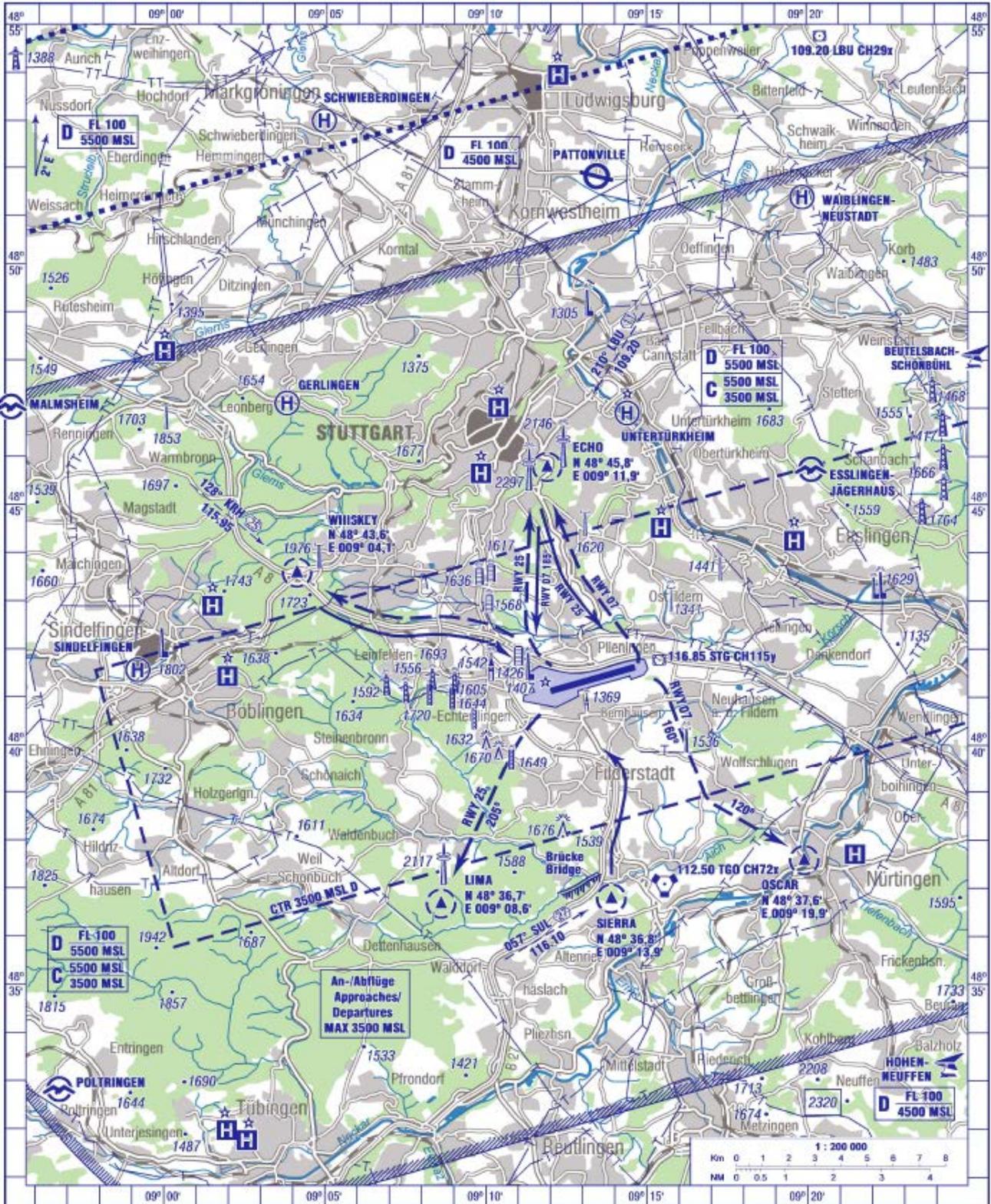
ELEV 1276

STUTTGART
EDDS

FIS
LANGEN INFORMATION 128.950
STUTTGART ATIS 126.125

STUTTGART DELIVERY 121.900 En/Gc
STUTTGART GROUND/ROLLKONTROLLE 118.600 En/Gc
ILS 07 110.90 ILS 25 109.90 VDF O/R

STUTTGART TOWER/TURM 119.050 En/Gc
118.800 En/Gc



Berichtigung: Topografie.
Corrections: Topo.

17 MAY 2012

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

3

Deutsche Flugsicherung GmbH

Anlage 4

Flugbewegungen nach Antriebsart 2011 bis 2014 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2011	2012	2013	2014
Jet-Flugzeuge	102.800	99.652	98.923	96.824
Turbo-Prop	18.779	17.300	15.282	13.328
Kolben	12.524	12.002	12.002	11.784
Hubschrauber	5.547	5.757	5.317	5.742
Gesamt	139.650	134.711	131.524	127.678

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 5

Nachtflugbewegungen zivile Stahlflugzeuge 2014

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	5	76		2	3	86
Februar	11	80		1		92
März	3	84		2	3	92
April	11	76			3	90
Mai	24	76			9	109
Juni	34	72		1	20	127
Juli	38	78		1	30	147
August	29	68		2	21	120
September	28	84		1	11	124
Oktober	21	84		1	6	112
November	4	82		1		87
Dezember	7	68			5	80
Gesamt	215	928	0	12	111	1266
Anteil in %	17%	73%	0%	1%	9%	100%
Vorjahr	161	931	0	13	81	1.186

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH und Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 6

Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2014

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2014	2013	2014	2013
Flugsicherung / Luftraumsperrung	14	0	8	7
Technik	21	16	20	11
Abfertigung / Gewichtsprobleme	12	7	5	13
Wetter	13	13	10	10
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	0	0
Unfall / medizinischer Notfall	4	0	1	1
Katastrophenhilfe	0	0	0	0
Streik	0	0	3	3
Gesamt	64	36	47	45

Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 7

Regelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart

(gültig ab 19.09.2014)

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft.

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 Deutschen 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.

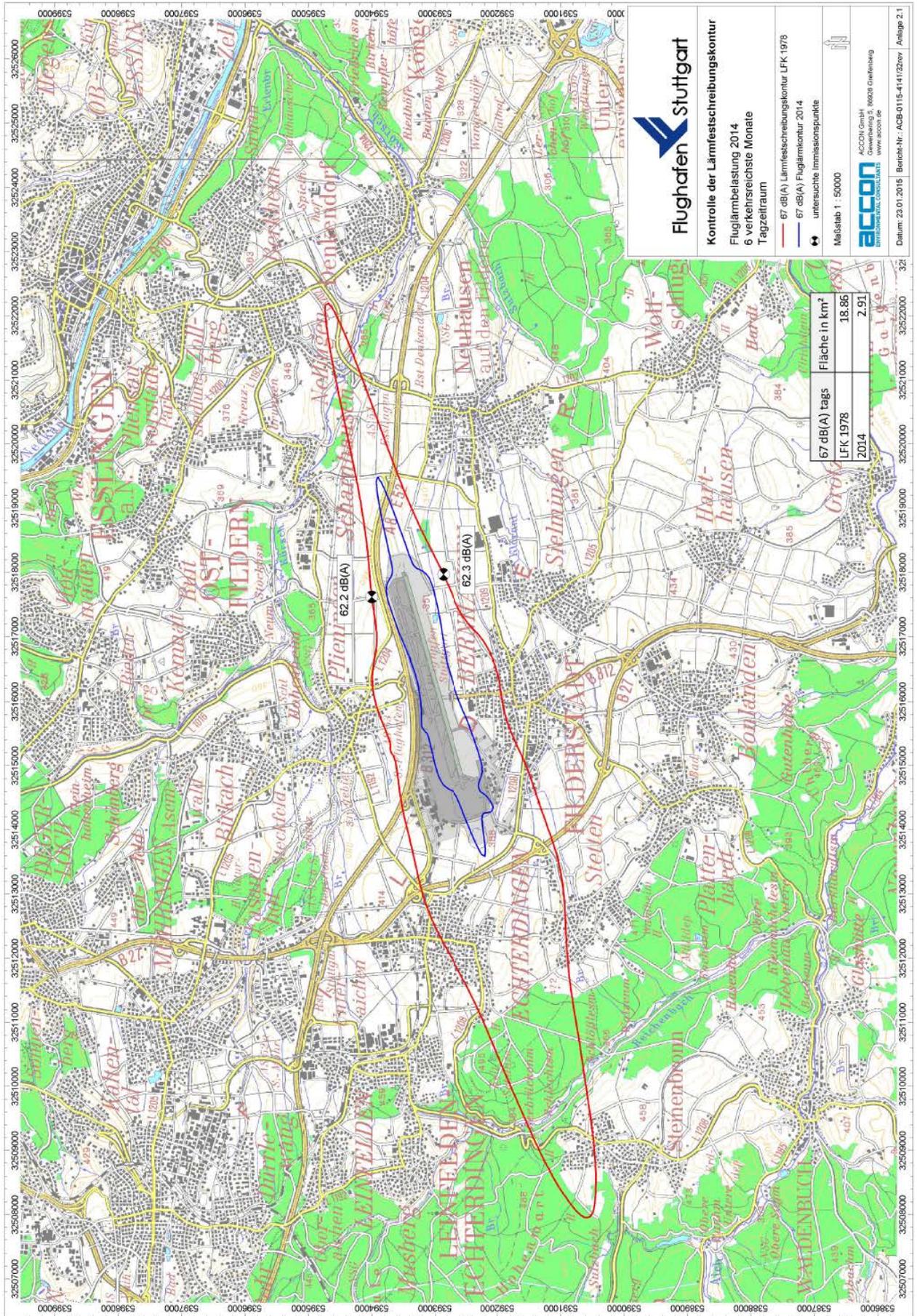
Von der zuletzt erwähnten Möglichkeit wird nur sehr sparsam und verantwortungsbewusst Gebrauch gemacht. Alle Nachtflüge werden zudem nachträglich auf Korrektheit geprüft.

2. Propellerflugzeuge

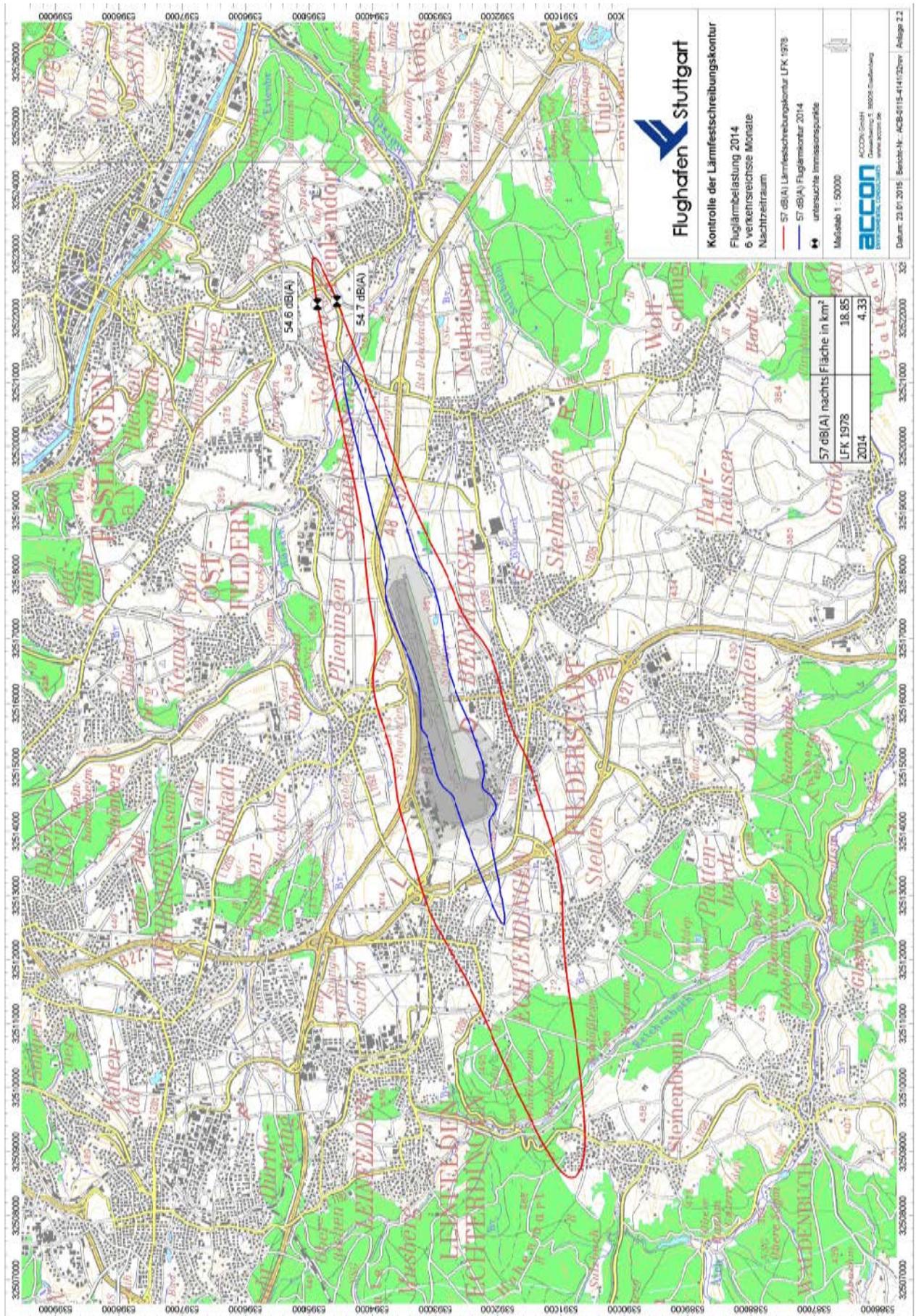
Seit 19.09.2014 gelten die unter 1. genannten Nachtflugbeschränkungen auch für Propellerflugzeuge

- 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.



Anlage 8, Lärmfestschreibungskonturen Flughafen Stuttgart GmbH



Anlage 9; Lärmfestschreibungskonturen Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 10

Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten (LSB) für den Flughafen Stuttgart

Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart ist Bediensteter des Regierungspräsidiums Stuttgart und unterliegt bei seiner Tätigkeit – wie das Regierungspräsidium auch - der Fachaufsicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI). Das MVI ist Genehmigungsbehörde für den Flughafen Stuttgart. Mit dieser, vom Flughafenbetreiber unabhängigen Funktion soll gewährleistet werden, dass diese 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 durchgeführt werden, eine Minderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärms zu erreichen.

Zentrale 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 an die etwaigen Behörden.

Politische Mandatsträger wie Abgeordnete des Deutschen Bundestags, des Landtags von Baden Württemberg, Landräte sowie Oberbürgermeister und Bürgermeister suchen den LSB auf, um Lärmfragen zu erörtern.

Der LSB informiert Bürger über die vom Fluglärm betroffenen Gebiete. Regelmäßig erfolgen Außentermine an Beschwerdeschwerpunkten mit Lärmmessungen, teils unter Beteiligung der Kommunen. 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 zu beantworten. Er sucht Flugschulen und Flugbetriebe auf, um dort auf leises Fliegen hinzuweisen, gibt Tipps und Anregungen hierzu.

Anlage 11

Raum- und ursachenbezogene Sonderauswertung der Beschwerden 2014

Ort	Ort																						LA	N	K	M	H	L	S	Summe Beschwerden pro Monat 2014	Summe Beschwerden pro Monat 2013	Veränderung in %						
	Monat 2014	Aichtal	Grötzingen	Neuenhaus	Aitbach	Deizisau	Plochingen	Böblingen	Sindelfingen	Denkendorf	ES Berkheim	ES Oberessl.	Sirnau Zell	Zollbg.	Filderstadt	LE Leinfelden	Echterdingen	LE Musberg	LE Ober- und Unteraichen	LE Stetten	Neuhausen	OF Kernnat											Ruit	OF Neilingen	OF Scharnh.	Scharnh. Park	Schönaich	Steinenbronn
Januar	0	2	1	3	2	4	3	1	2	0	0	1	1	3	0	1	1	0	5	1	0	7	5	10	0	15	0	8	0	38	25	52						
Februar	0	0	15	1	0	1	0	3	0	3	0	1	0	0	2	0	1	3	13	0	4	0	8	23	2	5	0	9	0	47	20	135						
März	0	5	5	2	2	0	5	6	1	0	0	5	2	3	0	0	0	0	2	1	0	6	8	14	0	9	0	14	0	45	82	-45						
April	0	3	1	0	1	0	3	7	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4	1	0	13	8	11	2	0	0	14	0	35	61	-43						
Mai	0	2	4	3	5	3	1	5	0	3	0	0	6	1	0	0	0	0	16	7	0	12	23	13	0	7	4	21	0	68	60	13						
Juni	0	2	1	10	6	8	3	3	2	1	2	3	10	5	2	2	1	5	3	0	0	20	29	18	1	2	0	41	0	91	89	2						
Juli	3	0	6	13	6	20	14	10	1	0	2	4	1	9	22	5	1	3	5	16	8	38	91	45	14	2	3	32	0	187	122	53						
August	2	6	4	3	1	1	4	11	1	4	7	2	0	2	3	1	5	4	6	8	2	26	27	26	12	8	0	30	0	103	131	-21						
September	0	1	4	3	1	8	1	12	0	2	2	0	7	2	18	1	2	1	8	2	0	40	49	11	3	11	2	39	0	115	90	28						
Oktober	0	0	1	4	3	2	1	4	0	1	0	0	4	0	3	0	1	1	0	3	0	14	9	11	2	0	2	17	1	42	67	-37						
November	0	1	2	0	3	4	0	4	0	0	1	1	4	10	0	1	1	5	0	9	0	8	7	18	5	5	1	18	0	54	41	32						
Dezember	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	2	1	1	2	0	2	0	8	22	-64						
Summe Jahr	5	22	44	42	31	51	36	66	7	14	14	20	35	37	50	11	14	18	65	51	14	186	266	201	42	66	12	245	1	833	810	2,8						
entspricht %	0,6	2,6	5,3	5,0	3,7	6,1	4,3	7,9	0,8	1,7	1,7	2,4	4,2	4,4	6,0	1,3	1,7	2,2	7,8	6,1	1,7	22,3	31,9	24,1	5,0	7,9	1,4	29,4	0,1									
LA	1		15	13	13	33	1	11	4	6	3	11	3	13	37	1	6		44	8	4	39																
N		9	19	19	9	5	24	25			4	2	5	14	4	6	4	4	2	10	6	30																
K	2						2	1		3	1	1	2		1			7	1	16	1	4																
M	1	8	3		1	2	4	9	2	4	2	3	3	3		1	1	4	5			8																
H					1		1	1		1	3		1							4																		
L	1	5	7	10	7	11	3	19	1		1	3	21	7	8	3	3	3	13	13	1	105																
S							1																															

LA Flugwegabweichung N Nachtflug K Kleinflugzeug M Militär H Hubschrauber L Fluglärm allgemein S Schadstoffe

Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart 04.03.2015

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 4, Kapitel 3 bzw. Kapitel 2

Einstufung der Luftfahrzeuge nach internationalen Kriterien entsprechend ihrer Lärm-Emission. Moderne Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 4 oder zumindest 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.