



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht 2020
des Lärmschutzbeauftragten
für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Zusammenfassung	4
2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen	6
3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung	7
4. Lärmpegel	8
5. Fluglärmbeschwerden	9
Anlage 1 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung 2020	12
Anlage 2 Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2020.....	13
Anlage 3 An- und Abflugstrecken Sichtflug 2020	14
Anlage 4 Flugbewegungen nach Antriebsart 2015 bis 2020 (gesamter Verkehr).....	15
Anlage 5 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2020	16
Anlage 6 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2020	17
Anlage 7 Regelung der Nachtflugbeschränkung	18
Anlage 8 Lärmfestschreibungskontur 2020 Tagzeitraum	20
Anlage 9 Lärmfestschreibungskontur 2020 – Nachtzeitraum	21
Anlage 10 Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart	22
Anlage 11 Beschwerdestatistik 2020.....	24
Anlage 12 Begriffserklärungen	25

Vorwort

Das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als Luftfahrtbehörde beim Referat 46.2 verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugplätzen wahr.

Am Flughafen Stuttgart übt das Referat 46.2 neben der Luftaufsicht auch das wichtige Aufgabenfeld der Überwachung des Lärmschutzes aus. Dazu ist 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 Angelegenheiten des Schutzes vor Fluglärm am Flughafen Stuttgart und die Rahmenbedingungen dazu für das vergangene Jahr 2020 geben.

Für die eilige Leserin beziehungsweise den eiligen Leser ist eine Zusammenfassung der wesentlichen Daten vorangestellt.

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen hat sich 2020 mit 60.302 um 58 Prozent im Vergleich zum Vorjahr verringert (2019: 143.993), die der beförderten Passagiere sanken um 74,8 Prozent auf 3.213 Mio.

Starts erfolgten zu 65 Prozent nach Westen und zu 35 Prozent nach Osten. Das Verhältnis entspricht dem langjährigen Mittel der Betriebsrichtungen von 60 Prozent nach Westen und 40 Prozent nach Osten.

Die Flugbewegungen ziviler Flugzeuge verringerten sich im Kalenderjahr 2020 während der Nachtflugbeschränkung um 32 Prozent auf 947 (2019: 1.393). Von diesen Flugbewegungen entfielen 871 Flüge (92 Prozent) auf die Nachtluftpost, 30 Flüge (3 Prozent) auf verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 12 Flüge (1 Prozent) auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Es gab 76 Beschwerden über Nachtflüge, damit einer der häufigsten Beschwerdegründe.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmsgesetzes sind unter dem Link <http://www.flughafen-stuttgart.de/fairport-str/fluglaerm-schallschutz/fluglaermbericht> 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).

Als Grund für den massiven Rückgang der Flugbewegungen ist die SARS-CoV-2 Pandemie zu nennen. Der globale Einbruch des Flugverkehrs hat auch den Flughafen Stuttgart betroffen. Im Kalenderjahr 2020 kam es zu einer sehr geringen Fluglärm-Emission in der Region rund um den Flughafen Stuttgart und damit zu einer historisch geringen Anzahl von Beschwerden.

2020 sank die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 72 Prozent auf 238 (2019: 857). Die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden wurde im Berichtsjahr 2020 von 118 Personen vorgetragen.

Hauptbeschwerdegründe waren Nachtflugbetrieb, Fluglärm allgemein und vermeintliche Streckenabweichungen.

Wie bereits in den Vorjahren gibt es eine geringe Anzahl an Beschwerdeführern, die einen Großteil der Beschwerden ausmachen. So gab es im vergangenen Jahr drei sogenannte „Vielfachbeschwerdeführer“, die 20 Prozent aller Beschwerden vortrugen (2019: 17 Prozent).

Diese Beschwerden von Vielfachbeschwerdeführer, welche jeweils mehr als 5 Prozent der Gesamtbeschwerden ausmachen, werden in der Gesamtzahl der Beschwerden erfasst. Sie werden jedoch in der räumlichen Zuordnung der Beschwerden herausgerechnet, um ein unverzerrtes Bild der räumlichen Verteilung der Beschwerden zu bekommen.

In der Beschwerdestatistik wurden somit 189 Beschwerden (2019: 712) von 115 Beschwerdeführern bezüglich örtlicher Herkunft und Beschwerdegrund näher betrachtet (**Anlage 11**).

Begriffserklärungen werden in der **Anlage 12** des Berichtes gegeben.

2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25). Über die Betriebsrichtung entscheidet ausschließlich die Deutsche Flugsicherung GmbH nach vorgegebenen Kriterien. Das wichtigste Kriterium ist der Wind auf der Start- und Landebahn des Flughafens nach Richtung und Stärke. Auch die Neigung der Bahn, die gezielte Anforderung des Piloten bzw. die Leistungsdaten des Flugzeugtyps können dafür 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 der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Anhang SERA 2010, 2016 und 8020 sowie nach § 31 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden, das heißt, sie müssen z. B. bei Gewitter, Hagel, starker Vereisung, schwerer Turbulenz usw. 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 direkt in Richtung des Zielortes bzw. aus Richtung des Startortes 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 ergänzend eine Karte mit den nach dem Start zu befliegenden Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung. Diese streckenbezogene Nutzung betrifft ausschließlich Abflüge.

Anlage 3 zeigt die Sichtflugkarte mit den An- und Abflugstrecken für ein- und zweimotorige Kleinflieger.

In der **Anlage 4** werden die Flugbewegungen der letzten Jahre nach Antriebsarten dargestellt. Für das Kalenderjahr 2020 wurde die Anlage 4 modifiziert. Der Fokus soll hier verstärkt auf den zivilen Flugverkehr gerichtet werden. Folglich wird der zivile Flugverkehr nach Antriebsart aufgelistet dargestellt, wohingegen der militärische Verkehr gesondert ausgewiesen ist.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Aus der **Anlage 5** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 947 Nachtflugbewegungen (2019: 1.393). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 871 Flügen (92 Prozent) wie jedes Jahr den Hauptanteil aller Nachtflüge aus. Diese dürfen seit dem 19.09.2014 ausschließlich mit Flugzeugen durchgeführt werden, die die Anforderungen des besonders leisen Lärmkapitels 4 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) erfüllen. Die Zahl der verspäteten Landungen verringerte sich um 420 auf 30 (**Anlage 5**).

2020 wurden 12 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das sind 91 Prozent weniger als im Vorjahr (2019: 127). Zu den Gründen über Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung siehe die Aufstellung in **Anlage 6**. 3 der gestellten Anträge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 76 Beschwerden zu Nachtflügen (2019: 226). Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen.

Die Flughafengenehmigung lässt für bestimmte Fälle Nachtflüge zu. Darüber hinaus kann auch das Regierungspräsidium Stuttgart in Sonderfällen 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 von 2007 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/fairport-str/fluglaerm-schallschutz/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 2020 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.

5. Fluglärmbeschwerden

Beim Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart kann sich jede Bürgerin und jeder Bürger über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch zivile Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Flughafen Stuttgart beschweren. Eingehende Beschwerden werden - soweit keine Flugspurenauswertung erforderlich ist – daraufhin überprüft, ob ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften vorliegt. Sofern Flugspurenauswertungen erforderlich werden, sind dafür andere Behörden zuständig.

Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde durch den LSB zu ermöglichen, sind folgende Angaben wichtig:

- Name und Wohnort (Gemeinde / Teilort) des Beschwerdeführers
- Bei weitergeleiteten Beschwerden durch Dritte, insbesondere durch Personenzusammenschlüsse, ist grundsätzlich die Vorlage einer Vollmacht für die betreffende natürliche Person zur Wahrnehmung der Interessen des Dritten notwendig. Beschwerden, die denselben Sachverhalt betreffen, werden nur einmal statistisch erfasst.
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses
- Grund für die Beschwerde
- Telefonnummer für etwaige Rückfragen

Beschwerden sollten möglichst vollständig und unverzüglich eingereicht werden, da es ansonsten schwierig bis unmöglich werden kann, den Sachverhalt nachträglich zu klären.

Die wesentlichen Aufgaben des LSB sind in der **Anlage 10** dargestellt. In dieser Anlage wird auch der Umgang mit Beschwerden außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Regierungspräsidiums Stuttgart - z.B. für den Fall der Notwendigkeit der Auswertung von Flugspuren - detailliert dargestellt.

2020 wurden insgesamt 238 Beschwerden registriert. 3 „Vielfach-Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 49 Beschwerden einen Anteil von 20 Prozent am Gesamtbeschwerdeaufkommen. Um die örtliche Belastung unverzerrt zu analysieren,

wurden in der räumlichen Verteilung die Gesamtzahl der Beschwerden um die Zahl der Vielfachbeschwerdeführer reduziert.

In der Beschwerdestatistik der **Anlage 11** wurden daher 189 Beschwerden von 115 Beschwerdeführern ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen ist um 58,1 Prozent gesunken.

Einführung neuer Kennzahl: Anzahl der Beschwerdeführer:

Für das Kalenderjahr 2020 wurde erstmals auch die Zahl der Beschwerdeführer ermittelt. Diese Anzahl gibt neben den Fluglärmkonturen ein objektives Bild ab und hilft damit die Betroffenheit durch Lärm klarer zu analysieren.

So wurden von 118 Beschwerdeführern insgesamt 238 Beschwerden eingelegt. Abzüglich der 3 „Vielfach-Beschwerdeführer“ wurde die Zahl von 115 Beschwerdeführern in die Statistik in **Anlage 11** aufgenommen.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 14 Prozent Fluglärm allgemein, 40 Prozent Nachtflüge sowie 22 Prozent vermeintliche Flugstreckenabweichungen.

Es wird allen Beschwerden nachgegangen. Nach der bundesgesetzlichen Vorschriftenlage besteht jedoch nur selten der Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat.

Erfreulicherweise erfüllen der Großteil aller am Flughafen Stuttgart eingesetzten Verkehrsflugzeuge einen hohen Schallschutz nach den einschlägigen Bestimmungen (ICAO Annex 16, Kapitel 4). Dies ist sicherlich auch ein Grund dafür, dass die Vorgabe, dass es an keinem Ort im Einzugsbereich des Flughafens lauter als 1978 (67 dB(A)) sein darf, trotz deutlich höherer Flugbewegungszahlen als 1978, sehr gut eingehalten wird.

Eine wichtige Erkenntnis des Lärmschutzbeauftragten ist auch, dass ein Zusammenhang zwischen tatsächlich gemessenem Fluglärm in einem Gebiet und dem entsprechenden Beschwerdeverhalten nicht generell unterstellt werden darf, wie die das nachfolgenden Beispiel verdeutlicht:

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, jedoch keine Beschwerden gemeldet.

Stefan Köhler
Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

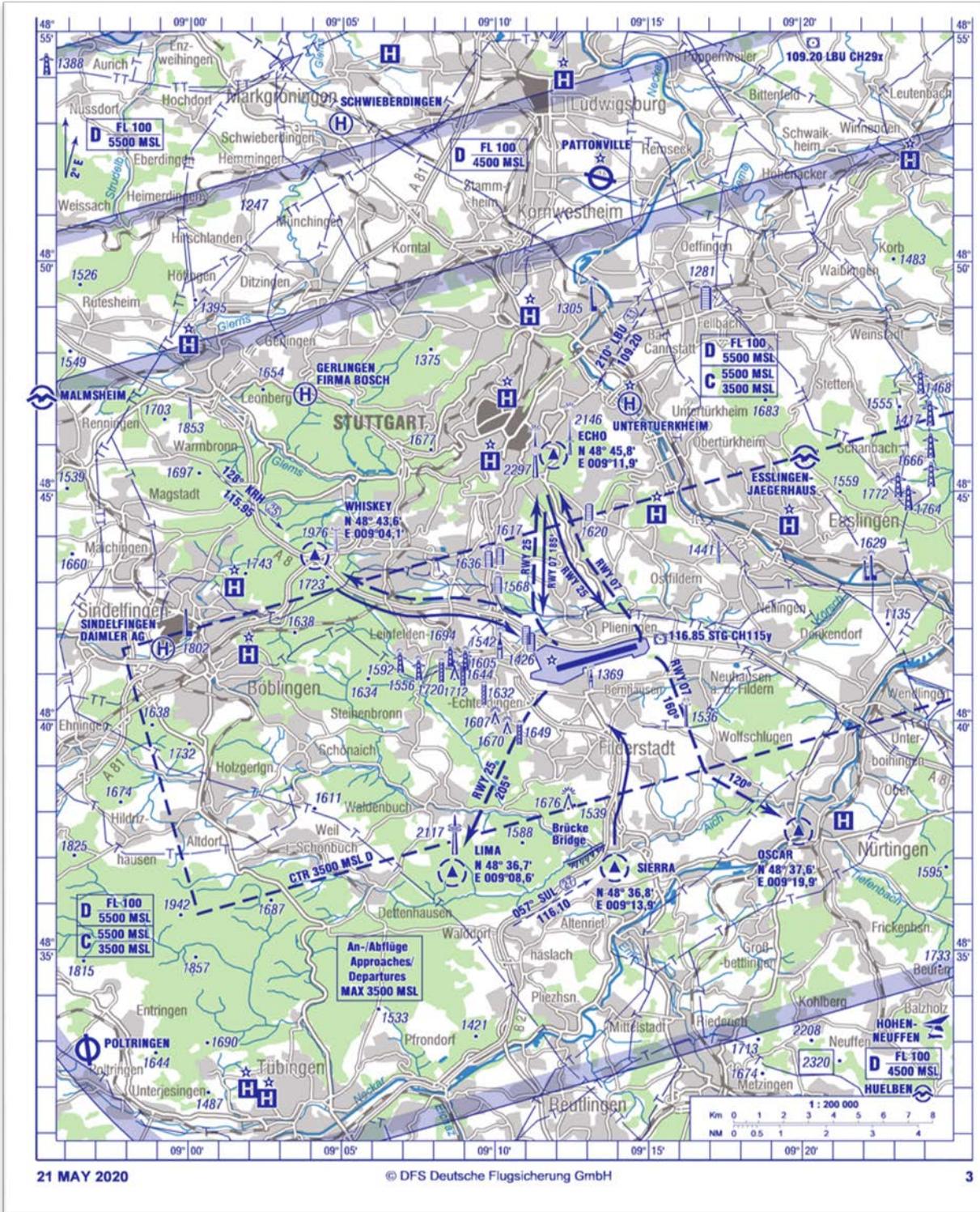
Anlage 1 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2020

Runway	07			25			Gesamtergebnis		
	Monat	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts
JAN	912	1.093	2.005	3.007	2.829	5.836	3.919	3.922	7.841
FEB	266	390	656	3.524	3.416	6.940	3.790	3.806	7.596
MAR	432	528	960	1.947	1.781	3.728	2.379	2.309	4.688
APR	12	41	53	42	11	53	54	52	106
MAI	41	90	131	73	21	94	114	111	225
JUN	114	256	370	339	213	552	453	469	922
JUL	424	624	1.048	1.066	871	1.937	1.490	1.495	2.985
AUG	818	1.150	1.968	1.323	1.008	2.331	2.141	2.158	4.299
SEP	921	1.187	2.108	973	697	1.670	1.894	1.884	3.778
OKT	340	629	969	1.172	876	2.048	1.512	1.505	3.017
NOV	273	504	777	510	284	794	783	788	1.571
DEZ	161	422	583	604	348	952	765	770	1.535
Gesamt	4.714	6.914	11.628	14.580	12.355	26.935	19.294	19.269	38.563

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

Anlage 3 An- und Abflugstrecken Sichtflug 2020



Anlage 4 Flugbewegungen nach Antriebsart 2015 bis 2020 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Jet-Flugzeuge	100.806	102.048	102.178	105.992	114.387	41.691
Turboprop	15.240	14.017	12.992	20.013	15.823	6.077
Kolben	10.651	9.761	9.566	8.145	8.570	8.080
Hubschrauber	5.842	5.963	5.123	5.467	5.213	4.454
Gesamt	132.539	131.789	129.859	139.617	143.993	60.302

Antriebsart		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Zivil	Jet	100.142	101.258	101.496	105484	113968	41284
	Turboprop	14.044	12.984	12.024	18884	14705	5241
	Kolben	10.651	9.761	9.474	8040	8520	7908
	Hubschrauber	5.654	5.701	4.987	5221	5149	4373
Militär		2.048	2.085	1.878	1988	1651	1496
Gesamt		132.539	131.789	129.859	139.617	143.993	60.302

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 5 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2020

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	3	83	0	7	0	93
Februar	8	82	0	3	2	95
März	2	84	0	10	2	98
April	0	16	0	0	0	16
Mai	0	19	0	3	0	22
Juni	2	72	0	0	0	74
Juli	1	93	0	2	1	97
August	9	83	0	0	5	97
September	1	88	0	0	1	90
Oktober	3	87	0	2	0	92
November	1	80	0	5	0	86
Dezember	0	84	0	2	1	87
Gesamt	30	871	0	34	12	947
Anteil in %	3%	92%	0%	4%	1%	100%
Vorjahr (2019)	450	772	0	44	127	1393

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 6 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2020

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2020	2019	2020	2019
Flugsicherung / Luftraumsperrung	0	10	0	13
Technik	2	22	1	13
Abfertigung / Gewichtsprobleme	0	2	1	2
Wetter	0	18	4	30
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	0	0
Unfall / medizinischer Notfall	0	2	0	1
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0
Streik	0	1	0	1
Sonstiges	2	8	2	4
Gesamt	4	63	8	64

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 Anforderungen nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, 4 oder 14 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.

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.

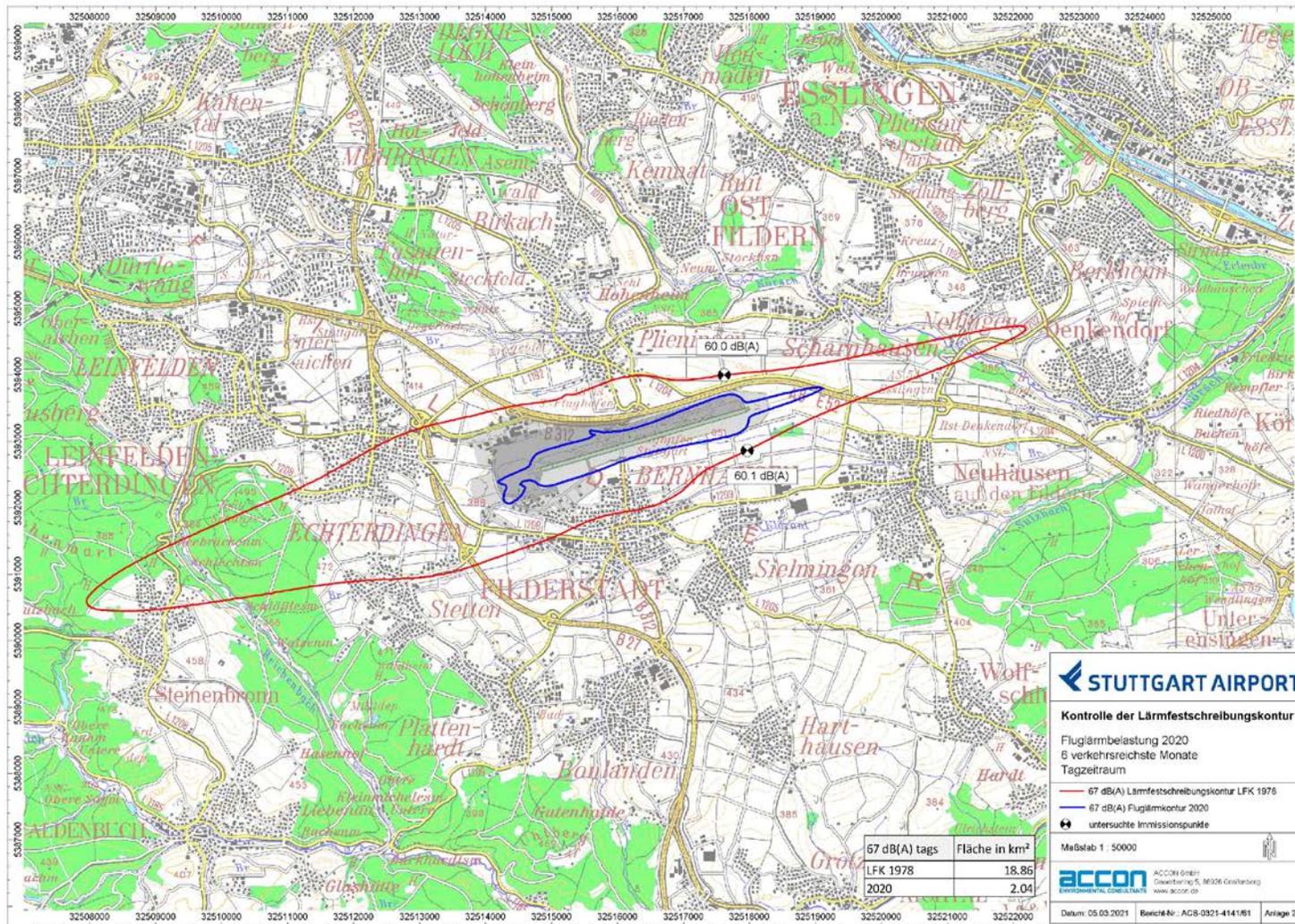
2. Propellerflugzeuge

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

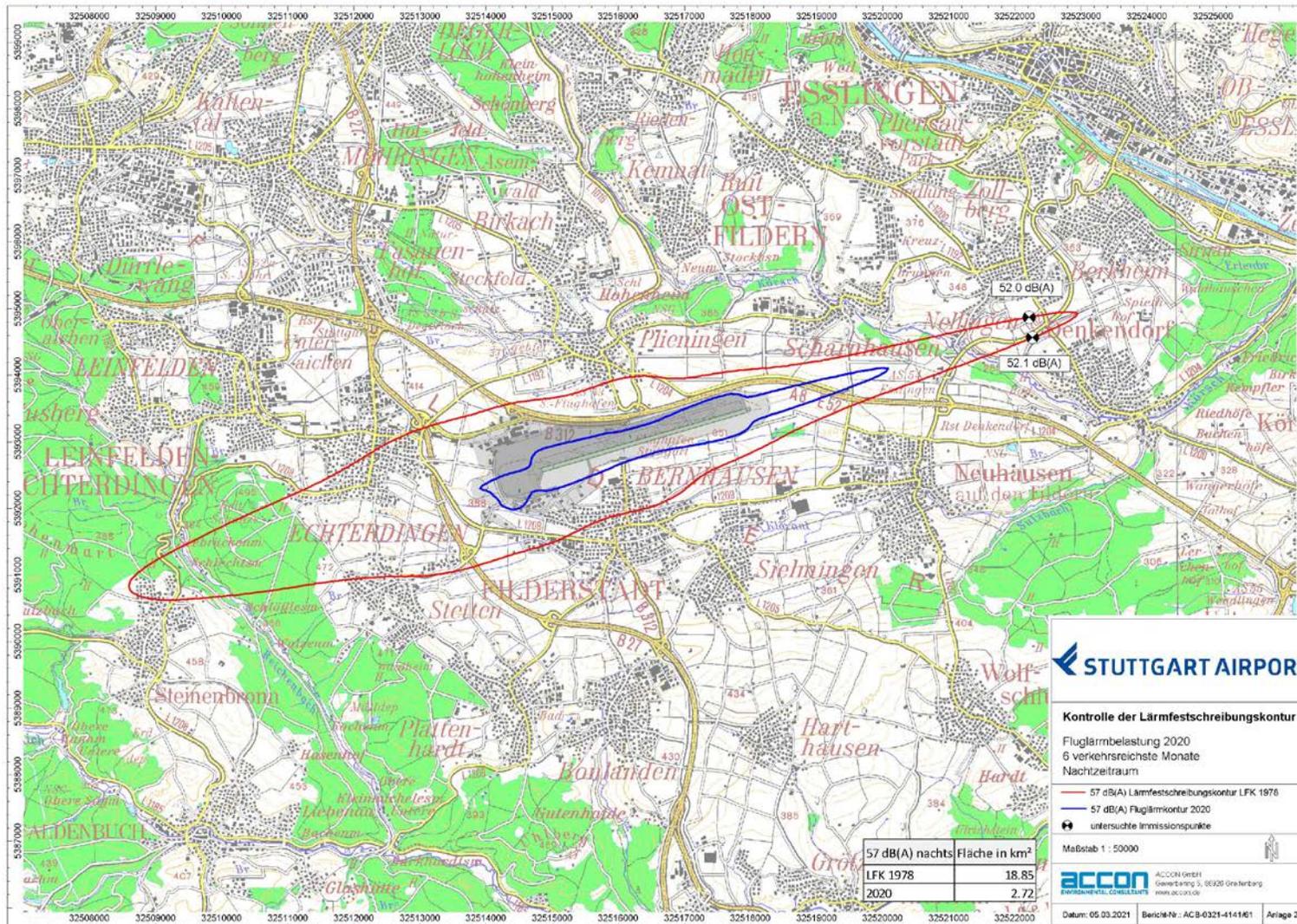
- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung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

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

Anlage 8 Lärmfestschreibungskontur 2020 Flughafen Stuttgart GmbH – Tagzeitraum



Anlage 9 Lärmfestschreibungskontur 2020 Flughafen Stuttgart GmbH – Nachtzeitraum



Anlage 10 Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten 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 Verkehrsministeriums (VM). Das VM 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, soweit das Regierungspräsidium Stuttgart über die zur Bearbeitung der Beschwerde erforderlichen Daten verfügt im Sinne des § 25 Abs. 3 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG).

Bitte beachten:

Für die rechtssichere Auswertung von Flugwegen, Flugspuren, Flughöhen oder Abweichungen von Flugverfahren (Freigaben) sind die Deutsche Flugsicherung (DFS) und als Fachaufsicht das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig.

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 12 Begriffserklärungen

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

Navigatorischer 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 14, 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 14 oder zumindest Kapitel 4 eingestuft. Ältere und damit lautere Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 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.