



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Lärmschutzbericht 2015
des
Regierungspräsidiums Stuttgart
für den
Flughafen Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

1. Zusammenfassung	4
2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen	5
3. Nachtflüge, Nachflugbeschränkung	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 2012 bis 2015**
- 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 als Luftverkehrsbehörde beim Referat 46 verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugplätzen wahr.

Am Flughafen Stuttgart übt das Referat 46, Sachgebiet 2 Luftverkehr, neben der überörtlichen 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 Lärmschutzes am Flughafen Stuttgart und die Rahmenbedingungen dazu für das vergangene Jahr 2015 geben.

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

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen ist 2015 mit 132.539 (+ 3,8 %) erstmals seit 2008 wieder leicht gestiegen. Ein Grund hierfür ist die Zunahme der beförderten Passagiere um 8,2 % auf 10.527.202 Millionen. Die Starts erfolgten dabei zu 57,5 % nach Westen und zu 42,5 % nach Osten. Dieses Verhältnis entspricht dem langjährigen Mittel der Betriebsrichtungen von rund 60 % nach Westen und 40 % nach Osten.

Insbesondere in den Monaten von April bis September gab es witterungsbedingt tatsächliche Abweichungen von den Flugrouten, die zur Vermeidung von Gefahrensituationen nach den Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Anhang SERA und der Luftverkehrsordnung erforderlich waren (siehe Ziff. 2 und Anlagen 1 bis 3).

Zur Entwicklung der Flugbewegungen in den Jahren 2005-2015 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). Die Flugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge während der Nachtflugbeschränkung gingen im Jahr 2015 um 8,5% auf 1.158 zurück (2014 = 1.266). Von diesen Flugbewegungen entfielen 890 (77 %) Flüge auf die Nachtluftpost, 162 (14 %) auf verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 90 (8 %) Flüge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Die Beschwerden über Nachtflüge blieben mit 201 in 2015 konstant. Im vergangenen Jahr wurde ein Verstoß gegen die Nachtflugbeschränkung festgestellt und angezeigt (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).

2015 ging die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 36% auf 738 (2014 = 1.156) zurück. Vier festgestellte Verdachtsfälle wurden bei den zuständigen Behörden zur Anzeige gebracht. In der raum- und ursachenbezogenen statistischen Sonderauswertung wurden 564 Fälle näher betrachtet. Schwerpunkte waren im Berichtsjahr die Regionen Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt (siehe Ziffer 5).

Begriffserklärungen werden in der Anlage 12 des Berichtes gegeben.

2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen nahm um 3,8 % zu (Link siehe unter 1. Zusammenfassung). Besondere Zuwächse wurden im gewerblichen Linienverkehr registriert, hervorgerufen durch ein deutliches Passagierwachstum um 8,2 %.

Durch den Abzug von Kampfhubschraubern sowie Kurier- und Passagierflugzeuge des US-Militärs aus Stuttgart haben die militärischen Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart um gut 36 % abgenommen.

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. 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 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, 2015 und 8020 sowie nach § 31 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden, das heißt, sie müssen z. B. bei Gewitter, Hagel, starker Vereisung oder 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 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. Es ist ein Anstieg bei Jet-Flugzeugen und Turboprops festzustellen.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Aus der **Anlage 5** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 1.158 (2014 = 1.266). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 77 % wie jedes Jahr den Hauptanteil aller Nachtflüge während der Nachtflugbeschränkung aus. Diese dürfen 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. Die Zahl der verspäteten Landungen nahm um 53 auf 162 ab (siehe **Anlage 5**). Ursächlich für die diesjährigen verspäteten Landungen waren insbesondere Streiks von Lotsen, Bodenverkehrsdiensten und Piloten sowie schlechtes Wetter während der Sommermonate.

Im Jahre 2015 wurden 90 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das sind lediglich 8 % der Nachtflüge und 21 weniger als im Vorjahr (2014 = 111). 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. Im Berichtsjahr gab es 201 Beschwerden zu Nachtflügen. Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen. In einem Fall wurde ein Verstoß gegen die Nachtflugbeschränkung festgestellt und angezeigt.

Wichtig ist es darauf hinzuweisen, dass die Flughafengenehmigung für bestimmte Fälle Nachtflüge zulässt. 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 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/> 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 2015 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 Luftfahrzeuge, soweit diese für den Betrieb des Flughafens Stuttgart ursächlich sind, beschweren. Eingehende Beschwerden werden – soweit keine Flugspurenauswertung erforderlich ist - überprüft, ob ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften vorliegt. Sofern Flugspurenauswertungen erforderlich werden, sind dafür andere Behörden zuständig.

Im Jahr 2015 wurden Verstöße gegen zwei militärische sowie zwei zivile Luftfahrzeuge festgestellt und bei den jeweils zuständigen Behörden zur Anzeige gebracht.

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

- Name und Wohnort (Gemeinde / Teilort) des Beschwerdeführers,
- Bei weitergeleiteten Beschwerden durch Dritte, insbesondere durch Personenzusammenschlüsse, wird grundsätzlich um die Vorlage einer Vollmacht einer natürlichen Person zur Wahrnehmung ihrer Interessen mit der konkreten Beschwerde gebeten. Beschwerden, die denselben Sachverhalt betreffen werden nur einmal statistisch erfasst.
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses,
- Grund für die Beschwerde.

Die Beschwerde sollte möglichst 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 geänderte Umgang mit Beschwerden außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Regierungspräsidiums Stuttgart – z.B. für den Fall der Notwendigkeit der Auswertung von Flugspuren - detailliert dargestellt.

2015 wurden insgesamt 738 Beschwerden registriert. Darin enthalten sind auch 15 Beschwerden über Polizeihubschrauber im Einsatz. Wenige sog. „Vielfach-

Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 159 Beschwerden einen Anteil von mehr als 21 % am Gesamtbeschwerdeaufkommen.

In der Beschwerdestatistik der **Anlage 11** wurden 564 Beschwerden ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Polizeihubschrauberflüge im Einsatz wurden nicht bewertet, da hier kein unmittelbarer Zusammenhang zum Flughafen Stuttgart besteht.

Obwohl die Zahl der Flugbewegungen um 3,8 % gestiegen ist, ging die Zahl der Beschwerden um 36 % deutlich zurück.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 35,6 % die Nachtflüge, Beschwerden über Fluglärm allgemein mit 27,3 % sowie vermeintliche Flugstreckenabweichungen mit 22,9 % (im Vorjahr waren diese mit 31,9 % ursächlich).

Ein Grund für die deutliche Abnahme von Beschwerden zu vermeintlichen Flugstreckenabweichungen kann darin liegen, dass die Deutsche Flugsicherung auf Initiative des Lärmschutzbeauftragten verstärkt darauf achtet, dass Wohngebiete, deutlich weniger überflogen werden. Beispielhaft haben wir in Stuttgart Vaihingen im Jahr 2014 noch 65 Beschwerden (davon 44 wegen Flugwegabweichungen) statistisch erfasst, während es 2015 nur noch 36 (davon 28 wegen Flugwegabweichungen) waren.

Im Juli fanden mit 9.991 die meisten Flugbewegungen statt. Nachvollziehbar ist, dass in diesem Monat auch die meisten Beschwerden (130) vorgebracht wurden.

Erfreulicherweise erfüllen 98,7 % aller am Flughafen Stuttgart verkehrenden Verkehrsflugzeuge den höchsten 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 zwei nachfolgenden 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 eine vergleichsweise sehr niedrige Zahl an Beschwerden.

- Aus anderen Orten, z.B. Leinfelden-Echterdingen, an denen der Lärmpegel deutlich geringer ist, wurden hingegen erheblich mehr Beschwerden vorgetragen.

gez.

Klaus Trautmann
Referatsleiter Verkehr
Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 1

Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr - monatliche Verteilung 2015

Monat	Landungen		Starts		Gesamt
	07	25	07	25	
Januar	256	2.967	609	2.631	6.463
Februar	1.297	1.793	1.545	1.569	6.204
März	1.843	1.889	2.096	1.665	7.493
April	1.852	2.248	2.059	2.067	8.226
Mai	1331	3326	1683	3021	9361
Juni	2176	2645	2580	2265	9666
Juli**	1811	3167	2116	2897	9991
August	2017	2860	2403	2533	9813
September	1871	3107	2184	2781	9943
Oktober	2555	2170	2847	1889	9461
November	698	3.097	988	2.815	7.598
Dezember	398	3.065	901	2.586	6.950
Gesamt	18.105	32.334	22.011	28.719	101.169
Anteil in %	18%	32%	22%	28%	100%
Vorjahr	18.471	28.846	22.144	25.382	94.843

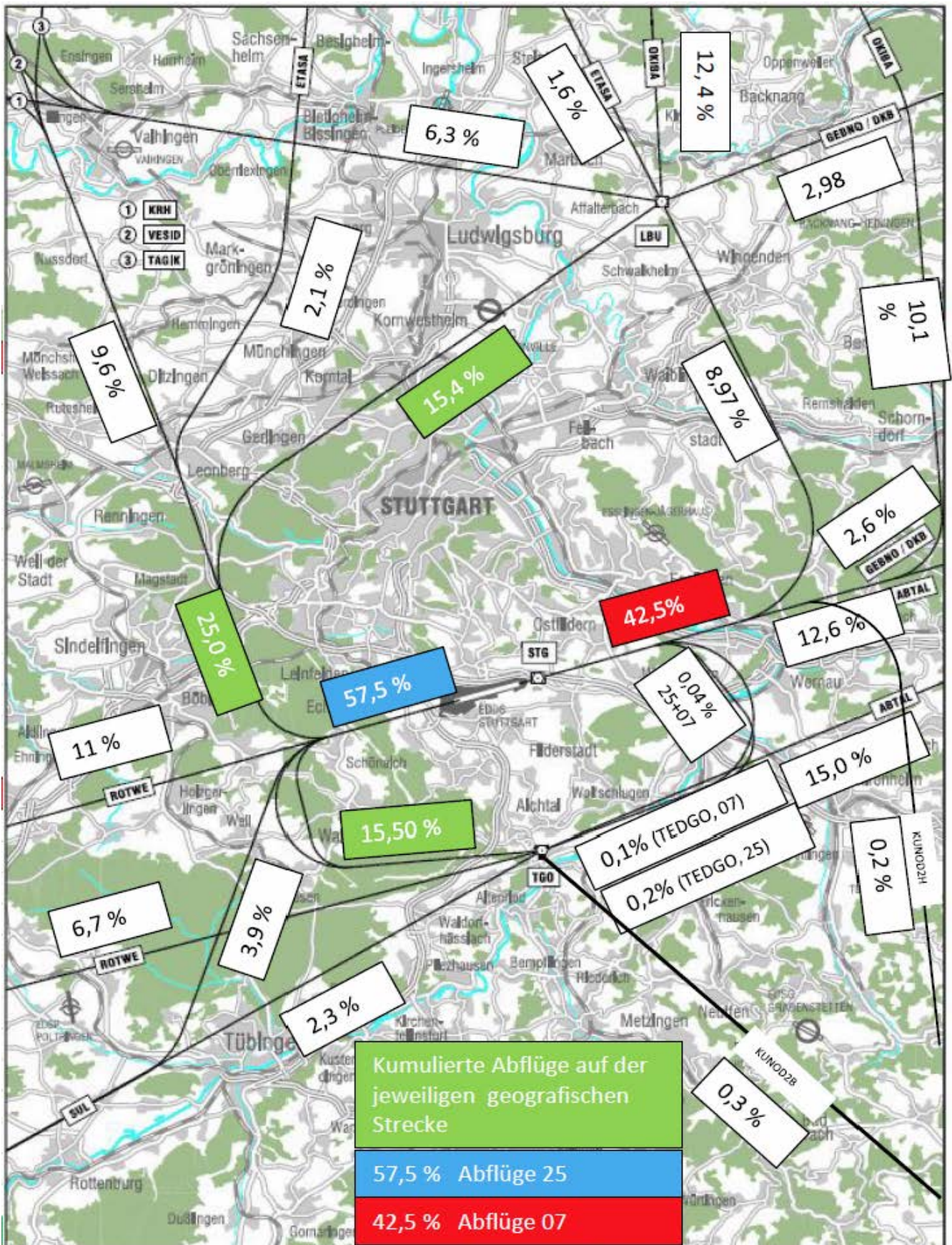
verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 2

Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2015



Anlage 3

An- und Abflugstrecken Sichtflug 2015

Sichtflugkarte
Visual Operation Chart

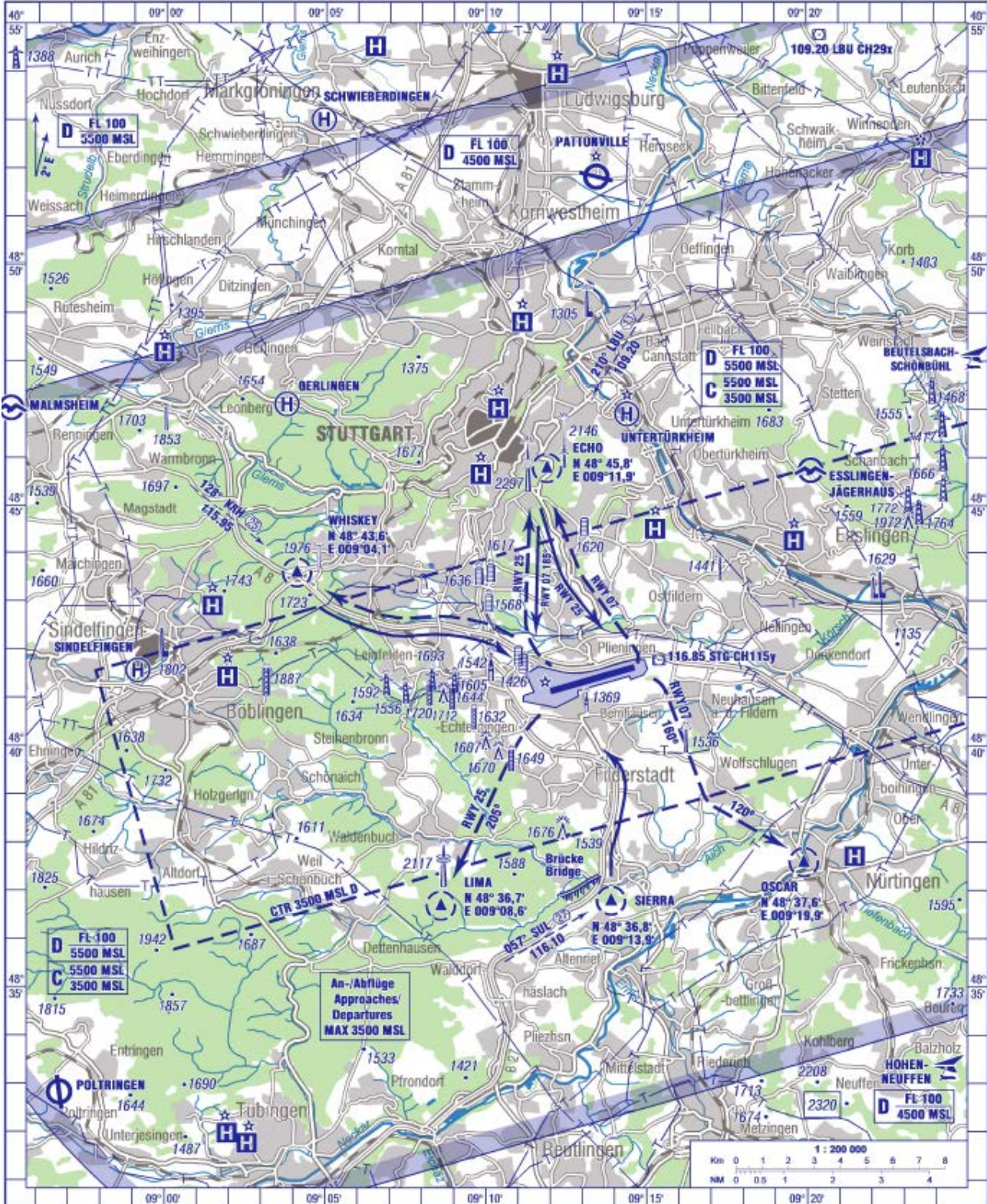
AD ELEV 1276

STUTTGART
EDDS

FIS
LANGEN INFORMATION 128.950
STUTTGART ATIS 128.125

STUTTGART DELIVERY 121.900 En/Ge
STUTTGART GROUND/ROLLKONTROLLE 118.600 En/Ge
ILS 07 109.50 ILS 25 109.90 VDF O/R

STUTTGART TOWER/TURM 119.050 En/Ge
118.800 En/Ge



Berichtigung: Hindernisse, Flugplätze
Correction: Obstacles, aerodromes

Anlage 4

Flugbewegungen nach Antriebsart 2012 bis 2015 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2012	2013	2014	2015
Jet-Flugzeuge	99.652	98.923	96.824	100.806
Turboprop	17.300	15.282	13.328	15.240
Kolben	12.002	12.002	11.784	10.651
Hubschrauber	5.757	5.317	5.742	5.842
Gesamt	134.711	131.524	127.678	132.539

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 5

Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2015

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamt-bewegungen
Januar	9	80			6	95
Februar		82		2	1	85
März	5	84			4	93
April	14	76		2	2	94
Mai	16	52			3	71
Juni	25	64		1	7	97
Juli	29	76			19	124
August		64		1	26	91
September	30	72		6	8	116
Oktober	13	88			8	109
November	14	80		3	4	101
Dezember	7	72		1	2	82
Gesamt	162	890	0	16	90	1158
Anteil in %	14%	77%	0%	1%	8%	100%
Vorjahr	215	928	0	12	111	1.266

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH und Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 6

Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2015

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2015	2014	2015	2014
Flugsicherung / Luftraumsperrung	10	14	4	8
Technik	16	21	11	20
Abfertigung / Gewichtsprobleme	14	12	8	5
Wetter	13	13	13	10
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	0	0
Unfall / medizinischer Notfall	5	4	0	1
Katastrophenhilfe	0	0	0	0
Streik	1	0	3	3
Gesamt	59	64	39	47

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.

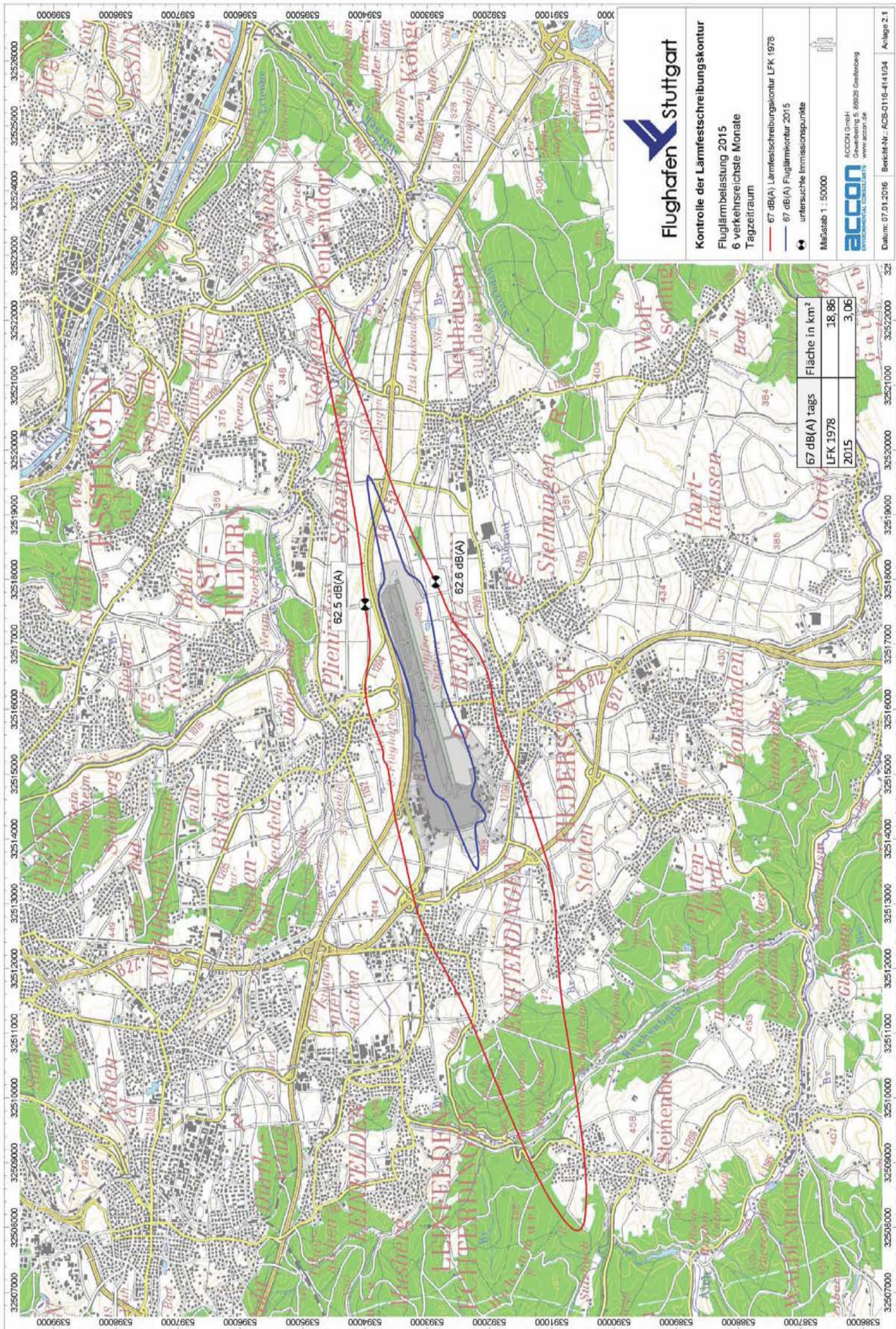
Von der zuletzt erwähnten Möglichkeit wird nur sehr sparsam und verantwortungsbewusst Gebrauch gemacht. Alle Nachtflüge werden zudem nachträglich auf Korrektheit geprüft.

2. Propellerflugzeuge

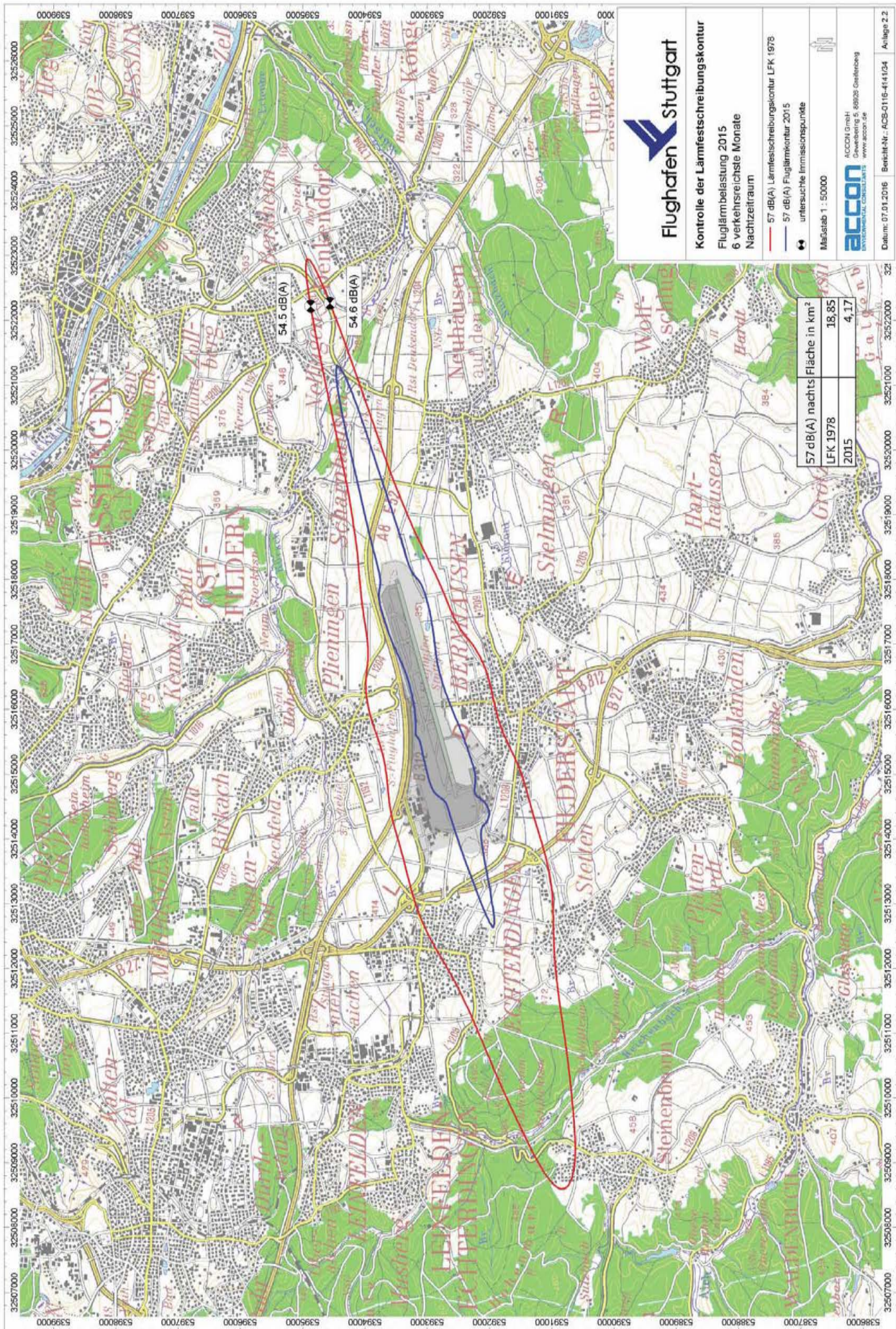
Seit 19.09.2014 gelten die unter 1. genannten Nachtflugbeschränkungen auch für Propellerflugzeuge

- 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, Lärmfestschreibungskontur Flughafen Stuttgart GmbH - Tagzeitraum



Anlage 9; Lärmfestschreibungskontur Flughafen Stuttgart GmbH - Nachtzeitraum

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 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. Deshalb bitten wir Beschwerdeführer, sich künftig direkt an diese Behörden zu wenden.

Solche, beim Lärmschutzbeauftragten eingehende Beschwerden, die mangels Auswertungsmöglichkeiten nicht beantwortet werden können, werden zwar noch statistisch erfasst, aber im Übrigen mit entsprechendem Hinweis an der Beschwerdeführer zurückgesandt.

Die Bearbeitung von mit dem militärischen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden erfolgt durch die deutsche Bundeswehr. Beschwerden können bei der Beschwerdestelle FLIZ unter 0800 8 62 07 30 bzw. der E-Mail-Adresse fliz@bundeswehr.org eingebracht werden. Beschwerden über Flüge der US-Streitkräfte können unter der Ruf-Nr. 07031 15 34 63 in deutscher Sprache vorgebracht werden.

Auch diese Beschwerden werden vom Lärmschutzbeauftragten mit entsprechenden Hinweisen unmittelbar dem Beschwerdeführer zurück übersandt.

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 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.