



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht 2019
des Lärmschutzbeauftragten
für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

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

Anlagen

1 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr	10
2 Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung	11
3 An- und Abflugstrecken Sichtflug	12
4 Flugbewegungen nach Antriebsart.....	13
5 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge.....	14
6 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen.....	15
7 Regelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart.....	16
8 Lärmfestschreibungskontur 2019 Tagzeitraum	18
9 Lärmfestschreibungskontur 2019 Nachtzeitraum	19
10 Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten	20
11 Beschwerdestatistik 2019	22
12 Begriffserklärungen	23

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 2019 geben.

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

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen ist 2019 mit 143.993 um 3,1 % im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, die der beförderten Passagiere um 7,6 % auf 12.73 Mio.

Starts erfolgten zu 60,4 % nach Westen und zu 39,6 % nach Osten. Das Verhältnis entspricht dem langjährigen Mittel der Betriebsrichtungen von 60 % nach Westen und 40 % nach Osten.

Die Flugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge während der Nachtflugbeschränkung sanken 2019 um 20 % auf 1.393 (2018: 1.731). Von diesen Flugbewegungen entfielen 772 Flüge (55 %) auf die Nachtluftpost, 450 (32 %) auf verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 127 Flüge (9 %) auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Es gab 226 Beschwerden über Nachtflug, damit einer der häufigsten Beschwerdegründe.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmgesetzes 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).

2019 sank die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 31 % auf 857 (2018: 1233). Vorgetragene Gründe: Nachtflugbetrieb, Fluglärm allgemein, Streckenabweichungen wegen schlechten Wetters.

Es gab 2 Dauerbeschwerdeführer, die zusammen 17 % aller Beschwerden vortrugen. In der Beschwerdestatistik wurden 712 Fälle bezüglich örtlicher Herkunft und Beschwerdeart näher betrachtet. Schwerpunkte waren hier Altbach, Deizisau, Plochingen und Neuhausen (**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.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Aus der **Anlage 5** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 1393 Nachtflugbewegungen (2018: 1.731). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 55 % 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 nahm um 138 auf 450 ab (**Anlage 5**). Ursächlich für die im Berichtsjahr verspäteten Landungen waren verschiedene Streiks sowie schlechtes Wetter während der Sommermonate.

2019 wurden 127 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das sind 20% weniger als im Vorjahr (2018: 160). Zu den Gründen über Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung siehe die Aufstellung in **Anlage 6**. 38 der gestellten Anträge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 226 Beschwerden zu Nachtflügen (2018: 287). 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 2019 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 unverzichtbar:

- 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.

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 Umgang mit Beschwerden außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Regierungspräsidiums Stuttgart - z.B. für den Fall der Notwendigkeit der Auswertung von Flugspuren - detailliert dargestellt.

2019 wurden insgesamt 857 Beschwerden registriert. 2 „Vielfach-Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 145 Beschwerden einen Anteil von 17 % 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 712 Beschwerden ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen ist um 3,1 % gestiegen.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 34,4 % Fluglärm allgemein, 31,7 % Nachtflüge sowie 28,8% vermeintliche Flugstreckenabweichungen.

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

Erfreulicherweise erfüllten 99 % aller am Flughafen Stuttgart eingesetzten 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 5 Beschwerden eine vergleichsweise sehr niedrige Zahl an Beschwerden.
- Aus anderen Orten, bspw. Deizisau oder Esslingen Zollberg, die deutlich weiter vom Flughafen Stuttgart entfernt liegen, wurden hingegen erheblich mehr Beschwerden vorgetragen (46 bzw. 45)

Stefan Köhler
Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 1 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2019

Monat	07		25		Gesamt
	Landungen	Starts	Landungen	Starts	
Januar	522	663	3.317	3.167	7.669
Februar	1.522	1.764	2.252	2.011	7.549
März	1.272	1.412	3.103	2.980	8.767
April	3.146	3.384	1.782	1.560	9.872
Mai	2.053	2.286	3.412	3.211	10.962
Juni	2.797	2.929	2.743	2.616	11.085
Juli	2.524	2.798	3.074	2.830	11.226
August	2.096	2.239	3.430	3.327	11.092
September**	1.867	1.997	3.889	3.694	11.447
Oktober	1.456	1.573	3.958	3.832	10.819
November	1.074	1.286	3.191	2.957	8.508
Dezember	879	1.095	3.116	2.925	8.015
Gesamt	21.208	23.426	37.267	35.110	117.011
Anteil in %	18%	20%	32%	30%	100%
Vorjahr	25.638	29.812	28.178	27.515	111.143

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

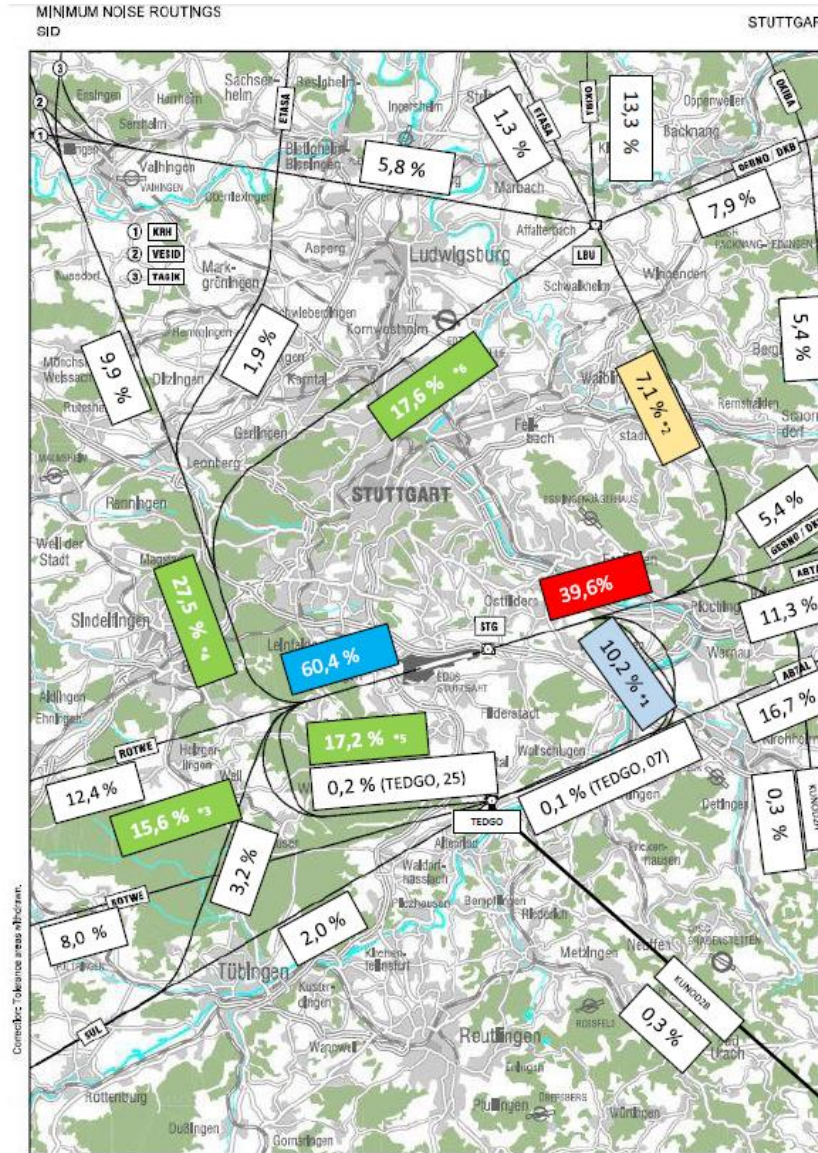
Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 2 Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung

IFR-Abflüge 2019
01.01.2019- 31.12.2019

Anzahl	Abflugstrecke	Anteil an Gesamt	Anteil an Piste
RWY25			
11.061	ABTAL4B	16,7%	27,7%
8.203	ROTWE5B	12,4%	20,6%
5.207	DKB9B	7,9%	13,1%
5.180	OKIBA4B	7,8%	13,0%
3.582	TAGIK4B	5,4%	9,0%
2.781	VESID4B	4,2%	7,0%
2.117	SUL3B	3,2%	5,3%
1.236	ETASA4B	1,9%	3,1%
178	KUNOD2B	0,27%	0,4%
160	KRH5B	0,24%	0,4%
116	TEDGO1B	0,18%	0,3%
36	GEBNO7B	0,05%	0,1%
16	STG1B	0,02%	0,0%
39.873	Gesamt RWY 25	60,4%	100,0%
RWY 07			
7.435	ABTAL4H	11,3%	28,4%
5.285	ROTWE7H	8,0%	20,2%
3.578	OKIBA4H	5,4%	13,7%
3.554	DKB4H	5,4%	13,6%
1.927	TAGIK2H	2,9%	7,4%
1.779	VESID2H	2,7%	6,8%
1.335	SUL3H	2,0%	5,1%
857	ETASA2H	1,3%	3,3%
175	KUNOD2H	0,26%	0,7%
123	KRH2H	0,19%	0,5%
83	TEDGO2H	0,13%	0,3%
19	GEBNO6H	0,03%	0,1%
19	STG2H	0,03%	0,1%
26.169	Gesamt RWY 07	39,6%	100,0%
66.042	Summe 07 + 25	99,96%	
24	Unbekannt	0,04%	
66066	Gesamtsumme	100,00%	

Hinweis: Alle Zahlen basieren auf einer Auswertung des Flugplandatenystems am Tower Stuttgart und können deshalb von anderen Analysen abweichen.



Alle Angaben in Prozent von den Gesamtabflugzahlen

60,4 % der Abflüge in 2019 via RWY 25
39,6 % der Abflüge in 2019 via RWY 07

RWY 07	
*1	SUL3H, TEDGO2H, ROTWE7H, STG2H
*2	ETASA2H, KRH2H, TAGIK2H, VESID2H
RWY 25	
*3	SUL3B, ROTWE5B
*4	DKB9B, OKIBA4B, TAGIK4B, VESID4B, ETASA4B, KRH5B, GEBNO7B
*5	TEDGO1B, ABTAL4B, KUNOD2B
*6	DKB9B, OKIBA4B, ETASA4B, GEBNO7B

Deutsche Flugsicherung GmbH

Anlage 3 An- und Abflugstrecken Sichtflug 2019

Sichtflugkarte
Visual Operation Chart

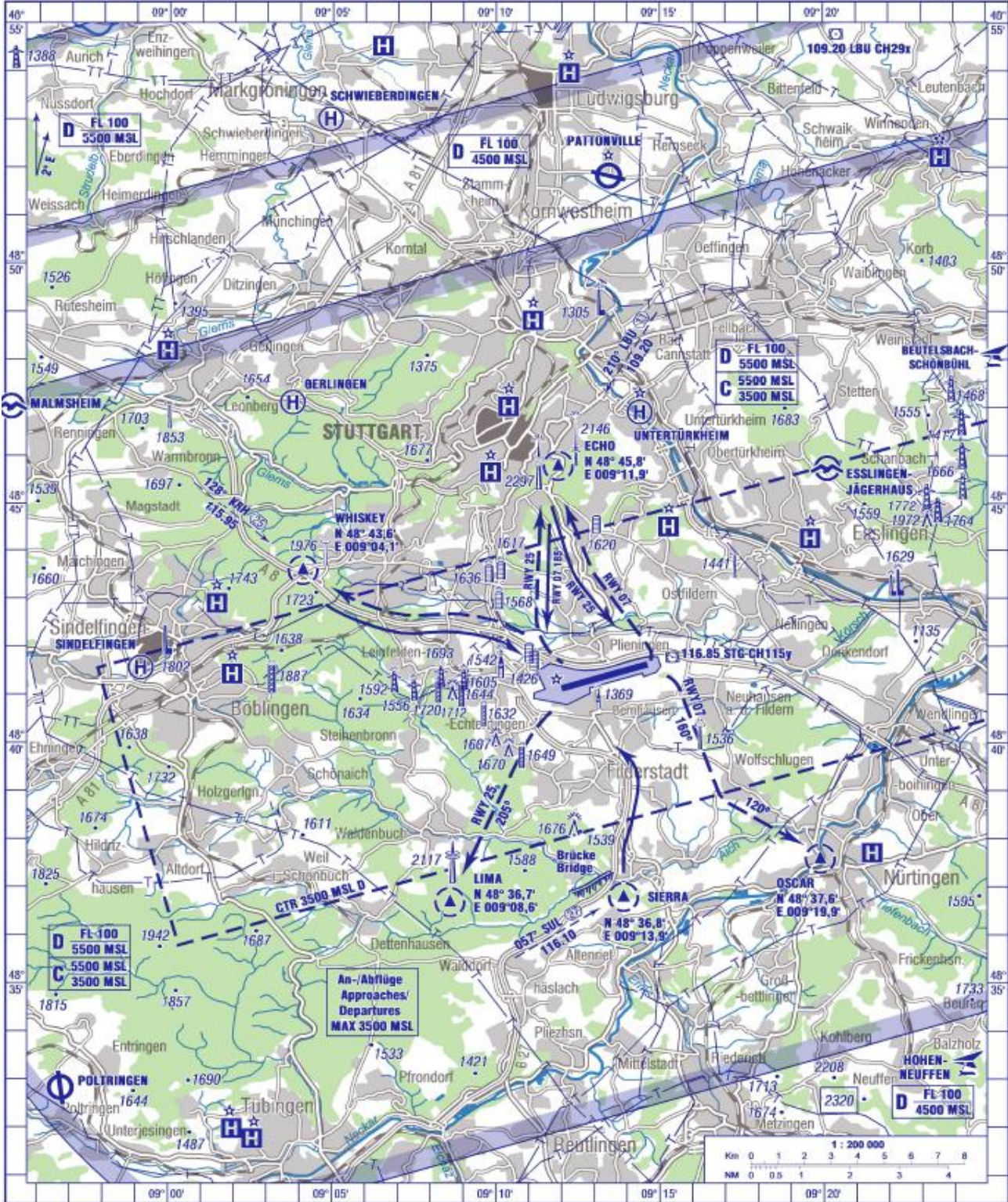
AD ELEV 1276

STUTTGART
EDDS

FIS
LANGEN INFORMATION 128.950
STUTTGART ATIS 126.125

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

01 OCT 2015

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

3

Anlage 4 Flugbewegungen nach Antriebsart 2015 bis 2019 (gesamter Verkehr)

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

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 5 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2019

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweich- flüge	Rettungsflüge; Vermessungs- flüge der DFS	Einzelfall- Ausnahme- genehmigungen	Gesamt- bewegungen
Januar	18	82	0	2	7	109
Februar	8	80	0	4	2	94
März	11	88	0	4	2	105
April	41	72	0	4	5	122
Mai	62	74	0	2	11	149
Juni	81	72	0	4	27	184
Juli	77	65	0	1	35	178
August	69	44	0	6	24	143
September	35	40	0	5	10	90
Oktober	30	41	0	0	2	73
November	10	42	0	8	1	61
Dezember	8	72	0	4	1	85
Gesamt	450	772	0	44	127	1393
Anteil in %	32%	55%	0%	3%	9%	100%
Vorjahr	588	961	0	22	160	1.731

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 6 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2019

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2018	2019	2018	2019
Flugsicherung / Luftraumsperrung	15	10	18	13
Technik	12	22	19	13
Abfertigung / Gewichtsprobleme	9	2	6	2
Wetter	17	18	27	30
Sicherheit / politischer Anlass	2	0	1	0
Unfall / medizinischer Notfall	2	2	1	1
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0
Streik	3	1	20	1
Sonstiges	2	8	6	4
Gesamt	62	63	98	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 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.

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.

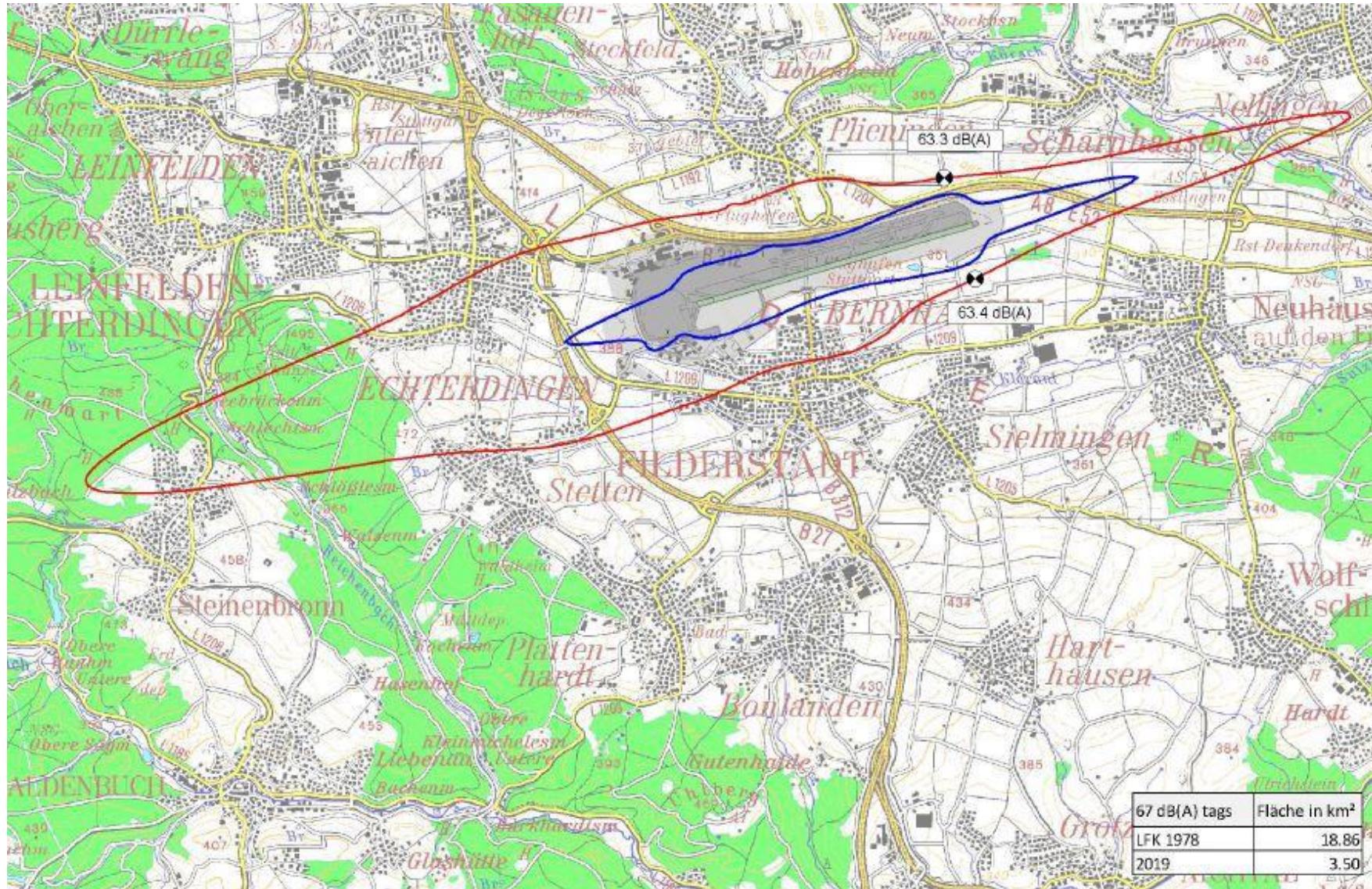
2. Propellerflugzeuge

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

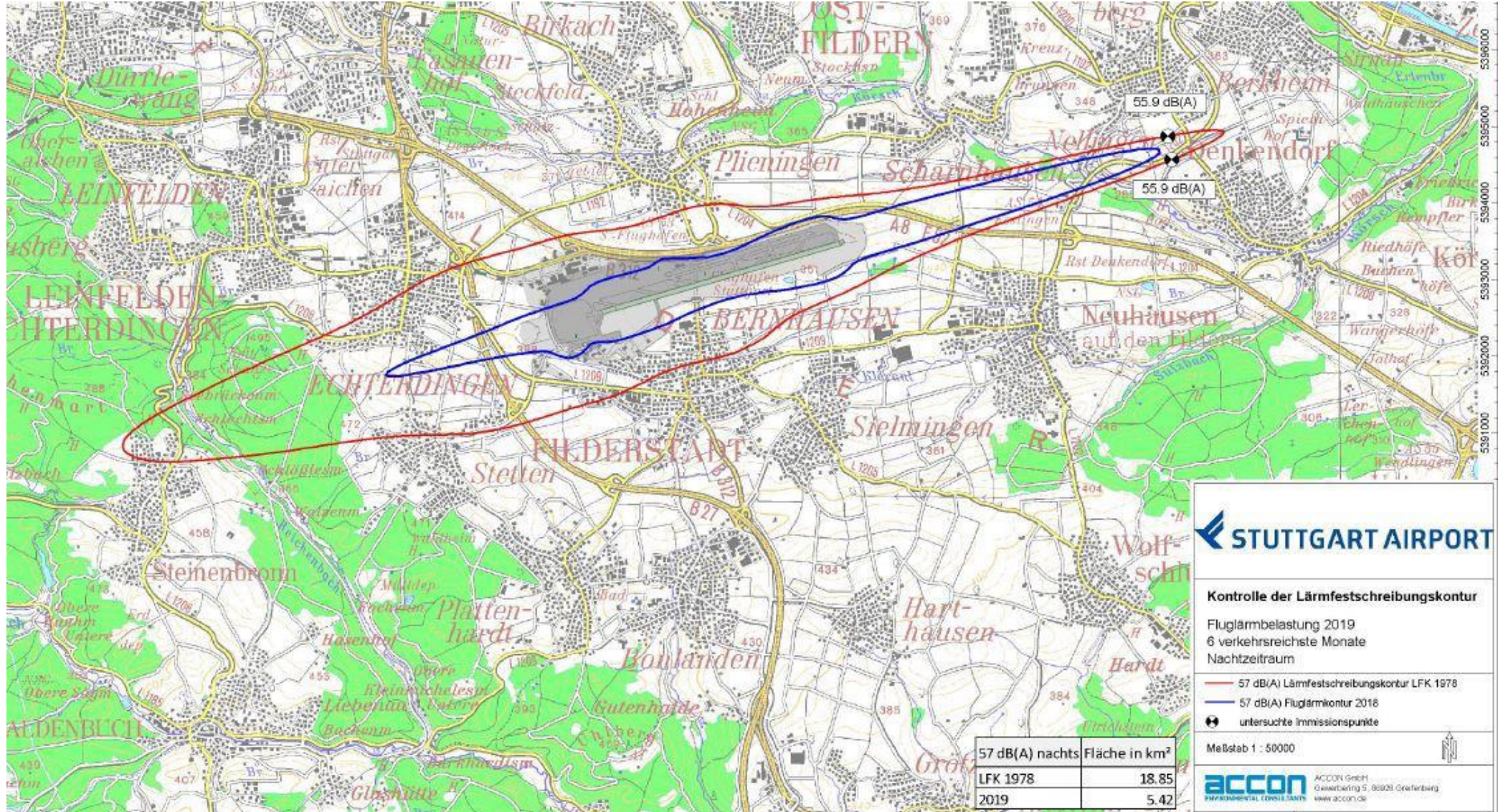
- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung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

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

Anlage 8 Lärmfestschreibungskontur 2019 Flughafen Stuttgart GmbH – Tagzeitraum



Anlage 9 Lärmfestschreibungskontur 2019 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 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.