

Bildnachweis Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart

- 2007 -

Inhaltsverzeichnis

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart	3
2. Das Flughafenjahr 2007	6
3. Die Flugbewegungen der letzten zehn Jahre	7
4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung	8
5. Abflugstrecken, Flugerwartungsgebiet und prozentuale Nutzung	10
6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug	11
7. Flugspurenauswertung	12
8. Die Nachtflugbeschränkung	14
9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen	15
10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate	16
11. Lärmfestschreibungskontur 1978 / 2007	17
12. Fluglärmbeschwerden	18
13. Erläuterung von Begriffen	20

1. Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart

Der Lärmschutzbeauftragte (LSB) für den Flughafen Stuttgart ist Angestellter des Landes Baden-Württemberg beim Regierungspräsidium Stuttgart und unterliegt der Fachaufsicht des Innenministeriums (IM; ab 2010 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr / UVM). Mit dieser vom Flughafenbetreiber unabhängigen Funktion ist gewährleistet, dass er seine Aufgaben unter Beachtung der bestehenden Gesetze, des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Stuttgart, die die Grenzen des Flugbetriebs am Flughafen Stuttgart festlegen, unparteiisch und mit dem Ziel durchführt, soweit wie möglich um die Minderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärms besorgt zu sein. Hierzu zählt auch, Fluglärmbeschwerden aufzunehmen und, soweit möglich, um Abhilfe bemüht zu sein.

Darin liegt häufig bereits im Ansatz ein Konflikt begründet. Der Beschwerdeführer erwartet, dass der Lärmschutzbeauftragte (LSB) der Beschwerde abhilft. Dies ist jedoch meist nur in den wenigen Fällen möglich, in denen der Beschwerde ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften zugrunde liegt (deutlich weniger als 1% der Fälle). Nachweisbare Verstöße werden konsequent verfolgt.

Die wichtigsten Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten sind:

- Bekämpfung von Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge durch
- Vorschläge und angewandte Verfahren zur Lärminderung
- Entgegennahme und Verarbeitung der Messergebnisse der Fluglärmmessanlage
- Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Lärminderung

- Beratende Zusammenarbeit mit
- den Kommunen
- der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
- dem Flughafenbetreiber Flughafen Stuttgart GmbH (FSG)
- den Fluggesellschaften, Flugzeughaltern, Luftfahrtunternehmen und Besatzungen

- Mitarbeit in den Sitzungen der
- Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart (FLK)
- sowie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

- Öffentlichkeitsarbeit in den Medien zum Thema Fluglärm
- Bearbeitung
 - der mit dem zivilen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden und
 - Weiterleitung der mit dem militärischen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden

Vorstehend genannte Aufgaben werden zwangsläufig meist im Hintergrund erledigt, so dass sie für die Bevölkerung nicht erkennbar sind. So führt der Lärmschutzbeauftragte zahlreiche Gespräche mit den Fluggesellschaften, der Flughafen Stuttgart GmbH, der Deutsche Flugsicherung GmbH, Kommunen, auch mit Flugzeugbesatzungen oder militärischen Dienststellen (obwohl Letzteres nicht zu seinen Aufgaben zählt). Ziel ist stets, vermeidbaren Lärm weitestgehend zu unterbinden. Dies können Maßnahmen betreffend den Bodenlärm sein, also Standläufe, unnötige Fahrten oder Betrieb von Stromaggregaten (GPU). Auch die Nachtflugbeschränkung ist regelmäßiges Thema. Neue lärmärmere Startverfahren einzuführen gehört ebenso dazu, wie mit Betreibern von z. B. Hubschraubern zu verhandeln, um größere Anflughöhen und damit lärmärmere An- und Abflüge zu erreichen.

Weiteres Beispiel sind regelmäßige Kontrollen des An- und Abflugverhaltens von Verkehrsflugzeugen und Sichtfliegern. So wurde mit der DFS eine Abflugstrecke nach Nordwesten daraufhin untersucht, wie die Flugzeuge noch besser auf der Ideallinie gehalten werden können. Eine Lösung wird für 2008 erwartet. Bei den Sichtanflugstrecken vom Fernsehturm kommend wurde eine Anflugstrecke für Landungen in Richtung Osten so optimiert, dass ab 2008 weniger Anwohner von Kleinfliegerlärm betroffen sein werden und weniger zwangsläufige Überflüge bebauten Gebiets durch die sog. Platzrunde (Teil des Landeanflugs) erfolgen. Der LSB überwacht die Einhaltung der Nachtflugbeschränkung.

Der LSB besucht regelmäßig Ortschafts- und Gemeinderatssitzungen (u.a. in Berkheim, Denkendorf und Wolfschlugen), um dort Bericht zu erstatten, die Nachtflugbeschränkung zu erläutern, auf Lärmprobleme dieser Kommune speziell einzugehen und natürlich auch Fragen der Räte zu beantworten. Er sucht Flugschulen und Flugbetriebe auf, um dort leises Fliegen einzufordern.

Abgeordnete des Bundestags und des Landtags von Baden Württemberg suchen den LSB auf, um Lärmfragen aus ihren Wahlkreisen zu erörtern. Auch Oberbürgermeister und Bürgermeister nehmen die Möglichkeit wahr, sich zu informieren. Dabei stellt sich

regelmäßig heraus, dass der LSB Missverständnisse aus der Welt schaffen sowie nützliche Informationen und Hinweise zu rechtlichen Grundlagen liefern kann.

Letztlich wirkt oftmals ein persönliches Gespräch des LSB mit einem Luftfahrzeugführer nachhaltig, indem er z. B. auf einen gedankenlosen Anflug angesprochen wird oder einfach einen Hinweis erhält, wie man leise fliegt.

Der LSB informiert Bürger, die in die vom Fluglärm betroffenen Gebiete umziehen möchten. Regelmäßig erfolgen Außentermine an Beschwerdeschwerpunkten mit Lärmmessungen, teils unter Beteiligung der Kommunen.

Beim LSB kann sich jede natürliche Person über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge, den Flughafen Stuttgart betreffend, beschweren. Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde zu ermöglichen, sind folgende Angaben unverzichtbar:

- Name und Wohnort (Gemeinde / Teilort) des Beschwerdeführers,
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses,
- Grund für die Beschwerde.
- Die Beschwerde sollte möglichst unverzüglich eingereicht werden. Je mehr Zeit verstreicht, desto schwieriger wird es in vielen Fällen, den Sachverhalt nachträglich zu klären.

Die Beschwerde sollte außerdem möglichst telefonisch unter der Ruf-Nr. 0711 948 4711 vorgebracht werden. Bei Abwesenheit des LSB kann die Beschwerde auf das automatische Aufzeichnungsgerät gesprochen werden; es wird garantiert abgehört! Wird ein Rückruf oder eine Antwort gewünscht, soll dies angegeben werden. Bei längerer Abwesenheit des LSB kann bis zu einer erwünschten Rückmeldung einige Zeit vergehen.

Selbstverständlich nimmt der LSB nicht nur Beschwerden entgegen. Er hilft auch mit Informationen rund um den Fluglärm weiter.

Beschwerden über Flüge der US-Streitkräfte können unter der Ruf-Nr. 07031 15 34 62 in deutscher Sprache vorgebracht werden. Beschwerden über Militärflüge allgemein nimmt auch die Deutsche Bundeswehr bei ihrer Beschwerdestelle FLIZ unter 0800 8 62 07 30 bzw. der E-Mail-Adresse fliz@bundeswehr.org entgegen.

2. Das Flughafenjahr 2007

Das erste Quartal 2007 verlief ohne wesentliche Besonderheiten bei eher geringen Beschwerdezahlen.

Im zweiten Quartal, als bereits gegen Ende März bis gegen Mitte Mai eine Hochdruck-Wetterlage mit dauerndem Ostwind begann, änderte sich dies: Beschwerden aus Ostfildern-Nellingen, Denkendorf, Berkheim und anderen Orten in der Nähe der östlichen Abflugstrecken zeigten, dass die Anwohner eine so lange ununterbrochene Zeit mit Starts nach Osten nicht gewöhnt waren. Verstärkt wurde dieser Effekt durch die Zahl der Flugbewegungen; sie erreichte in 2007 den insgesamt zweithöchsten Wert des Flughafen Stuttgart überhaupt! Die Verbreiterung des Flugerwartungsgebiets (navigatorischer Toleranzbereich links und rechts der Ideallinie) auf Höhe Berkheims hatte zusätzliche Beschwerden zur Folge. Viele beschwerten sich wegen angeblicher Überflüge bebauten Gebiets, was jedoch nach zahlreichen Flugspurenauswertungen nicht bestätigt werden konnte. Dennoch: im langjährigen Mittel ist das Verhältnis der beiden Betriebsbahnen so, dass rund 60 % der Starts nach Westen und nur rund 40 % nach Osten erfolgen (2007: 62 % nach Westen, 38 % nach Osten). Auch Ausweichbewegungen der Flugzeuge wegen schlechten Wetters waren Beschwerdegegenstand. Jedoch sind die Piloten nach § 3 Abs. 1 LuftVO und § 26 Abs. 4 LuftVO verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden bzw. zu verhindern.

Als der Flughafen Stuttgart Mitte 2007 bekannt gab, eine 2. Start- und Landebahn bauen zu wollen, sowie den Betrieb auf 05:00 Uhr vorzulegen, gab es sehr heftige Widerstände in der Bevölkerung und in den angrenzenden Gemeinden und Städten. Eine Folge davon waren viele und heftige Beschwerden.

Die meisten Beschwerden erreichten den LSB wegen Nachtflügen: 881 an der Zahl. Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung sind nicht zuletzt wegen der strengen Überwachung die absolute Ausnahme. Nachweisbare Verstöße werden konsequent verfolgt, ggf. im Wege eines Ordnungswidrigkeiten - Verfahrens.

Denkendorf und Nellingen waren die unangefochtenen Spitzenreiter bei der Anzahl der Fluglärm-Beschwerden (466 bzw. 293).

3. Flugzeugbewegungen nach Verkehrsarten in den Jahren 1998 - 2007

Jahr	Linien- verkehr	Veränd. in %	Charter - Verkehr	Veränd. in %	Sonst. gewerbl. Verkehr	Veränd. in %	Gewerbl Verkehr	Veränd. in %	Nichtgew. Verkehr	Veränd. in %	Ziviler Luftverkehr (8+10)	Veränd. in %	Militär- Verkehr	Gesamt- verkehr (12+14)	Veränd. in %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1998	87.450	10,5	14.374	-23,1	12.118	-2,3	113.942	3,4	26.054	8,0	139.996	4,2	5.500	145.496	4,4
1999	93.560	7,0	14.583	1,5	11.761	-2,9	119.904	5,2	23.943	-8,1	143.847	2,8	4.651	148.498	2,1
2000	99.804	6,7	13.803	-5,3	12.735	8,3	126.342	5,4	24.109	0,7	150.451	4,6	5.026	155.477	4,7
2001	98.666	-1,1	13.130	-4,9	13.200	3,7	124.996	-1,1	21.775	-9,7	146.771	-2,4	4.936	151.707	-2,4
2002	96.357	-2,3	13.467	2,6	11.561	-12,4	121.385	-2,9	22.823	4,8	144.208	-1,7	5.032	149.240	-1,6
2003	101.994	5,9	9.309	-30,9	11.753	1,7	123.056	1,4	21.847	-4,3	144.903	0,5	4.599	149.502	0,2
2004	115.461	13,2	9.759	4,8	11.707	-0,4	136.927	11,3	19.958	-8,6	156.885	8,3	3.861	160.746	7,5
2005	118.478	2,6	9.000	-7,8	12.875	10,0	140.353	2,5	20.052	0,5	160.405	2,2	3.282	163.687	1,8
2006	123.025	3,8	7.800	-13,3	13.934	8,2	144.759	3,1	19.977	-0,4	164.736	2,7	3.209	167.945	2,6
2007	125.770	2,2	6.382	-18,2	13.882	-0,4	146.034	0,9	18.497	-7,4	164.531	-0,1	2.728	167.259	-0,4

ab 1998 sind die Überführungsflüge dem nichtgewerblichen Verkehr zugeordnet (vorher gewerbl.)

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Der Tabelle Seite 7 ist zu entnehmen, dass im Vergleich zum Vorjahr im zivilen Luftverkehr mit 164.531 Starts und Landungen ein Rückgang 0,1 % zu verzeichnen war. Bei den Gesamtflugbewegungen - inklusive militärischem Luftverkehr - ergibt sich wegen rückläufiger militärischer Flugbewegungen in 2007 ein Rückgang gegenüber 2006 von 0,4 %.

Bei der Betrachtung der Flugbewegungen nach Verkehrsarten ist beim Linienverkehr ein Anstieg von 2,2 % und beim Charterverkehr ein Rückgang von 18,2 % zu verzeichnen.

Insgesamt teilten sich die Flugbewegungen im Berichtsjahr in 87,9% für den zivilen gewerblichen Verkehr und 12,1% für den zivilen nichtgewerblichen Verkehr auf.

4. Starts und Landungen nach Antriebsart und Betriebsrichtung

4.1. Flugbewegungen nach Antriebsart 2005 bis 2007 (gesamter Verkehr)

Antriebsart	2005	2006	2007
Jet-Flugzeuge	121.551	126.393	127.434
Turbo-Prop	22.552	21.194	21.318
Kolbenmotor	11.354	11.785	10.468
Hubschrauber	8.226	8.348	8.039
Sonstige, nicht zuordenbar [1]	4	225	
Gesamt	163.687	167.945	167.259

[1] Ab 2007 Abrechnungssystem geändert; alle Antriebsarten zugeordnet; Entfall Rubrik "Sonstige"

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

4.2. Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung (07 und 25) im Linien- und Charterverkehr

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn in Ost- bzw. Westrichtung. Die Entscheidung darüber, in welche Richtung gestartet und gelandet wird, trifft ausschließlich die Deutsche Flugsicherung GmbH nach vorgegebenen Kriterien. Ein ganz wichtiges Kriterium ist neben der Neigung der Bahn und weiteren Einflussgrößen die Richtung und Stärke des Windes auf der Start- und Landebahn des Flughafens. Mit bis zu ca. 9 km/h Rückenwindanteil können geflogen werden, bei Werten darüber entscheidet der verantwortliche Luftfahrer. Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, werden Start- und Landerichtung durchaus auch so festgelegt, dass sie in Richtung des Zieles erfolgen, wenn hierdurch weniger Menschen am Boden vom Lärm betroffen sind.

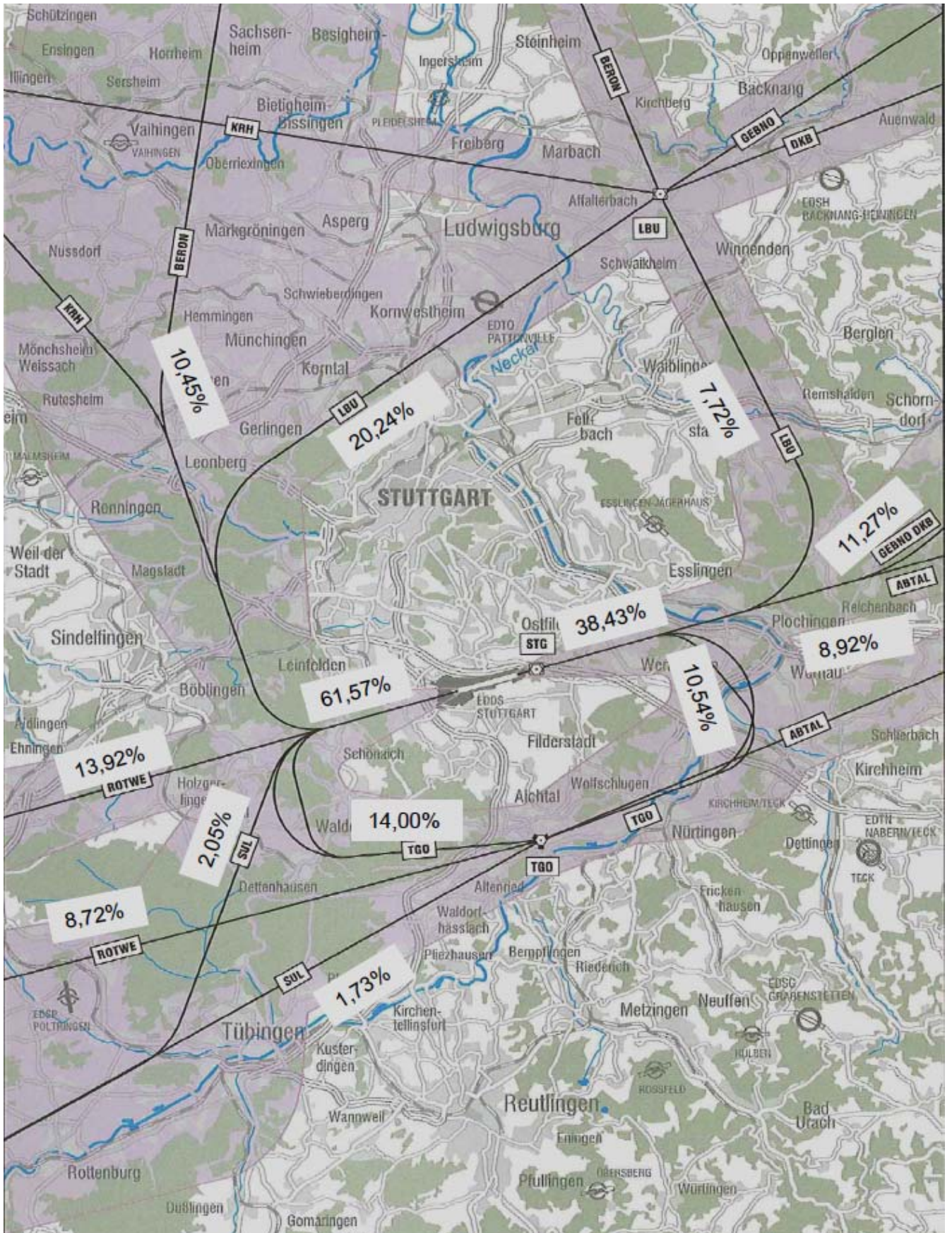
Monat	Landungen		Starts		Gesamt
	07	25	07	25	
Januar	583	4.052	623	3.993	9.251
Februar	808	3.925	861	3.881	9.475
März	2.319	3.201	2.429	3.084	11.033
April	4.554	757	4.695	631	10.637
Mai	1.926	4.019	2.009	3.965	11.919
Juni	2.040	3.930	2.167	3.793	11.930
Juli	943	5.011	1.084	4.908	11.946
August	2.321	3.433	2.474	3.307	11.535
September **	1.139	4.984	1.204	4.842	12.169
Oktober	3.448	2.622	3.530	2.532	12.132
November	2.307	3.047	2.348	2.967	10.669
Dezember	1.934	2.793	2.073	2.656	9.456
Jahr 2007	24.322	41.774	25.497	40.559	132.152
Vorjahr	25.532	39.848	26.677	38.768	130.825

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

** verkehrsreichster Monat des Jahres

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

5. Abflugstrecken, Flugerwartungsgebiet und prozentuale Nutzung 2007



Deutsche Flugsicherung GmbH

Schwarze Linien: Ideallinie

Violett geschummert: Flugerwartungsgebiet

6. Die An- und Abflugstrecken für Sichtflug

GERMANY
Visual Operation Chart

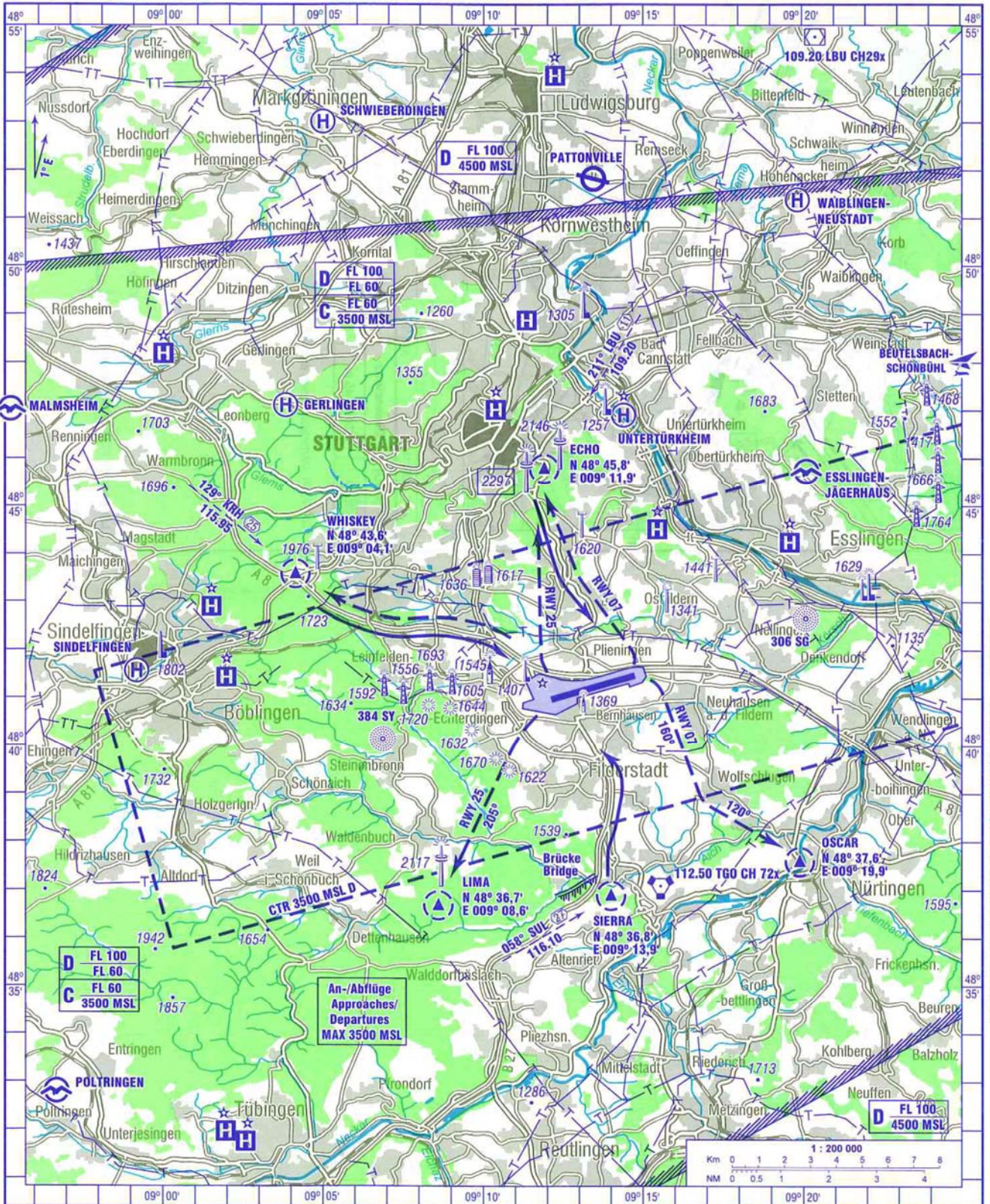
ELEV 1276

STUTTGART
EDDS

FIS
LANGEN INFORMATION 128.950
STUTTGART ATIS 126.125 En

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

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



30 MAR 2006

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

3

Deutsche Flugsicherung GmbH

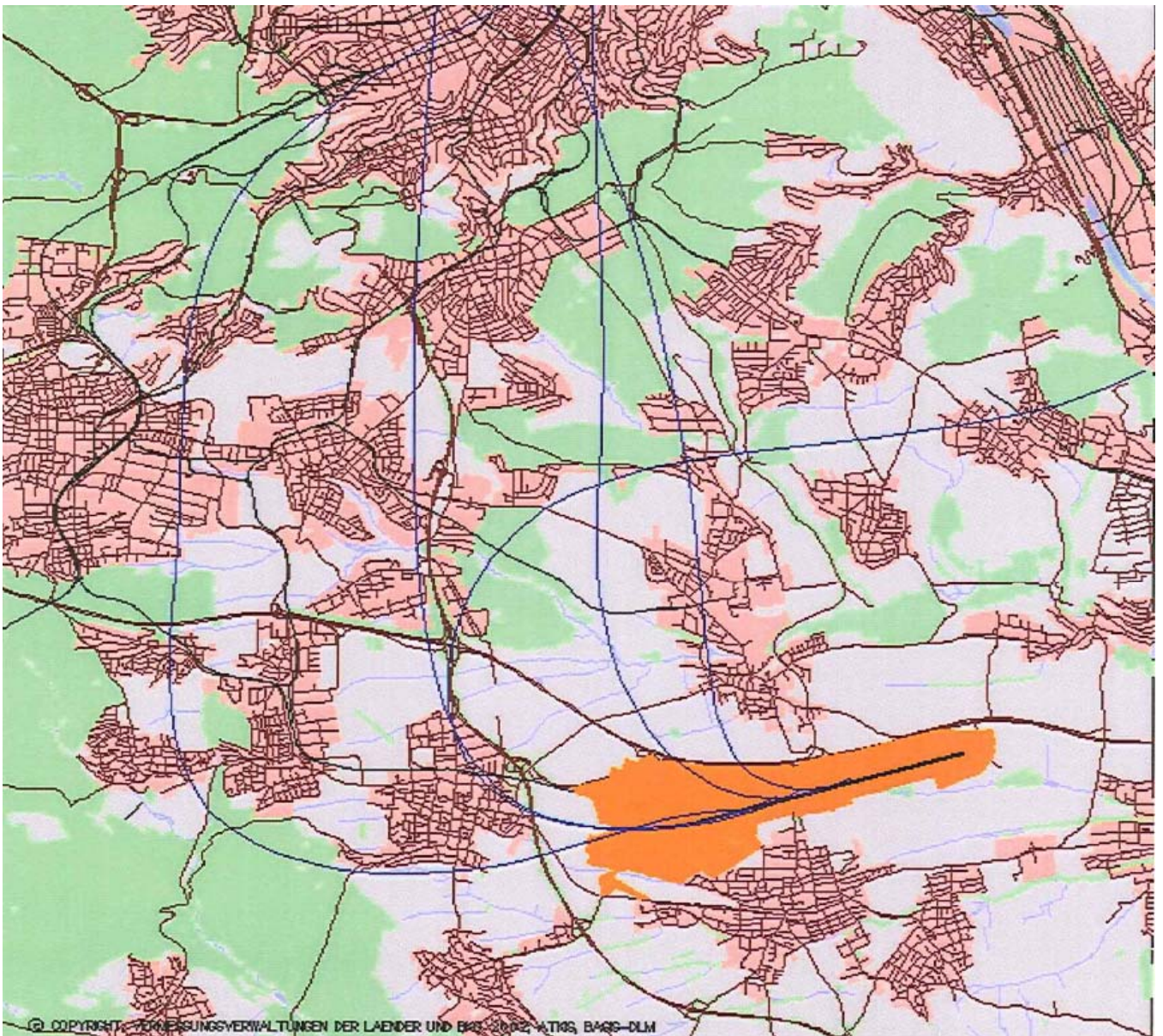
Blaue Linie mit Pfeil: Anflugstrecke

Blau gestrichelte Linie mit Pfeil: Abflugstrecke

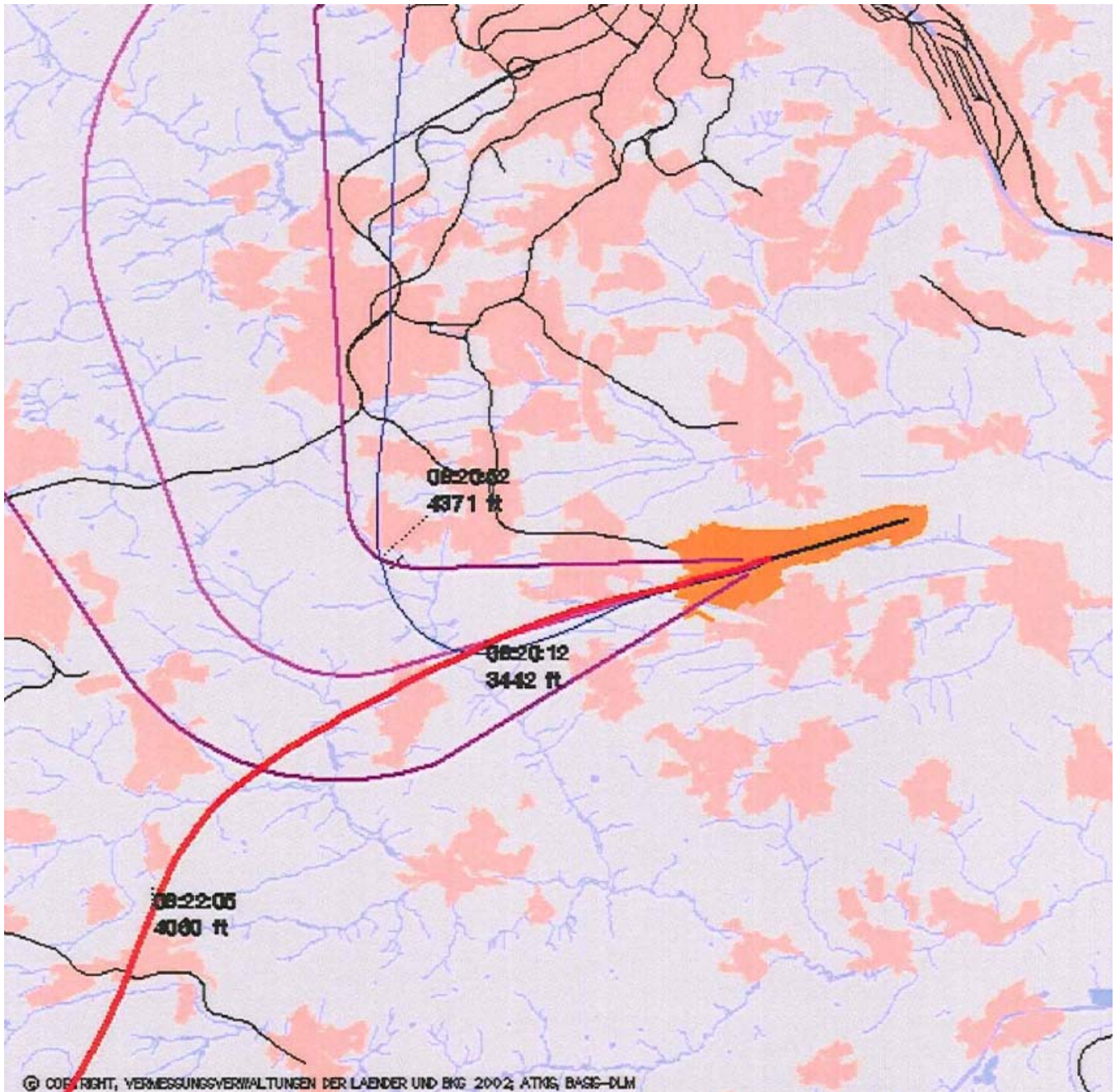
7. Flugspurenauswertung

Die DFS erstellt u. a. auf Anforderung des LSB sog. Flugspurenauswertungen mit der Auswertungssoftware FANOMOS. Sie werden aufgrund konkreter Beschwerden der Bürger sowie regelmäßig „von Amts wegen“ durchgeführt. So kann festgestellt werden, ob der Beschwerde ein Verstoß zu Grunde liegt - oder auch nicht. Regelmäßige Untersuchungen geben Aufschluss darüber, ob regelkonform geflogen wird und wo möglicherweise ein Ansatzpunkt ist, vermeidbaren Lärm zu beseitigen.

Beispiel 1: Ein Gewitter zieht von Nordwesten in Richtung Flughafen. Die abfliegenden Flugzeuge drehen daher, je näher das Gewitter kommt, erlaubter Weise immer östlicher nach Norden ab.



Deutsche Flugsicherung GmbH



Deutsche Flugsicherung GmbH

Beispiel 2: Auf dieser Auswertung ist zu erkennen, wie ein ziviles Verkehrsflugzeug von der Flugsicherung nach Norden weggedreht wird (blaue Flugspur; Flugerwartungsgebiet und Ideallinie violett dargestellt). Der Grund dafür war ein anfliegender Transportflugzeug, welches einen Luftnotfall erklärt hatte. Es wurde daher vom Lotsen direkt zur Landebahn geführt, um dort schnellstmöglich in Gegenrichtung (nach Osten) landen zu können (rote Flugspur).

Notfälle und daraus abgeleitete Ausweichkurse sind sehr selten. Das seitliche Wegdrehen eines Flugzeugs durch den Fluglotsen, um eine Staffelungsunterschreitung zu vermeiden, kann durchschnittlich alle zwei Wochen einmal vorkommen. Es dient der Flugsicherheit.

8. Die Nachtflugbeschränkung

Nach den täglichen Erfahrungen des LSB werden viele Fluglärmbeschwerden wegen vermeintlicher Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgebracht. Nahezu ausnahmslos handelt es sich jedoch in diesen Fällen nicht um Verstöße gegen die Nachtflugbeschränkung. Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Ein Nachtflug**verbot** existiert am Flughafen Stuttgart nicht! Nachfolgend zur Information die Details der Nachtflugbeschränkung:

Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart

Die Nachtflugbeschränkung gilt ausschließlich für zivile Flugzeuge mit Jet-Antrieb. Propellerflugzeuge, Hubschrauber und Militärflugzeuge sind gänzlich ausgenommen.

Daher werden im folgenden ausschließlich die Regelungen für Flugzeuge mit Strahlantrieb („Jets“) beschrieben. Die angegebenen Zeiten sind immer Ortszeit.

Landungen: von 06:00 bis 23:30 Uhr.

Verspätete Landungen dürfen bis 24:00 Uhr durchgeführt werden, wenn die **ursprünglich geplante** Ankunftszeit vor 23:30 lag **und** das Flugzeug in die leiseste Flugzeugkategorie (Kapitel 3; Erläuterung siehe letzte Seite) eingestuft ist.

Starts: von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Vor 07:00 und nach 22:00 Uhr dürfen am Flughafen Stuttgart ausschließlich solche Jets fliegen, die der leisesten Flugzeugkategorie angehören.

Ausgenommen von der Nachtflugbeschränkung sind grundsätzlich die Nachtluftpostflüge im Auftrag der Deutsche Post AG (i. d. R. Dienstag bis Samstag früh 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 zur medizinischen Hilfeleistung sind erlaubt.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH darf Vermessungsflüge von flugsicherungstechnischen Anlagen und Navigationseinrichtungen durchführen.

Die Rufbereitschaft des Regierungspräsidiums kann in detailliert zu begründenden Einzelfällen 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 nachträglich auf Korrektheit geprüft.

9. Nachtflugbewegungen ziviler Strahlflugzeuge, Ausnahmegenehmigungen

Nachfolgende Tabelle zeigt die Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung für zivile Strahlflugzeuge.

Die Flüge der Nachtluftpost machen mit 59 % den Hauptanteil aller Nachtflüge aus. Verspätete Landungen nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 29 % zu, Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen um 19 % ab.

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen	Gesamtbewegungen
Januar	21	77			12	110
Februar	13	80			7	100
März	22	92		2	6	122
April		68		1	9	78
Mai	41	73			18	132
Juni	82	83			56	221
Juli	83	85		3	27	198
August	59	92		1	16	168
September	53	83		2	16	154
Oktober	39	80		1	10	130
November	17	84		2	14	117
Dezember	10	72			19	101
Gesamt	440	969	0	12	210	1631
Anteil in %	27%	59%	0%	1%	13%	100%
Vorjahr	341	964	3	15	258	1581

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Aufgliederung der erteilten Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2007	Vorjahr	2007	Vorjahr
Flugsicherung / Luftraumsperrung	12	16	14	10
Technik	32	32	25	36
Abfertigung / Gewichtsprobleme	15	1	18	2
Wetter	11	18	48	28
Sicherheit / politischer Anlass	8	11	11	7
Unfall / medizinischer Notfall	5	12	7	5
Katastrophenhilfe				
Streik			4	1
Fußball-WM 2006		33		3
Gesamt	83	123	127	92

Regierungspräsidium Stuttgart

10. Dauerschallpegel der Fluglärmmessanlage, 6 verkehrsreichste Monate

Die am Flughafen Stuttgart fest installierte Fluglärm-Messanlage mit 8 fixen Messstellen in der Umgebung des Flughafens ermittelte für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2007 folgende Dauerschallpegel in dB(A) nach Fluglärmgesetz. Die leicht höheren Pegel im Westen sind auf geringfügig mehr Starts nach Westen zurückzuführen.

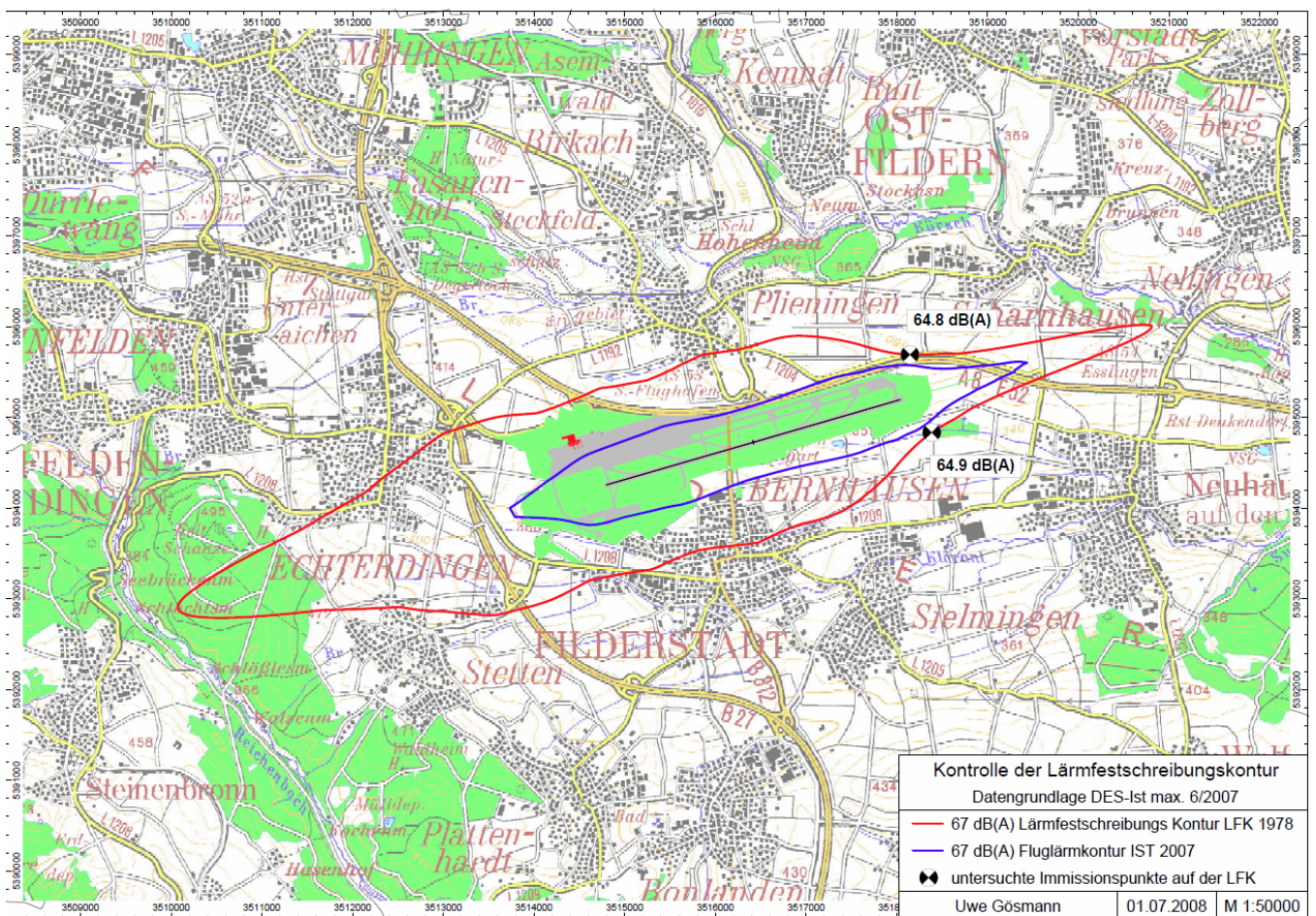
Fluglärm-Messstelle	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Mittel-Wert	Vorjahr	Veränderung
M1 Scharnhausen Brunnenstr. 35	54,2	52,5	48,5	51,9	47,9	53,6	51,4	51,3	0,3
M2 Berkheim Köngener Str. 43	54,9	55,2	53,0	52,6	52,9	54,3	53,8	54,8	-1,8
M3 Neuhausen Schurwaldstr. 19	50,4	50,4	47,6	51,0	48,0	53,8	50,2	52,5	-4,4
M4 Bernhausen Nord-West-Ring 30	61,1	61,1	61,8	63,2	65,1	60,3	62,1	61,5	1,0
M5 Stetten Schurwaldstr. 29	52,4	52,4	55,0	50,8	55,4	48,9	52,5	51,2	2,5
M6 Steinenbronn Sindelfinger Str. 9	57,3	57,6	56,7	56,8	57,5	57,7	57,3	57,1	0,3
M7 Leinfelden-Echterd. Holzwiesenstr. 14	52,1	52,3	55,1	49,7	55,4	48,8	52,2	51,3	1,8
M8 Denkendorf Umlandstr. 34	50,9	50,8	49,7	49,4	48,4	51,4	50,1	50,7	-1,2

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

11. Lärmfestschreibungskontur 1978 / 2007

Entsprechend der Genehmigung des Flughafens darf der Flughafen 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.

Das bedeutet, dass die rot markierte Lärmkontur von 1978 (67 dB(A)) während der 6 verkehrsreichsten Monate eines Jahres an keiner Stelle von der aktuellen blauen Lärmkontur (67 dB(A)) durchbrochen werden darf. Obwohl beim Ausbau des Flughafens die Start- und Landebahn nach Osten verschoben wurde - und damit auch die aktuelle Lärmkontur - wird die Lärmkontur von 1978 an keiner Stelle berührt. Dies ist das Ergebnis von immer leiser werdenden Flugzeugen, leiseren Startverfahren usw.



Flughafen Stuttgart GmbH

12. Fluglärmbeschwerden

Im Berichtsjahr gingen beim LSB insgesamt 2.157 Beschwerden ein. Gegenüber dem Vorjahr (1.522 Beschwerden) war ein Anstieg der Beschwerden um rund 42 % zu verzeichnen.

Herkunft und Häufigkeit der Beschwerden

Ort	Anzahl Beschwerden		Haupt-Beschwerdegrund						
	2007	Vorjahr	LA	N	K	M	H	L	S
Aichtal Grötzingen Neuenh.	50	40		x					
Altbach Deizisau Plochingen	53	40		x				x	
Böblingen Sindelfingen	19	20						x	
Denkendorf	466	378		x					
Esslingen-Berkheim	62	18						x	
Esslingen Oberesslingen	46	27	x						
Filderst. Bernh. Bonl. Harth.	78	44		x					
Filderst. Plattenhardt	17	12	x						
Holzgerlingen Ehningen	21	7						x	
L-E Leinfelden Echterdingen	102	75	x	x					
L-E Musberg	37	20	x						
L-E Ober- und Unteraichen	52	25						x	
L-E Stetten	83	33	x	x					
Neuhausen a. d. F.	108	61	x						
OF Kemnat Ruit	34	19	x					x	
OF Nellingen	293	33		x					
OF Scharnhausen	56	42	x						
Schönaich	102	36		x					
Steinenbronn	97	152	x						
S Plien. Birkach Steckf. Asemw.	71	56						x	
S Vaihingen Rohr Kaltental	40	48	x						
Stuttgart übrige Stadtteile	79	67	x					x	
Übrige Orte	121	177						x	
Waldenbuch	36	79	x						
Wernau	9	7						x	
Wolfschlugen Sielmingen	25	6						x	

LA Flugwegabweichung
H Hubschrauber

N Nachtflug
L Fluglärm allgemein

K Kleinflugzeug
S Schadstoffe

M Militär

Lärmschutzbeauftragter

Anzahl Fluglärmbeschwerden des Jahres 2007 im Vergleich zum Vorjahr

Monat	LA	N	K	M	H	L	S	2007	Vorjahr	Veränderung
Januar	15	7	5	1	1	6	2	37	56	-34 %
Februar	29	21	1	1	2	22	1	77	26	196 %
März	29	22	8	6	1	29		95	38	150 %
April	31	88	20	31	9	104	1	284	68	318 %
Mai	30	94	7	5	4	75	2	217	188	15 %
Juni	90	147	6	34	2	96	1	376	221	70 %
Juli	36	102	7	7	8	65	2	227	255	-11 %
August	55	131	8	1	4	86		285	213	34 %
September	34	65	13	5	5	83	2	207	79	162 %
Oktober	20	60	7	4	4	34	4	133	173	-23 %
November	4	43		1	5	19		72	111	-35 %
Dezember	10	101	2	3		30	1	147	94	56 %
Summe 2007	383	881	84	99	45	649	16	2157		41,7 %
Summe Vorjahr	359	587	58	158	36	302	22		1522	

LA Flugwegabweichung
H Hubschrauber

N Nachtflug
L Fluglärm allgemein

K Kleinflugzeug
S Schadstoffe

M Militär

Lärmschutzbeauftragter

Klaus Peter Siefer

Lärmschutzbeauftragter
für den Flughafen Stuttgart

13. Erläuterung von Begriffen

Flugbewegung

Jeder Start und jede Landung werden als je eine Flugbewegung gezählt. Durchstartmanöver werden nicht als Flugbewegung erfasst.

Standard-Instrumentenabflug (SID)

Abflug eines Luftfahrzeuges auf einer dafür festgelegten Abflugstrecke ausschließlich nach Instrumenten- oder Radarführung bzw. beides.

ILS-Anflug (Instrument Landing System)

Präzisionsanflug mit elektronischer Gleitweg- und Landekursführung

Flugerwartungsgebiet

Navigatorscher Toleranzbereich entlang einer Abflugstrecke. Abweichungen können verkehrs-, witterungs- oder technisch bedingt sein. Ab Erreichen einer Flughöhe von 3.000 ft = 914 m über Grund können Propellerflugzeuge und ab einer Flughöhe von 5.000 ft = 1.524 m über Grund können Jet-Flugzeuge das Flugerwartungsgebiet legal verlassen.

Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 bzw. Kapitel 2

Einstufung der Luftfahrzeuge nach internationalen Kriterien entsprechend ihrer Lärm-Emission. Moderne Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 eingestuft. Ältere und damit lautere Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16. Kapitel 2 eingestuft. Bei Nachrüstung der Triebwerke mit sog. Hush-Kits 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, 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.