



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht 2021
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 Überblick	12
Anlage 2 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr ..	14
Anlage 3 Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2021.....	15
Anlage 4 An- und Abflugstrecken Sichtflug 2021	16
Anlage 5 Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr) 2016 bis 2021.....	17
Anlage 6 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2021	18
Anlage 7 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2021	19
Anlage 8 Regelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart.....	20
Anlage 9 Lärmfestschreibungskonturen 2021– Tagzeitraum	22
Anlage 10 Lärmfestschreibungskonturen 2021– Nachtzeitraum	23
Anlage 11 Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart	24
Anlage 12 Beschwerdestatistik 2021.....	26
Anlage 13 Begriffserklärungen	27

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 2021 geben.

Eine Zusammenfassung der wesentlichen Daten ist vorangestellt.

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen im Jahre 2021 ist mit 63.775 Flugbewegungen ähnlich hoch wie im Jahr 2020 (60.302), die der beförderten Passagiere lag mit 3,582 Mio. um 11 Prozent höher als im Vorjahr (2020: 3,213 Mio.).

Starts erfolgten zu 57 Prozent nach Westen und zu 43 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 stiegen im Kalenderjahr 2021 während der Nachtflugbeschränkung um 20 Prozent auf 1.132 (2020: 947). Von diesen Flugbewegungen entfielen 995 Flüge (88 Prozent) auf die Nachtluftpost, 102 Flüge (9 Prozent) auf verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 18 Flüge (2 Prozent) auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Es gab 97 Beschwerden über Nachtflüge, dies ist 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 den Flughafen Stuttgart veröffentlicht. Danach wurden die höchsten Werte in Bernhausen und Steinenbronn festgestellt. Allerdings wurden auch hier die zulässigen Dauerschallpegel nicht überschritten (siehe Ziffer 4).

2021 stieg die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 105 Prozent auf 488 (2020: 238). Anzumerken ist hierbei jedoch, dass die Beschwerdezahlen immer noch unter dem Niveau der Vor-Corona-Zeiten liegen. Folglich kann weiterhin die Beschwerdezahl als sehr niedrig angesehen werden.

Die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden wurde im Berichtsjahr 2021 von 151 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 zwei sogenannte „Vielfachbeschwerdeführer“, die 37 Prozent aller Beschwerden vortrugen (2020: 20 Prozent).

Diese Beschwerden von Vielfachbeschwerdeführern, welche mehr als 5 Prozent der Gesamtbeschwerden ausmachen, werden, wie bereits in den vergangenen Jahren üblich, 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 307 Fälle (2020: 189) von 149 Beschwerdeführern bezüglich örtlicher Herkunft und Beschwerdegrund näher betrachtet (**Anlage 12**).

In **Anlage 1** werden alle zentralen Werte und Zahlen graphisch dargestellt.

Begriffserklärungen werden in der **Anlage 13** des Berichtes gegeben.

2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start-und-Lande-Bahn 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 2** 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 3 enthält ergänzend eine Karte mit den nach dem Start zu fliegenden Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung. Diese streckenbezogene Nutzung betrifft ausschließlich Abflüge.

Anlage 4 zeigt die Sichtflugkarte mit den An- und Abflugstrecken für ein- und zweimotorige Kleinflieger.

In der **Anlage 5** werden die Flugbewegungen der letzten Jahre nach Antriebsarten dargestellt.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Aus der **Anlage 6** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 1.132 Nachtflugbewegungen (2020: 947). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 995 Flügen (88 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 stieg von 30 auf 102.

2021 wurden 18 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das sind eine Steigerung um sechs Flüge zum Vorjahr (2020: 12). Zu den Gründen für Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung siehe die Aufstellung in **Anlage 7**. 11 der gestellten Anträge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 97 Beschwerden zu Nachtflügen (2020: 76). Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen.

Die Flughafengenehmigung lässt für bestimmte Fälle Nachtflüge zu. Überdies 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 8** dargestellt.

4. Lärmpegel

Die am Flughafen Stuttgart fest installierte Fluglärm-Messanlage mit acht 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 9 und 10** werden die neuen Lärmfestschreibungskonturen 2021 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 durch den Dritten notwendig. Beschwerden, die denselben Sachverhalt betreffen, werden nur einmal statistisch erfasst.
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses,
- Grund für die Beschwerde.
- sowie eine 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 11** 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.

2021 wurden insgesamt 488 Beschwerden registriert. 2 „Vielfach-Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 181 Beschwerden einen Anteil von 37 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 12** wurden daher 307 Beschwerden von 149 Beschwerdeführern ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen im Jahre 2021 befindet sich auf ähnlichen Niveau wie 2020.

Kennzahl: Anzahl der Beschwerdeführer:

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

So beschwerten sich bei einer Gesamtzahl von 488 Beschwerden 151 Personen. Abzüglich der 2 „Vielfach-Beschwerdeführer“ wurde die Zahl von 149 Beschwerdeführern in die Statistik in **Anlage 12** aufgenommen.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 26 Prozent vermeintliche Flugstreckenabweichungen, mit 27 Prozent Fluglärm allgemein sowie mit 32 Prozent Nachtflüge.

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

Erfreulicherweise erfüllten 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, einwandfrei 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 das nachfolgende 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 lediglich elf Beschwerden verzeichnet.

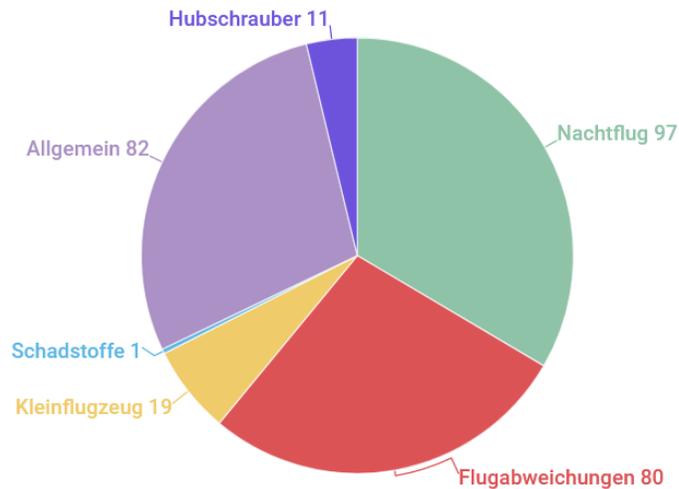
Stefan Köhler
Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 1 Überblick

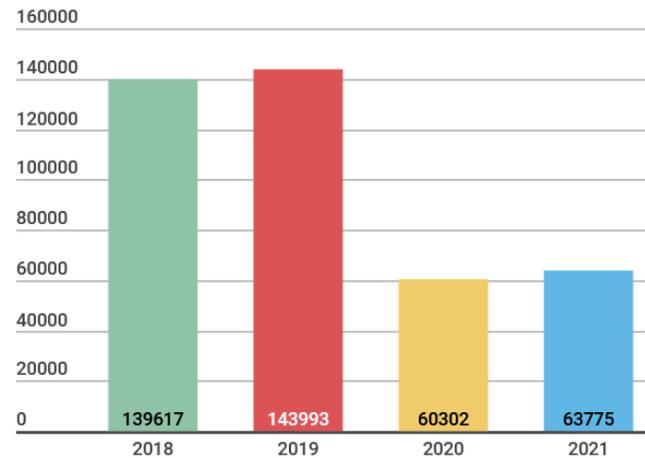
Jahresbericht 2021

Beschwerden	Beschwerdeführer*innen	Flugbewegungen gesamt	Nachtflugbewegungen
307	149	63.775	1.132
189 (2020)	115 (2020)	60.302 (2020)	947 (2020)

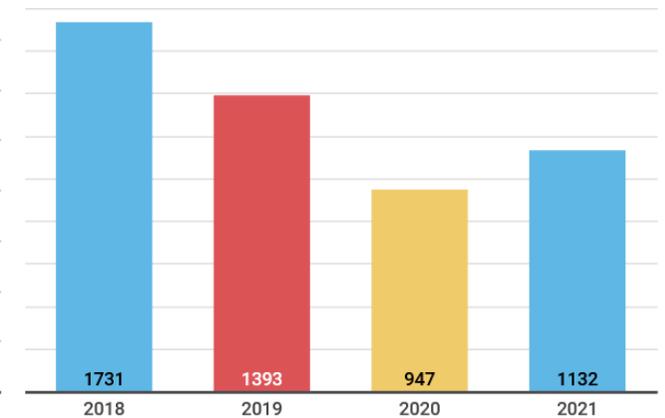
Beschwerdegründe



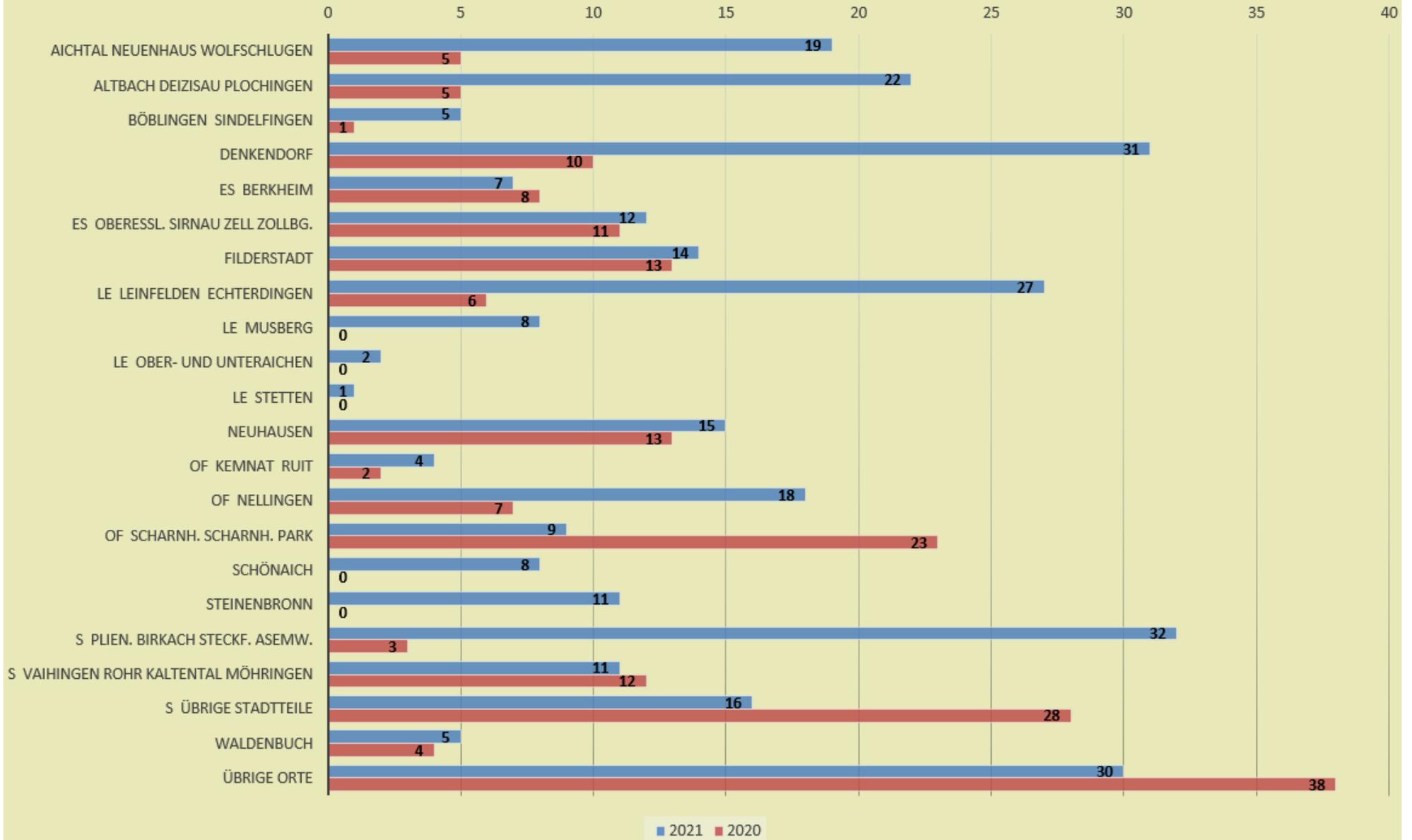
Flugbewegungen gesamt



Anzahl Nachtflüge



Anzahl an Beschwerden



Anlage 2 Starts und Landungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2021

Runway	07			25			Gesamtergebnis		
Monat Blockdatum	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt
JAN	173	350	523	379	290	669	552	640	1.192
FEB	121	334	455	303	201	504	424	535	959
MAR	162	360	522	406	296	702	568	656	1.224
APR	249	453	702	446	321	767	695	774	1.469
MAI	158	307	465	698	602	1.300	856	909	1.765
JUN	541	796	1.337	734	521	1.255	1.275	1.317	2.592
JUL	566	878	1.444	1.424	1.178	2.602	1.990	2.056	4.046
AUG	403	746	1.149	2.372	2.077	4.449	2.775	2.823	5.598
SEP	1.340	1.570	2.910	1.369	1.127	2.496	2.709	2.697	5.406
OKT	780	1.141	1.921	1.865	1.497	3.362	2.645	2.638	5.283
NOV	590	845	1.435	1.419	1.168	2.587	2.009	2.013	4.022
DEZ	372	633	1.005	1.361	1.102	2.463	1.733	1.735	3.468
Gesamtergebnis	5.455	8.413	13.868	12.776	10.380	23.156	18.231	18.793	37.024

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

verkehrsreichste 6 Monate des Jahres

Anlage 5 Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr)

Antriebsart		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Zivil	Jet	101.258	101.496	10.5484	11.3968	41.284	43.451
	Turboprop	12.984	12.024	18.884	1.4705	5.241	4.042
	Kolben	9.761	9.474	8.040	8.520	7.908	10.022
	Hubschrauber	5.701	4.987	5.221	5.149	4.373	4.620
Militär		2.085	1.878	1.988	1.651	1.496	1.640
Gesamt		131.789	129.859	139.617	143.993	60.302	63.775

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 6 Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2021

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahme-Genehmigungen	Gesamt-bewegungen
Januar	2	79	0	2	0	83
Februar	1	79	0	0	0	80
März	0	88	0	5	0	93
April	2	76	0	1	0	79
Mai	4	68	0	1	1	74
Juni	0	84	0	1	3	88
Juli	13	92	0	2	3	110
August	26	83	0	0	4	113
September	17	88	0	1	0	106
Oktober	27	88	0	2	5	122
November	7	82	0	2	2	93
Dezember	3	88	0	0	0	91
Gesamt	102	995	0	17	18	1132
Anteil in %	9 %	88 %	0 %	2 %	2 %	100 %
Vorjahr (2020)	30	871	0	34	12	947

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 7 Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2021

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2020	2021	2020	2021
Flugsicherung / Luftraumsperrung	0	0	0	1
Technik	2	0	1	2
Abfertigung / Gewichtsprobleme	0	2	1	1
Wetter	0	5	4	3
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	0	0
Unfall / medizinischer Notfall	0	0	0	1
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0
Streik	0	0	0	0
Sonstiges	2	1	2	2
Gesamt	4	8	8	10

Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 8 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.

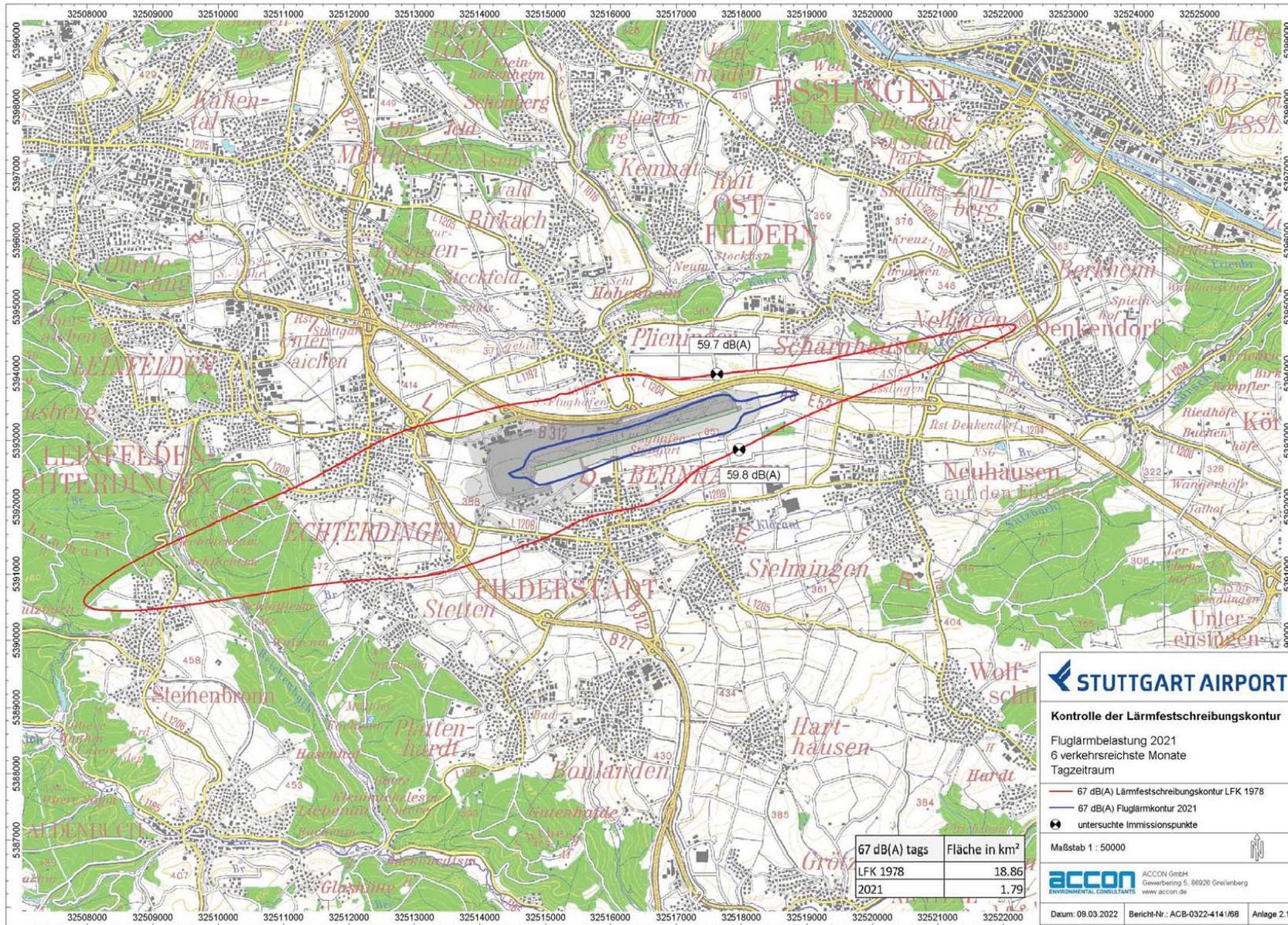
2. Propellerflugzeuge

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

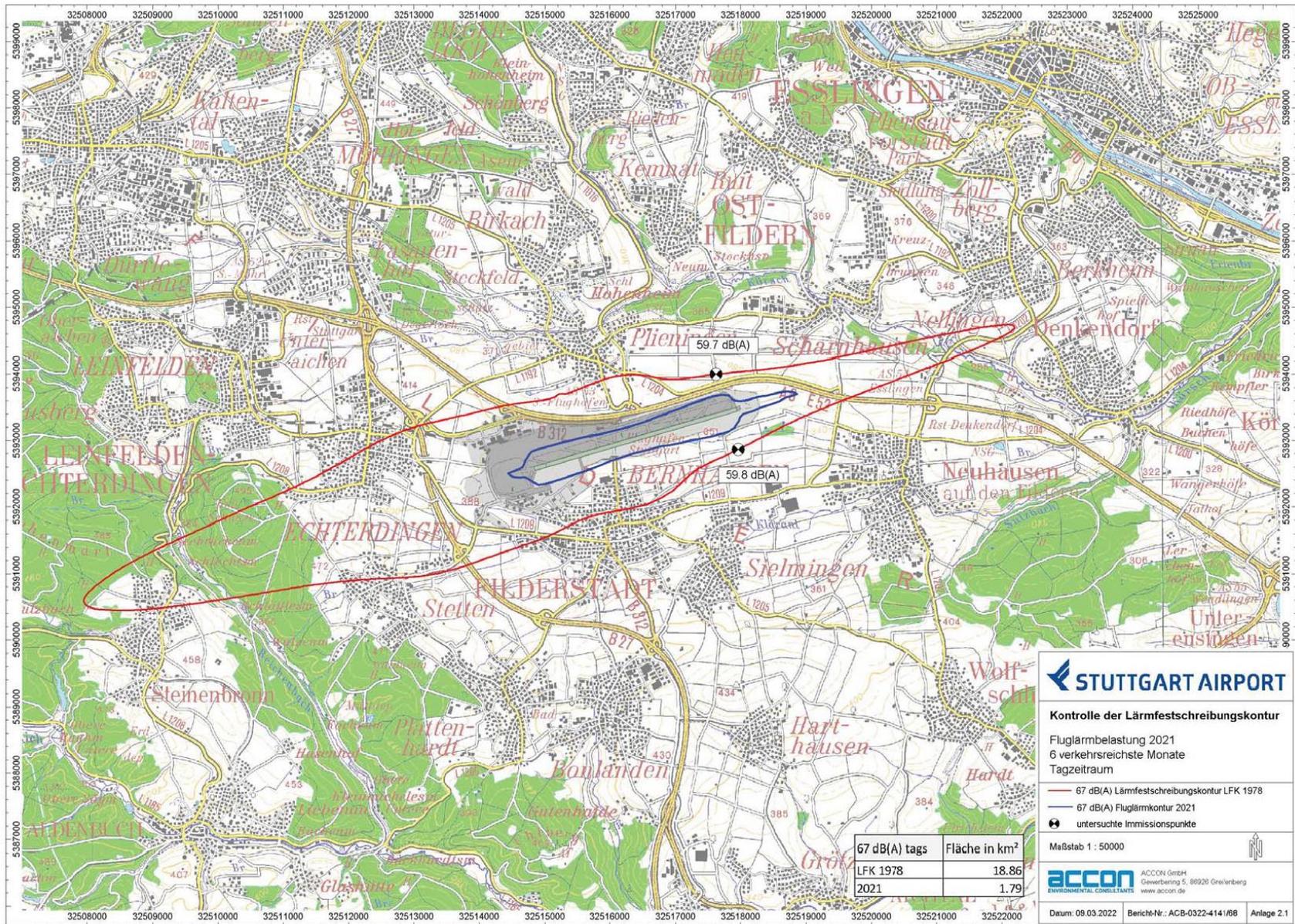
- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung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

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

Anlage 9 Lärmfestschreibungskonturen 2021– Tagzeitraum



Anlage 10 Lärmfestschreibungskonturen 2021– Nachtzeitraum



Anlage 11 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 13 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 respektive 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 (0,91 km) über Grund können Propellerflugzeuge und ab einer Flughöhe von 5.000 ft (1,52 km) über Grund können Jet-Flugzeuge das Flugerwartungsgebiet rechtmäßig verlassen.

Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 14, Kapitel 4, Kapitel 3 respektive 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 mithilfe des für An- und Abflugverfahren modifizierten boardinternen 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.