Lärm-Reduzierung = JA!
Lärm-Verschiebung = NEIN!

Position zur geplanten Routenänderung TEDGO

Ortschaftsrat und Lärmschutz-Team Hardt

11. Oktober 2021

Gemeinderatssitzung Wolfschlugen

Zusammenfassung

- Das von der Lufthansa, Eurowings und DFS (im folgenden „LED" genannt) am 3.5.2021 vorgelegte Lärmkonzept "Routenanpassung TEDGO **gemeinsames** Lärmkonzept für die Region Fildern" verfehlt alle seine selbst gesteckten Ziele und führt insbesondere **nicht zu der angestrebten Lärmentlastung und dem Gesundheitsschutz** der vom Fluglärm betroffenen Personen.
- Bei dem für Flugroutenfestlegungen wichtigsten Kriterium der **Flugsicherheit** wird durch den frühzeitigen Kurvenflug in niedriger Höhe **keine Verbesserung** erreicht. Vielmehr sieht die Interessenvertretung der Piloten „Vereinigung Cockpit (VC)“ bei einer ähnlichen Abflugroute in Berlin eine erhöhte Arbeitsbelastung und Fehleranfälligkeit der Piloten und bezeichnet diese Kurve daher als „Legal aber nicht optimal“.
- Durch das neue Konzept ergeben sich für **Gebiete mit höherer Lärmbelastung nur geringe Entlastungen, jedoch auf Kosten einer extremen Mehrbelastung bisher gering betroffener Gebiete.**
- Durch die neue Flugroute soll in der Zukunft mehr Verkehr in Richtung Osten abgewickelt werden, so daß es in Wahrheit **zu keiner Entlastung heute stark betroffener Gebiete** kommt.
- Mit Blick auf die Kriterien Flugsicherheit, Lärmreduzierung/Gesundheitsschutz, wirtschaftliche und umweltbezogene Aspekte sowie den Interessen der Fluggästen ergibt sich **keine Grundlage für eine Änderung der bisherigen Abflugroute!**

Formulierte Ziele des TEDGO-Konzepts durch die Lufthansa, Eurowings und DFS

1. Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren.
2. Flugsicherheit maximieren.
3. Naturgebiete schützen.
4. Treibstoffkosten und CO_2-Emissionen reduzieren.

1. Ziel: Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren (1/4)

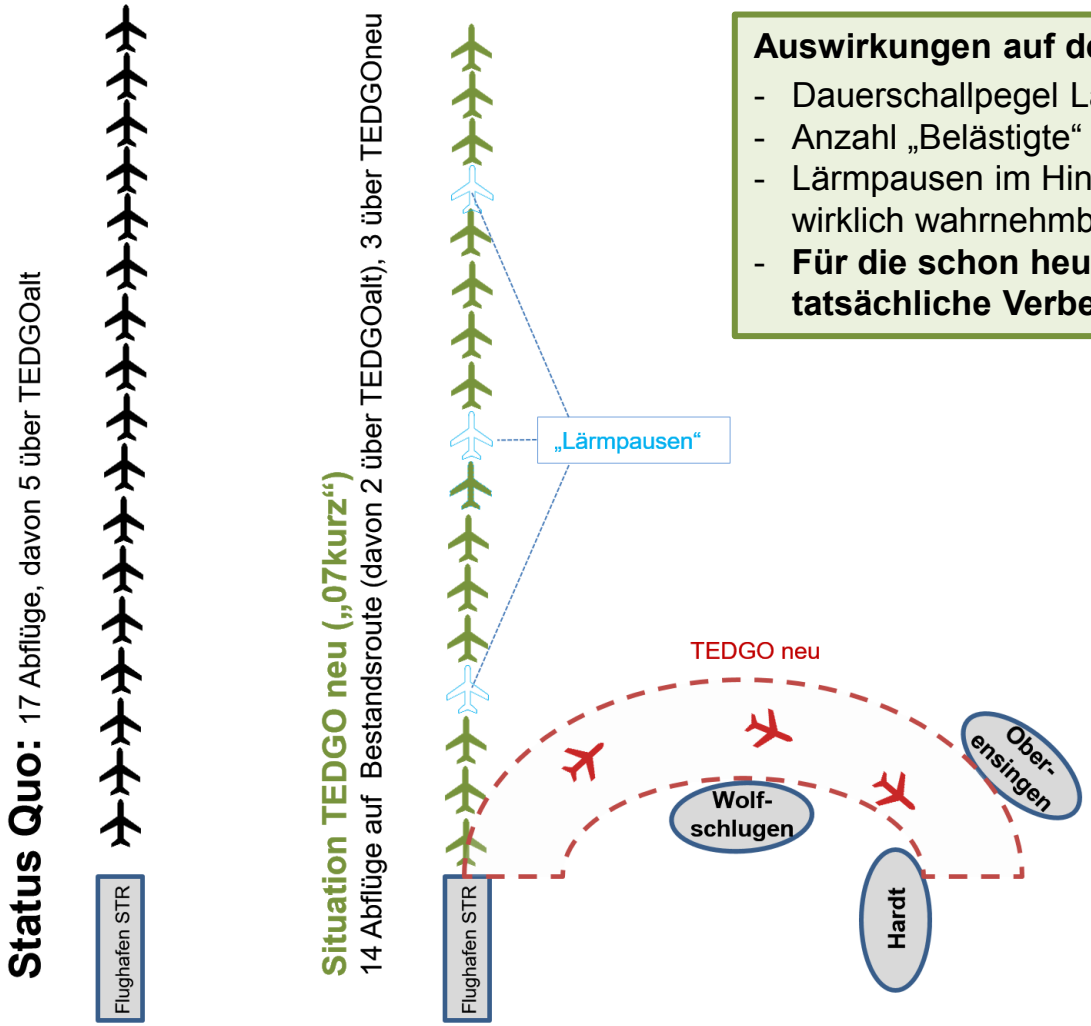
Bisher hat die DFS nur eine isolierte Betrachtung von Lärm-Maximalwerten für einzelne Abflüge simuliert; für eine qualifizierte Entscheidungs-Grundlage soll aber gemäß Umweltbundesamt eine Gesamt-Lärmuntersuchung inklusive aller An- und Abflüge berücksichtigt werden.

- Daher empfiehlt das **Umweltbundesamt*** den Einsatz eines lärmwirkungsbasierten Beurteilungsverfahrens nach VDI 3722 Blatt 2. Ausgehend von der **Gesamt-Lärmsituation** wird hierbei der Anteil der **vom Fluglärm belästigten bzw. schlafgestörten Personen** ermittelt.
- **Diese Expositions-Wirkungsbeziehung für belästigte bzw. schlafgestörte Personen, damit für die Auswirkung auf das Gesundheits- bzw. Krankheitsrisiko, ist bisher durch die DFS nicht durchgeführt worden!**
- Auf Nachfrage hat die Lufthansa im Schreiben vom 19.07.21 mitgeteilt, dass die Topologie (Rückschall aus dem Aichtal) gemäß AzB nicht berücksichtigt wurde. **Damit sind die von Lufthansa ermittelten Werte unvollständig.**
- Auffällig ist ferner, dass offenkundig die Lärmberechnungen **nicht (wie eigentlich im Verfahren vorgesehen) durch die DFS, sondern durch die Lufthansa**, somit einer an der Flugroutenanpassung interessierten Partei, durchgeführt wurde. **Dies schränkt die Neutralität und damit die Akzeptanz der ermittelten Werte ein.**

Umwelt Bundesamt

* Text 03/2017, Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten, Seite 116 ff.

Realistische Darstellung: Auswirkung auf Lärmemission gemäß VDI 3722



Auswirkungen auf der Bestandsroute:

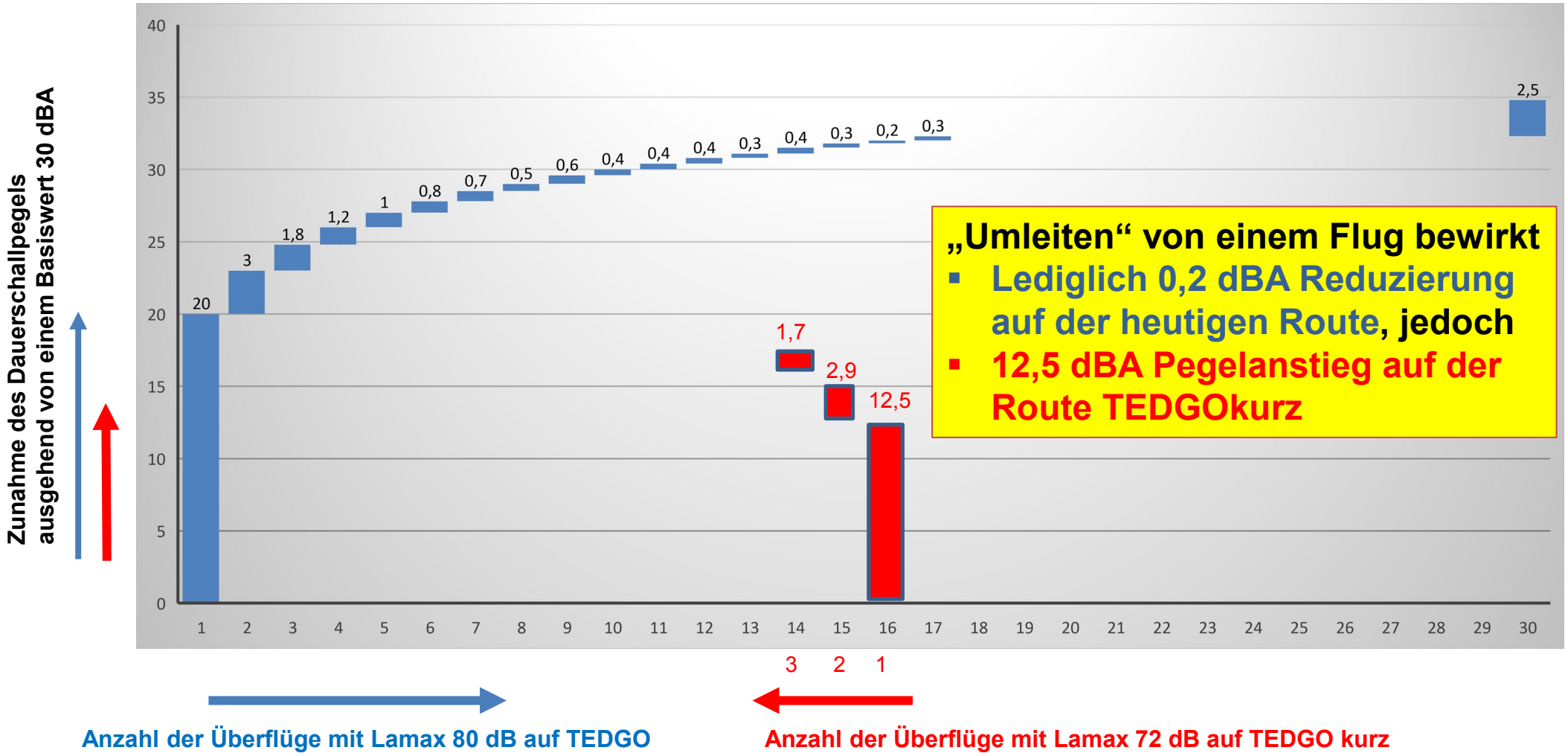
- Dauerschallpegel Laeq **sinkt nur um ca. 1 dBA.**
- Anzahl „Belästigte“ **sinkt nur um ca 2%.**
- Lärmpausen im Hinblick auf die stark schwankende Zahl von Abflügen nicht wirklich wahrnehmbar.
- **Für die schon heute vom Fluglärm geplagten Personen ergibt sich keine tatsächliche Verbesserung der heutigen Lebenssituation.**

Auswirkungen im Bereich Hardt/Oberensingen/Wolfschlugen:

- Dauerschallpegel Laeq **steigt um ca. 10 dBA .**
- Anzahl „Belästigte“(mit Krankheitsrisiko) **steigt um ca. 15 %.**
- Jeder <u>einzelne</u> dieser niedrigen und damit lauten Überflüge werden als **extreme Verschlechterung** der heutigen Lebenssituation wahrgenommen!
- **Für zusätzliche ca. 16.000 Bürger/innen ergibt sich eine extreme Verschlechterung**

Wo liegt der Sinn dieser Routenänderung?

Zunahme des Dauerschallpegels Laeq in Abhängigkeit von der Anzahl Starts pro Stunde



„Umleiten“ von einem Flug bewirkt

- **Lediglich 0,2 dBA Reduzierung auf der heutigen Route, jedoch**
- **12,5 dBA Pegelanstieg auf der Route TEDGOkurz**

1. Ziel: Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren (2/4)

Die durch die geplante Route-07kurz mehr erzeugte Fluglärm-Betroffenheit geht deutlich über die beiden Nürtinger Ortsteile Hardt und Oberensingen hinaus; die geplante Abflugroute führt künftig in deutlich geringerer Höhe entlang vieler weiterer Gemeinden!

- Hardt und Oberensingen befinden sich aufgrund ihrer Betroffenheit zwar im „Lärm-Hotspot“, die Betroffenheit geht aber deutlich darüber hinaus.
- Die geplante Abflugroute führt künftig in **deutlich geringerer Höhe entlang vieler weiterer Gemeinden**.
- Nicht nur der Lärm bei den einzelnen tiefen Flügen, sondern insbesondere auch der **Gesamt-Fluglärm**, der als Indikator für das Gesundheits- bzw. Krankheitsrisikos angesehen wird, **nimmt deutlich zu**!
- Belästigungen durch Fluglärm (in den Nacht-Randstunden speziell durch den sogenannte Aufwachlärm) werden auch für die Bürger/innen der folgenden Gemeinden deutlich ansteigen:
  - **Wolfschlugen**
  - **Neuhausen**
  - **Denkendorf**
  - **Köngen**
  - **Unterensingen**
  - **Neckarhausen**
  - **Neckartailfingen**
  - **Aichtal/Grötzingen u.a.**

- Wie die nachfolgende Folie am Beispiel der Gemeinde Denkendorf zeigt, ergeben sich entgegen der in einzelnen Wohnbereichen erhofften Lärm-Reduzieren bei genauer Betrachtung sogar unerwartete zusätzliche Belastungen für weite Teile der Gemeinde, die die Anzahl der insgesamt vom Fluglärm belästigten Mitbürger/innen deutlich ansteigen lässt.

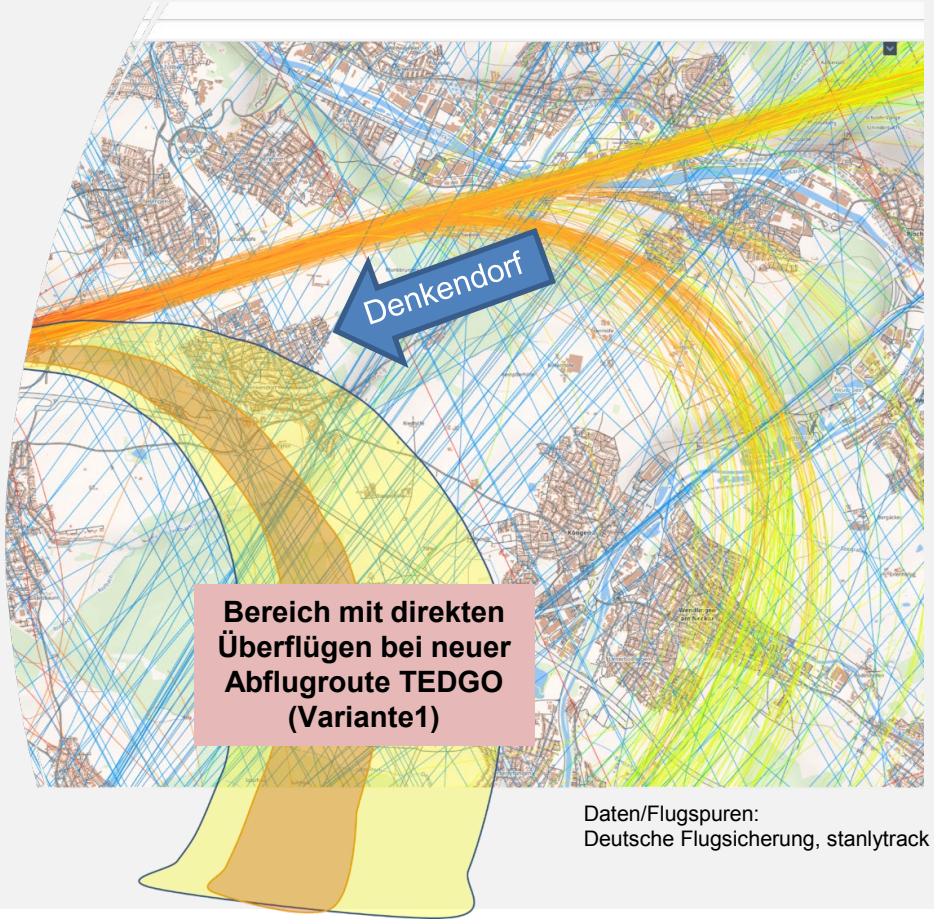
Beispiel: Denkendorf

Durch die zusätzliche Abflugroute "07kurz" und die künftigen direkten Überflüge steigt die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Personen in Denkendorf stark an; Lufthansa behauptete zuvor das Gegenteil.

Auswirkungen von Route-07kurz auf Denkendorf:

- Laut LED sollte durch die "Flugroutenoptimierung" eine Mehrbelastung in Denkendorf **vermieden** werden.
- Erst nach fachlicher Nachfrage musste die Lufthansa einräumen, dass bei realistischer Betrachtung (Abweichungen im Kurvenflug) die Gesamtzahl der vom Fluglärm betroffenen Bürger/innen **deutlich steigt**!

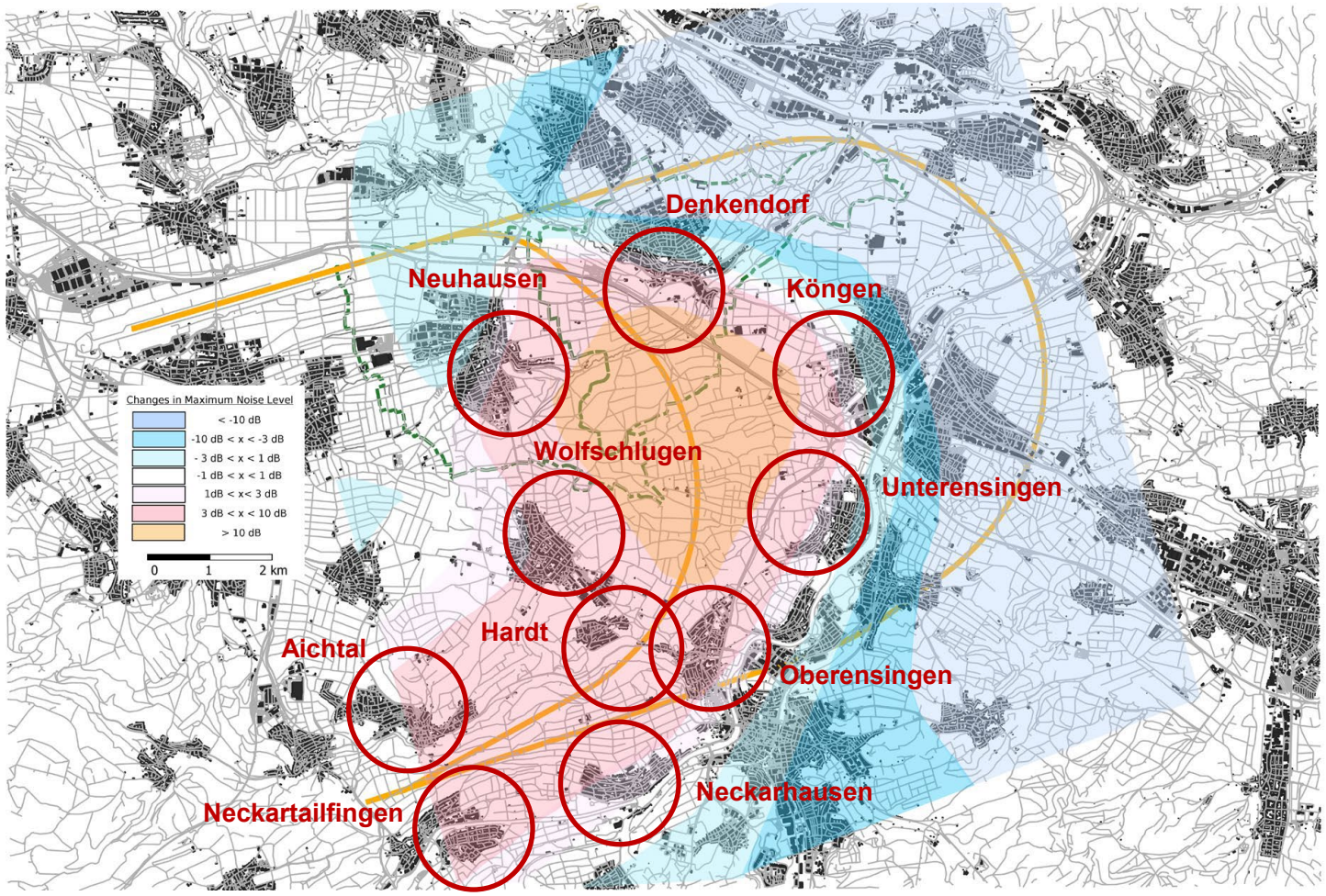
→ DFS und Lufthansa arbeiten unsauber und geschönt!



Daten/Flugspuren:
Deutsche Flugsicherung, stanlytrack

Karte der vom Fluglärm stark betoffenen Gebiete durch Route-07kurz

Da durch die geplante Route-07kurz die Flugzeuge in niedriger Höhe und mit Volllast der Triebwerke über bewohntes Gebiet führt, würden mindestens 10 Gemeinden zusätzlich mit <u>starkem</u> Fluglärm belastet; es muß jedem einleuchten, daß dieses Konzept keinen Sinn macht und deshalb abgelehnt werden muss!

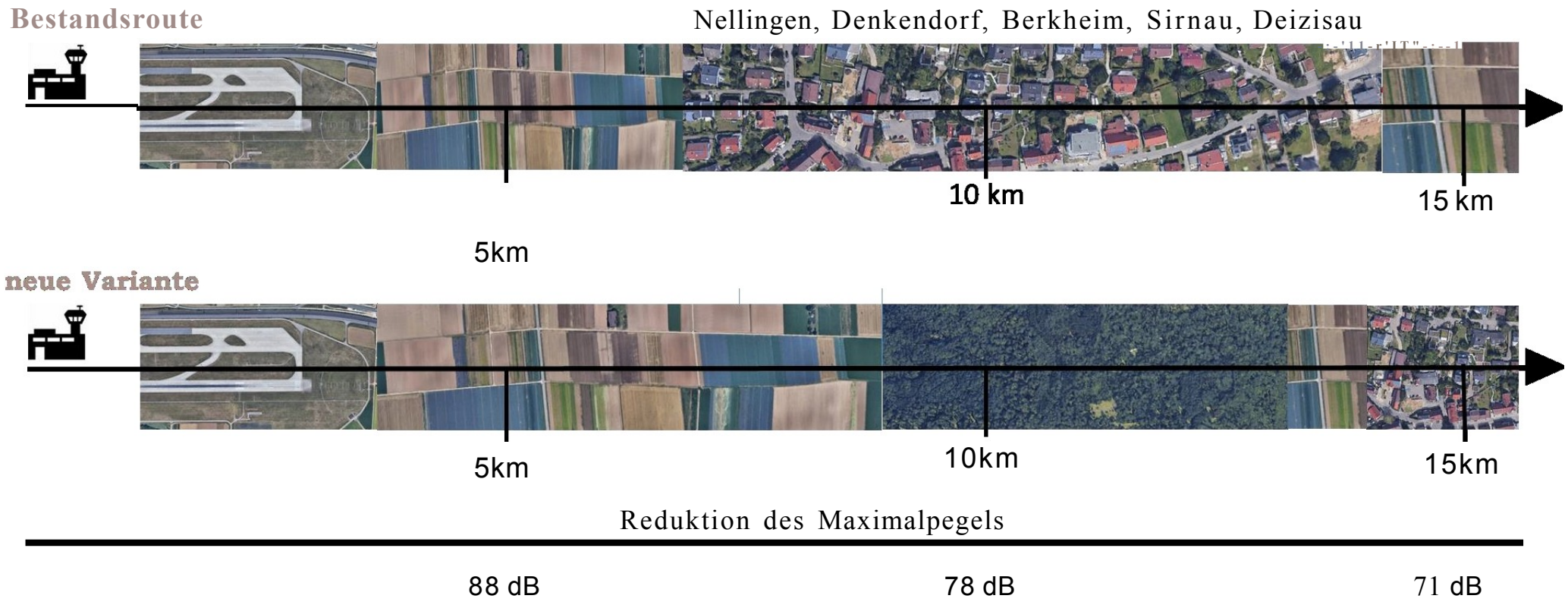


Die Bürger dieser Gemeinden sollen in Zukunft ab 6:00 Uhr morgens (auch am Wochenende) durch extrem laute und tieffliegende Flugzeuge aus dem Schlaf gerissen werden!

Original-Darstellung der Lufthansa vom 19.07.2021 aus den Antworten zum Fragenkatalog:

Die neue Abflugroute wird im Flughafennahbereich auf unbewohnte Gebiete verlegt, um die Anzahl der Hochbelasteten in der Region Fildern zu reduzieren.

- Vorherrschendes Flächennutzungsprofil 500 m rechts und links der Flugrouten



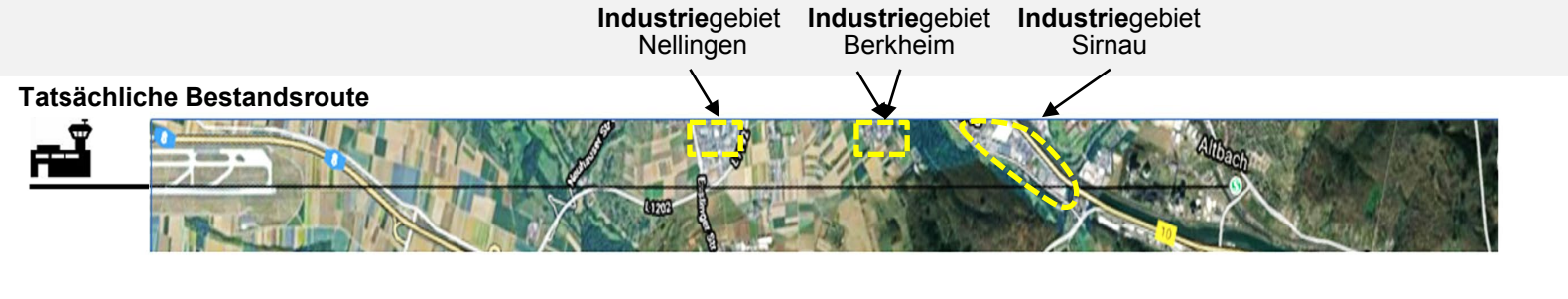
1. Ziel: Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren (3/4)

Zur Durchsetzung ihrer (zweifelhaften) Interessen verwendet die LED falsche und manipulative Fotos und Aussagen, wodurch den Bürgern die geplante Route schmackhaft gemacht werden soll; tatsächlich führt die geplante Route für die Bürger zu einer massiven Verschlechterung der Gesamtsituation.

Vorherrschendes Flächennutzungsprofil 500 m rechts und links der Flugrouten

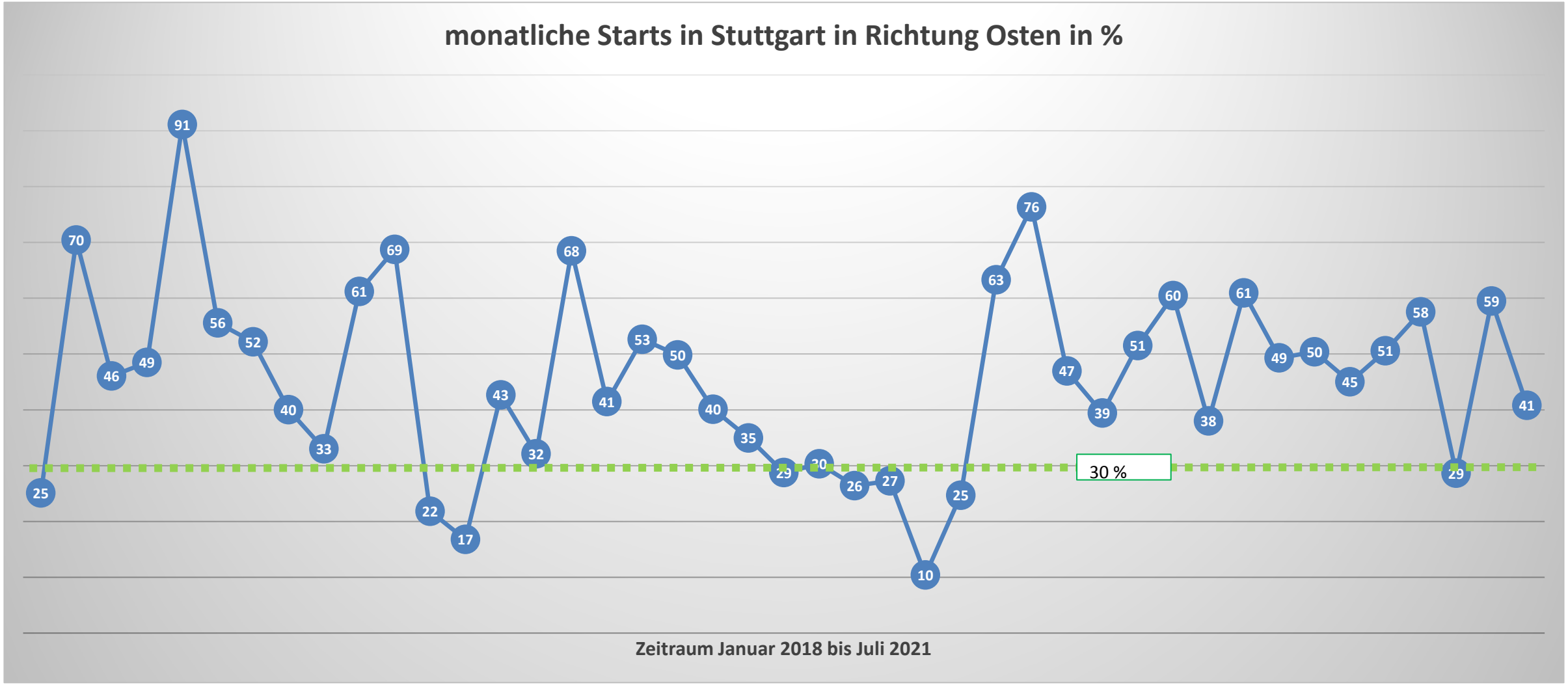
Manipulative Original-Foto-Darstellung durch die LED

Das Foto soll vortäuschen, dass die bisherighe Route im Flughafennahbereich durch dicht besiedeltes Wohngebiet führt und deshalb verlegt werden muß.



Tatsächliche Foto-Darstellung

In Wirklichkeit führt die bisherige Route bereits über dünn besiedeltes Gebiet bzw. vorwiegend über verschiedene Gewerbegebiete.



- Im Zeitraum von Anfang 2018 bis heute erfolgten rund 44 % der Starts in Richtung Osten (Piste 07).
- Aussage LH im Gemeinderat Wolfschlugen: „Nur an 30 % der Tage erfolgen Starts nach Osten“

1. Ziel: Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren (4/4)

Der wahre Grund für die neu geplante Route-07kurz ist die Kapazitätserhöhung am Flughafen Stuttgart, um zukünftig mehr Flugzeuge in Richtung Osten abfertigen zu können; damit steigt die Betroffenheit vieler der heute vom Fluglärm stark betroffenen Gebiete.

- Aus Insider-Informationen von Pilotenkreisen ist der **wahre Grund** für die neu geplante Route-07kurz bekannt geworden.
- Ein Start in Richtung Westen dauert heute mind. **10 Minuten länger** als in Richtung Osten, weil das Flugzeug einen längeren Rollweg zurücklegen muss (s. Graphik).
- Um Zeit (und damit Geld) zu sparen, werden Flugzeuge auch bei leichtem Rückenwind nach Osten abgefertigt.
- Bereits heute werden ca. 44% der Starts* in Richtung Osten durchgeführt und nicht wie von der LED behauptet nur ca. 30%.
- Die neue Route ist also **keine alternative Route**, sondern eine **zusätzliche Route**, um die Kapazitäten am Flughafen in Richtung Osten zu erhöhen.
- **Damit werden die heute bereits stark vom Fluglärm betroffenen Gebiete, wie Ostfildern, nicht wie vorgetäuscht, vom Fluglärm entlastet, sondern in der Zukunft sogar noch stärker belastet!**
- **TEDGO wird künftig weiterhin zu 100 % genutzt, plus zusätzliche Kapazität von 30 % auf TEDGO kurz**

* Gemessen im Zeitraum von 2018 bis heute.

2. Ziel: Flugsicherheit maximieren

Bei der Planungsentscheidung von neuen Flugrouten steht die Flugsicherheit an oberster Stelle; durch eine zusätzliche neue Abflugroute in Stuttgart würde sich die dortige Flugsicherheit aber nicht verbessern, sondern könnte zu unerwarteten Problemen führen.

- **Oberstes Gebot bei der Planung neuer Flugrouten ist gemäß dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) die Sicherheit des Flugverkehrs**.
- Laut LED werden zahlreiche Flugzeuge auch künftig die bisherige Route-07 nutzen müssen, da Sie die zur Nutzung der Route-07kurz erforderliche Steigleistung im Hinblick auf Flugzeugtyp, Beladungszustand (Passagiere, Gepäck, Betankung) oder Lufttemperatur nicht erreichen.
- Der kritischste Zustand bei einem Flug ist beim Startvorgang (hohes Gewicht und geringe Geschwindigkeit), der durch einen gleichzeitigen **engen und steilen Kurvenflug** noch verschärft würde und bei einem Triebwerksausfall zu **prekären Situationen** führen kann.
- **Laut Piloten-Vereinigung Cockpit (VC)** führt ein in Berlin genehmigter ähnlichen Kurvenflug direkt nach dem Start („Hoffmann- oder auch „Kotzkurve“ genannt) zu einer **höheren Arbeitsbelastung und Fehler-anfälligkeit,** auch dürften **Flugpassgiere** mit Respekt vor dem Fliegen oder Flugangst zumindest schweißnasse Hände bekommen. Laut Pressebericht vom 27.08.2021 nutzt Easyjet diese Abflugroute derzeit nicht mehr.
- In Frankfurt wurde der **Probebetrieb** auf der Route „Amtix (kurz)“ im April 2021 durch die DFS **eingestellt**, da es zu **unerwarteten Abweichungen von der vorgebenen Route** kam.
- Die **Flugsicherheit** wird mit der geplanten Routenanpassung TEDGO **nicht erhöht** – vielmehr kann sich mit Blick auf die genannten Beispiele eine **deutliche Verschlechterungen ergeben**.

3. Ziel: Naturgebiete schützen

Neben dem Gesundheitsschutz und dem Klimaschutz ist auch der Naturschutz für unsere Zukunft von entscheidender Bedeutung; wichtige Natur- und Erholungsräume, wie der Sauhag, müssen deshalb vor Fluglärm und Flugzeug-Schadgasen geschützt werden.

- Es verwundert uns, daß die LED offensichtlich keinen Wert auf den wichtigen **Naturschutz** legt.
- Im Konzept der LED gewinnt man den Eindruck, der Sauhag sei als totes Gebiet zu betrachten, über den man problemlos in niedriger Höhe donnern kann.
- Der Sauhag ist ein **wichtiges Natur- und Erholungsgebiet** im Raum Wolfschlugen/Nürtingen. Er ist der Lebensraum zahlreicher beheimateter Tier- und Planzenarten.
- Der Sauhag bietet den Anwohnern wichtige Lebensqualität und wird reichlich genutzt z.B. für das entspannende Spazierengehen oder zum Betreiben von Outdoor-Sportarten, wie das Joggen, Radfahren, usw. Sogar **Gottesdienste** im Freien finden hier statt (s. Bild rechts).
- Der Sauhag ist nicht tot, sondern er lebt und muß deshalb besonderen Schutz erfahren; es verbietet sich daher, den Sauhag für die zweifelhafte neue Abflugroute zu opfern und schützenswerte Natur zu zerstören. Im Übrigen ist der **Wald ein wichtiger Baustein im Kontext des Klimaschutzes!**
- **Auch hier muß der Grundsatz der Verhältnismäßgkeit gewahrt bleiben. Der Sauhag muß deshalb unberührt bleiben!**

Gottesdienst unter freiem Himmel im Sauhag

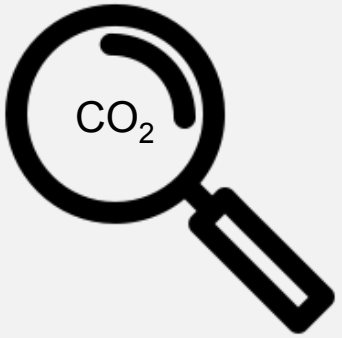
Naherholungsgebiet Sauhag (Lindenhof)

NABU

4. Ziel: Treibstoffkosten und CO2-Emissionen reduzieren

Das Thema Klimaschutz wurde anfänglich von der LED als Marketinginstrument mißbraucht, um andere Interessen durchzusetzen; die potentiellen Einsparungen liegen im Promillebereich und sind für die Klimabilanz im Kreis Esslingen, wo die Pseudoeinsparungen realisiert würden, völlig irrelevant.

- Im Konzept der LED wird unterstellt, dass durch die neue Abflugroute (max.) 200 kg pro Flug eingespart werden könnten, da sich die Wegstrecke um wenige Kilometer verkürze und mit diesem Argument die Überlegungen zu der neuen Abflugroute angestoßen.
- Wir halten diese "Einsparung" für unrealistisch und kommen nach eigener Rechnung zu deutlich geringeren Werten. Wir halten bei einem innerdeutschen Flug eine Einsparungen im kaum messbaren Promille-Bereich für denkbar – allerdings „erkauft“ durch eine Belastung betroffener Bürger hinsichtlich ihrer Gesundheit und Entwertung von Immobilien.
- Nachfrage zu Berechnungsansätzen für die **Treibstoff- und CO2-Einsparungen** beantwortet die Lufthansa in Ihrem Schreiben vom 19.07.2021 mittlerweile wie folgt: „Diese Fragen sind **nicht Teil der Diskussion der neuen Abflugroute**“.
- War damit der **Klimaschutz nur ein von Lufthansa/Eurowings vorgetragenes Pseudo-Argument, um z.B. die neue Flugroute im Interesse einiger Gemeinden und ihrer Bürgermeister ins Gespräch zu bringen?**



Formulierte Ziele des TEDGO-Konzepts durch die Lufthansa, Eurowings und DFS

1. Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren ⇒ **NICHT erfüllt!**
2. Flugsicherheit maximieren ⇒ **NICHT erfüllt!**
3. Naturgebiete schützen ⇒ **NICHT erfüllt!**
4. Treibstoffkosten und CO_2-Emissionen reduzieren ⇒ **NICHT mehr relevant!**

Formel des TEDGO-Konzepts der DFS und Lufthansa

Das "gemeinsame" Lärmschutzkonzept von DFS und Lufthansa basiert auf Lücken, Fehlern und Manipulationen; die Fluglärmkommission soll hiermit bewusst desinformiert werden, um eine <u>falsche</u> Entscheidung zu treffen, nämlich den bürgerschädlichen Plänen von DFS und Lufthansa zuzustimmen.

Lücken

- Nur punktuelle Lärmbetrachung anstelle Gesamtlärm-Betrachtung gemäß Umweltbundesamt!
- Drei von vier Routenalternativen sind nicht ICAO-Konform!
- Der Naturschutz wird bewußt ausgeblendet (Sauhag)!

\+ **Fehler**

- Erhöhung der Anzahl der vom Lärm (**bisher** und **neu**) stark Betroffener!
- Der Flugverkehr in Richtung Osten wird stark zunehmen!
- Verschlechterung der Flugsicherheit bei Triebwerksausfall!

\+ **Manipulation**

- Fingierte Fotos täuschen falsche Tatsachen vor!
- Heutige Schallpegel werden zu hoch dargestellt, um Ausmaß der Lärmzunahme zu beschönigen!
- Nicht die "neutralere" DFS sondern die wirtschaftlich interessierte Lufthansa führt Lärmberechnungen durch!

= **Misskonzept**

- **Wissen die Aufsichtsbehörden von DFS und LH von diesen unseriösen Praktiken?**
- **Wie stets es um die eigenen Organisationsansprüche von Integrität und Ethik?**
- **Wie können wir diesen offensichtlichen Betrug stoppen?**

→ **Bewußte Desinformation der Fluglärmkommission!**

Seitenansicht | Laut vorlesen | Zeichnen

Datei | C:/Users/rjosw/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/UANUT0SL/Schreiben_an_Lufthansa_(Hr._Dr._Kley)9

Laut vorlesen

Wir haben den Vorstands- und den Aufsichtsratsvorsitzenden der Lufthansa AG, Herrn Spohr und Kley, durch unseren Anwalt über diese Arbeitsweisen innerhalb der Lufthansa AG formell in Kenntnis gesetzt, denn sie tragen letztlich die Verantwortung für die ordnungsgemäße Organisation in ihrem Unternehmen !

K3S Rechtsanwälte Filderstadt, Ostfildern, Reutlinge

Deutsche Lufthansa AG
Herrn Vorstandsvors. Carsten Spohr
Venloer Straße 151-153

50672 Köln

persönlich/vertraulich
Einschreiben/Rückschein

Mich
Jan
Dr. Nils
Achim
Bernd
Florian M
Alexande
Markus N
Vivien Dol
Steffen
Franziska
Burkhard
Fabian
Huong
Rol

in ständiger Koope
Steuerberater Arnulf Pech & K

Az. 3685/12 DS/ew D1/3265-21
(bitte stets angeben)

Referat: RA Straub **Assistentin:** Fr. Waldherr **E-Mail:** ra-straub@k3s-rechtsanwaelte.de
Büro: Filderstadt **Durchwahl:** 0711/77393-20 **Web:** www.k3s-rechtsanwaelte.de **Datum:** 05

Flughafen Stuttgart/Lärmkonzept „Routenanpassung TEDGO gemeinsames Lärmkonzept für die Region Fildern“ vom 03.05.2021, vorgelegt von Lufthansa, Eurowings und DFS

Sehr geehrter Herr Spohr,

wir vertreten die Herren Rainer Joswig, Dr. Peter Stratmann, Herrn Wolfgang Selg, H

K3S Rechtsanwälte Filderstadt, Ostfildern, Reutlingen

Deutsche Lufthansa AG
Herrn Dr. Karl-Ludwig Kley
Vors. des Aufsichtsrats
Venloer Straße 151-153

50672 Köln

persönlich/vertraulich
Einschreiben/Rückschein

Lärmschutz-Team Hardt

Mitwirkende Mitglieder:

- Fabian Joswig (Mitglied im Ortschaftsrat)
- Rainer Joswig
- Erwin Lehmann
- Wolfgang Selg
- Dr. Peter Stratmann (Mitglied im Ortschaftsrat)
- Dietmar Straub
- Dr. Klaus Zwerina

Vielen Dank

Wir wünschen weiterhin allen Passagieren von Lufthansa und Eurowings einen guten Flug auf der heutigen TEDGO Route