

Stadt Ostfildern  
Herrn Oberbürgermeister Christof Bolay  
Klosterhof 12  
73760 Ostfildern

Wolfschlugen, den 12.10.2021

**Flughafen Stuttgart - Routenanpassung TEDGO Lärmkonzept für die Region Fildern  
Stellungnahme der Gemeinde Wolfschlugen an die Fluglärmkommission zu der ange-  
dachten Abflugroutenänderung**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Bolay,

zunächst möchten wir uns bei Ihnen als dem Vorsitzenden der Fluglärmkommission herzlich bedanken, dass wir im Rahmen des Verfahrens eine Stellungnahme zu obengenanntem Thema abgeben können.

Wir gehen davon aus, dass unsere Anregungen, Einwände und Bedenken bei der Abwägung im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.

Ziel muss es sein, eine für alle Betroffenen zufriedenstellende und zukunftsfähige Lösung für dieses schwierige Thema zu finden.

In dem von der LUFTHANSA GROUP, Eurowings und DFS zum ersten Mal am 03.05.2021 vorgestellten Konzept "Routenanpassung TEDGO gemeinsames Lärmkonzept für die Region Fildern" werden folgende „ausgewählten Interessen“ als Ziele formuliert:

- Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren
- Integration des Flughafens in die Region
- Flugsicherheit maximieren
- CO2 Emission reduzieren
- Treibstoffkosten reduzieren
- Wirtschaftlichkeit des Flughafens erhalten

In der Argumentation wurden dabei die folgenden Ziele näher betrachtet:

1. Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren
2. Flugsicherheit maximieren
3. CO2 Emission reduzieren
4. Treibstoffkosten reduzieren

Daher haben wir uns insbesondere intensiv mit diesen Zielen beschäftigt und kommen zu den folgenden Ergebnissen:

## Zu 1. „Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren“

Als entscheidungsrelevant müssen vor allem Gebiete angesehen werden, die zukünftig von starkem Fluglärm betroffen wären. Die Anzahl der Betroffenen würde sich nach unserer Schätzung erheblich erhöhen, da der Lärm nicht reduziert, sondern durch die neue Route sogar noch räumlich verbreitert würde.

Im Zentrum einer Verbesserung muss deshalb stehen, wie sich die Lärmentwicklung der stark belasteten ( $> 55$  dB) Gebiete durch die neue Route darstellt. Schließlich sind es diese Gebiete, in denen Menschen durch Lärm krank und in ihrer Lebensqualität stark eingeschränkt werden können. Im vorliegenden Konzept wird davon ausgegangen, dass sich die Anzahl der durch starken Fluglärm ( $> 55$  dB) Betroffenen von 4.600 Personen auf 3.700 Personen durch die geplante neue Route reduzieren wird. Dies ist bei genauer Betrachtung jedoch nicht richtig.

Sämtliche Flugzeuge, die ihr Flugziel im Osten oder Norden haben, werden auch weiterhin die bisherige Abflugroute (Route-07) verwenden. Das heißt, dass die Lärmhöhe (also das, was wirklich stört) in den heutigen betroffenen Gebieten erhalten bleibt und nicht abnimmt. Allerdings würden durch die neue kürzere Route weitere bisher unbelastete Gebiete hinzukommen, nämlich insbesondere die heute ruhigen Wohngebiete der Gemeinde Wolfschlugen (6.400 Einwohner) sowie der Stadtteile NT-Hardt (ca. 1.050 Einwohner) und NT-Oberensingen (ca. 4.050 Einwohner). Beispielsweise wird der Luftraum Wolfschlugen/NT-Hardt heute von Flugzeugen in einer Höhe von ca. 3.000 m mit gedrosselten Turbinen überflogen; mit der neuen Route würden die Flugzeuge noch im Steigflug mit hoher Triebwerksleistung in einer Höhe von max. 1.500 m die Ortschaften überfliegen, was zu einer extremen Lärmüberbelastung führen würde.

Damit würde sich die Anzahl von starkem Fluglärm Betroffener von aktuell 4.600 Personen zukünftig auf ca. 16.100 Personen erhöhen. Darüber hinaus noch nicht berücksichtigt wurden zukünftige Mehrbelastungen u. a. in Ortsteilen der Gemeinden Neuhausen, Denkendorf, Köngen, Grötzingen und Aichtal.

Bisher wurde nur eine isolierte Betrachtung von Lärmmaximalwerten für einzelne Abflüge simuliert. Für eine qualifizierte Entscheidungsgrundlage soll aber gemäß Umweltbundesamt eine Gesamtlärmuntersuchung inklusive aller An- und Abflüge berücksichtigt werden.

Bei der nicht ausreichenden bisherigen Betrachtung ergibt sich eine vermeintliche Entlastung auf der Bestandsroute, die tatsächlich so nicht eintreten wird, da auch auf der neuen TEDGO - Route schwere Flugzeuge (z. B. mit Flugziel Kanaren) geroutet werden sollen und zudem alle übrigen Abflüge z. B. in Richtung Norden/Osten/Süd-Osten (Berlin, Warschau, Hamburg, Athen, Istanbul), weiterhin in Richtung der bisherigen Route abfliegen.

Daher empfiehlt das Umweltbundesamt den Einsatz eines lärmwirkungsbasierten Beurteilungsverfahrens nach VDI 3722-2. 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, d.h. die Auswirkungen auf das zukünftige Gesundheits- bzw. Krankheitsrisiko, ist bisher durch die DFS nicht durchgeführt worden.

Bei der Ermittlung der Lärmwerte sind laut Umweltbundesamt auch die topologischen Verhältnisse zu berücksichtigen, da insbesondere in Wolfschlugen eine Lärmerhöhung durch Schallreflexion von dem gegenüberliegenden Hang zu erwarten ist. Auf unsere Nachfrage hat die LUFTHANSA GROUP im Schreiben vom 19.07.21 mitgeteilt, dass die Topologie nicht berücksichtigt wurde.

Ferner hat die LUFTHANSA GROUP erklärt, dass nicht das in den Anwendungshinweisen genannte Programm „NIROS“, sondern ein Software-Programm von Airbus für die Lärmberechnung angewendet wurde.

Auffällig ist ferner, dass anscheinend die Lärmberechnungen nicht, wie eigentlich im Verfahren vorgesehen, durch die DFS, sondern durch die Lufthansa Group, somit einer an der Flugroutenanpassung interessierten Partei, durchgeführt wurde. Dies schränkt die Neutralität und damit die Akzeptanz der ermittelten Werte ein.

Die durch die geplante Route 07 mehr erzeugte Fluglärmbeeinträchtigung geht weit über das Gemeindegebiets Wolfschlugens hinaus und sorgt auch in den Naherholungsbereichen für negative Auswirkungen. 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 einen Indikator für das Gesundheits- bzw. Krankheitsrisiko darstellt, wird deutlich zunehmen.

Belästigungen durch Fluglärm (in den Nacht-Randstunden speziell durch den sogenannten Aufwachlärm) werden außer in Wolfschlugen und Nürtingen auch für die Bürger\*innen der Gemeinden Neuhausen, Denkendorf, Köngen, Unterensingen, Neckarhausen, Neckartenzlingen, Aichtal/Grötzingen u. a. deutlich ansteigen.

Um eine mögliche Lärmbelastung angemessen bewerten zu können, fehlen belastbare Zahlen in verschiedenen Themenkreisen. Zum einen sind keine qualitativen Aussagen zu vorgeschriebenen Steiggradienten vorhanden und ebenso wenig zu der Höhe in der die Steigleistung gesetzt werden soll. Es fehlen Überflughöhen der einzelnen Abflugkoordinaten um Lärmschutz zu garantieren.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass keine Aussagen zur wirklichen Belastung gefällt werden. Es werden keine Anzahl der maximalen Abflüge, die Art des Flugverfahrens (Stichworte: Flachstartverfahren, Steilflugverfahren) sowie Einschränkungen zu Flugzeugtypen und deren Lärmemission genannt.

Abschließend lässt sich zu diesem Punkt feststellen, dass belastbares, zuverlässiges und aussagekräftiges Zahlenmaterial weitestgehend fehlt, sodass es der geplanten Flugroute schon an einer tragfähigen Grundlage mangelt. Wo genau werden durch die geplante Flugroute wie viele Menschen entlastet und wie stark ist diese Entlastung? Wo werden wie viele Menschen wie stark belastet und wie stark ist diese Belastung? Wie wirken sich die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf die Entstehung von Fluglärm aus? Ohne eine solide und durch belastbare Zahlen belegte Untersuchung wird „ins Blaue hineingeplant“. Dies ist in Anbetracht der Relevanz der Thematik für die Stadt Nürtingen nicht hinnehmbar. Bislang fehlt es der Planung an einem belastbaren Fundament.

Zu 2. „Flugsicherheit maximieren“:

Oberstes Gebot bei der Planung neuer Flugrouten ist gemäß dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) die Sicherheit des Flugverkehrs.

Durch eine zusätzliche neue Abflugroute am Flughafen Stuttgart würde sich die dortige Flugsicherheit aber nicht verbessern, sondern könnte zu unerwarteten Problemen führen.

Laut dem vorliegenden Konzept werden zahlreiche Flugzeuge auch künftig die bisherige Route 07 nutzen müssen, da sie die zur Nutzung der neuen Route 07- kurz 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 beispielsweise bei einem Triebwerkausfall ein hohes Gefährdungspotential darstellen wird.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass nicht berücksichtigt wurde welches Verfahren bei einem Triebwerkausfall direkt nach Einleiten der Kurve zur Anwendung kommt, welche Höhen eingehalten werden und welche Gebiete wie tief überflogen werden. Die noch nicht vorgetragenen Antworten auf diese offenen Fragen müssen in eine Entscheidungsgrundlage einfließen.

Laut der Piloten-Vereinigung Cockpit (VC) führte beispielsweise ein in Berlin genehmigter ähnlichen Kurvenflug direkt nach dem Start („Hoffmann- oder auch „Kotzkurve“ genannt) zu einer höheren Arbeitsbelastung und Fehleranfälligkeit bei den Piloten/-innen. Auch dürften sich Flugpassagiere mit Respekt vor dem Fliegen oder Flugangst sich überdurchschnittlich belastet fühlen. Laut einem Pressebericht vom 27.08.2021 nutzt Easyjet diese Abflugroute derzeit nicht mehr.

In Frankfurt wurde der Probetrieb auf der Route „Amtix (kurz)“ im April 2021 durch die DFS eingestellt, da es zu unerwarteten Abweichungen von der vorgegebenen Route kam.

Insoweit gehen wir davon aus, dass die Flugsicherheit mit der geplanten neuen Route nicht erhöht wird. Vielmehr kann sich mit Blick auf die genannten Beispiele eine deutliche Verschlechterung ergeben.

Wie schon im Fall der Fluglärmbelastung gemäß Ziffer 1 erläutert, fehlt es auch in diesem Punkt an einer soliden Planungsgrundlage. Bis heute ist nicht verbindlich geklärt, inwieweit die geplante Flugroute von den Vorgaben der International Civil Aviation Organization ICAO abweicht und dies zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder Kapazitätseinbußen führen könnte.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf folgende Stellungnahme der DFS zu unserem Schreiben vom 10.06.2021:

Unsere Frage vom 10.06.2021:

Es wurden 4 Varianten vorgestellt bzw. berechnet, die bezogen auf die Grundschule Wolfslugen (Schulstraße 14) unterschiedliche Lärmzuwächse (absolute dB-Zahlen) bedeutet. Welche Variante wird definitiv favorisiert von Ihnen (Variante 2 wurde genannt)?

Antwort DFS:

*„Aus TWR-Sicht sind alle Routen akzeptabel, aus Procedure-Design-Sicht ist die Variante 1 zu bevorzugen, **da alle anderen Varianten extrem von ICAO-Vorgaben abweichen** und aus dieser Sicht eine Umsetzung unwahrscheinlich erscheint.“*

Wir können nicht beurteilen, ob die Abweichungen von den ICAO-Vorgaben sicherheitsrelevant bzw. kapazitätsrelevant sind. Dies ist unseres Erachtens von zentraler Bedeutung und muss aufgeklärt werden.

Aus der Antwort der DFS ergibt sich, dass die Varianten 2, 3 und 4 voraussichtlich von vornherein ausscheiden. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass von der LUFT-HANSA Group / Eurowings die Varianten 2, 3 und 4 vertieft untersucht wurden und die Variante 1 nach Angabe der beiden Fluggesellschaften zu einer erheblichen Lärmmehrbelastung in Denkendorf führen würde.

Insofern gehen wir derzeit davon aus, dass keine der vier Varianten die gesetzlich notwendigen Anforderungen an Flugsicherheit und Lärmschutz erfüllt und alle Varianten in diesen Bereichen erhebliche Defizite aufweisen.

Zu 3. „CO2 Emission reduzieren und Treibstoffkosten reduzieren“:

Das Thema Klimaschutz wird bei der Konzeption der neuen Flugroute nicht ausreichend behandelt. Eine Berechnung von potentiellen Einsparungen liegt nicht vor und kann daher nicht bewertet werden.

Im vorliegenden Konzept wird behauptet, dass durch die neue Abflugroute mit einem Airbus A 320 rund 200 kg pro Flug eingespart werden können. Eine Berechnung mit Erläuterung der zugrunde gelegten Annahmen liegt nicht vor.

Unsere Nachfrage zu Berechnungsansätzen für die Treibstoff- und CO2-Einsparungen beantwortet die LUFTHANSA GROUP in Ihrem Schreiben vom 19.07.2021 wie folgt: „Diese Fragen sind nicht Teil der Diskussion der neuen Abflugroute“. Folglich muss angenommen werden, dass der Klimaschutz nur ein von LUFTHANSA GROUP / Eurowings vorgetragenes Scheinargument ist, um die neue Flugroute gegenüber den Bürgern\*innen und den Vertretern\*innen der Politik möglichst umweltverträglich und nachhaltig darzustellen.

Da uns keine belastbare Herleitung der zugrunde gelegten Zahlen vorliegt, kann dieses für die Abwägung zentrale Ziel auch von der Fluglärmkommission nicht angemessen bewertet werden

#### Nichtberücksichtigung Naturschutz:

Festzustellen ist, dass eine Einbeziehung des Naturschutzes in die bisherigen Überlegungen nicht erfolgt ist. Neben dem Gesundheits- und Klimaschutz ist auch der Naturschutz für unsere Zukunft von entscheidender Bedeutung.

Wichtige Natur- und Erholungsräume, wie der Sauhag, müssen deshalb vor Fluglärm und Flugzeugschadgasen geschützt werden.

Es verwundert uns, dass beim vorliegenden Konzept offensichtlich keinen Wert auf den elementar wichtigen Naturschutz gelegt wurde. Der Sauhag wurde als „totes“ Gebiet betrachtet, über das die Flugzeuge problemlos in niedriger Höhe fliegen können. In Wirklichkeit ist der Sauhag ein schützenswertes Natur- und Erholungsgebiet im Raum Wolfschlugen/Nürtingen. Er ist der Lebensraum zahlreicher beheimateter Tier- und Pflanzenarten.

Wir weisen darauf hin, dass eine Artenschutzprüfung dahingehend erfolgen muss, inwieweit besonders störungsempfindliche Arten (insbesondere Vögel) im Sauhag durch die Lärmimmissionen beeinträchtigt werden. Darüber hinaus bietet er den Anwohnern\*innen eine hohe Lebensqualität und wird reichlich genutzt z. B. für das entspannende Spaziergehen oder zum Betreiben von Outdoor-Sportarten, wie Joggen, Radfahren etc. Sogar Gottesdienste finden hier im Freien statt. Im Übrigen ist der Wald ein wichtiger Baustein im Kontext des Klimaschutzes.

Neues Flugverfahren ist nicht von den Planfeststellungsbeschlüssen des Flughafens gedeckt:

Nach der aktuellen Rechtsprechung ist die Festlegung eines neuen Flugverfahrens nur zulässig, wenn die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen ergibt, dass er das konkrete Flugverfahren zulässt (siehe Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19.12.2013 – 4 C 14.12 –, Rdn. 17 in juris).

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Im Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Stuttgart wurden die durch die geplante Flugroute entstehenden Einwirkungen auf das Gebiet der Gemeinde Wolfschlugen sowie der Stadt Nürtingen und deren Bewohner nicht untersucht und abgewogen.

Die Festlegung des neuen Flugverfahrens ist daher rechtswidrig.

Die Gemeinde Wolfschlugen behält sich gemeinsam mit der Stadt Nürtingen, jedes neue Flugverfahren mit einer Feststellungsklage vor dem Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg anzugreifen.

Kapazitätseinbußen durch die neue Route:

In der Niederschrift zur Informationsveranstaltung der Fluglärmkommission vom 03.05.2021 heißt es:

„Eine Kapazitätserweiterung wird durch die TEDGO-Variante nicht erwartet. Da beide Routen am gleichen Punkt wieder zusammengeführt werden, stellt dies eher eine größere Herausforderung für die Flugsicherung bei der Staffelnung der Luftfahrzeuge dar.“

Das erscheint schlüssig: Das neue Flugverfahren würde dazu führen, dass es, um einen Vergleich mit Eisenbahnen zu bemühen, eine erste „Weiche“ in dem Bereich gibt, in dem die Flugzeuge nicht die bisherige Route weiterverfolgen, sondern die „Rechtskurve“ der geplanten neuen Route nehmen. Sodann gibt es eine zweite „Weiche“ an dem Punkt, an dem die Routen wieder zusammengeführt werden. Da Flugzeuge, die die neue Route nehmen, deutlich früher als Flugzeuge ankommen, die auf der bisherigen Route bleiben, erscheint es ohne weiteres möglich, dass beide sich Flugzeuge bei Beibehaltung der eigentlich vorgegebenen Geschwindigkeit zu nahekomen.

Denklogisch sollte es dann drei Varianten geben:

Erstens könnte bereits bei dem Abflug der Flüge vom Flughafen Stuttgart eine zeitliche Staffelnung dahingehend stattfinden, dass die Einhaltung der ausreichenden Abstände an der zweiten „Weiche“ erreicht wird. Dies könnte aber dazu führen, dass letztlich weniger Flugzeuge pro Stunde vom Flughafen starten können, weil bei der zweiten „Weiche“ Vorgaben wie z. B. Mindestabstände zu berücksichtigen sind.

Zweitens ist denkbar, dass mindestens eines der Flugzeuge, die sich sonst zu nahekämen, schneller oder langsamer fliegen müsste. Hier stellt sich die Frage, ob sich hieraus ein Kapazitätsschwund ergeben würde oder ob dies angesichts der niedrigen Fluggeschwindigkeit der Flugzeuge in der Abflugphase sicherheitsrelevant sein könnte. Dies erscheint uns insbesondere deshalb interessant, weil bereits in der Vergangenheit im Einzelfall ein Flugverfahren für rechtswidrig erklärt wurde, weil die angezielte Kapazität bei Beachtung der Sicherheitsanforderungen nicht erreicht wurde (vgl. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 03.09.2013 – 9 C 232/12.T –).

#### Fazit:

Das von der LUFTHANSA GROUP, Eurowings und DFS bisher vorgelegte Konzept "Routen-anpassung TEDGO gemeinsames Lärmkonzept für die Region Fildern" verfehlt die folgenden selber formulierten Ziele

- Anzahl der von Fluglärm Betroffenen reduzieren
- Flugsicherheit maximieren
- CO2 Emission reduzieren
- Treibstoffkosten reduzieren

Die angestrebte Lärmentlastung und damit verbunden ein angemessener Gesundheitsschutz der vom Fluglärm betroffenen Personen wird nicht erreicht.

Durch das neue Konzept ergeben sich aus unserer Sicht für Gebiete mit höherer Lärmbelastung eine geringe Entlastung auf Kosten einer hohen Mehrbelastung bisher gering betroffener Gebiete. Die Lärmbelastung durch Fluglärm in der Region wird lediglich anders verteilt, möglicherweise mittel- und langfristig erhöht, nicht aber insgesamt reduziert. Diese Vorgehensweise kann von uns nicht akzeptiert werden.

Bei dem für Flugroutenfestlegungen wichtigsten Kriterium, der Flugsicherheit, wird insbesondere durch den frühzeitigen Kurvenflug in niedriger Höhe keine Verbesserung erreicht und kann daher nicht als ein positives Argument für die neue Flugroute angeführt werden.

Die angegebene CO<sub>2</sub> Ersparnis wird nicht durch Berechnungen nachgewiesen und auf eine Reduzierung der Treibstoffkosten wird nicht näher eingegangen. Insoweit werden diese Ziele tatsächlich nicht bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Da in allen zu betrachtenden Handlungsfeldern belastbare Zahlen fehlen oder relevante Handlungsfelder, beispielsweise der Naturschutz, nicht in die Entscheidung einbezogen worden sind, ist die jetzige Entscheidungsgrundlage nicht ausreichend substantiiert. Es muss eine grundsätzliche, neutrale Überarbeitung der vorgelegten Planung mit nachvollziehbaren Zahlen und allen Fakten erfolgen.

Darüber hinaus ist von zentraler Bedeutung, dass, wie unter Ziffer 2 erläutert, derzeit keine der vier Varianten für eine neue Flugroute die gesetzlich notwendigen Anforderungen an Flugsicherheit und Lärmschutz erfüllt und alle Varianten in diesen Bereichen erhebliche Defizite aufweisen. Es fehlt an belastbaren Zahlen und Fakten, die eine qualifizierte Bewertung erlauben.

Darüber hinaus ist darzulegen, ob nicht doch durch die Flugroutenänderung eine Kapazitätserhöhung erreicht werden soll. Auf die Presse (Stuttgarter Zeitung vom 30.1.2020) wird Bezug genommen. Darin wird berichtet, dass der Flughafen unter Festlegung auf nur eine Start- und Landebahn ein Wachstum auf 17 Mio. Passagiere anstrebt, verbunden mit der Terminal-Erweiterung. Zusammen mit der kürzeren Anfahrt auf die Startbahn bei Starts in Richtung Osten und möglicher dichter Taktung der Starts durch die Verzweigung der Startrouten wird daraus ein plausibler Plan.

Dies würde bedeuten, dass die momentan vielleicht entlasteten Kommunen ab 2024, wenn der Flughafen seine bisherige Kapazität wieder erreicht haben wird und weiter expandiert, wieder höher belastet werden. Es gibt also letztendlich keine Entlastung für die bisher betroffenen Kommunen, aber zusätzlich lärmgeplagte Orte. Das kann nicht im Interesse aller Städte und Gemeinden

Aufgrund aller oben angeführten Gesichtspunkte lehnen wir eine Empfehlung der Fluglärmkommission am 02. November 2021 für die vorgeschlagene neue Flugroute ab.

**Die Gemeinde Wolfschlugen stellt den Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Fluglärmkommission am 02.11.2021 folgenden TOP zu setzen:**

Die Fluglärmkommission beauftragt ein gemeinsames Lärmschutzgutachten gemeinsam mit den Kommunen, die von der Flugroutenänderung betroffen sind. In dem Gutachten werden alle Lärmquellen (Autobahn; Verkehrslärm, S- und Bahnverkehrslärm, Flugverkehr) zusammen dargestellt und die Topografie und Windverhältnisse mitberücksichtigt. Ferner werden Szenarien der Änderungen der Flugrouten dargestellt und deren Auswirkungen. Die Kostenträgerschaft wird beim Flughafen bzw. Land Baden-Württemberg gesehen.

Ferner werden an von den Städten und Gemeinden festzulegende Messpunkte gerne in Abstimmung mit der DFS Messungen vorgenommen mit Audioaufzeichnung zur Lärmspitzenerläuterung. Die Kosten für ein derartiges Lärmschutzgutachten belaufen sich auf etwa 20.000,- Euro. Das Büro Kurz & Fischer aus Winnenden könnte ein derartiges Gutachten beispielsweise erstellen.

Die Städte und Gemeinden der Fluglärmkommission sowie die DFS und das Land Baden-Württemberg erklären sich bereit die Datengrundlagen für das Gutachten bereit zu stellen.

Wir beantragen eine weitere Sitzung der Fluglärmkommission zusammen mit den Vertretern der von der Flugroutenänderung betroffenen Kommunen, in der wir gemeinsam über dieses Gutachten und die weitere Vorgehensweise – gerne auch öffentlich – beraten.

Nähere Hintergrundinformationen geben ich gerne in der Sitzung hierzu und ich stehe für Gespräche jederzeit zur Verfügung.

Die Gemeinde Wolfschlugen stellt gerne ihre Turn- und Festhalle für die Vertreter\*innen der Landesregierung und der Mitglieder der Fluglärmkommission zusammen mit den Bundes- und Landtagsabgeordneten zur Verfügung und lädt ein zu einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung „Mögliche Änderung der Abflugverfahren am Flughafen Stuttgart“, in der die Fachvertreter die objektiven Gutachten in einem öffentlichen Bürgerdialog vorstellen.

Diese Stellungnahme geht sowohl an die Mitglieder der Fluglärmkommission als auch an die Damen und Herren Bundes- und Landtagsabgeordnete der Wahlkreise Esslingen und Nürtingen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Matthias Ruckh

Bürgermeister