



Bürgermeister

Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung 5 Referat 54.1
Ruppmannstraße 21
70565 Stuttgart

Vorab per E-Mail: Abteilung5@rps.bwl.de

Stellungnahme im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart gemäß § 47d Abs. 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir im Rahmen des Verfahrens zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG zu den im Zeitraum ab dem 12.02.2024 ausgelegten Unterlagen (Entwurf des Überprüfungsdocumentes mit Anlagen) wie folgt Stellung:

Der für den Flughafen Stuttgart aufgestellte Lärmaktionsplan (nachfolgend als „LAP 2014“ bezeichnet) besteht aus dem Dokument „Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart Teil 1: Bestandsaufnahme“ vom Juni 2014 nebst sechs Anlagen und dem weiteren Dokument „Lärmaktionsplan am Flughafen für den Flughafen Stuttgart Teil 2: Maßnahmenplanung“ (nachfolgend als „LAPT2“ bezeichnet) nebst zwei Anlagen.

Die erste durchgeführte Überprüfung des LAP 2014 umfasst das Dokument mit der Bezeichnung „Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart vom Juni

2014 auf der Grundlage der Lärmkartierung 2017“ vom Dezember 2019 (nachfolgend als „Überprüfung 2019“ bezeichnet) nebst sechs Anlagen.

Die derzeit laufende Überprüfung des Lärmaktionsplans von 2014 besteht aus dem Dokument mit der Bezeichnung „Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart vom Juni 2014 auf Grundlage der Lärmkartierung 2022“ mit Stand „Entwurf Februar 2024“ (nachfolgend als „Überprüfung 2024“ bezeichnet) nebst 11 Anlagen.

Die vorliegende Stellungnahme fokussiert sich auf die Inhalte der Überprüfung 2024 zu den Themen „Überprüfung geplanter und umgesetzter lärmmindernder Maßnahmen am Flughafen Stuttgart“ (dazu 1.) und „Ergänzende Informationen bezüglich TEDGO neu“ (dazu 2.). Die Stellungnahme schließt mit einem Fazit und der Formulierung unserer zentralen Forderungen (dazu 3.).

1. Überprüfung geplanter und umgesetzter lärmmindernder Maßnahmen am Flughafen Stuttgart

Die Überprüfung 2024 thematisiert auf den Seiten 45 bis 48 geplante und umgesetzte lärmmindernde Maßnahmen am Flughafen Stuttgart.

Die Betrachtung baut dabei auf den LAP 2014, konkret auf das Dokument LAPT2, sowie auf die Überprüfung 2019 auf.

Die Überprüfung 2024 enthält grossteils nur sehr knappe und punktuelle Ausführungen zu den bestehenden sowie künftigen Maßnahmen und deren Bewertung; sie enthält vielfach Verweise auf den LAP 2014 sowie die Überprüfung 2019. Eine Bewertung kann mithin nur in Zusammenschau mit diesen Dokumenten erfolgen.

Vor diesem Hintergrund wird nachfolgend zunächst die Planung und Entwicklung bezüglich lärmmindernder Maßnahmen im LAP 2014 sowie in der Überprüfung 2019 analysiert und bewertet (dazu a)). Sodann wird die Festlegung, Evaluierung und Aufhebung von Lärminderungsmaßnahmen in der Überprüfung 2024 thematisiert (dazu b)).

a) Planung und Entwicklung bzgl. lärmmindernder Maßnahmen im LAP 2014 und in der Überprüfung 2019

aa) Maßnahmenplanung LAP 2014

Der LAP 2014 stellte im Dokument LAPT2 zunächst die zum damaligen Zeitpunkt bereits umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen dar und nahm eine Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen vor. Sodann wurden für die Zukunft insgesamt sieben Maßnahmen (bezeichnet als M1 – M7) auf den S. 19 bis 26 (Gliederungspunkte Ziff. 5, Ziff. 6) festgelegt. Auf S. 27 bis 32 (Gliederungspunkt Ziff. 7) wurden nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommene Maßnahmen erörtert.

Von den festgelegten Maßnahmen ordnete sich die Maßnahme M1 der Kategorie „Start- und Landeverfahren“ zu. Sie lautete:

„Im Bereich der Start- und Landeverfahren soll eine Arbeitsgruppe gebildet werden, bei der lärmoptimierte An- und Abflugverfahren geprüft werden. Insbesondere sollte das Steil-Start-Verfahren genauer und für beide Startrichtungen untersucht werden. Es sollten die Deutsche Flugsicherung, die Flughafen Stuttgart GmbH, Piloten und Mitglieder der Fluglärmkommission vertreten sein. Die Flughafen Stuttgart GmbH leitet die Arbeitsgruppe und erklärt sich außerdem bereit, diese Versuche messtechnisch zu begleiten. Die Erfahrungen aus anderen Flughäfen (z.B. Hannover) sind dabei heranzuziehen. Die Ergebnisse sind der Fluglärmkommission zu berichten.“

Die Einsetzung dieser Arbeitsgruppe war, wie die Ausführungen auf S. 20 f. LAPT2 zeigen, zentral für die weitere Lärminderungsmaßnahmenplanung bzgl. Start- und Landeverfahren, weil diese Arbeitsgruppe u.a. auf Basis der Anlage 2 des LAPT2, die abstrakt möglichen Maßnahmen (ohne Bezug zum Flughafen Stuttgart) benannte, konkrete Maßnahmen entwickeln sollte.

Der LAPT2 enthielt ferner eine Erweiterung von Nachtflugbeschränkungen in Maßnahme M2, Anforderungen an Nachtluftpostflüge in M3, Bodenlärmmaßnahmen in M4-M6 sowie den Einsatz mobiler Messgeräte zu Prüfung von Lärmbeschwerden Betroffener auf deren objektiven Gehalt in Maßnahme M7.

Schon bzgl. des LAPT2 ist festzustellen, dass im Vergleich zu Lärmaktionsplänen für andere deutsche Großflughafen die dokumentierte Untersuchungsbreite und -tiefe hinsichtlich möglicher Lärminderungsmaßnahmen eher gering ist. Exemplarisch sei hier auf die aktuelle Fassung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Frankfurt (sog. 3. Runde) verwiesen, der 145 Seiten (S. 114-259) allein der Maßnahmenplanung widmet und dabei, wie die tabellarische Maßnahmenübersicht auf S. 115-120 zeigt, eine Vielzahl von Maßnahmen erörtert, die im LAPT2 keine Erwähnung finden.¹

bb) Maßnahmenplanung Überprüfung 2019

(1) Umgang mit bereits festgelegten Maßnahmen

Die Überprüfung 2019 hob hervor, dass im Lärmaktionsplan 2014 zusätzlich zu den seinerzeitigen Bestandsmaßnahmen sieben zusätzliche Maßnahmen (s.o., M1-M7) festgelegt wurden (S. 32).

Zur Maßnahme „M1“ wurde ausgeführt, dass eine Arbeitsgruppe gebildet werden sollte (dies war Maßnahmeninhalt, s.o.). Leider fehlt es an Ausführungen dazu, ob eine solche Arbeitsgruppe tatsächlich gebildet wurde und, wenn ja, welche Arbeitsergebnisse diese lieferte und wie die weitere Entwicklung war. Somit ist bereits aus der Überprüfung 2019 nicht ersichtlich, inwieweit die Maßnahme „M1“ umgesetzt wurde (siehe S. 31 der Überprüfung 2024).

Zwar wurde in der Überprüfung 2019 angegeben, dass in zwei Sitzungen der Fluglärmkommission im Jahr 2015 Möglichkeiten zur Reduzierung der Fluglärmbelastung durch unterschiedliche Start- und Landeverfahren diskutiert wurde. Welche Möglichkeiten dies waren und zu welchem Ergebnis dies führte, bleibt aber im Wesentlichen offen; nur ein einziger Drehpunkt bei Steinenbronn wird in der Folge thematisiert. Zudem erwähnt die Überprüfung 2019 die einzusetzende Arbeitsgruppe nicht.

¹ Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11.04.2022, abrufbar unter https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2022-04/master_lap_flughafen.pdf

Somit führt die Überprüfung 2019 zu dem Schluss, dass die Arbeitsgruppe entweder nicht eingesetzt und damit die Maßnahme M1 nicht umgesetzt wurde oder aber die Einsetzung erfolgte, aber die Aufgabe, läroptimierte An- und Abflugverfahren zu untersuchen, durch die Arbeitsgruppe jedenfalls in wesentlichen Teilen nicht erfüllt wurde. Denn zu der hervorgehobenen Aufgabe der Arbeitsgruppe, Steil-Start-Verfahren genauer und für beide Startrichtungen zu untersuchen (siehe Maßnahme M1 des LAP2: *„Insbesondere sollte das Steil-Start-Verfahren genauer und für beide Startrichtungen untersucht werden“*), findet sich auf S. 31 f. der Überprüfung 2019 keine Aussage.

Somit ist festzustellen, dass gemäß den uns vorliegenden Unterlagen bereits die Überprüfung 2019 die „Grundaufgabe“ der Evaluierung und Fortentwicklung der Lärminderungsmaßnahmen bzgl. Maßnahme M1 verfehlte.

Sodann wurde im Hinblick auf bereits umgesetzte Lärminderungsmaßnahmen auf S. 32 der Überprüfung 2019 erwähnt, dass im Jahr 2014 der Continuous Descent Approach (CDA) im Luftfahrthandbuch für den Flughafen veröffentlicht wurde und damit eine im Rahmen der Stellungnahmen zum LAP 2014 häufig geforderte Maßnahme umgesetzt werden konnte. Es wurde ausgeführt, dass der CDA zu einer Lärmreduzierung außerhalb des Nahbereichs führt und die Maßnahme insbesondere bei der Nachtluftpost zum Einsatz kommt.

(2) Prüfung und Festlegung neuer Maßnahmen

Auf S. 38 f. der Überprüfung 2019 wurden zusätzliche, also gegenüber dem LAP 2014 neue lärmindernde Maßnahmen behandelt.

Dabei wurde unter der Überschrift „7.2.2 Flachstarts (Schnellstartverfahren)“ ausgeführt:

„Wie schon im Lärmaktionsplan 2014 (Teil 2 Maßnahmenplanung) in Nr. 1.1.2.2 der Anlage 2 (Allgemeine Handlungsoptionen) beschrieben, sind am Flughafen Stuttgart durch eine flache Steigrate der Flugzeuge nach Erreichen einer Flughöhe von 1.000 ft, aufgrund

der Lage der Bebauung, insgesamt weniger Menschen vom Fluglärm betroffen als bei steileren Abflugverfahren. Insbesondere die Lärmsituation in den seitlichen Bereichen der Abfluglinie wird durch dieses Verfahren verbessert.“

Da hierzu keinerlei weitere Ausführungen erfolgten, blieb jedoch offen, ob es sich – wie die Überschrift zu Ziff. 7 der Überarbeitung 2019 („Zusätzliche lärmindernde Maßnahmen für den Flughafen Stuttgart“) indiziert – um die Festlegung einer neuen Maßnahme oder nur um eine unverbindliche Aussage handelte.

Sodann wurde auf S. 38 f. ausgeführt, dass zum 01.07.2019 eine neue Entgeltordnung am Flughafen in Kraft getreten sei, in der lärmabhängige Start- und Landeentgelte weiter an Bedeutung gewonnen hätten. Die Tabelle 13 auf S. 39 stellt dabei Folgendes dar:

Tabelle 13: Veränderung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte im Jahr 2019

Lärmkategorien	Lärmereignispegel	Entgelt pro Start- und Landung	
		Bis 30.06.2019	Ab 01.07.2019*
1	≤ 76,9 dB(A)	25,00 €	50,00 €
2	77,0 bis 78,5 dB(A)	30,00 €	60,00 €
3	78,6 bis 80,1 dB(A)	60,00 €	70,00 €
4	80,2 bis 81,7 dB(A)	90,00 €	100,00 €
5	81,8 bis 83,3 dB(A)	120,00 €	130,00 €
6	83,4 bis 84,9 dB(A)	150,00 €	160,00 €
7	85,0 bis 86,5 dB(A)	180,00 €	190,00 €
8	86,6 bis 88,1 dB(A)	300,00 €	350,00 €
9	88,2 bis 89,7 dB(A)	500,00 €	600,00 €
10	89,8 bis 91,3 dB(A)	700,00 €	1.000,00 €
11	91,4 bis 92,9 dB(A)	900,00 €	4.000,00 €
12	≥ 93,0 dB(A)	1.400,00 €	8.000,00 €
Zuschläge auf das Lärmentgelt pro Landung und pro Start			
22.00 bis 22.59 Uhr		0,00%	100,00%
23.00 bis 23.59 Uhr		0,00%	200,00%
00.00 bis 05.59 Uhr		0,00%	300,00%
* Boeing 737Max und Airbus A320Neo erhalten einen zehn prozentigen Rabatt auf das jeweilige Lärmentgelt gemäß Einkategorisierung der Muster Boeing 737 und Airbus A320			

Damit ergibt sich: Während das Entgelt pro Start und Landung für Flugzeuge der Lärmkategorie 12 bis zum 30.06.2019 1.400,00 € betrug, belief sich dasselbe Entgelt ab dem 01.07.2019 auf 8.000,00 €. Hinzu kamen – neu – Zuschläge auf das Lärmentgelt zwischen 22:00 und 6:00 Uhr in drei Stufen.

Leider findet sich keine Angabe zur Gesamthöhe der Start-/Landeentgelte, so dass sich aus der Überprüfung 2019 nicht ergibt, welchen Anteil die lärmbezogenen Start-/Landeentgelte hieran haben.

b) Betrachtung zur Festlegung, Evaluierung und Aufhebung einzelner Lärminderungsmaßnahmen in der Überprüfung 2024

aa) Evaluierung, Fortentwicklung bzw. Aufhebung festgelegter Maßnahmen

Unter der Überschrift „Überprüfung geplanter und umgesetzter lärmmindernder Maßnahmen am Flughafen Stuttgart“ wird auf S. 45 der Überprüfung 2024 zunächst schlicht statuiert, dass die Lärminderungsmaßnahmen „Nachtflugbeschränkungen“, „Verbot wiederholter An- und Abflüge zu bestimmten Zeiten“, „Betriebsbeschränkungen“, „Verbot nächtlicher Triebwerksprobeläufe“, „Passives Schallschutzprogramm“, „Lärmabhängige Start- und Landeentgelte“ sowie „Fluglärmmessungen und Herausgabe monatlicher Fluglärmberichte“ bereits umgesetzt wurden bzw. weiter umgesetzt werden.

Für uns ist nicht ersichtlich, warum in der Überprüfung 2024 keine Auseinandersetzung mit der Frage stattfindet, ob die genannten bestehenden Lärminderungsmaßnahmen hinsichtlich ihres Inhalts und Umfangs anpassungsbedürftig sind. Dies wäre aus unserer Sicht geboten und wird hiermit gefordert. Hierzu führen wir nachfolgend vertiefend im Detail aus.

(1) Durchführung der im LAP 2014 festgelegten Maßnahmen

Auch in der Überprüfung 2024 fehlt es bzgl. wesentlicher Punkte an Darlegungen dazu, inwieweit die im LAP 2014 festgelegten Maßnahmen zwischenzeitlich durchgeführt wurden. Exemplarisch ist die Maßnahme M1 herauszugreifen: Auch die Überprüfung 2024 lässt nicht erkennen, ob die bereits 2024 vorgegebene Arbeitsgruppe zur Untersuchung von Start-/Landeverfahren eingesetzt wurde, mit welchen Maßnahmen sie sich in den vergangenen 10 Jahren befasst hat und aus welchen Gründen die untersuchten Maßnahmen umgesetzt oder nicht umgesetzt werden sollen.

Das ist aus unserer Sicht angesichts des Umstandes, dass es sich um eine Kernmaßnahme des LAP 2014 handelte, ein unbefriedigendes Ergebnis.

Wir bitten deshalb dringend darum, die Überprüfung 2024 so zu erarbeiten, dass daraus ersichtlich wird, ob die Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, ob sie gegenwärtig noch tätig ist, welche Resultate sie in den vergangenen 10 Jahren erbracht hat und womit sie sich perspektivisch beschäftigen soll. Ohne eine solche Maßnahme läuft die einzige im LAP bislang konkret festgelegte Maßnahme zu lärmmindernden Maßnahmen bzgl. Start-/Landeverfahren leer, was für uns als fluglärm betroffene Kommune nicht hinnehmbar ist.

(2) Nachtflugbeschränkungen

Hinsichtlich Nachtflugbeschränkungen fand erst- und letztmals im LAP 2014 eine tiefgehende Auseinandersetzung statt. Im LAPT2 wurde dargelegt, dass bis dahin von 22.00 Uhr bis 07:00 Uhr grundsätzlich keine Starts und Landungen von Zivilflugzeugen mit Strahltriebwerken durchgeführt werden dürfen (S. 21). Allerdings existierte hierzu eine lange Liste von Ausnahmen, die u.a. Starts von Flugzeugen mit einem „Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen“ von 6-23:00 Uhr und Landungen von Flugzeugen mit demselben Lärmzeugnis von 6-23:30 Uhr zuließ. Zudem wurden z.B. Ausnahmen für Nachtluftpostflüge mit einem bestimmten Lärmzeugnis benannt. Gemäß der Überarbeitung 2019 sind nunmehr auch Propellerflugzeuge erfasst, was sicherlich erfreulich ist, jedoch wohl keinen lärmschutztechnischen Meilenstein darstellt.

Unseres Erachtens wäre es nunmehr – rund zehn Jahre nach Aufstellung des LAP 2014 – an der Zeit, in der Überprüfung 2024 zu prüfen und darzulegen, inwieweit die Festlegungen zu den Nachtflugbeschränkungen inhaltlich angepasst werden könnten und welche lärmmindernden Effekte hieraus resultieren würden. Dabei sollte insbesondere in den Blick genommen werden, ob die Anforderungen an Flugzeuge für das „Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen“ unter Anpassung an den Stand der technischen Entwicklung (= modernere Flugzeuge sind leiser) seit 2014 angehoben wurden. Wäre dies nicht der Fall und würden immer noch dieselben Flugzeugmuster wie im Jahr 2014 von

der Ausnahme umfasst, so würden die vorgenannten Ausnahmen heute mutmaßlich einem sehr viel größeren Anteil an eingesetzten Flugzeugen als noch im Jahr 2014 Starts von 6-23 Uhr und Landungen von 6-23:30 Uhr erlauben.

Wir bitten deshalb dringend um **Prüfung**, inwieweit die Anforderungen an das o.g. „Lärmzeugnis“ Stand 2024 gegenüber 2014 inhaltlich so verändert wurden, dass nunmehr nur noch leisere Flugzeuge unter die Ausnahme fallen, und im Rahmen der Überprüfung 2024 durch geeignete Maßnahmenfestlegungen dafür zu sorgen, dass nur nach heutigem Stand der Technik besonders leise Flugzeuge zwischen 6 und 7 Uhr bzw. 22-23:30 Uhr verkehren dürfen. Für den Fall, dass die Anforderungen an das „Lärmzeugnis“ seit 2014 inhaltlich nicht dergestalt verschärft wurden, dass nur noch deutlich leisere Flugzeuge dieses erhalten, bitten wir um eine Neuformulierung der Ausnahmen vom Nachtflugverbot, die unter Berücksichtigung des Standes der Technik strengere Ausnahmevoraussetzungen formuliert.

(3) Höhe der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte

In der Überprüfung 2024 wird auf S. 45 f. dargelegt, dass der lärmbezogene Anteil der Start- und Landeentgelte für einen Flugzeugtyp zuletzt im April 2023 erhöht worden sei. Hierzu findet sich auf S. 46 folgende Tabelle 19:

Tabelle 19: Landeentgelte am Flughafen Stuttgart (Stand April 2023)

Kategorie	Grenzwert SEL dB(A)	Entgelt ab April 2023	Entgelt bisher	Erhöhung in %
1	< 76.9	51.75 €	25.00 €	207%
2	77.0 - 78.5	62.10 €	30.00 €	207%
3	78.6 - 80.1	72.45 €	60.00 €	121%
4	80.2 - 81.7	103.50 €	90.00 €	115%
5	81.8 - 83.3	134.55 €	120.00 €	112%
6	83.4 - 84.9	165.60 €	150.00 €	110%
7	85.0 - 86.5	196.65 €	180.00 €	109%
8	86.6 - 88.1	362.25 €	300.00 €	121%
9	88.2 - 89.7	621.00 €	500.00 €	124%
10	89.8 - 91.3	1 035.00 €	700.00 €	148%
11	91.4 - 92.9	4 140.00 €	900.00 €	460%
12	> 93.0	8 280.00 €	1 400.00 €	591%

Hier liegt offenbar ein wesentlicher Fehler vor, der dringend zu beheben ist: Laut Tabelle beläuft sich das lärmabhängige Entgelt pro Start und Landung ab April 2023 auf einen Betrag von 8.280,00 €. Sodann findet sich unter „Entgelt bisher“ zur selben Kategorie die Angabe „1.400,00 €“.

Wie obenstehend dargelegt, wurde jedoch bereits mit der Überprüfung 2019 angegeben, dass das Entgelt für Starts und Landungen seit 01.07.2019 8.000,00 € beträgt.

Je nachdem, ob nun das Entgelt in Kategorie 12 bis zum 31.03.2023 entweder 1.400,00 € oder aber 8.000,00 € betrug, handelt es sich bei dem neuen Entgelt entweder um eine Vervielfachung oder nur um eine Veränderung im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

So oder so ist festzustellen, dass die Lärmereignispegel, die für die Bildung der 12 Lärmkategorien maßgebend sind, mit der Überprüfung 2024 der Höhe nach unverändert bleiben sollen. Angesichts der Darlegung in der Überprüfung 2024, dass neue Flugzeuge zunehmend leiser sind, folgt daraus, dass sich der Anteil an Flugzeugen in „günstigen“ Lärmkategorien allein durch die technische Entwicklung erhöht, mit der Folge, dass angesichts der nur geringfügigen Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte gegenüber dem Stand der Überprüfung 2019 im niedrigen einstelligen Prozentbereich sogar in der Summe (zumindest inflationsbereinigt) **weniger** lärmabhängige Entgelte als 2019 anfallen dürften.

Wir fordern ausdrücklich, eine fortlaufende und wesentliche Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte dergestalt vorzunehmen, um den ökonomischen Anreiz zum „leisen“ Fliegen nicht abzubauen, sondern wesentlich zu erhöhen. Dies kann z.B. dadurch erfolgen, dass entweder die Lärmereignispegel – der technischen Entwicklung zu leiseren Flugzeugen folgend – für alle Kategorien „nach unten“ angepasst werden oder die lärmabhängigen Entgelte so stark angehoben werden, dass für das lärmtechnisch „durchschnittliche“ große Zivilflugzeug nicht allein durch die technische Entwicklung immer geringere lärmbezogene Entgelte anfallen.

Nachdem die lärmabhängigen Start-/Landeentgelte im LAP und den Überprüfungen als zentrales ökonomisches Steuerungsinstrument

dargestellt werden, bitten wir zunächst um eine Klarstellung zur Höhe der bis zum 31.03.2023 geltenden lärmabhängigen Landeentgelte (s.o.). Sodann bitten wir darum, dass transparent gemacht wird, wie viele Flugzeuge (absolute Zahl und prozentual) im Jahr 2013, im Jahr 2019 und im Jahr 2023 jeweils in die Kategorien 1-12 fielen, damit nachvollzogen werden kann, ob die absolute Summe der lärmbedingten Entgelte (inflationsbereinigt) gesunken oder gestiegen ist. Schließlich bitten wir um Offenlegung, welchen Anteil die lärmabhängigen Entgelte an den insgesamt zu entrichtenden Start-/Landeentgelten haben (z.B. ca. in %), da dies für das Verständnis der Intensität der Lenkungswirkung der lärmbedingten Entgelte und damit zur Bewertung der Maßnahmen der Überprüfung 2024 maßgeblich ist.

(4) Ermittlung der Lärmereignispegel für die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte

Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, erhebt z.B. der Großflughafen BER einzelereignisbezogene Lärmentgelte. Der Flughafen knüpft mithin bei der Festlegung des zu zahlenden Lärmentgeltes nicht mehr pauschal an den von einem Flugzeugtyp durchschnittlich erzeugten Maximalschallpegel, sondern an den bei jedem einzelnen Start und jeder einzelnen Landung konkret gemessenen Lärm an: Je lauter der direkt unterhalb der Flugroute gemessene Lärm, desto höher das Entgelt.

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit Urteilen vom 28.02.2024 (Aktenzeichen: OVG A 6/22, OVG A 7/22, OVG A 8/22) die gegen diese Art der lärmabhängigen Start-/Landeentgeltbestimmung gerichteten Klagen von vier Luftverkehrsgesellschaften abgewiesen und festgestellt, dass der Flughafenbetreiber bei der Ausgestaltung der Lärmentgelte einen weiten, gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbaren Gestaltungsspielraum hat und das neu eingeführte Lärmentgeltkonzept grundsätzlich geeignet ist, einen spürbaren finanziellen Anreiz zu lärmärmerem Fliegen zu setzen.² Auch das Umwelt-Bundesamt plädiert für dieses Modell.³

2

<https://www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1422662.php>

³ Siehe Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11. April 2022, S. 206.

Leider behandelt die Überprüfung 2024 bislang die Option, als lärmindernde Maßnahme die lärmabhängigen Start-/Landeentgelte analog zum BER-Verfahren durch konkrete Messungen zu ermitteln, gar nicht. Dies halten wir jedoch für zielführend, nachdem die Lärmentwicklung gerade bei Abflügen am Flughafen Stuttgart seit mehreren Jahren – maßgeblich ausgelöst durch die TEDGO-Flugverkehrsplanung – Gegenstand intensiver Diskussionen ist. Wir bitten dringend darum, diese lärmindernde Maßnahme im weiteren Verfahren der Überprüfung 2024 eingehend zu prüfen und, wenn sie aus fachlicher Sicht realisierbar und sinnvoll ist, umzusetzen. Dabei merken wir vorsorglich an, dass aus unserer Sicht die einmalig anfallenden Kosten für die Etablierung des notwendigen Messsystems angesichts der potentiell erzielbaren dauerhaften Lärminderung im hochbelasteten Filderraum nicht das entscheidende Gegenargument sein dürfen.

Aus unserer Sicht könnte es sich bei der vorbenannten Erhebungsweise der Lärmrentgelte um eine zur Fluglärminderung äußerst effektive Maßnahme handeln, da lärminderndes An- und Abfliegen für die Fluggesellschaften erstmals einen finanziellen Effekt hätte. Hierzu ist zu bemerken, dass zwischenzeitlich auch eine ganze Reihe an Handlungen/Maßnahmen bekannt ist, die einen erheblichen Einfluss auf die Lärmentwicklung im Einzelfall haben können. So haben die Fluggesellschaften z.B. die Möglichkeit, Assistenzsysteme für den kontinuierlichen Sinkflug einzusetzen, das den Piloten via Display im Cockpit empfiehlt, was für einen umweltfreundlichen Landeanflug zu tun ist.⁴ Auf der anderen Seite könnten so nach unserem laienhaften Verständnis lärm erhöhende Verhaltensweisen wie z.B. intersection starts einfach und effektiv wirtschaftlich unattraktiver gemacht werden.

(5) Abschaffung bzw. faktische Ersetzung des Continuous Descent Approach (CDA)

Während in der Überprüfung 2019 noch ausgeführt wurde, dass der CDA zu einer Lärmreduzierung außerhalb des Nahbereichs führe und insbesondere bei der Nachtluftpost zum Einsatz komme, heisst es in der Überprüfung 2024 nun, dass das offiziell festgelegte CDA-Verfahren „derzeit nicht mehr

⁴ Siehe Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11. April 2022, S. 179 f.

Bestandteil der Festlegungen zwischen Anflugkontrolle und Tower“ ist, da die darin festgelegte Vorgehensweise verhältnismäßig aufwendig sei. Stattdessen habe sich inzwischen eine Continuous Descent Operation (CDO) etabliert, bei der den anfliegenden Luftfahrzeugen eine möglichst gleichmäßige Sinkrate während des Anflugs ermöglicht wird.

Somit wurde offenbar mit CDA ein Verfahren „abgeschafft“, dem in der Überprüfung 2019 noch Lärminderungswirkung und Praxiseinsatz attestiert wurde, und durch ein Verfahren (CDO) ersetzt, hinsichtlich dessen es an der Darlegung der wesentlichen Informationen bzgl. der Lärmierungsrelevanz in der Überprüfung 2024 mangelt. Da es in der Überprüfung 2024 um lärmindernde Maßnahmen geht, bedarf es aus unserer Sicht wenigstens der Darlegung, inwieweit CDO gegenüber CDA eine Verbesserung oder Verschlechterung der Lärmierungs Wirkung darstellt und aus welchen konkreten Gründen nun offenbar faktisch der „Verfahrenswechsel“ zu CDO stattfand. Nur so wird nachvollziehbar, ob der „Wechsel“ von CDA auf CDO eine bzgl. der Lärmierungs sinnvolle Maßnahme darstellt, die in der Praxis auch Anwendung findet, oder ob de facto mit CDA eine lärmindernde Maßnahme aufwandbedingt ohne adäquaten Ersatz abgeschafft wurde.

Zudem bedarf es bitte der Darlegung, ob das CDO nunmehr im Regelbetrieb Anwendung findet und in welchem Maße daneben andere Verfahren zur Anwendung kommen.⁵ Bitte nehmen Sie in die Überprüfung 2024 eine kurze Bewertung der sonstigen verwendeten Landeverfahren bzgl. der bei ihrer Nutzung entstehenden Lärmentwicklung vor.

(6) Flachstarts (Schnellstartverfahren)

Das Thema „Flachstarts“ ist aus unserer Sicht in der Überprüfung 2024 unzureichend behandelt. Es heißt hierzu:

„Wie schon im Lärmaktionsplan für den Flughafen 2014 beschrieben, sind am Flughafen Stuttgart durch eine flache Steigrade der Flugzeuge nach Erreichen einer Flughöhe von 1.500 ft aufgrund der Lage der

⁵ Siehe hierzu z.B. Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11. April 2022, der auf S. 144 auf CDO und dessen dortigen Einsatz im Regelbetrieb ausdrücklich eingeht.

Bebauung insgesamt weniger Menschen vom Fluglärm betroffen als bei steileren Abflugverfahren.

Dem Flughafen liegen keine Informationen über die von den operierenden Fluggesellschaften gewählten Abflugverfahren vor. Lediglich die Einhaltung vorgegebener Mindestflughöhen werden von der Flugsicherung überwacht.“

An dieser Stelle ist daran zu erinnern, dass bereits im LAP 2014 in LAPT2 als Maßnahme „M1“ festgelegt wurde, dass eine Arbeitsgruppe zu bilden ist, um lärmoptimierte An- und Abflugverfahren zu prüfen. In der Überprüfung 2019 wurde sodann konstatiert, dass bei Flachstartverfahren am Flughafen Stuttgart bei Flachstartverfahren insgesamt weniger Menschen als bei steileren Abflugverfahren lärmbeeinträchtigt sind und insbesondere in seitlichen Bereichen der Abfluglinie Lärminderungen eintreten.

Es erschließt sich uns deshalb nicht, wie sich 10 Jahre später in der Überprüfung 2024 der Befund ergeben kann, dass nicht einmal bekannt ist, inwieweit das Schnellstartverfahren eingesetzt wird. Eine fortlaufende Beurteilung der Maßnahme unter Lärminderungsgesichtspunkten ist so sicherlich nicht möglich, weswegen dringender Handlungsbedarf besteht. Die bereits mit der Überprüfung 2019 offenbar gewonnene Erkenntnis, dass Schnellstartverfahren am Flughafen Stuttgart lärmindernd wirken, muss unseres Erachtens dazu führen, dass diese mit der Überprüfung 2024 als lärmindernde Maßnahme ausdrücklich vorgesehen werden; sollte diese Maßnahme aus rechtlichen oder faktischen Gründen nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar sein, müsste dies in der Überprüfung 2024 transparent erörtert werden. Wir bitten deshalb dringend darum, diese Maßnahmenfestsetzung zu treffen bzw. zu erörtern. Sollten hierzu Erkenntnisse fehlen, bitten wir um Festlegung im Rahmen der Überprüfung 2024, wie die fehlenden Erkenntnisse in den kommenden Monaten/Jahren gewonnen und sodann in die Festlegung von Maßnahmen münden können. Wir weisen darauf hin,

dass an anderen Großflughäfen Untersuchungen/Monitorings bzgl. verschiedener in Erprobung befindlicher Start-/Landeverfahren stattfinden, und gehen davon aus, dass dies auch am Flughafen Stuttgart möglich wäre. Exemplarisch verweisen wir auf den Lärmaktionsplan für den Flughafen Frankfurt am Main, S. 181 ff.⁶

bb) Festlegung neuer Maßnahmen

Aus der Überprüfung 2024 ist für uns **keine einzige** lärmindernde Maßnahme ersichtlich, die neu festgelegt oder auch nur erörtert wird. Auch Festlegungen zu einer Fortentwicklung bzw. Erweiterung vorhandener Maßnahmen ist nicht erkennbar.

2. TEDGO neu

Auf S. 51 f. der Überprüfung 2024 wird unter der Überschrift „Ergänzende Informationen zu TEDGO neu“ zu den neuen Flugverfahren TEDGO ausgeführt.

Wir beanstanden diesbezüglich zunächst, dass die tabellarischen Aufstellungen auf S. 51 (Tabelle 20) und S. 52 (Tabelle 21) einen Teil der durch TEDGO neu entstandenen Belastungen schlicht „ausblendet“, indem stärker als bisher belastete Kommunen wie Wolfschlugen, Nürtingen oder Aichtal gar nicht erst betrachtet werden. Die Tabellen müssten deshalb so ergänzt werden, dass auch die Betroffenen in den vorgenannten und weiteren stärker betroffenen Kommunen genannt sind. Davon ausgehend, dass die vorgenannten Kommunen in den Tabellen bislang nicht aufgeführt sind, weil die angegebenen Pegelbereiche dort unterschritten sind, fordern wir, auch Pegelbereiche unter 55 dB(A) bzgl. L_{DEN} und 45 dB(A) L_{NIGHT} darzustellen. Unserer Forderung liegt zu Grunde, dass die wahrgenommenen Belastungen in den vorgenannten und weiteren durch TEDGO neu anders bzw. stärker als bisher lärmbelasteten Kommunen, die maßgeblich auf einzelnen lauten Schallereignissen insbesondere in den frühen Morgenstunden und späten Abendstunden beruht, bei der hier vorgenommenen „Mittelung“ nicht abgebildet werden.

Aufgrund der unzureichenden Berücksichtigung der nunmehr durch TEDGO neu insbesondere durch laute Überflüge in den frühen Morgen- und späten Abendstunden

⁶ Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11. April 2022, S. 181 ff.

neu betroffenen Menschen gibt auch die in Tabelle 21 angegebene „Differenz der Betroffenzahlen“ nicht die tatsächlich durch TEDGO neu in der Praxis wahrgenommene Neu- und Mehrbelastung mit Fluglärm adäquat wieder.

Wir bitten deshalb dringend darum, die „Überprüfung 2024“ so zu überarbeiten, dass auch die bislang gänzlich unbeachteten neuen und zusätzlichen Betroffenheiten durch Überflüge insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden in den Darlegungen auf S. 49 ff. adäquat behandelt und dargestellt werden.

Zudem bitten wir um Prüfung, inwieweit die Ansiedlung des neuen Baugebiets Akademiegärten in Neuhausen auf den Fildern, das im Einwirkungsbereich von TEDGO neu liegt, zu einer weiteren Erhöhung der Betroffenzahlen und damit einer Veränderung der Bilanz aus Fluglärmbe- und entlasteten führt. Das neue Baugebiet, dessen Bebauungsplan bereits vor Einführung von TEDGO neu in Kraft getreten ist, ist auf ca. 750 Einwohner ausgelegt. Stand 12.02.2024 wohnen in dem Neubaugebiet Akademiegärten 558 Personen. Im Neubau der Anton-Walter-Schule sowie in die Friedrich-Schiller-Schule gehen Kinder aus Neuhausen und Wolfschlügen. Die Zahlen im Einzelnen:

Friedrich-Schiller-Schule	291 Kinder
Anton-Walter-Schule	213 Kinder
jeweils zuzüglich Lehrkräfte	
Kinderhaus am Egelsee	109 Kinder
Kindertagesstätte Alfred-Delp-Weg	52 Kinder
Waldkindergarten	20 Kinder
jeweils zuzüglich Betreuungspersonal	

Schließlich fällt auf, dass auf S. 52 der Überprüfung 2024 ausgeführt wird:

„Da die Flugroute TEDGO neu nur im Tagzeitraum geflogen werden soll, ergeben sich keine Auswirkungen auf den Nachtzeitraum.“

Dies verstehen wir so, dass der Lärmaktionsplanung zu Grunde liegt, dass TEDGO neu im Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr dauerhaft nicht befliegen werden darf. Wir bitten um Bestätigung.

Schließlich fordern wir, in den Ausführungen zu TEDGO neu darzulegen, aus welchem Grunde dieses Verfahren, dass eine hohe Steigfähigkeit voraussetzt, aus lärmtechnischer Sicht sinnvoll sein soll, obwohl laut Überprüfung 2019 am Flughafen Stuttgart das Schnellstartverfahren, welches gerade eine geringe Steigleistung vorsieht, lärm mindernd wirkt. Hier explizit darauf hingewiesen, dass mehr Lärm entsteht. Die Auswirkungen auf die Bildungseinrichtungen der Schulen und Kitas in Neuhausen sowie deren Bewohner im Neubaugebiet Akademiegärten bitten wir explizit darzustellen.

3. Fazit/Forderungen

a) Unzureichende Darstellung, Evaluierung und Durchführung bestehender LAP-Maßnahmen

Die Analyse des LAP 2014, der Überprüfung 2019 und der Überprüfung 2024 hat ergeben, dass hinsichtlich der im LAP 2014 und in der Überprüfung 2019 festgelegten bzw. benannten Maßnahmen teilweise nicht erkennbar ist, inwieweit diese bislang überhaupt umgesetzt wurden und, wenn ja, welche Ergebnisse hieraus resultieren.

Exemplarisch wurde dies bzgl. der Maßnahme M1 aus dem LAP 2014 gezeigt, die vorgibt, dass in einer Arbeitsgruppe Start-/Landeverfahren bzgl. Lärminderungspotentiale zu untersuchen sind, insb. Steil-Start-Verfahren, ohne dass in den Überprüfungen 2019 und 2024 die Arbeitsgruppe erwähnt oder deren wesentliche Arbeit und Ergebnisse dargestellt werden.

Ebenso wurde exemplarisch bzgl. der Maßnahme „Schnellstartverfahren“ gezeigt, dass die bloße Aussage, dass man zu deren Einsatzumfang und -wirkungen keinerlei Feststellungen treffen könne, ersichtlich am Zweck der Lärmaktionsplanung vorbeigeht, da Maßnahmen stets – soweit rein faktisch möglich – darauf prüfbar sein müssen, ob sie umgesetzt werden und eine Lärminderung in einem quantifizierbaren Umfang bewirken. Es wurde beispielhaft gezeigt, dass andere Großflughäfen Maßnahmen implementieren, um die Wirksamkeit von im LAP festgelegten Maßnahmen zu evaluieren, was indiziert, dass dies auch am Flughafen Stuttgart möglich wäre.

Schließlich wurde am Beispiel des CDA-Verfahrens herausgearbeitet, dass Maßnahmen zunächst Praxisrelevanz und Lärminderung bescheinigt wird, in der Überprüfung 2024 aber festgestellt wird, dass das Verfahren nicht mehr genutzt wird, ohne darzulegen, inwieweit das benannte Ersatzverfahren (CDO) in der Praxis Anwendung findet und zur Lärminderung beiträgt.

Wir fordern deshalb, die Überprüfung 2024 so zu überarbeiten, dass eindeutig ersichtlich ist, inwieweit die im LAP 2014 festgelegten Maßnahmen heute umgesetzt sind, wie deren Umsetzung überwacht wird und inwieweit regelmäßige Prüfungen der Maßnahmen bzgl. Anpassungs-/Erweiterungspotentialen (z.B. bzgl. der zulässigen Lärmentwicklung von Flugzeugen, die ausnahmsweise nachts starten/landen dürfen) erfolgen.

b) Unzureichende Festlegungen zur Fortentwicklung bestehender Maßnahmen und zu neuen Maßnahmen

Die Analyse hat gezeigt, dass zumindest aus den Überprüfungen 2019 und 2024 keine systematische Prüfung zur Fortentwicklung bestehender Maßnahmen und zu neuen Maßnahmen ersichtlich ist. Sollte diese tatsächlich stattfinden, so fordern wir, dies in der Überprüfung 2024 zu dokumentieren; ansonsten muss eine solche Überprüfung baldmöglichst implementiert werden. Im Übrigen fordern wir, in der Überprüfung 2024 potentiell zur Lärminderung beitragende Maßnahmen zu erörtern und diejenigen Maßnahmen, deren Festlegung nach der Erörterung angezeigt erscheint, ausdrücklich festzulegen.

Wir verweisen beispielhaft auf die Praxis bzgl. des Flughafens Frankfurt am Main, in dessen LAP-Fortschreibungen fortlaufend Maßnahmen evaluiert, ermittelt und neu festgelegt werden (s.o.).

Von besonderer Bedeutung dürfte die stetige Fortentwicklung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte sein. Hier wird bereits aus den vorliegenden Unterlagen nicht transparent, wie hoch die Entgelte bis 31.03.2023 ausfielen. Aus o.g. Gründen liegt die Vermutung nahe, dass die lärmabhängigen Entgelte aufgrund der technischen Entwicklung zu leiseren Flugzeugen in den letzten Jahren zumindest inflationsbereinigt rückläufig waren. Wir fordern, die lärmabhängigen Entgelte fortwährend unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung so zu

erhöhen, dass ein starker ökonomischer Anreiz zum Einsatz möglichst leiser Flugzeuge am Flughafen Stuttgart entsteht. Um die bisherige Entwicklung bewerten zu können, fordern wir die Offenlegung, welchen Anteil die lärmabhängigen Entgelte am Gesamtentgelt ausmachen und wie sich dieser Anteil im Vergleich zum LAP 2014 und zur Überprüfung 2019 entwickelt hat.

Wir fordern ferner zu prüfen, ob – analog zum am BER praktizierten Verfahren – künftig die lärmabhängigen Start-/Landeentgelte auf Basis konkreter Lärmmessungen der einzelnen Flugzeuge erhoben werden sollen, und die zentralen Argumente transparent aufzubereiten.

c) Unzureichende Darstellung zu TEDGO neu

Wir fordern, die Darstellung zu TEDGO gemäß den Ausführungen unter Ziff. 2, insbesondere aber dergestalt zu überarbeiten, dass die hierdurch neu auftretenden erstmaligen und zusätzlichen Lärmbelastungen Betroffener adäquat abgebildet werden. Diese Belastung zeichnet sich dadurch aus, dass durch einzelne Überflüge insb. in den frühen Morgen- und späten Abendstunden in bislang relativ ruhigen Gegenden u.a. eine Störung der Nachtruhe stattfindet.

Abschließend möchten wir bemerken: Infolge der durch die neuen Flugverfahren TEDGO ausgelösten intensiven Befassung auch unserer Kommune mit dem durch den Flughafen Stuttgart verursachten Fluglärm entwickelt der Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart für uns besondere Relevanz. Bei unserer Analyse der Überprüfung 2024 entstand bei uns der Eindruck, dass sowohl die Beobachtung und Fortentwicklung bestehender Maßnahmen als auch die Entwicklung neuer Maßnahmen zur Lärminderung nicht besonders intensiv verfolgt werden. Gerade dann, wenn man – wie mit den neuen Flugverfahren TEDGO neu – eine hohe Zahl an Einwohnern erstmals bzw. zusätzlich mit Fluglärm belastet, ist es unseres Erachtens für die Akzeptanz essentiell, dass auch im Übrigen alle möglichen Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms geprüft und alle sinnvollen Maßnahmen ergriffen werden.

Wir bitten Sie deshalb sehr darum, unsere vorliegende Stellungnahme im Detail zu prüfen, die Überprüfung 2024 zu überarbeiten und uns eine schriftliche Rückmeldung zu den aufgeführten Punkten zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading "Matthias Puelh". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'M' and 'P'.