

Kleine Anfrage

**der Abg. Dennis Birnstock, Dr. Christian Jung,
Friedrich Haag und Hans Dieter Scheerer FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fluglärm in der Region um den Flughafen Stuttgart

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die aktuell diskutierten Pläne der Fluglärmkommission unter dem Aspekt der Fluglärmbelastung, wonach vom Flughafen Stuttgart aus mit dem Ziel in Richtung Süden startende Flugzeuge in Zukunft Räume mit einer hohen Bevölkerungsdichte umfliegen sollen?
2. Wie beurteilt sie die aktuell diskutierten Pläne der Fluglärmkommission unter Klimaschutzaspekten, wonach bei Nutzung der neuen Abflugvariante bis zu 200 Kilogramm CO₂ pro Flug eingespart werden könnten?
3. Inwieweit wurde die nun diskutierte Abflugroute in Richtung Süden am Flughafen Stuttgart bereits in der Vergangenheit genutzt?
4. Wie viel aktuell durch den Fluglärm des Flughafens Stuttgarts Betroffene würden von der neuen Abflugroute entlastet werden?
5. Wie viele neu Betroffene würden durch die alternative Abflugroute generiert werden?
6. Wie beurteilt sie, dass Kommunen, die von der diskutierten neuen Abflugroute zur Betroffenheitskommune werden, nicht Mitglied der Fluglärmkommission sind?
7. Wie hoch war die Summe der Investitionen für lärmschützende Maßnahmen im Bereich der Kommunen, die durch die neue Flugroute potenziell vom Fluglärm entlastet werden würden (aufgeschlüsselt nach öffentlichen und privaten Investitionen sowie staatlichen Zuschüssen je Kommune)?

8. Mit welchen Investitionskosten rechnet sie, lärmschützende Maßnahmen für die neu betroffenen Kommunen umzusetzen (aufgeschlüsselt nach öffentlichen und privaten Investitionen sowie staatlichen Zuschüssen je Kommune)?
9. Welche Argumente sprechen gegen die Nutzung der nun diskutierten Abflugroute in Richtung Süden, und für die Beibehaltung der aktuellen Abflugroute?
10. Welche Abflugroute präferiert sie unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte?

26.8.2021

Birmstock, Dr. Jung, Haag, Scheerer FDP/DVP

Begründung

Aktuell wird vonseiten der Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart eine alternative Abflugroute in Richtung Süden diskutiert. Nach Aussage der Fluglärmkommission könnte die Nutzung der neuen Route die Personenanzahl, die vom Fluglärm betroffen sind, deutlich reduzieren. Zudem soll die alternative Route zur Einsparung von CO₂ führen. Diese Kleine Anfrage soll die Zahl der von der neuen Route zu Profitierenden, der neu Belasteten sowie die Position der Landesregierung erfragen.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. September 2021 Nr. VM3-0141.5-4/82 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie beurteilt sie die aktuell diskutierten Pläne der Fluglärmkommission unter dem Aspekt der Fluglärmbelastung, wonach vom Flughafen Stuttgart aus mit dem Ziel in Richtung Süden startende Flugzeuge in Zukunft Räume mit einer hohen Bevölkerungsdichte umfliegen sollen?*

Neue Flugverfahren werden durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geplant und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durch Rechtsverordnung festgelegt. Sollte in dem neuen Flugverfahren von den Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) abgewichen werden, muss der Antrag zur abschließenden Entscheidung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weitergeleitet werden. Vor der Antragstellung ist die Fluglärmkommission zu den beabsichtigten Maßnahmen anzuhören. Die DFS ist dabei nicht an die Empfehlung der Fluglärmkommission gebunden.

Auf Vorschlag der Eurowings GmbH und der Deutschen Lufthansa AG hat die DFS eine neue, RNP-basierte Abflugroute (Required Navigation Performance) sowie insgesamt vier Varianten dieser Route vom Flughafen Stuttgart aus von der Piste 07 in Richtung Süden geplant und in der Fluglärmkommission vorgestellt. Die neue Abflugroute gilt für Starts in Richtung Osten und endet am Wegpunkt TEDGO südlich des Flughafens. Während die bisherige Route nah an dicht besiedelten Gebieten liegt, die teilweise sowohl durch An- als auch durch Abflüge belastet werden, könnte die Routenführung dahingehend geändert werden, dass die Luftfahrzeuge früher in Richtung Süden abdrehen und dadurch gezielt Räume mit hoher Bevölkerungsdichte umfliegen werden.

Es wird aktuell davon ausgegangen, dass ca. 30 % der Flüge, die die Abflugroute zum Wegpunkt TEDGO nutzen, aufgrund ihrer Startmasse in der Lage sein werden, dieses Verfahren mit steilerem Steigflug zu fliegen. Eine Auswertung der Flugdaten des Flughafens Stuttgart (Vorkrisenniveau) zeigt, dass bei Betriebsrichtung 07 (Startrichtung nach Osten) durchschnittlich drei Abflüge pro Stunde via TEDGO geführt werden. Bezogen auf die gesamte reguläre Betriebszeit des Flughafens Stuttgart entspricht dies ca. einem Flug pro Stunde auf der neuen Routenvariante zum Wegpunkt TEDGO.

Eine vergleichende Lärmberechnung der maximalen Schallpegel durch die Deutschen Lufthansa AG anhand eines Beispielflugs mit einem Airbus A320-214 auf der bisherigen Flugroute und den geplanten Varianten zeigt, dass die maximalen Schallpegel mit der neuen Routenführung an einigen Orten (u. a. Plochingen, Deizisau, Nellingen) teilweise deutlich zurückgehen würden. In Denkendorf, Köngen und Nürtingen gäbe es einige Bereiche, die neu belastet würden, allerdings weitere Teile, die ebenfalls von der neuen Abflugvariante profitieren würden. Für Gebiete in Neuhausen a. d. F. und Wolfschlugen zeichnen sich Mehrbelastungen ab. Die Auswertung zeigt, dass die stärkste Lärmbelastung innerhalb des unbebauten Waldgebiets Sauhag liegen würde. Eine zusätzliche Lärmentlastung könnte durch eine deutliche Verringerung der Streubreite der Flugspuren erreicht werden, die das RNP-Verfahren ermöglicht.

Die maximale Mehrbelastung bei Einzelschallereignissen anhand der berechneten maximalen Schallpegel für die neuen Varianten findet sich in Nürtingen-Obersingen mit einer Erhöhung von 65 dB(A) auf 72 dB (A); die höchstbelasteten Gebiete in Ostfildern-Nellingen würden mit einer Verringerung von 81 dB(A) auf 65 dB(A) entlastet.

Die Berechnung der Lufthansa AG als auch eine NIROS-Auswertung der DFS (vgl. Antwort zu Frage 4 und 5) prognostizieren einen Rückgang der Gesamtbelastung, wenn man das betroffene Gebiet komplett betrachtet. Die Fluglärmbelastung in der Filderregion wäre somit insgesamt etwas ausgeglichener und nicht so stark auf bestimmte Gebiete konzentriert, wie bisher.

2. Wie beurteilt sie die aktuell diskutierten Pläne der Fluglärmkommission unter Klimaschutzaspekten, wonach bei Nutzung der neuen Abflugvariante bis zu 200 Kilogramm CO₂ pro Flug eingespart werden könnten?

Die Deutsche Lufthansa AG teilt hierzu auf Nachfrage mit:

„Bei einer beispielhaften Modellrechnung für zwei Abflüge, die unter sonst gleichen Bedingungen, unterschiedlichen Routen folgen, ergibt sich die Differenz von ca. 200 kg CO₂ Emissionen. Dieser Wert wird später unter Realbedingungen validiert werden, da er unter Wind- und Wetterbedingungen sowie mit den individuellen Abläufen der Piloten variiert. Er ist zurückzuführen auf die Verkürzung der Abflugroute um 6,5 Nautische Meilen oder 12 km.

Eine Abkürzung dieser Größenordnung entspricht etwa 10 % der im deutschen Luftraum verbleibenden Flugstrecke und ist für eine Einzelmaßnahme zur Effizienzsteigerung nach den Kriterien der Initiative Single European Sky der EU-Kommission eine bedeutende Einsparung.

Bei über 4.700 jährlichen Abflügen besteht auf dieser Route demnach ein Potenzial zur klimawirksamen Reduktion von 1.000 Tonnen CO₂. Das entspricht zum Vergleich in etwa der Einsparhöhe, die bei dem Austausch von etwa acht dieselbetriebenen Stadtbussen auf CO₂ freie Antriebsvarianten entsteht.“

Mit der Einsparung von ca. 200 kg CO₂ Emissionen pro Abflug würde ein Ziel des Koalitionsvertrags, die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs mit Start in Baden-Württemberg zu reduzieren, unterstützt.

3. *Inwieweit wurde die nun diskutierte Abflugroute in Richtung Süden am Flughafen Stuttgart bereits in der Vergangenheit genutzt?*

Nach Auskunft der DFS werden die aktuell diskutierten neuen Abflugverfahren bislang nicht geflogen.

4. *Wie viel aktuell durch den Fluglärm des Flughafen Stuttgarts Betroffene würden von der neuen Abflugroute entlastet werden?*

5. *Wie viele neu Betroffene würden durch die alternative Abflugroute generiert werden?*

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die DFS teilt auf Nachfrage mit, dass zu einer der Varianten des vorgeschlagenen neuen Abflugverfahrens Lärmbetrachtungen in Form einer NIROS-Berechnung angestellt wurden. NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization System) simuliert den Abflug von Flugzeugen, die unter Verwendung eines Flight Management Systems (FMS) eine Standard-Abflugroute befliegen. Aus den Geschwindigkeiten in den einzelnen Flugphasen wird errechnet, wie lange das Flugzeug benötigt, um z. B. einen bestimmten Ort auf der Geländeoberfläche zu überfliegen. Daraus wiederum errechnet sich die Dauer der Beschallung an diesem Ort. Dabei werden keine individualisierten Berechnungen angestellt, wer (geografisch) vorher belastet und nachher entlastet ist, sondern im Rahmen einer Gesamtbetrachtung wie viele Betroffene es in einzelnen Schallpegelklassen vorher und nachher gibt.

Das Ergebnis oben genannter Berechnung stellt sich auf Basis des Verkehrs aus dem Jahre 2015 folgendermaßen dar:

Schallpegelklasse	aktuelle Routenführung	Variante
40–45	120,8	60
45–50	64,6	47,4
50–55	33,2	21,5
55–60	4,4	3,6
60–65	0,2	0,1
>64	0,0	0,0

Dargestellt ist die Zahl der Betroffenen in tausend Einwohner in den Pegelklassen.

6. *Wie beurteilt sie, dass Kommunen, die von der diskutierten neuen Abflugroute zur Betroffenheitskommune werden, nicht Mitglied der Fluglärmkommission sind?*

Das Ministerium für Verkehr entscheidet über die Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission. Gemäß § 32b Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sollen der Kommission u. a. Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden angehören. Aus Gründen der Gleichbehandlung und der Nachvollziehbarkeit wird als objektives Kriterium zur Auswahl der Mitgliedsgemeinden in den Fluglärmkommissionen an allen Verkehrsflughäfen in Baden-Württemberg die Ausdehnung des Lärmschutzbereiches angewendet. Es ist nicht zu erwarten, dass die diskutierte neue Abflugroute dazu führen würde, dass Kommunen künftig innerhalb des Lärmschutzbereichs liegen, die derzeit nicht vom Lärmschutzbereich erfasst werden.

Nach der Geschäftsordnung der Fluglärmkommission ist es jedoch möglich, dass der Vorsitzende sachkundige Gäste oder Sachverständige zu einzelnen Tagesordnungspunkten zur Sitzung einlädt. Der Kommission war es ein Anliegen, alle betroffenen Kommunen in die Diskussion einzubinden, unabhängig davon, ob sie Mitglied in der Fluglärmkommission Stuttgart sind oder nicht.

Dementsprechend wurden Vertreter der Stadt Nürtingen sowie der Gemeinden Deizisau, Köngen und Wolfschlugen, die durch die Änderung betroffen und nicht Mitglied der Fluglärmkommission sind, in einem Informationstermin der durch die Fluglärmkommission initiiert wurde, ausführlich über die Planungen informiert. Weiter konnten die o. g. Kommunen ihre Anliegen in der letzten Sitzung der Fluglärmkommission vorbringen, haben die Möglichkeit gegenüber der Kommission schriftlich Stellung zu nehmen und sind auch zur nächsten Sitzung der Fluglärmkommission im November 2021 eingeladen.

7. Wie hoch war die Summe der Investitionen für lärmschützende Maßnahmen im Bereich der Kommunen, die durch die neue Flugroute potenziell vom Fluglärm entlastet werden würden (aufgeschlüsselt nach öffentlichen und privaten Investitionen sowie staatlichen Zuschüssen je Kommune)?

Der Lärmschutzbereich gliedert sich in zwei Tagschutzzonen und eine Nachtschutzzone und wurde durch Rechtsverordnung festgesetzt. Für Wohngebäude und schutzbedürftige Einrichtungen innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und innerhalb der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereiches sind nach § 9 Abs. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erstatten. Zur Erstattung erforderlicher baulicher Schallschutzmaßnahmen ist nach § 12 Abs. 1 FluglärmG der Flugplatzhalter verpflichtet.

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) teilt auf Nachfrage mit, dass seit Beginn des Schallschutzprogramms nach FluglärmG im Jahre 2013 von der FSG in Ostfildern bauliche Schallschutzmaßnahmen mit Investitionen in Höhe von ca. 35.000 € (netto) finanziert wurden. Die Flughafengesellschaft hat die Möglichkeiten der Bezuschussung für bauliche Schallschutzmaßnahmen intensiv beworben. In den Jahren seit dem Ausbau 1996 wurden insgesamt über 60 Mio. € in den passiven Schallschutz investiert.

8. Mit welchen Investitionskosten rechnet sie, lärmschützende Maßnahmen für die neu betroffenen Kommunen umzusetzen (aufgeschlüsselt nach öffentlichen und privaten Investitionen sowie staatlichen Zuschüssen je Kommune)?

Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sind zu erstatten, wenn sich Wohngebäude innerhalb der Tag-Schutzzone 1 oder innerhalb der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereiches befinden. Keine der möglicherweise neu betroffenen Kommunen befindet sich im Lärmschutzbereich des Flughafens Stuttgart. Dies ist auch in Zukunft nicht zu erwarten. Daher kann es auch zu keiner Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen nach FluglärmG kommen.

9. Welche Argumente sprechen gegen die Nutzung der nun diskutierten Abflugroute in Richtung Süden, und für die Beibehaltung der aktuellen Abflugroute?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

10. Welche Abflugroute präferiert sie unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte?

Das Ministerium für Verkehr ist als Oberste Immissionsschutzbehörde Mitglied der Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart. Die Behandlung der vorgeschlagenen Änderung des Abflugverfahrens dient dazu, dass die Flugsicherung die Fluglärmkommission über die aus Lärmschutzgründen oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge beabsichtigten Maßnahmen unterrichten kann sowie den von Fluglärm betroffenen Kommunen und damit den Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit zu geben, ihre (Lärmschutz-)Interessen gegenüber der Flugsicherung zu artikulieren. Dem Ministerium für Verkehr ist es wichtig, dass dies auf einer fachlich transparenten Grundlage erfolgt, und bringt sich entsprechend in die Fluglärmkommission ein.

Hermann
Minister für Verkehr