

Kleine Anfrage

der Abg. Dennis Klecker und Anton Baron AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Flugbewegungen gab es beim Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg in den letzten fünf Jahren jeweils pro Monat (bitte monatlich aufschlüsseln und falls möglich, auch unter Angabe des verwendeten Flugkorridors)?
2. Auf welche Wochentage verteilen sich die Flugbewegungen jeweils?
3. Welche Ermittlungen von Lärmbelastungen durch Starts und Landungen der Flugzeuge gab es bisher für die Ortsränder (im Süden von Seckach-Zimmern und im Norden für Osterburken-Schlierstadt) in der Vergangenheit für den nördlichen und südlichen Flugkorridor jeweils?
4. Wie groß waren die ermittelten Lautstärkeunterschiede zwischen den verschiedenen Flugkorridoren jeweils (Schalldruckpegel in Dezibel und Frequenz in Hz)?
5. Welcher Start- und Landekorridor wird den Betreibern durch das Regierungspräsidium empfohlen?
6. Welche Maßnahmen haben die beteiligten Regierungspräsidien hinsichtlich des Schutzes vulnerabler Bürger (zum Beispiel Kleinkinder oder die Bewohner im Jugenddorf Klinge) vor den „Nebenwirkungen“ des Flugverkehrs beim Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg veranlasst?
7. Wurden Stellungnahmen der Religionsgemeinschaften mit Versammlungsstätten in Seckach-Klinge und Seckach-Zimmern hinsichtlich des Fluglärms während ihrer Versammlungszeiten eingeholt, um eine Störung gemäß Feiertagsgesetz auszuschließen (bitte unter Angabe, wie mit den Stellungnahmen umgegangen wurde)?

8. Wieso hat das Regierungspräsidium eine Mittagspause nur für Sonn- und Feiertage vorgeschrieben, obwohl es auch an Samstagen und während der Ferien regelmäßig Flugbewegungen gibt?
9. Welche administrativen Weisungsmöglichkeiten hat das Regierungspräsidium, um die Lärmbelastung durch die Absetzflüge für die betroffenen Anwohner um den Flugplatz herum gleichmäßiger zu verteilen, beispielsweise durch Vorgaben hinsichtlich einer abwechselnden Nutzung der möglichen Flugkorridore?
10. Wird das im gesamten Ortsteil Seckach-Zimmern unter anderem aus Lärmschutzgründen geltende Tempo 30 ihrer Ansicht nach nicht durch nahezu tausend Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres über den Ortsteil hinweg konterkariert?

19.1.2026

Klecker, Baron AfD

Begründung

Der Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg (Osterburken) ist ein Sonderlandeplatz im Neckar-Odenwald-Kreis, der hauptsächlich für Fallschirmsprünge genutzt wird. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat den Betrieb am 24. Mai 1971 genehmigt, das Regierungspräsidium Stuttgart hat 2022 die Genehmigung erweitert (RPS46_2-3846-405). Dazu legte die Antragstellerin ein Lärmgutachten, ein Gutachten zur Tragfähigkeit der Landebahn sowie ein Flugleistungsgutachten bzgl. Pilatus Porter PC 6, der Kodiak 100 und der Cessna 208 vor.

Das Lärmschutzgutachten der beratenden Ingenieure „Kurz und Fischer GmbH“ (Bericht 13784-01 vom 23. März 2021) benennt Absetzflüge bis 4 000 Metern über dem Flugfeld und Start- und Landemöglichkeiten sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung (Flugkorridor). Obwohl für die Nordrichtung deutlich niedrigere Fluglärmimmissionen errechnet wurden als für die Südrichtung, geht das Gutachten hinsichtlich Fluglärmkonturen (Seiten 13 und 14) nur auf die Südrichtung ein, da die im Gutachten beurteilten 848 Starts und Landungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres vermutlich nur in diese Richtung erfolgten. Gemäß der fachlichen Stellungnahme (Flugleistungsgutachten) vom 26. April 2021 zum Betrieb einer Pilatus PC-6 Porter am Sonderlandeplatz kann auch der verwendete Flugzeugtyp problemlos in beide Richtungen starten.

Obwohl also das Lärmschutzgutachten von einer um gut $\frac{1}{4}$ niedrigeren Lärmbelastung bei Starts und Landungen in Richtung Norden (Osterburken-Schlierstadt) ausgeht, erfolgen die meisten Starts und Landungen in Richtung Süden (Seckach-Zimmern), siehe die untersuchten Immissionsorte auf Seite 8. Dabei ist zu beachten, dass ein Schalldruck-Unterschied von zehn dB als doppelt so „laut“ empfunden wird (logarithmischer Anstieg). Gemäß der Änderungsgenehmigung des Regierungspräsidiums Stuttgart muss auch nur an Sonn- und Feiertagen im Zeitraum zwischen 11:30 und 14:00 Uhr für eine Stunde eine Unterbrechung der Flugbewegungen erfolgen (Mittagspause) und Vorgaben hinsichtlich der Startrichtung gibt es nicht.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Februar 2026 Nr. VM5-0141.5-33/96/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie viele Flugbewegungen gab es beim Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg in den letzten fünf Jahren jeweils pro Monat (bitte monatlich aufschlüsseln und falls möglich, auch unter Angabe des verwendeten Flugkorridors)?*

Zu 1.:

Für die Jahre 2022 bis 2025 liegen dem Ministerium für Verkehr folgende Informationen zu Flugbewegungen am Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg vor:

	2022	2023	2024	2025
Januar	0	0	0	0
Februar	0	0	0	0
März	66	44	60	132
April	124	156	194	156
Mai	280	306	170	218
Juni	274	204	160	302
Juli	224	212	236	212
August	228	406	404	526
September	126	358	218	152
Oktober	132	178	56	106
November	0	0	0	0
Dezember	0	0	0	38
Gesamt:	1 454	1 864	1 498	1 842

Unter einer Flugbewegung ist dabei ein Start- oder ein Landevorgang zu verstehen. Eine Fallschirmsprungabsetzmaschine, die startet, Fallschirmspringer absetzt und wieder an den Flugplatz zurückkehrt, unternimmt somit zwei Flugbewegungen.

Für die Jahre 2019 bis 2021 liegen lediglich die Gesamtflugbewegungszahlen vor. Die Bewegungszahlen liegen hier zwischen 1 642 und 2 054 Flugbewegungen/Jahr.

- 2. Auf welche Wochentage verteilen sich die Flugbewegungen jeweils?*

Zu 2.:

Eine Aufschlüsselung der Flugbewegungen nach Wochentagen liegt nicht vor.

- 3. Welche Ermittlungen von Lärmbelastungen durch Starts und Landungen der Flugzeuge gab es bisher für die Ortsränder (im Süden von Seckach-Zimmern und im Norden für Osterburken-Schlierstadt) in der Vergangenheit für den nördlichen und südlichen Flugkorridor jeweils?*

Zu 3.:

Grundsätzlich werden vor Erteilung einer Flugplatzgenehmigung unter anderem die Auswirkungen des Fluglärms auf die Anwohnerschaft gutachterlich untersucht (§ 6 Abs. 2 LuftVG; § 51 Abs. 2 LuftVZO).

Auch bei der letzten Änderungsgenehmigung des Flugplatzes Schlierstadt-Seligenberg vom Februar 2022 wurden die Fluglärmauswirkungen gutachterlich untersucht. Das hierbei erstellte Lärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der anzustrebende Richtwert des äquivalenten Dauerschallpegels gemäß der Lande-

platz-Fluglärmleitlinie an der vorhandenen (Wohn-)Bebauung an den Ortsrändern der umliegenden Bereiche deutlich unterschritten wird.

Über die Anforderungen der Landeplatz-Fluglärmleitlinie hinaus beinhaltete das Lärmgutachten eine Beurteilung des Maximalpegels. Diesbezüglich wurde im Gutachten festgestellt, dass die Isolinien der zulässigen Maximalpegel „weit außerhalb der Ortsränder“ verlaufen.

4. Wie groß waren die ermittelten Lautstärkeunterschiede zwischen den verschiedenen Flugkorridoren jeweils (Schalldruckpegel in Dezibel und Frequenz in Hz)?

Zu 4.:

Der unterschiedliche Verlauf der Fluglärmkonturen im Süden und im Norden des Flugplatzes ist auf betriebliche und topografische Gegebenheiten zurückzuführen. Aufgrund des nach Süden abfallenden Geländes beziehungsweise der nach Süden hin abfallenden Bahn erfolgen die Starts weit überwiegend in Richtung Süden, die Landungen hingegen weit überwiegend in Richtung Norden. Diese Flugverteilung wurde im Rahmen der lärmgutachterlichen Untersuchung entsprechend berücksichtigt und der Lärmbewertung zugrunde gelegt.

Entsprechend verlaufen die Fluglärmkonturen ausweislich der Fluglärmkontur-Karten des Lärmgutachtens verstärkt in Richtung Süden. Der Richtwert des äquivalenten Dauerschallpegels an den Ortsrändern der südlichen Bereiche (Ost-Seckach, Klinge, Zimmern) wird deutlich unterschritten; die Fluglärmkonturen des zulässigen Maximalpegels verlaufen mit erheblichem Abstand zur Wohnbebauung.

Demgegenüber reichen die Fluglärmkonturen im Norden nur geringfügig über den Flugplatz hinaus, da in diese Richtung kaum gestartet und aus Norden kaum gelandet wird.

5. Welcher Start- und Landekorridor wird den Betreibern durch das Regierungspräsidium empfohlen?

Zu 5.:

Das Regierungspräsidium Stuttgart gibt als Genehmigungsbehörde keine Empfehlungen für die Start- bzw. Landerichtung.

6. Welche Maßnahmen haben die beteiligten Regierungspräsidien hinsichtlich des Schutzes vulnerabler Bürger (zum Beispiel Kleinkinder oder die Bewohner im Jugenddorf Klinge) vor den „Nebenwirkungen“ des Flugverkehrs beim Flugplatz Schlierstadt-Seligenberg veranlasst?

Zu 6.:

Da ausweislich des Lärmgutachtens die Fluglärmimmissionen bei den benachbarten Bebauungen die maßgebenden Lärmgrenzwerte nicht erreichen beziehungsweise deutlich unterschreiten und somit keine unzumutbaren Lärmbelästigungen beziehungsweise lärmbedingten Gesundheitsgefährdungen gegeben sind, wurden keine gesonderten Maßnahmen veranlasst.

7. Wurden Stellungnahmen der Religionsgemeinschaften mit Versammlungsstätten in Seckach-Klinge und Seckach-Zimmern hinsichtlich des Fluglärms während ihrer Versammlungszeiten eingeholt, um eine Störung gemäß Feiertagsgesetz auszuschließen (bitte unter Angabe, wie mit den Stellungnahmen umgegangen wurde)?

Zu 7.:

Das Änderungsgenehmigungsverfahren wurde mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Hierzu wurde der Antrag zur Änderungsgenehmigung nebst Antragsunterlagen öffentlich ausgelegt. Jeder, dessen Belang durch den Antrag berührt wurde, konnte bis Ende 2021 schriftlich oder zur Niederschrift bei den Gemeinden bzw. Städten oder beim Regierungspräsidium Stuttgart Einwendungen gegen das Vorhaben erheben. Mit den eingegangenen Einwendungen wurde sich in der Änderungsgenehmigung vom Februar 2022 umfassend auseinandergesetzt. Soweit ersichtlich, gingen seitens der Religionsgemeinschaften im Verfahren keine Einwände ein.

8. Wieso hat das Regierungspräsidium eine Mittagspause nur für Sonn- und Feiertage vorgeschrieben, obwohl es auch an Samstagen und während der Ferien regelmäßig Flugbewegungen gibt?

Zu 8.:

Die lärmgutachterliche Untersuchung hat ergeben, dass die Fluglärmimmissionen an den benachbarten Bebauungen die maßgebenden Lärmgrenzwerte nicht erreichen beziehungsweise deutlich unterschreiten. Auch im Hinblick auf die Flugbewegungszahlen sind luftrechtliche Einschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes (zeitliche Einschränkungen; Mittagspause) gemäß § 1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung grundsätzlich erst bei Flugbewegungen von 15 000 oder mehr pro Kalenderjahr vorgesehen. Am Flugplatz Schlierstadt belaufen sich die Flugbewegungszahlen in den zurückliegenden Jahren (2019 bis 2025) zwischen rund 1 500 bis 2 000 Flugbewegungen/Jahr und damit deutlich unter dem Grenzwert der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung. Insofern sind für den am Flugplatz Schlierstadt genehmigten Flugbetrieb luftrechtlich keine zeitlichen Einschränkungen geboten.

Aus Rücksichtnahme auf die Lärmschutzinteressen der angrenzenden Anwohner hat sich der Platzbetreiber freiwillig zu betrieblichen Einschränkungen verpflichtet. Danach finden an Sonn- und Feiertagen im Zeitraum von 11:30 Uhr bis 14:00 Uhr für die Dauer von einer Stunde keine Flugbewegungen statt.

9. Welche administrativen Weisungsmöglichkeiten hat das Regierungspräsidium, um die Lärmbelastung durch die Absetzflüge für die betroffenen Anwohner um den Flugplatz herum gleichmäßiger zu verteilen, beispielsweise durch Vorgaben hinsichtlich einer abwechselnden Nutzung der möglichen Flugkorridore?

Zu 9.:

Die Wahl der Flugroutenführung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Piloten. Die konkrete Routenwahl ist dabei insbesondere von den aktuellen Wetterbedingungen abhängig. Die Piloten sind – nach Möglichkeit – zur Vermeidung punktueller Lärmemissionen angehalten, alternierende und weitläufige Flugrouten zu fliegen. Da für den Absetzbetrieb ab einer gewissen Flughöhe kontrollierter Luftraum in Anspruch genommen wird, erfolgt die Verkehrslenkung durch die Flugsicherung. Hierauf hat weder der Fallschirmsprungbetreiber noch der verantwortliche Luftfahrzeugführer einen Einfluss. Die Anweisungen der Flugsicherung sind für den Piloten grundsätzlich bindend und zu befolgen.

Hinsichtlich der geländebedingten Start- und Landerichtungen siehe auch die Antwort zu Frage 4.

10. Wird das im gesamten Ortsteil Seckach-Zimmern unter anderem aus Lärmschutzgründen geltende Tempo 30 ihrer Ansicht nach nicht durch nahezu tausend Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres über den Ortsteil hinweg konterkariert?

Zu 10.:

Im Ortsteil Seckach-Zimmern besteht nach Kenntnis der Landesregierung überwiegend eine Tempo-30-Zonen-Regelung, die der allgemeinen Verkehrsberuhigung sowie der Verkehrssicherheit im Ortsbereich dient. Ungeachtet dessen ist ein unmittelbarer Vergleich der durch unterschiedliche Verkehrsträger verursachten Lärmsituation nicht ohne Weiteres möglich, da sich die Lärmbelastung sowohl hinsichtlich der Frequentierung (Verkehrsaufkommen) als auch der Quelle (von oben einwirkender Fluglärm gegenüber bodennahem Straßenlärm) unterschiedlich wahrgenommen wird.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor