



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Fluglärm



© Flughafen Stuttgart

Der Lärm von startenden und landenden Flugzeugen gehört zu den negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs. Staatliche Stellen versuchen auf verschiedenen Ebenen die Lärmbelästigung für Anwohner so weit wie möglich zu verringern - zum Beispiel durch die Ausweisung von Fluglärmschutzbereichen und Lärmaktionspläne, an deren Aufstellung die Öffentlichkeit beteiligt wird.

Bei der Minderung des Fluglärms wurden in den letzten Jahren große Fortschritte erzielt. So verkehren an den Flughäfen in Baden-Württemberg fast nur noch sogenannte Kapitel 3-Flugzeuge sowie besonders lärmreduzierte Kapitel 4-Flugzeuge.

Ansprechpartner vor Ort

Bei konkreten Fragen und Beschwerden über Lärm im Umfeld von Flughäfen oder durch Militärjets können sich Betroffene an folgende Stellen wenden:

- Der Flughafen Stuttgart hat einen eigenen Lärmschutzbeauftragten, der Mitarbeiter des Regierungspräsidiums Stuttgart ist. Anwohner erreichen ihn unter lsb@rps.bwl.de oder der Telefonnummer 0711 72249351. Weitere Infos zum Lärmschutz finden Sie auch auf der [Internetseite des Flughafens Stuttgart](#).
- Der Flughafen Friedrichshafen hat ebenfalls einen Lärmschutzbeauftragten. Dieser ist unter r.straessle@bodensee-airport.eu oder der Telefonnummer 07541 284-120 zu erreichen. Weitere Infos zum Lärmschutz finden Sie auch auf der [Internetseite des Bodensee-Airports Friedrichshafen](#).
- Fragen zum Flugbetrieb des [Flughafens Karlsruhe/ Baden-Baden](#) können Sie entweder schriftlich oder telefonisch an den zuständigen Flugbetriebsleiter richten. Kontakt: Baden-Airpark GmbH, Flughafen Karlsruhe/ Baden-Baden, Leiter Flugbetrieb/ Flugsicherung, Quebec Avenue B410, 77836 Rheinmünster, oder Sie wenden sich an die Hotline des Flughafens: 07229 662000 bzw. info@baden-airpark.de
- Wer sich durch Militärluftfahrzeuge wie Jets oder Helikopter belästigt fühlt, erreicht das [Luftfahrtamt der Bundeswehr](#) unter der kostenfreien Nummer 0800 8620730.

Lärmbegrenzung bei Flugzeugen

Um Fluglärm zu verringern, müssen neu zugelassene Flugzeuge Lärmgrenzwerte einhalten. Durch lärmabhängig gestaffelte Landeentgelte der Flughäfen entsteht für die Luftfahrtgesellschaften ein zusätzlicher finanzieller Anreiz, moderne und damit sparsamere und leisere Flugzeuge einzusetzen.

Fluglärmschutzbereiche

Die Landesregierung hat auf der Basis des Fluglärmgesetzes für die Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie für den Verkehrslandeplatz Mannheim Lärmschutzbereiche ausgewiesen. Unterschieden werden die Tag-Schutzzonen 1 und 2 (jeweils 6 bis 22 Uhr) und die Nacht-Schutzzone (22 bis 6 Uhr).

Entscheidend für die räumliche Ausdehnung der Lärmschutzbereiche ist der voraussehbare Flugbetrieb in 10 Jahren. Dieser ergibt sich aus den aktuellen Flugbetriebsdaten und einer Prognose der Verkehrsentwicklung, die in einem vorgegebenen Datenerfassungssystem (DES) abgebildet sind. Die Tag-Schutzzone 1 umfasst die Bereiche mit Lärmpegeln über 65 Dezibel (A), die Tagschutzzone 2 solche mit Lärmpegeln über 60 Dezibel (A). Die Nacht-Schutzzone umfasst die Bereiche mit Lärmpegeln über 55 Dezibel (A) oder mehr als sechs Lärmereignissen über 72 Dezibel (A) im Freien.

Die Karten der Lärmschutzbereiche für die einzelnen Standorte, das zugrunde liegende Datenmaterial für deren Festlegung sowie die maßgeblichen Gesetze und Verordnungen stehen auf den Internetseiten der [Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg \(LUBW\)](#) zur Verfügung.

Folgen für Grundstückseigentümer

Mit der Ausweisung von Lärmschutzbereichen sind bauplanungsrechtliche Einschränkungen und Bauverbote verbunden. In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche, in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden.

In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen.

In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen keine Wohnungen gebaut werden. Grundstückseigentümer haben unter Umständen Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen für ihre dort schon errichteten Einrichtungen oder Wohnungen.

Weitere Informationen zum Schallschutzprogramm am Flughafen Stuttgart finden Sie unter www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de.

Zuständig für Entscheidungen über Ausnahmen von Bauverbots sind die [Regierungspräsidien](#). Um die Festsetzung von Entschädigungszahlungen kümmern sich die unteren Verwaltungsbehörden (Stadt- und Landkreise, Große Kreisstädte und Verwaltungsgemeinschaften), in deren Zuständigkeitsbereich ein Fluglärmschutzbereich ausgewiesen ist.

Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart

Für Großflughäfen, in Baden-Württemberg dem Flughafen Stuttgart, müssen Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Mögliche lärmindernde Mittel sind Maßnahmen der Verkehrsplanung, der Raumordnung, des primären Lärmschutzes an den Flugzeugen sowie wirtschaftliche Anreize für Fluggesellschaften, möglichst leise Maschinen einzusetzen. Die Zuständigkeit für die Erstellung des Planes für den Flughafen Stuttgart liegt beim Regierungspräsidium Stuttgart.

Weitere Informationen zum Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart finden sich auf den [Internetseiten des Regierungspräsidiums Stuttgart](#).

FAQ: Alternative Flugroute Stuttgart

Rund um den Flughafen Stuttgart wird derzeit die Einführung einer neuen alternativen Abflugroute geprüft und diskutiert. Im Zuge dieser Debatte möchte die Landesregierung im Rahmen ihrer Möglichkeiten für möglichst viel Transparenz und eine gute Informationslage sorgen. Neben einer Informationsveranstaltung am 20. Oktober für Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Abgeordnete der Region möchte das Ministerium für Verkehr nun durch die nachfolgenden FAQ Informationen über das Verfahren und die Route bereitstellen.

Warum wird über eine alternative Flugroute nachgedacht?

Auf Vorschlag der Eurowings GmbH und der Deutschen Lufthansa AG hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine neue, alternative und satellitenbasierte Abflugroute (RNP - Required Navigation Performance) sowie insgesamt vier Varianten dieser Route vom Flughafen Stuttgart aus von der Piste 07 in Richtung Süden geplant und in der Fluglärmmmission vorgestellt. Die Abflugroute würde für Starts in Richtung Osten gelten und am Wegpunkt TEDGO südlich des Flughafens enden. 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 umflogen werden

Wie läuft das Verfahren zur Änderung von Flugrouten ab? ✓

Neue Flugverfahren werden durch die DFS geplant und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) durch Rechtsverordnung festgelegt. Das BAF prüft die Abwägungsunterlagen und leitet sie parallel an das Umweltbundesamt (UBA) zur Stellungnahme, um im Benehmen mit diesem einen abschließenden Verordnungsvorschlag an das Bundesjustizministerium zur Rechtsförmlichkeitsprüfung weiterzureichen.

Sollte in dem neuen Flugverfahren von den Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) abgewichen werden, muss der Antrag zusätzlich zur Entscheidung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weitergeleitet werden.

Im Rahmen der Planung neuer Flugverfahren am Flughafen Stuttgart ist das Ministerium für Verkehr in seiner Funktion als oberste Immissionsschutzbehörde Mitglied der Fluglärmkommission (FLK) und damit Teil eines Gremiums, das die DFS berät. Die DFS ist dabei nicht an die Empfehlung der Fluglärmkommission gebunden. Eine direkte Beteiligung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner ist im Verfahren nicht vorgesehen.

[Grafik der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Formaler Prozess der Abwägung \(PDF\)](#)

Welchen Einfluss hatte die Fluglärmkommission? ✓

Die Fluglärmkommission kann lediglich eine Empfehlung abgeben, die DFS ist dabei nicht an die Empfehlung der Fluglärmkommission gebunden.

Wie setzt sich die Fluglärmkommission zusammen? ✓

Der Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart gehören 17 Mitglieder an. Dies sind die Städte Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Esslingen, Ostfildern und Stuttgart, die Gemeinden Denkendorf, Steinenbronn, Neuhausen, Schönaich, Deizisau und Altbach sowie die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, die Flughafen Stuttgart GmbH, die Luftfahrtunternehmen, die Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart, die US-Streitkräfte in Baden-Württemberg und das Ministerium für Verkehr in seiner Eigenschaft als oberste Landesbehörde für den verkehrsbezogenen Immissionsschutz. Die Genehmigungsbehörde, die Flugsicherungsorganisation und der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen nehmen regelmäßig an den Sitzungen teil, die in der Regel zweimal im Jahr stattfinden.

Warum wurde die Fluglärmkommission um zwei Mitglieder erweitert? ✓

Das Ministerium für Verkehr ist vor dem Hintergrund der Diskussion um das TEDGO-Abflugverfahren am Flughafen Stuttgart sowie eingegangener Anträge der Bitte nachgekommen eine entsprechende, rechtlich beständige Erweiterung des Mitgliederkreises der Fluglärmkommission zu prüfen.

Diese Prüfung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die für die kommunale Bauleitplanung zwischen Bund und Ländern abgestimmten Fluglärm-Planungskonturen den Anforderungen des § 32b Luftverkehrsgesetz entsprechen. Sie werden daher bei der Berufung von Mitgliedern in die Fluglärmkommission zukünftig zugrunde gelegt. Die Konturen legen äquivalente Dauerschallpegel von 55 dB(A) für den Tag (6 bis 22 Uhr) und 50 dB(A) für die Nacht (22 bis 6 Uhr) fest. Sie sind damit um 5 dB(A) niedriger bemessen, als die bislang für die Berufung in die Fluglärmkommission zugrunde gelegten Lärmwerte nach § 2 Abs. 2 S. 2 Ziffer 2. des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Die Planungskonturen der kommunalen Bauleitplanung als objektives, transparentes und nachvollziehbares Kriterium zur Berufung in die Fluglärmkommission heranzuziehen, ermöglicht es einerseits dem Bedürfnis nach umfassender kommunaler Beteiligung und andererseits der Funktion und der Bedeutung, die der Gesetzgeber der Fluglärmkommission zukommen lässt, gerecht zu werden.

Die Gemeinden Altbach und Deizasau wurden nach diesen Kriterien am 21. Februar 2022 in die Fluglärmkommission Stuttgart berufen. Die Kommission hat jetzt 17 Mitglieder.

Welchen Einfluss hat das Land/die Landesregierung auf das Verfahren?

Die Einbindung der Fluglärmkommission bei der Planung und Festlegung von Flugrouten ist Teil eines von Bundesbehörden betriebenen Planungsverfahrens, das keine direkte Bürgerbeteiligung vorsieht. Die Beteiligung von Betroffenen erfolgt ausschließlich über die Fluglärmkommission und die darin vertretenen Mitglieder. Von den insgesamt 17 stimmberechtigten Mitgliedern entfällt ein Sitz auf das Ministerium für Verkehr als oberste Immissionsschutzbehörde. Weitere Möglichkeiten der Einflussnahme auf das Beratungsergebnis bzw. den weiteren Fortgang des Verfahrens hat die Landesregierung nicht.

Wie wurden die betroffenen Kommunen über die Planungen informiert?

Die Fluglärmkommission hat im Mai 2021 zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, um die möglicherweise von einem „Mehr an Fluglärm“ betroffenen Kommunen, die nicht Mitglied der Fluglärmkommission sind, zu informieren. Bei diesem Termin wurde ausführlich über die Planungen informiert. Außerdem konnten die eingeladenen Kommunen ihre Anliegen in einer weiteren Sitzung am 26. Juli 2021 gegenüber der Fluglärmkommission vorbringen. Ihnen wurde auch die Möglichkeit eingeräumt, gegenüber der Kommission schriftlich Stellung zu nehmen und auch an der Sitzung der Fluglärmkommission am 2. November 2021 teilzunehmen

Die Einladung ist auf Grundlage der Informationslage, die durch die DFS und die Airlines bereitgestellt wurde, erfolgt. Daher wurden die Gemeinden Aichtal und Neckartailfingen zu diesem Termin nicht eingeladen. Ob und inwiefern diese Kommunen künftig betroffen wären, hat die DFS bisher noch nicht abschließend beantwortet. Nichtsdestotrotz wurden die beiden Kommunen ebenfalls zur Sitzung am 2. November eingeladen.

Der FLK war es im konkreten Fall ein Anliegen, alle betroffenen Kommunen in die Diskussion einzubinden, unabhängig davon, ob sie Mitglied in der Fluglärmkommission Stuttgart sind oder nicht. Zudem hat die Landesregierung aufgrund der Kritik am 20. Oktober eine digitale Informationsveranstaltung durchgeführt.

Wie geht es weiter?

Wie vom Vorsitzenden der Fluglärmkommission vorgeschlagen, wurde bei der Sitzung am 2. November keine abschließende Empfehlung über die Route abgegeben. Die Sitzung wurde dafür genutzt, Detailfragen vertieft mit den Fluggesellschaften, die eine mögliche Änderung initiiert haben, und der Deutschen Flugsicherung als planende Stelle zu erörtern. Im Falle eines späteren zustimmenden Votums durch die FLK soll ein Probetrieb von einem Jahr angestrebt werden.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde unter anderem beschlossen, dass ein unabhängiges und vom Land zu 30 % finanziertes Fluglärmgutachten beauftragt und eine Erweiterung der Mitglieder der Fluglärmkommission geprüft wird. Die Ergebnisse des [Fluglärmgutachten](#) (pdf) liegen vor und sollen für mehr Transparenz und eine bessere Datenlage sorgen. Es wurde am 7. März in der Fluglärmkommission vorgestellt und diskutiert. Eine Beschlussfassung über das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der Flugroute soll erst in einer späteren Sitzung der Kommission erfolgen.

Wie könnte ein sog. Probetrieb aussehen und warum wird darüber nachgedacht?

In den vergangenen Sitzungen der Fluglärmkommission wurde die Möglichkeit diskutiert, den Beschlussvorschlag so zu formulieren, dass man zunächst einen zeitlich befristeten Probetrieb festlegt und die Nutzung der Route auf eine bestimmte Anzahl bzw. einen bestimmten Anteil an Flügen begrenzt. Dies bietet die Chance, die Veränderung auf Grundlage von begleitenden Fluglärmmessungen zu evaluieren. Diese Ergebnisse könnten dann in den weiteren Entscheidungsprozess nach Ablauf des Probezeitraums einfließen.

Müssten alle Flüge künftig die alternative Route nehmen, oder würde die Anpassung nur einen Teil des Flugverkehrs betreffen?

Es wird aktuell davon ausgegangen, dass ca. 30 Prozent 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 (Vorpandemieniveau) zeigt, dass bei Betriebsrichtung 07 (Startrichtung nach Osten) durchschnittlich drei Abflüge pro Stunde via TEDGO geführt werden.

NORAH-Studie

Die NORAH-Studie (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health), die bisher größte Lärmstudie zum Fluglärm im deutschsprachigen Raum, untersuchte die Wirkungen auf die Gesundheit, Lebensqualität und kindliche Entwicklung im Rhein-Main Gebiet. Schwerpunkt ist dabei der Fluglärm am Frankfurter Flughafen, wobei Vergleiche zu anderen Flughäfen (Stuttgart und Köln/Bonn) und zum Straßen- und Schienenverkehr gezogen werden. Die Ergebnisse wurden im Oktober 2015 vorgestellt.

Lärm macht krank. Auch die NORAH-Studie bestätigt mit ihren zahlreichen Untersuchungen diese Aussage. Es gibt jedoch Hinweise darauf, dass sich die Lärmwirkungen im Detail je nach Verkehrsträger von den bisherigen Forschungsergebnissen unterscheiden. Die Studie kommt unter anderem zu dem Schluss, dass Depressionen bei Fluglärm eine höhere Bedeutung haben als Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Autoren der NORAH-Studie schließen sich aber auch den Schlussfolgerungen anderer Untersuchungen an. So besteht Konsens darüber, dass eine zeitnahe Absenkung der Lärmbelastung auf Werte von maximal 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts an der Außenfassade von Wohngebäuden für einen wirksamen Gesundheitsschutz zwingend erreicht werden müssen.

Weitere Informationen zur Studie erhalten Sie unter www.laermstudie.de.

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermquellen/fluglaerm?print=1&cHash=16e2e683d707c01c2d7eb7020a303893>