



**FILDERSTADT**

*Eine Stadt.  
Viele Möglichkeiten.*

Der  
Oberbürgermeister

Stadtverwaltung Filderstadt · 70790 Filderstadt

Regierungspräsidium Stuttgart  
Abteilung Umwelt Referat 54.1  
Ruppmannstr. 21  
70565 Stuttgart

Hausanschrift  
Filderstadt-Bernhausen  
Aicher Straße 9  
70794 Filderstadt

Postanschrift  
Stadtverwaltung Filderstadt  
70790 Filderstadt

Telefon 0711 7003-214  
Telefax 0711 7003-377  
Internet: [www.filderstadt.de](http://www.filderstadt.de)

Haltestelle  
Dr.-Peter-Bümlein-Platz

## **Überprüfung Lärmaktionsplan 2024 - Stellungnahme der Stadt Filderstadt**

21. März 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

von der Möglichkeit zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart Stellung zu nehmen mache ich für die Stadt Filderstadt hiermit gerne Gebrauch.

Vorab fällt auf, dass bei den Betroffenenzahlen lärmbelasteter Bürger erstmals die Kategorien HA (Highly annoyed (hoch lärmbelästigt)) sowie HSD1 und HSD2 (Highly sleep disturbed (stark schlafgestört)) auftauchen, die nicht mit einem dB(A)-Wert korreliert sind. Die jeweilige Kategorie darunter lautet  $\geq 70$  dB(A). Es wird daher nicht deutlich, welchem Pegelbereich diese Gruppe ausgesetzt ist.

Zu den Inhalten des vorgelegten Entwurfs: Sowohl bei der Überprüfung 2017 (vorgelegt in 2019) als auch bei der aktuellen Überprüfung des Lärmaktionsplans von 2024 wird eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung ausgewiesen. Das deckt sich leider nicht mit den Beschwerden und Rückmeldungen aus der Bevölkerung, die in Filderstadt als betroffene Anrainerkommune auflaufen. Seitens Stadtverwaltung ist uns die Diskrepanz zwischen subjektivem Lärmempfinden und objektiver Lärmbelastung durchaus bewusst. Insbesondere die aktuellen Lärminderungen, die größtenteils auf das derzeit vorgeschriebene Lärmberechnungsverfahren zurückzuführen sind, sind der Bevölkerung nur schwer zu vermitteln, da keine wirkliche Entlastung vorliegt. Auch wenn das nicht in der Verantwortung von Flughafen und Regierungspräsidium liegt, müssten umso eindringlicher die tatsächlichen Lärmreduzierungen durch die im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen beziffert werden. Und das lässt die aktuelle Überprüfung leider vermissen. Die Maßnahmen werden lediglich qualitativ beschrieben, deren Lärmwirkung aber nicht ansatzweise angegeben.

Es ist zum Beispiel nicht erkennbar, wie viele Flüge durch die Betriebsbeschränkungen bzw. die erweiterten Nachtflugbeschränkungen aus den Tagesrand- und Nachtstunden verschoben werden konnten.

Auch beim Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) wird lediglich eine Optimierung der Betriebsabläufe am Boden bei Start und Landung beschrieben. Es erfolgte aber keine Berechnung oder Schätzung der Lärmreduzierung.

Der als lärmreduzierende Maßnahme aufgeführte kontinuierliche Sinkflug (Continuous Descent Approach (CDA)) liegt nicht in der Hand des Flughafens. Wird dieser von den Fluglinien tatsächlich praktiziert und welche Lärmreduzierung ist davon zu erwarten? Gleichermaßen verhält es sich bei den Flachstarts und wirft daher die gleiche Frage auf.

Die im Rahmen der Modernisierung der Flugzeugflotte am Flughafen Stuttgart verkehrenden Flugzeugmuster, die verschärfte Lärmbestimmungen einhalten, wurden bereits in der Überprüfung 2019 beschrieben. Welchen Anteil sie am Verkehrsaufkommen ausmachen und inwieweit sich dieser erhöht hat, geht aus dem aktuellen Entwurf nicht hervor.

Die als Novum deklarierte Entgeltordnung für Starts und Landungen (ab April 2023) war bereits im Bericht 2019 als umgesetzt beschrieben und zwar sowohl die Entgelte als auch die Zuschläge für die Tagesrand- und Nachtzeiten. Die Stadt Filderstadt spricht sich diesbezüglich für das Modell des Flughafens Berlin-Brandenburg aus, das mittlerweile durch das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 28. Februar 2024 abgesichert ist. Diese Entgeltordnung sieht eine Berechnung sogenannter einzelereignisbezogener Lärmentgelte für Starts und Landungen vor. Der Flughafen knüpft bei der Festlegung des zu zahlenden Lärmentgelts nicht mehr pauschal an den von einem Flugzeugtyp durchschnittlich erzeugten Lärmpegel, sondern an den bei jedem einzelnen Start und jeder Landung konkret gemessenen Lärm. Damit wird ein finanzieller Anreiz zu lärmärmeren Fliegen geschaffen und damit insbesondere zu einem Verzicht auf Intersection-Starts, die zu deutlich höheren Lärmwerten gerade im Nahbereich des Flughafens führen.

Die in den Überprüfungen angekündigte kontinuierliche Verbesserung der Lärmsituation wird begrüßt. Insgesamt besteht im Umfeld des Flughafens aber nach wie vor ein hohes Lärmempfinden bei der Einwohnerschaft welchem nachdrücklich und wahrnehmbar seitens des Flughafenbetriebes nachgegangen werden muss. Die Stadt Filderstadt fordert daher einen Lärmaktionsplan am Flughafen Stuttgart mit verbindlichen Lärminderungszielen, deren Erreichung quantifiziert nachvollzogen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

*Im Original gez.*

Christoph Traub