

11. Ein besserer Schutz der Tagesrandstunden ist anzustreben. Heute erfolgen rund 10% aller Starts zwischen 6 und 7 Uhr morgens. Statt einem langsamen Anschwellen des Verkehrs und der damit verbundenen Lärmauswirkungen, „explodiert“ der Lärm Schlag 6 Uhr.

12. Sämtliche Überlegungen hinsichtlich Lärminderung gehören auch vor dem Hintergrund der damit verbundenen Emissionen an Luftschadstoffen und Gerüchen im Umfeld des Flughafens untersucht. Es darf nicht sein, dass Lärminderung durch Maßnahmen erreicht wird, die zu noch höheren Belastungen an verbranntem Kerosin (Dieselruß) führen. Betrachtungen fehlen im Lärmaktionsplan ganz.

13. Es sollte eine neue lärmabhängige Entgeltordnung für Start- und Landevorgänge geschaffen werden die nicht nur nach den Überflugpegeln, sondern auch eine tageszeitliche Differenzierung der Entgelte als ökonomische Steuerungsmöglichkeit vorsieht

- a) in den Nachtstunden nach 22:00 Uhr Zuschläge bis zu 500%
(in der Nachtkernzeit sind höhere Zuschläge zu verlangen, ohne Ausnahmen z.B. für Postmaschinen),
- b) in den Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit
(von 06:00 bis 07:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr) Zuschläge bis 250%.

14. Der Lärmaktionsplan enthält keinerlei zeitliche Vorgaben für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Ein möglichst zeitnaher Termin-Plan für die Maßnahmeschritte ist zu definieren.

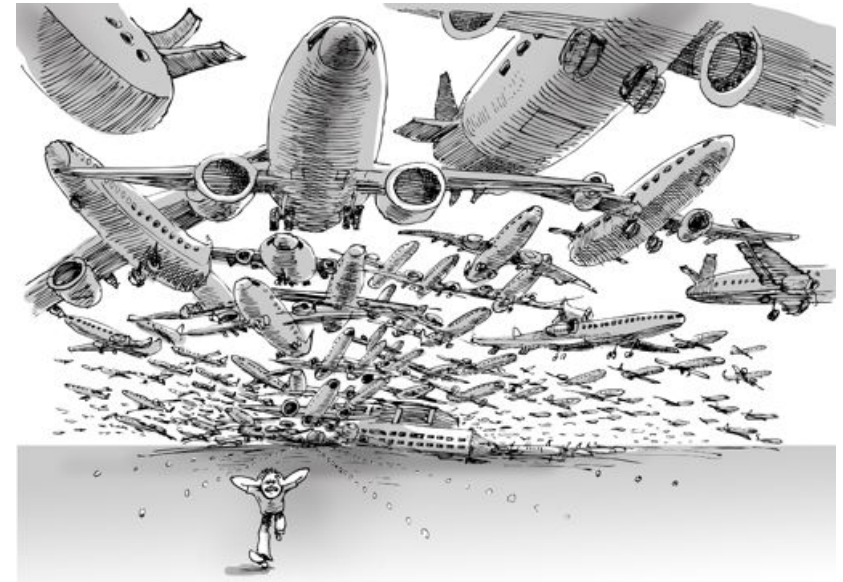
15. Die Einbindung in andere Lärmaktionspläne erfolgt nicht. Das widerspricht dem akzeptorbezogenen Ansatz der Umgebungslärm-Richtlinie.



Grafik aus dem Widerstand gegen den Großflughafen Stuttgart zwischen 1967 und 1989

VisdP: Schutzgemeinschaft Filder e.V. Steffen Siegel, Panoramastr. 61, Neuhausen a.F

Was tut sich an der Flughafen- und Lärmfront ? Urteile Leipzig, Berlin, Lärmaktionsplan...



mit
Alexandra Fridrich
Flughafen-Expertin und Fachanwältin

Dipl. Ing. Michael von Koch
Technischer Experte zum Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart

Donnerstag 19. Juli 2012, um 19.30 Uhr
Filderhalle Leinfelden
Bahnhofsstraße 61

Der Entwurf des **Lärmaktionsplans** des Flughafens Stuttgart liegt derzeit beim Stuttgarter Regierungspräsidium. Bis 27. Juli 2012 können Forderungen und Vorschläge eingereicht werden.

Schließen Sie sich unseren Forderungen an.

Schutzgemeinschaft **Filder** e.V.



Schutzgemeinschaft **Filder** e.V.



Forderungen und Vorschläge der Schutzgemeinschaft Filder an den Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart

Der Lärmaktionsplan des Flughafens geht auf die Forderung einer EU-Umgebungsrichtlinie zurück. Sie verlangt von Gemeinden und Einrichtungen mit Hauptverkehrsachsen, Lärmaktionspläne zu erstellen. So haben beispielsweise Leinfelden-Echterdingen und die Stadt Stuttgart Lärmaktionspläne. Es ist ein guter Schritt, dass jetzt auch der Flughafen Stuttgart den Anforderungen der EU nachkommt. Die SG Filder vermisst darin allerdings wichtige Punkte, die wir in den Plan aufgenommen wissen wollen. Schreiben Sie an das Regierungspräsidium Stuttgart, Ruppmannstr. 21, 70565 Stuttgart.

1. Aktiver Schallschutz ist besser als passiver! Lärminderungsmaßnahmen durch aktiven Schallschutz haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen. Der auf Basis des festgesetzten Lärmschutzbereichs vom Flughafen Stuttgart gewährte passive Schallschutz genügt sowohl inhaltlich als auch zeitlich in keinem Fall. Die Regelungen im Fluglärmgesetz sind bei Weitem nicht ausreichend, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass Lärminderungsmaßnahmen in Form von Betriebsbeschränkungen, der ökonomischen Steuerung und der Reduktion des Lärms an der Quelle geprüft werden. Doch auch sie greifen zu kurz.

2. Es ist eine ununterbrochene Nachtruhe von 8 Stunden einzuhalten. Eine verkürzte Nachtruhe führt zu gesundheitlichen Schäden von Lärmbetroffenen, wie die Lärmwirkungsforschung zeigt.

3. Sind Flugbewegungen insbesondere in der Kernzeit der Nacht geplant, bedürfen diese einer besonderen Rechtfertigung (sogenannter standortspezifischer Nachtflugbedarf). Für die sogenannten Nachtrandstunden soll der Stuttgarter Flughafen den Nachweis erbringen, dass ein bestimmter Verkehrsbedarf oder ein bestimmtes Verkehrssegment nicht befriedigend innerhalb der Tagesstunden abgewickelt werden kann. Bei der Lärmaktionsplanung sind die besonderen gesetzlichen Anforderungen an den Nachtlärmschutz vorrangig in den Blick zu nehmen. Hinzu kommt, dass sich die erste und die letzte Nachtstunde nicht lediglich als Verlängerung gegenüber den Tagesrandstunden erweisen dürfen.

4. In die Nachtflugbeschränkung sind neben den Postmaschinen auch die Propellermaschinen, einschließlich Kleinflugzeuge und Hubschrauber mit aufzunehmen.

5. Die Lärminderungen durch die Variation der Start- und Landeverfahren ist offensichtlich noch nicht abschließend untersucht worden. Im Kapitel 4.2 heißt es dazu, „...vertikal optimierte Abflugprofile müssen wie das o.g. Steilstartverfahren hinsichtlich ihrer lärmverteilenden Wirkung noch untersucht und bewertet werden. Sämtliche Möglichkeiten sind auch bei den derzeitigen Flugzeugmustern zu untersuchen.“ Lärminderungen durch die unterschiedliche Belegung von Flugrouten wurden nicht weiter geprüft, obwohl Änderungen, wenn auch sehr begrenzt, als möglich angesehen wurden. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Rückenwindkomponente wo zwar wenig, aber trotzdem ein grundsätzlicher Spielraum gesehen wird. Eine Lärmverlagerung darf es hierbei nicht geben.



6. Der Bodenlärm des Flughafens wird als „von untergeordneter Bedeutung“ bezeichnet, ohne ihn näher zu quantifizieren. Die Möglichkeiten der Reduzierung sämtlicher Lärmquellen – Stand- und Rollgeräusche, Standphase Hubschrauber, Triebwerksprobeläufe, Hilfsaggregate (APU und GPU) sowie der Fahrzeuge wird nicht detailliert dargestellt. Die schon heute verfügbaren Möglichkeiten scheinen offensichtlich nicht ausgeschöpft.

7. Triebwerksprobeläufe und Leerlaufprobeläufe sind in der direkten Nachbarschaft des Flughafens sehr störend und auf ein erforderliches Mindestmaß zu beschränken oder es ist ein Schallschutz durch eine Halle vorzusehen. Im Rahmen des Lärmaktionsplanes ist eine Regelung zu schaffen, die diese Forderung erfüllt.

8. Der Flughafen hat vor kurzem begonnen, an einige Standorte von abgestellten Flugzeugen Strom zu legen. Zwingend vorgeschrieben und überwacht werden sollte eine flächendeckende Netzstromverfügbarkeit für die Bordstromversorgung und damit der Verzicht auf den APU-Betrieb (Auxiliary Power Unit, APU, Hilfsgasturbinen) – auch wegen der unnötigen Abgasemissionen.

9. Wir fordern die Rücknahme der Planungen für den Westausbau des Flughafens für Flugzeug-Abstellflächen, da es zusätzlich zum Verbrauch von Feld und Wiesen mehr Starts in den frühen Morgenstunden und späten Abendstunden bringen wird.

10. Eine Beschränkung des Sichtflugverkehrs ist vorzusehen, da die Mindestflughöhe hier in der Regel unterschritten ist und mehr Lärm bedeutet.