

Kleine Anfrage

des Abg. Matthias Miller CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fluglärm und Kerosinablass im Landkreis Böblingen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. In welchem Umfang nahm der Fluglärm durch den Flughafen Stuttgart im Landkreis Böblingen, insbesondere in den Gemeinden Böblingen, Schönaich und Steinenbronn, in den letzten fünf Jahren zu oder ab (Daten der Fluglärm-messanlagen)?
2. Wurden in den letzten zehn Jahren am Flughafen Stuttgart neue Flugrouten festgelegt, die die besonders von Fluglärm strapazierten Gebiete im Landkreis Böblingen zusätzlich belasten oder entlasten?
3. Wie viele Flugzeuge mit einer Flugstrecke von unter 400 km starten und landen jährlich am Flughafen Stuttgart unter Angabe, zu welchen Flughäfen diese führen (tabellarische Auflistung der letzten fünf Jahre)?
4. Wie viele Flugzeuge starten und landen monatlich am Flughafen Stuttgart (tabellarische Auflistung der Daten von Januar 2019 bis August 2021)?
5. Wie oft und in welchen Gebieten wurde in den letzten fünf Jahren im Einzugsbereich des Flughafens Stuttgart beim Landeanflug Kerosin abgelassen?
6. Welche Gründe hatten die Ablassereignisse?
7. Wurden in den von Kerosinablassen betroffenen Gebieten regelmäßig Boden-, Luft und Grundwasserproben genommen, um den Schutz der Umwelt und die Gesundheit der Bürger sicherzustellen unter Angabe, welche Ergebnisse durch mögliche Untersuchungen festgestellt werden konnten?
8. Alternieren die Ablassgebiete von Kerosin am Flughafen Stuttgart?

9. Sind der Landesregierung Fälle bekannt, in denen der Kerosinablass zu einer Beeinträchtigung der am Boden lebenden Bevölkerung geführt hat?
10. Welche Strategie verfolgt die Landesregierung, um mögliche Kerosinablässe zu reduzieren?

29.9.2021

Miller CDU

Begründung

Die Kleine Anfrage soll abfragen, welche Gebiete von Fluglärm besonders betroffen sind und ob Alternativrouten geschaffen wurden. Zudem werden auch, in Hinblick auf den Kerosinablass, die Gegebenheiten von Kontrollen zur Sicherstellung der Gesundheit der Bürger und zum Schutz der Umwelt abgefragt.

Antwort

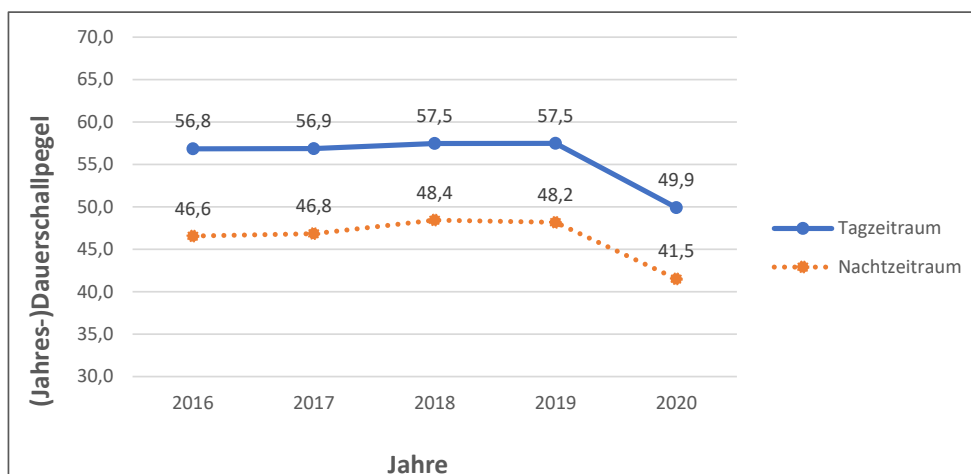
Mit Schreiben vom 25. Oktober 2021 Nr. VM3-0141.5-4/92 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen die Kleine Anfrage wie folgt:

1. In welchem Umfang nahm der Fluglärm durch den Flughafen Stuttgart im Landkreis Böblingen, insbesondere in den Gemeinden Böblingen, Schönaich und Steinenbronn, in den letzten fünf Jahren zu oder ab (Daten der Fluglärm-messanlagen)?

Die Flughafen Stuttgart GmbH hat auf Nachfrage hierzu wie folgt Stellung genommen:

Die Flughafen Stuttgart GmbH betreibt eine Fluglärm-messanlage mit acht festinstallierten Außenmessstellen, die in besiedelten Gebieten der Gemeinden Scharnhausen, Berkheim, Neuhausen, Bernhausen, Stetten, Steinenbronn, Leinfelden-Echterdingen und Denkendorf liegen. Die Flughafengesellschaft veröffentlicht monatliche Fluglärmberichte, die auf der Internetseite des STR der Öffentlichkeit bereitgestellt werden.

Da keine Außenmessstellen in den Gemeinden Böblingen und Schönaich installiert sind, beziehen sich die nachfolgenden Messergebnisse nur auf die Gemeinde Steinenbronn. Das Fluglärmgesetz schreibt vor, einen Dauerschallpegel für den Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr) und Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) zu ermitteln. Daher wurden auch bei der Auswertung die Jahres-Dauerschallpegel (für Tag/Nacht) für die Jahre 2016 bis 2020 herangezogen.



2. Wurden in den letzten zehn Jahren am Flughafen Stuttgart neue Flugrouten festgelegt, die die besonders von Fluglärm strapazierten Gebiete im Landkreis Böblingen zusätzlich belasten oder entlasten?

Flugverfahren legt nach § 32 Absatz 4 Nr. 8 und Absatz 4c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) sowie § 33 Absatz 2 Luftverkehrsordnung (LuftVO) das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Rechtsverordnung fest. Die Planung von Flugverfahren erfolgt durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS). Vor der Festlegung von Flugverfahren ist die Fluglärmkommission nach § 32b LuftVG zu beteiligen.

Nach Auskunft der DFS wurden in den letzten zehn Jahren keine Änderungen vorgenommen, die nach Einschätzung der DFS eine negative Auswirkung auf die Fluglärmbelastung im Landkreis Böblingen hatten.

3. Wie viele Flugzeuge mit einer Flugstrecke von unter 400 km starten und landen jährlich am Flughafen Stuttgart unter Angabe, zu welchen Flughäfen diese führen (tabellarische Auflistung der letzten fünf Jahre)?

Die Aufstellung ist als *Anlage* beigefügt und basiert auf einer Stellungnahme der Flughafen Stuttgart GmbH.

4. Wie viele Flugzeuge starten und landen monatlich am Flughafen Stuttgart (tabellarische Auflistung der Daten von Januar 2019 bis August 2021)?

Die Aufstellung ist als *Anlage* beigefügt und basiert auf einer Stellungnahme der Flughafen Stuttgart GmbH.

5. Wie oft und in welchen Gebieten wurde in den letzten fünf Jahren im Einzugsbereich des Flughafens Stuttgart beim Landeanflug Kerosin abgelassen?

6. Welche Gründe hatten die Ablassereignisse?

7. Wurden in den von Kerosinablassen betroffenen Gebieten regelmäßig Boden-, Luft und Grundwasserproben genommen, um den Schutz der Umwelt und die Gesundheit der Bürger sicherzustellen unter Angabe, welche Ergebnisse durch mögliche Untersuchungen festgestellt werden konnten?

8. *Alternieren die Ablassgebiete von Kerosin am Flughafen Stuttgart?*

9. *Sind der Landesregierung Fälle bekannt, in denen der Kerosinablass zu einer Beeinträchtigung der am Boden lebenden Bevölkerung geführt hat?*

Die Fragen 5, 6, 7, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Treibstoffschnellablass ist eine Notfallmaßnahme, die nicht im regulären Flugbetrieb vorkommt und nur in Ausnahme- oder Notsituationen angewendet wird. Sie wird erforderlich, wenn ein Luftfahrzeug mit einem höheren als dem zulässigen Landegewicht abhebt und ein Problem auftritt, das die direkte Landung des Flugzeugs erforderlich macht. Dafür hat die Flugbesatzung eine Dringlichkeits- bzw. Notfallsituation zu erklären.

Da das Treibstoffschnellablassverfahren in vielen Fällen mit einem Luftnotfall einhergeht, bei dem das Flugzeug schnellstmöglich landen muss, ist eine Festlegung von speziellen Treibstoffablassgebieten nicht möglich. Nach der Betriebsanweisung der Flugsicherung soll bei diesem Verfahren jedoch möglichst ein Gebiet abseits großer Städte und eine Höhe von über 1.800 Meter über Grund gewählt werden.

Die technischen Voraussetzungen dazu haben nur zivile Langstreckenflugzeuge sowie Militärflugzeuge. Andere Flugzeuge können auch mit vollen Tanks sicher landen. Die am Flughafen Stuttgart üblicherweise eingesetzten Luftfahrzeuge aus dem Kurz- und Mittelstreckensegment besitzen keine technischen Möglichkeiten zum Ablassen von Kerosin.

Auf der Internetseite des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) werden die tatsächlich erfolgten Treibstoffschnellablässe über Deutschland mit dem jeweiligen Ort sowie der jeweiligen Menge veröffentlicht. In dem Veröffentlichungszeitraum wurde über Baden-Württemberg drei Mal Treibstoff abgelassen. Keines dieser Ereignisse fand in dem Umkreis des Flughafens Stuttgart statt.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Mai 2019 eine Studie zu den Wirkungen des Treibstoffschnellablasses auf Umwelt und Gesundheit auf seiner Internetseite veröffentlicht. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen unkritisch sind. Dies gilt im Hinblick auf die Belastung der Luft, des Bodens, des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit. Die Erkenntnisse beruhen auf Rechenmodellen mit den Annahmen aus vier fiktiven Worst-Case-Szenarien und einem realitätsnahen Szenario in der Pfalz, nicht aber auf Messungen.

10. *Welche Strategie verfolgt die Landesregierung, um mögliche Kerosinablässe zu reduzieren?*

Der Landesregierung sind keine Alternativen zum Treibstoffschnellablassverfahren bekannt. Würden Langstreckenflugzeuge nur so viel Kerosin tanken, damit sie notfalls auch unmittelbar nach dem Start sicher landen könnten, wären Langstreckenflüge mit diesen Flugzeugen nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht möglich.

Hermann
Minister für Verkehr

Anlage zu Frage 3:

**Flugbewegungen im Linien- und Charter-Passagierverkehr
bis 400 km Distanz**

Ziel		Jahr					Jan.–Aug. 2021
		2016	2017	2018	2019	2020	
BGY	Milan (Bergamo)	2		2	680	164	
BSL	Basel-Mulhouse*	10	8	6	13	1	2
CGN	Cologne-Bonn*	18	12	16	10	6	6
DUS	Dusseldorf	2.735	2.495	2.590	2.535	449	5
FKB	Karlsruhe-Baden*	5	16	7	9	1	1
FMO	Muenster-Osnabrueck	744	740	756	742	209	
FRA	Frankfurt	3.802	3.784	3.623	3.769	1.301	633
HHN	Frankfurt-Hahn*		3	2	34	31	
KSF	Kassel*		12	1	3	4	
LEJ	Leipzig-Halle	1.153	1.183	1.277	1.063	187	
LIN	Milan (Linate)	1	2	2	124	127	
MUC	Munich	2.664	2.743	3.173	3.166	669	16
MXP	Milan (Malpensa)	1.684	1.676	2.002	2.039	434	21
NUE	Nuremberg*	15	13	5	6	15	1
PRG	Prague	1	6	6	53	3	
VRN	Verona		1	1	62		
ZRH	Zurich	3.387	3.396	3.395	3.347	534	69
Summe		16.221	16.090	16.864	17.655	4.135	754

* Ausweichflüge, keine geplanten Starts/Landungen

Anlage zu Frage 4

Jahr 2019

Monat		Landungen und Starts im nicht-gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts im gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts gesamt
Januar	L	475	4.072	4.547
	S	490	4.054	4.544
Februar	L	599	4.210	4.809
	S	584	4.226	4.810
März	L	612	4.777	5.389
	S	577	4.802	5.379
April	L	650	5.296	5.946
	S	636	5.317	5.953
Mai	L	712	5.931	6.643
	S	685	5.959	6.644
Juni	L	738	5.997	6.735
	S	727	5.997	6.724
Juli	L	728	6.133	6.861
	S	705	6.170	6.875
August	L	677	6.022	6.699
	S	637	6.065	6.702
September	L	710	6.264	6.974
	S	768	6.194	6.962
Oktober	L	668	5.904	6.572
	S	694	5.894	6.588
November	L	541	4.633	5.174
	S	565	4.608	5.173
Dezember	L	494	4.325	4.819
	S	474	4.345	4.819
Gesamt	L	7.604	63.564	71.168
	S	7.542	63.631	71.173

Jahr 2020

Monat		Landungen und Starts im nicht-gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts im gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts gesamt
Januar	L	505	4.244	4.749
	S	506	4.240	4.746
Februar	L	466	4.200	4.666
	S	442	4.221	4.663
März	L	440	2.624	3.064
	S	524	2.549	3.073
April	L	256	79	335
	S	265	79	344
Mai	L	399	420	819
	S	398	418	816
Juni	L	497	841	1.338
	S	482	862	1.344
Juli	L	740	2.043	2.783
	S	721	2.063	2.784
August	L	603	2.569	3.172
	S	588	2.591	3.179
September	L	598	2.459	3.057
	S	614	2.433	3.047
Oktober	L	551	1.954	2.505
	S	559	1.944	2.503
November	L	441	1.132	1.573
	S	448	1.131	1.579
Dezember	L	379	954	1.333
	S	372	959	1.331
Gesamt	L	5.875	23.519	29.394
	S	5.919	23.490	29.409

Jahr 2021

Monat		Landungen und Starts im nicht-gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts im gewerblichen Verkehr	Landungen und Starts gesamt
Januar	L	415	732	1.147
	S	321	815	1.136
Februar	L	581	807	1.388
	S	457	924	1.381
März	L	532	1.033	1.565
	S	454	1.122	1.576
April	L	548	1.217	1.765
	S	457	1.304	1.761
Mai	L	597	1.263	1.860
	S	544	1.329	1.873
Juni	L	706	1.747	2.453
	S	657	1.795	2.452
Juli	L	805	2.584	3.389
	S	731	2.662	3.393
August	L	686	3.296	3.982
	S	625	3.350	3.975
September	L			
	S			
Oktober	L			
	S			
November	L			
	S			
Dezember	L			
	S			
Gesamt	L	4.870	12.679	17.549
	S	4.246	13.301	17.547