

Ostfildern/ 9. Mai 2022



Scoping-Termin
Umweltprüfung des Flächennutzungsplans
und des Landschafts- und Umweltplans
der Stadt Ostfildern

Prof. Dr. Ing. Michael Koch
Büro *PLANUNG+UMWELT*
Planungsbüro Prof. Dr. Michael Koch
Felix-Dahn-Str. 6
70597 Stuttgart
info@planung-umwelt.de
www.planung-umwelt.de

Inhalt und Zielsetzung des Scoping

- Im Scoping werden **Umfang und Detaillierungsgrad** der durchzuführenden **(strategischen) Umweltprüfung** festgelegt ((§ 2 Abs. 4 BauGB/ § 14f UVPG i.V.m. § 20 UVwG).
- Dabei handelt es sich um einen **unselbständigen Verfahrensschritt** der Gemeinde.
- Durch das Scoping wird u.a. ermittelt
 - welche umweltbezogenen Informationen vorliegen,
 - welche voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind,
 - welcher Umfang und Detaillierungsgrad an die Ermittlungen im Rahmen der Umweltprüfung in angemessener Weise verlangt werden kann und
 - ob die Erstellung von zusätzlichen Gutachten erforderlich sein wird.
- Der Scoping-Termin bietet Gelegenheit zur **Erläuterung, Diskussion und Abstimmung** zwischen den beteiligten Akteuren.

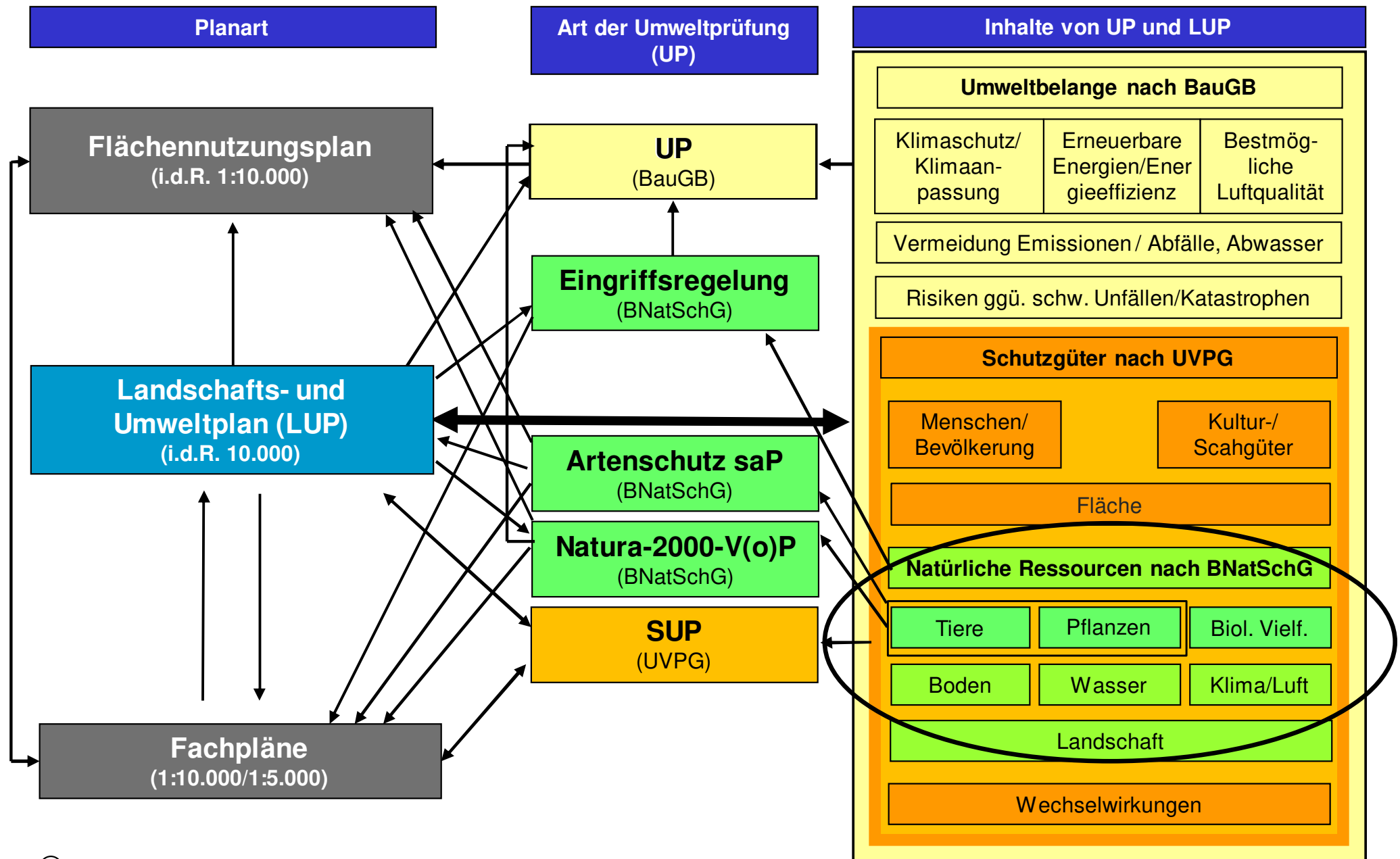
Erfordernis (strategische) Umweltprüfung

Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für bestimmte Pläne und Programme die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) vorgeschrieben (**EU-Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme 2001/42/EG**).

- Für Bauleitpläne:
Umsetzung der SUP-Richtlinie im Baugesetzbuch
→ Die Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan richtet sich nach **§ 2 Abs. 4 und § 2a BauGB**
- Für Landschaftspläne:
Erfordernis der Umweltprüfung richtet sich nach Landesrecht (§ 19a UVPG)
→ Nach **§ 14 Abs. 1 (1) und Anlage 3 Nr. 1.4 Umweltverwaltungsgesetz Baden-Württemberg** ist die Durchführung einer Umweltprüfung für Landschaftspläne erforderlich.

Verknüpfung Planungs-/ Prüfinstrumente

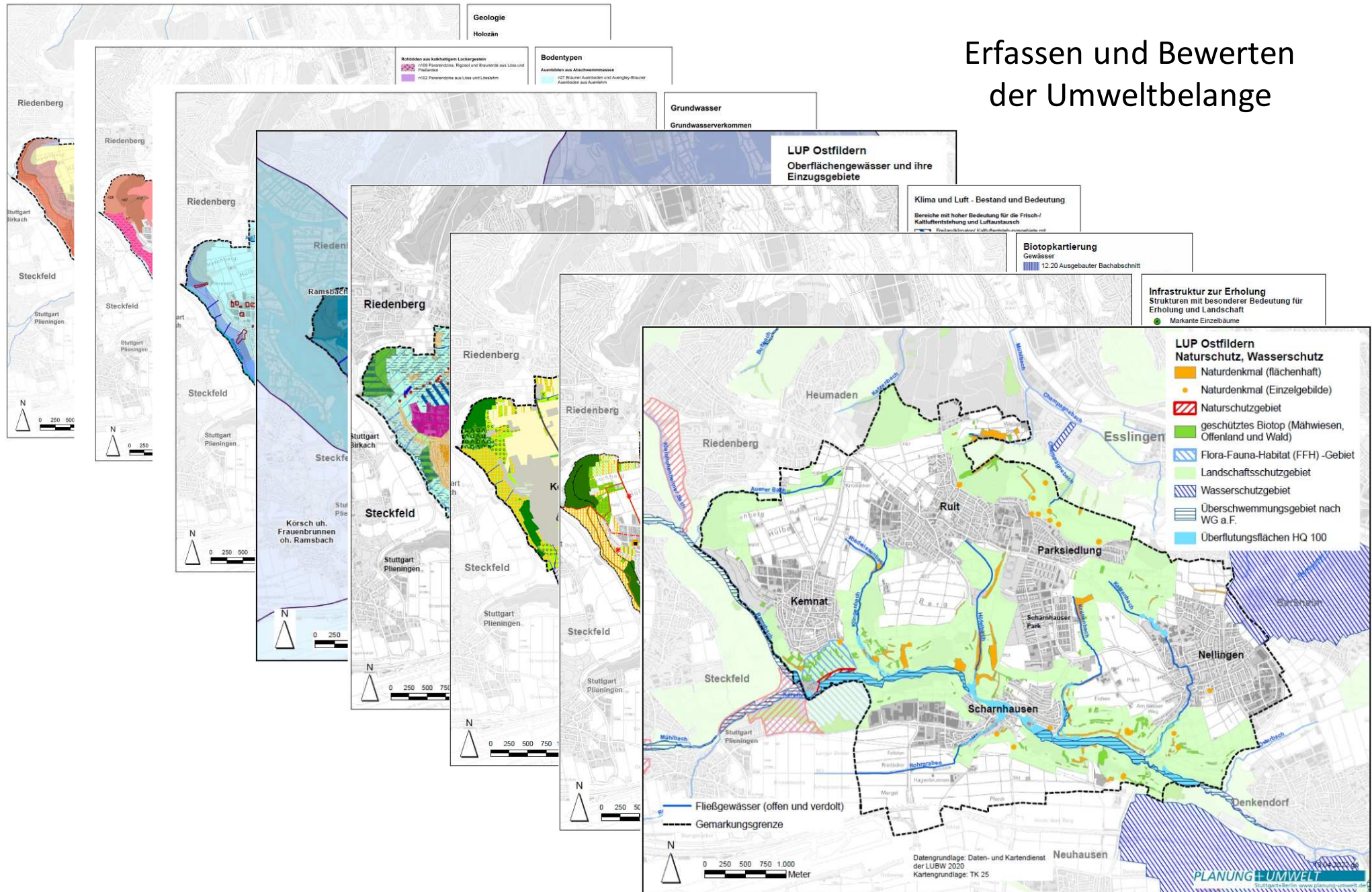
Prüfschema



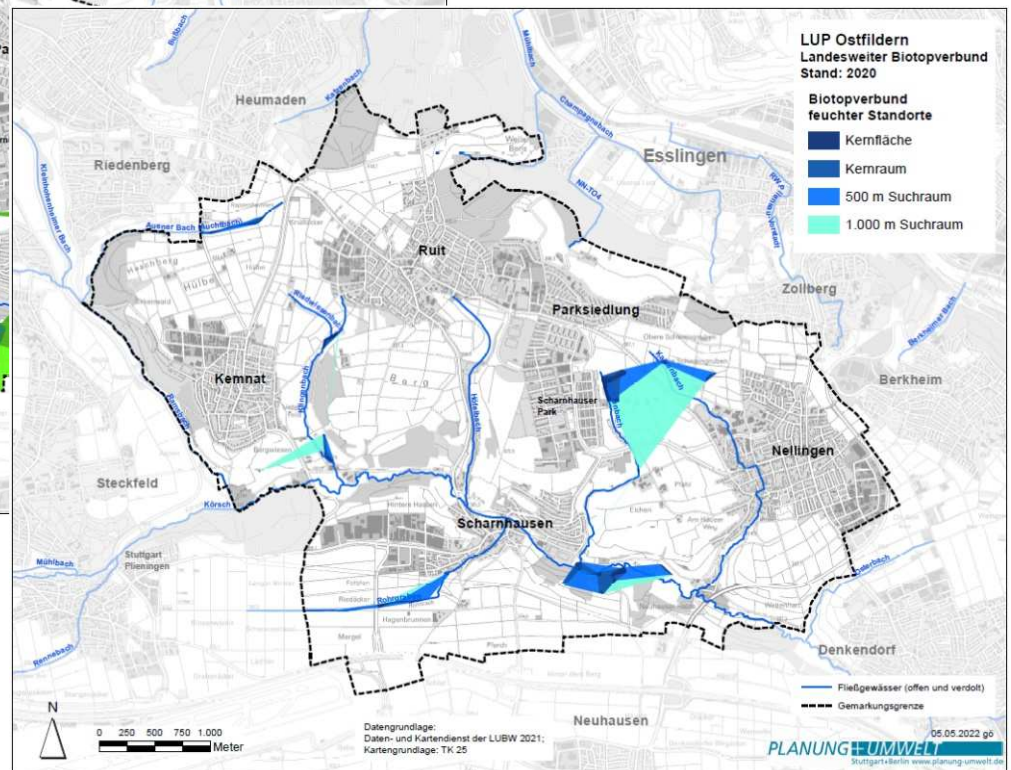
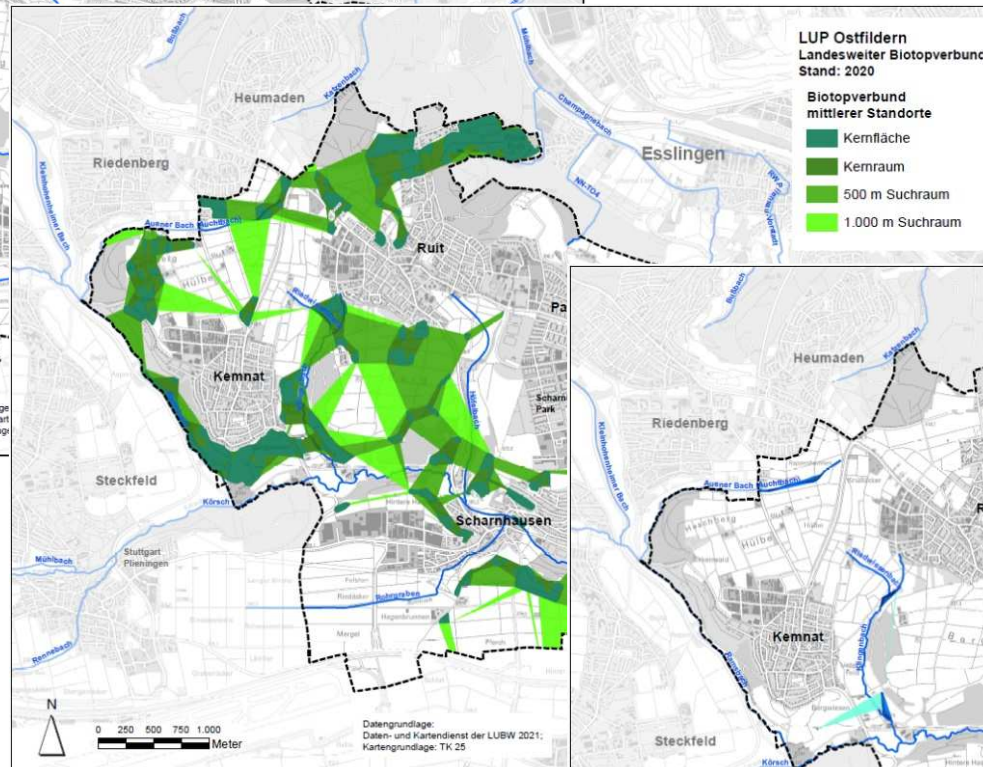
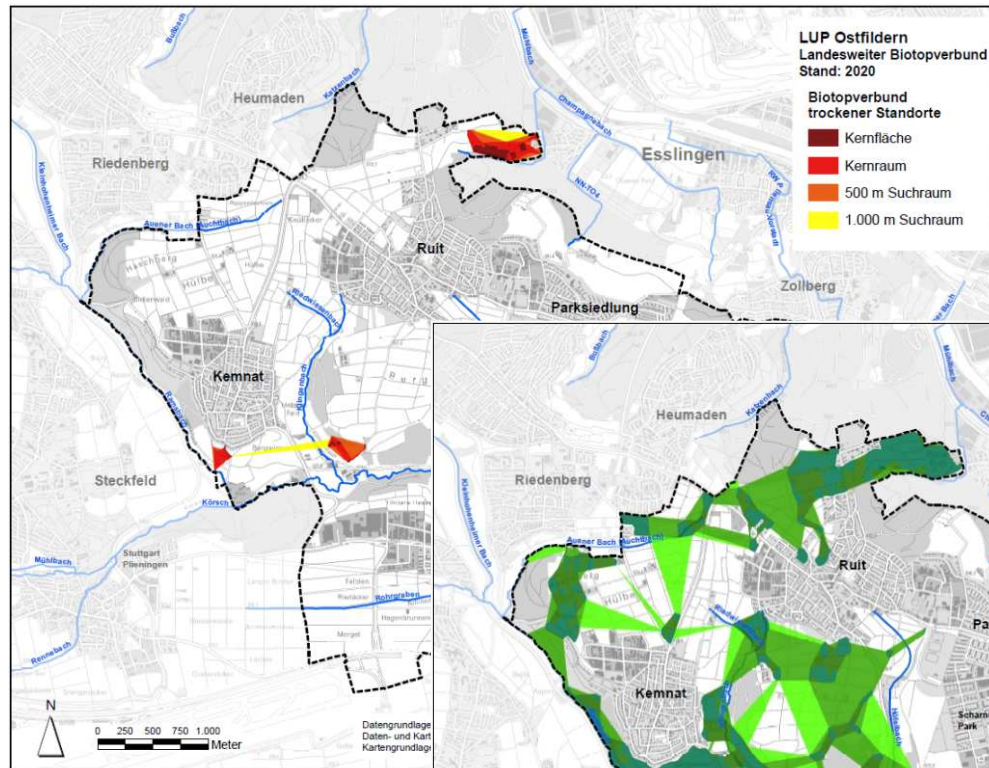
Rechtlicher Rahmen, Aufgaben und Inhalte des Landschafts- und Umweltplans

- **Naturschutzrechtlich verpflichtend**
§ 11 i.V. mit §§ 8 u. 9 sowie insbesondere § 1 BNatSchG (Naturschutz- und Landschaftspflegeziele); in BW analog §§ 10 und 12 NatSchG;
- Erstellt eine **Datenbasis** für die Schutzgüter der **natürlichen Ressourcen** und der sonstigen **Umweltbelange**
- **Vorsorgendes Handeln** durch **Konkretisierung** der rechtlich festgelegten **Ziele des Naturschutzes** und **der Landschaftspflege** einschließlich der dazu erforderlichen **Maßnahmen**;
- Der Landschaftsplan als zu berücksichtigender **öffentlicher Belang** in Planungen und Verwaltungungsverfahren;
- Damit auch **Grundlage für Umweltprüfungen** in der Bauleitplanung und für sonstige Umweltprüfungen.
- **Verbindlichkeit** erlangen diejenigen Inhalte des Landschaftsplans, die in den Flächennutzungsplan als erforderlich und geeignet aufgenommen werden.

Erfassen und Bewerten der Umweltbelange



In Bearbeitung sind
der Biotopverbund,
die Gewässerlandschaften,
die Raumkulisse Feldvögel

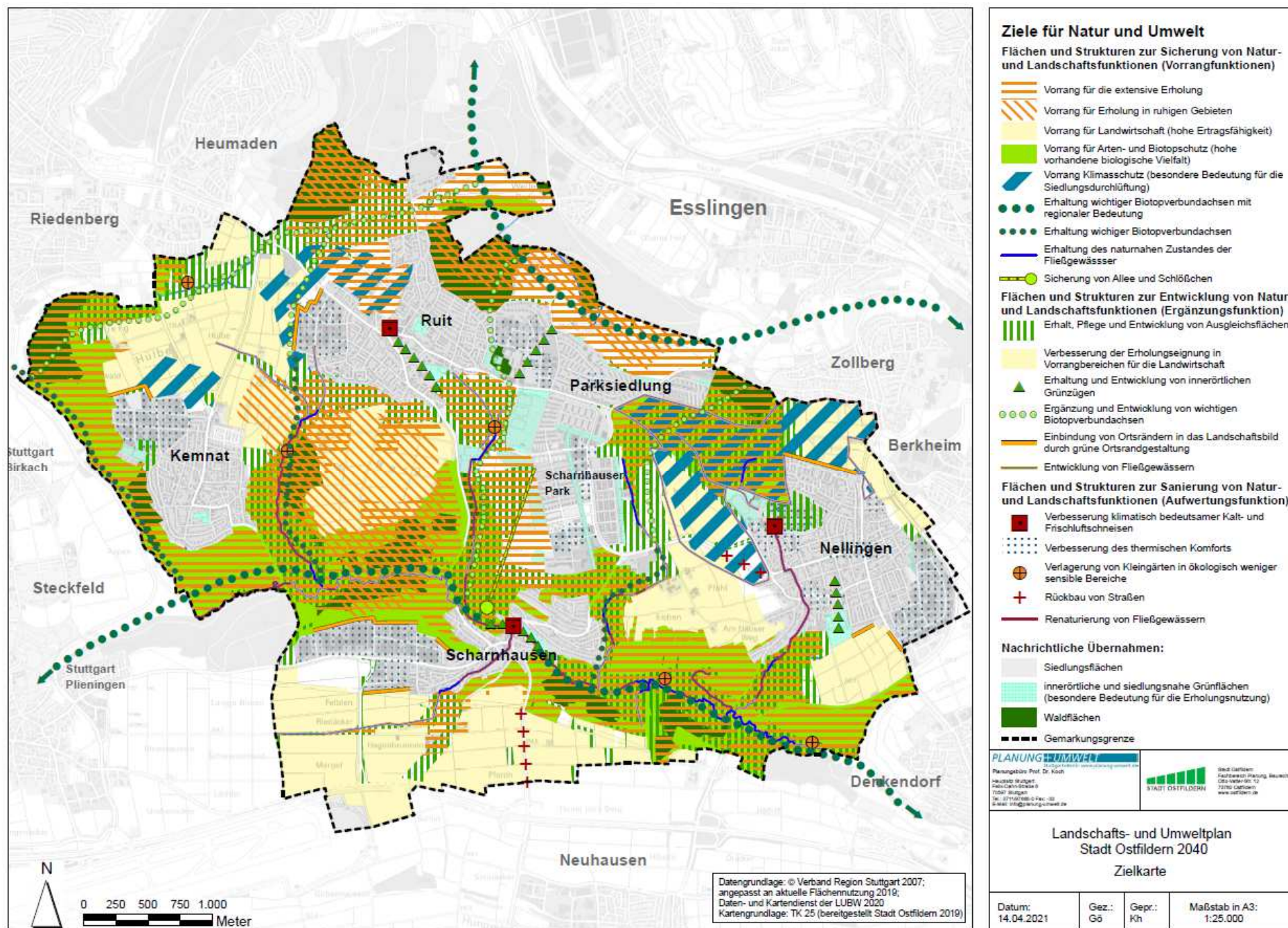


Geplantes Vorgehen, Inhalte und Ziele des Vertiefungsmoduls

- Biotopverbundspezifische Auswertung vorhandener Daten.
- Ermittlung von biotopverbundspezifischen Standortpotenzialen und Durchführung einer Defizitanalyse
- Ableitung eines Vernetzungsleitbildes für den Biotopverbund
- Ableitung von räumlichen Schwerpunktbereichen und des Handlungsbedarfs
- Erstellen eines Maßnahmenkatalogs

Landschafts- und Umweltplan

Zielplan



(Strategische) Umweltprüfung

Flächennutzungsplan

Relevante Wirkfaktoren intendierter Vorhaben	Relevanz möglicher Umweltauswirkungen Verursacher: Neu dargestellte Planungsgebiete											
	Menschen	Fläche	Tiere	Pflanzen	Biologische Vielfalt	Boden	G-Wasser	O-Wasser	Luft/ Klima	Landschaft	Kultur/ Sachgüter	Wechselwirkungen
Anlagebedingt												
Flächeninanspruchnahme Versiegel., Bodenauf-/ Abtrag												
Barrierewirkung, Trennwirkung oberirdisch												
Barrierewirkung, Trennwirkung unterirdisch durch Gründungen, Tiefgarage												
Visuelle Beeinträchtigung, Kulissenbildung												
Betriebsbedingt												
Emissionen (Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm, Licht)												
Emissionen (Strahlung)												
Schwere Unfälle												

	Erhebliche Umweltauswirkungen möglich, ggf. erhöhtes Ausmaß und erhöhte Intensität; schwerpunktmäßige Untersuchung erforderlich, Auswertung vorhandener Daten, ggf. zusätzlich Eigenerhebung/Sondergutachten
	Umweltauswirkungen möglich, Ausmaß ggf. erheblich, jedoch verringerter Intensität oder zeitlich begrenzt; Untersuchungen nach reduziertem Ansatz, Auswertung vorhandener Daten, i.d.R. keine Eigenerhebung/ keine Sondergutachten
	Positive Auswirkungen gemäß Anlage 1 Nr. 2 b letzter Satz BauGB -> Derzeit liegen keine Hinweise vor, die eine derartige Einstufung ermöglichen
	keine Umweltrelevanz/ kein Wirkungszusammenhang im Planungsgebiet; keine weiteren Untersuchungen

(Strategische) Umweltprüfung

Flächennutzungsplan

Relevante Wirkfaktoren sonstiger Verursacher/ Ursachen	Relevanz möglicher Umweltauswirkungen		
	Menschen	Sachgüter	Natürliche Ressourcen ¹¹
Immissionen			
Lärm (Verkehr, Gewerbe, Sport)			
Luftschadstoffe (Verkehr, Gewerbe)			
Gerüche (z.B. Chemieanlagen, Tierhaltungsanlagen, Abfallbehandlungsanlagen; Landwirtschaft)			
Licht (Verkehr, Gewerbe, Sport)			
Strahlung (ionisierend)			
Strahlung (nichtionisierend)			
Schwere Unfälle			
Störfälle (Betriebsbereiche nach Störfall-VO)			
Gefahrgutunfälle (Gefahrguttransporte)			
Verkehrsunfälle (Einflugschneisen)			
Sonstige Unfallrisiken (Ferngasleitung)			
Katastrophen (natürliche Ereignisse)			
Überschwemmung (HQ100/HQextrem)			
Starkniederschlag (Sturzfluten, Schlamm-/Gerölllawinen)			
Feuer (Waldbrand)			
Geogefahren (Rutschungen, Steinschlag/Felssturz, Dolinen/Erdfälle, Setzungen/Hebungen)			
Erdbeben			

	Erhebliche Umweltauswirkungen möglich, ggf. erhöhtes Ausmaß und erhöhte Intensität Schwerpunktmäßige Untersuchung erforderlich, Auswertung vorhandener Daten, ggf. zusätzlich Eigenerhebung/Sondergutachten
	Umweltauswirkungen möglich, Ausmaß ggf. erheblich, jedoch verringerter Intensität oder zeitlich begrenzt Untersuchungen nach reduziertem Ansatz, Auswertung vorhandener Daten, i.d.R. keine Eigenerhebung/ keine Sondergutachten
	Wirkungszusammenhang grundsätzlich gegeben; derzeit keine Einschätzung möglich; Datenerhebung ausstehend.
	Wirkungszusammenhang auch im Nullfall gegeben; ggf. durch künftig zulässige Vorhaben verstärkt (für den Wirkfaktor Immissionen siehe auch Wirkfaktor Emissionen in Wirkungsmatrix Kap. 2.1.1)
	keine Umweltrelevanz da kein Wirkungszusammenhang oder Wirkfaktor im Planungsgebiet nicht zutreffend; keine weiteren Untersuchungen

Strategische Umweltprüfung

Wirkungen des Landschaftsplans

	Erholung	Natur- und Arten- schutz	Bodenschutz	Klimaschutz	Gewässerschutz	Landwirtschaft	Forstwirtschaft	Wohnen/ Arbeiten
Erholung								
Natur- und Artenschutz								
Bodenschutz								
Klimaschutz/ - anpassung								
Gewässer- schutz								
Landwirtschaft								
Forstwirtschaft								
Wohnen/ Arbeiten								

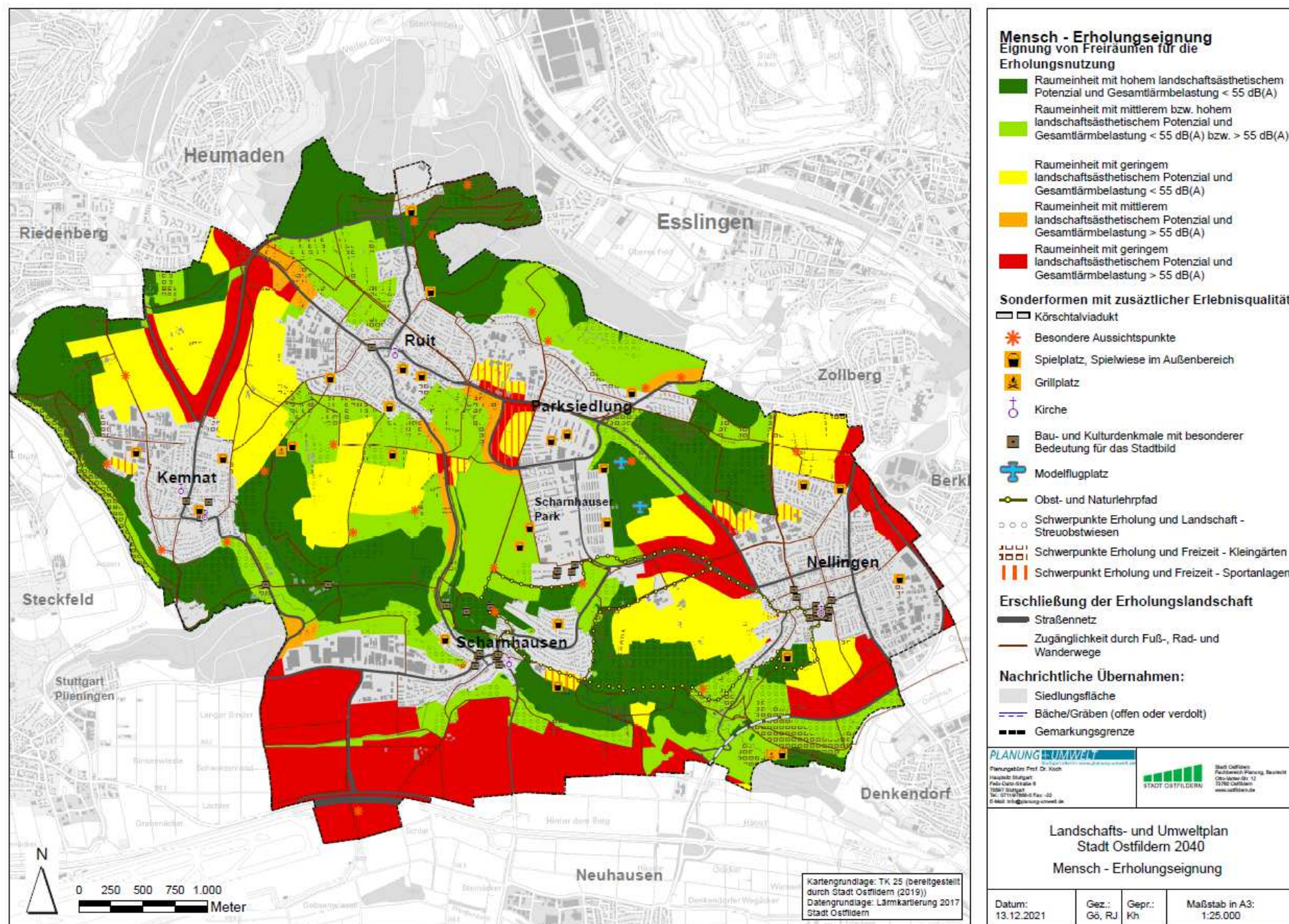
	Wirkungszusammenhang grundsätzlich gegeben; Auswirkungspotenzial vorhanden; Handlungsfelder vereinbar
	Potenzieller Konflikt, nachteilige Auswirkungen möglich, Vereinbarkeit grundsätzlich möglich
	Positive Wirkung zu erwarten

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Fläche

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung
Auswirkungen auf Fläche	Mit der Novellierung des Baugesetzbuches 2017 wurde das Schutzgut Fläche als neuer Umweltbelang eingeführt. Bei dem Belang „Fläche“ kommen in der Umweltprüfung zwei Prüfkriterien zur Anwendung: 1. Der Bezug zur Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung mit dem Ziel der Verringerung der Flächeninanspruchnahme in Deutschland auf max. 30 ha am Tag;¹⁴ 2. Die Erhaltung unzerschnittener Freiräume.



(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Menschen, Gesundheit, Bevölkerung

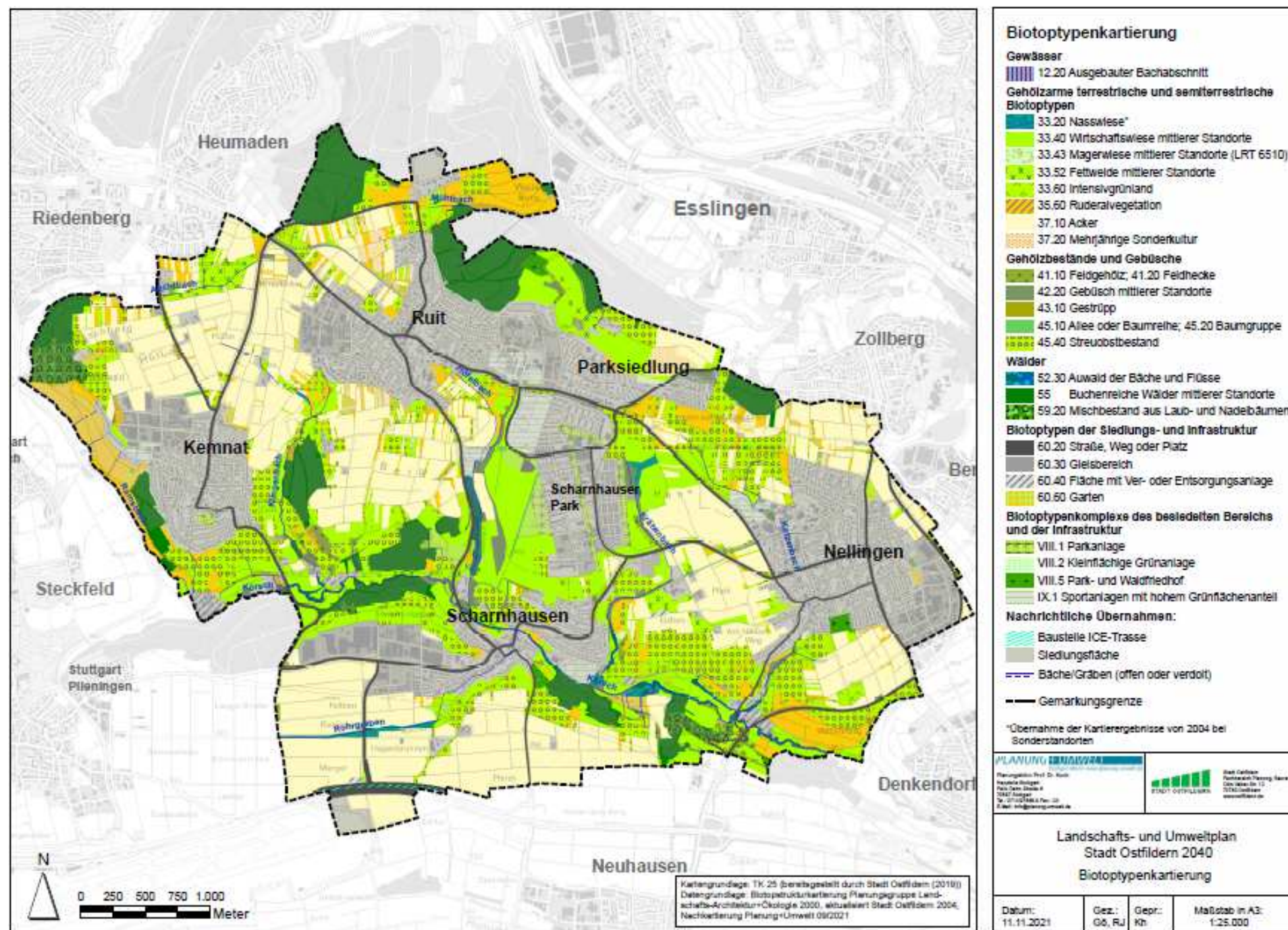
Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Wirkungen auf Menschen und Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt – Risiken für die menschl. Gesund- heit – Wohlbefinden, Unversehrtheit – Flächen- / Realnutzung – Erholungsflächen – Bioklima – Emissionen – Immissionen	– Regionalplan Region Stuttgart 2009 – Landschaftsrahmenplan Region Stutt- gart – Landschaftsrahmenplan Filder – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan 2020 zum Flächen- nutzungsplan – Bebauungspläne im Bestand – Luftbild – Topographische Karte – Elektromagnetische Felder (EMF- Datenbank der Bundesnetzagentur) – Sonstige verfügbare Daten zur Emissi- ons-/ Immissionssituation im Untersu- chungsraum – Lärmaktionsplan 2017/ Fortschreibung 2022 – Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart – Überprüfung LAP Flughafen Stuttgart – Bahnprojekt Stuttgart –Ulm – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss) – Flurbilanz (LEL) – Einwohnerzahlen der Stadt Ostfildern	2009 1999 2012 2009 2009 nn 2018/2021 nn Aktuelle Abfrage nn 2017 2014 2017 nn aktuelle Abfrage 2017 2022	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme – Veränderung des Bioklimas aufgrund Wärmeineleffekt und Kalt-/ Frischluft- versorgung – Beeinträchtigung/ Verlust von Flächen für die Naherholung und die Freizeit- nutzung Visuelle Beeinträchtigung – Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Baukörper/ Kulissenbildung Emissionen/ Immissionen/ Erschütte- rungen – Verkehrsbedingte Lärmimmissionen außerhalb eines Planungsgebiets durch den vorhabenbedingten Verkehrszu- wachs – Verkehrs-, gewerbe- und sportbedingte Lärmimmissionen innerhalb eines Pla- nungsgebiets durch sonstige Verursa- cher – Luftschadstoffimmissionen innerhalb und außerhalb eines Planungsgebiets durch dessen planinterne Emissionen innerhalb (z.B. Verkehr, Heizungsanla- gen) und innerhalb eines Planungsge- biets durch außerhalb befindliche Ver- ursacher – Geruchsmissionen und mögliche Auswirkungen innerhalb eines Pla- nungsgebiets	a a a be be be be

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Menschen, Gesundheit, Bevölkerung

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
	– Karte der Erdbebenzonen für Baden-Württemberg (LGRB) – Integriertes Klimaschutzkonzept Ostfildern – Schulradweg – Städtebauliches Entwicklungskonzept Kemnat (ISEK) – Nellingen (ISEK) – Ruit (ISEK) – Wohnbauflächenbedarfsanalyse 2030 – Visions- und Strategieentwicklung Mobilität Ostfildern 2040, Umsetzungsstrategie Mobilität – +Flurbereinigung (Flughafenerweiterung)	2005 2013 2019 2017 2015 2011 2015 2019 2022 2001	SG: <i>Wohnbauflächenkonzept mit Infrastrukturbedarfsplanung</i> SG: <i>Gewerbeflächenkonzept</i>		– Lichtimmissionen innerhalb und außerhalb eines Planungsgebiets durch planinterne Emissionen (Straßen-, Gebäude-, Fahrzeugbeleuchtungen) und innerhalb eines Gebiets durch Verursacher außerhalb – Strahlungsimmissionen innerhalb und außerhalb des Planungsgebiets planinterne Emissionen und innerhalb eines Gebiets durch Verursacher außerhalb Barrierewirkung/ Trennwirkung – Trennung/ Erschwerung des Zugangs zur siedlungsnahen Erholungslandschaft oder zu speziellen Freizeit- und Erholungsflächen Risiken für die Gesundheit durch – Katastrophen ausgelöst durch Überschwemmungen, Starkniederschläge, Feuer, Erdbeben oder sonstige Geogefahren – Schwere Unfälle ausgelöst innerhalb eines Planungsgebiets oder durch sonstige externe Verursacher	be be a a, be be



(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

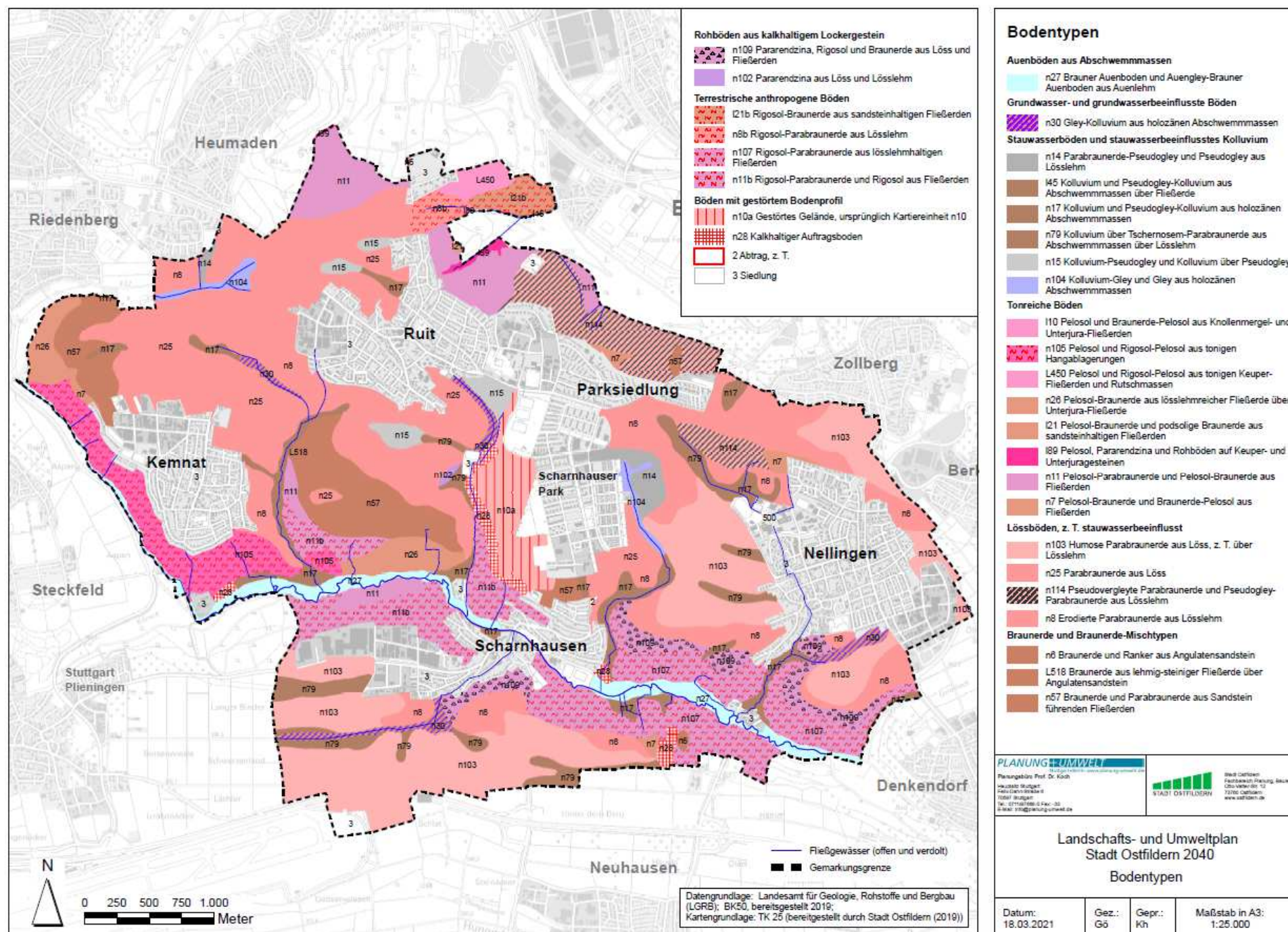
Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mög- lichen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Biologische Viel- falt – Biototypen – Tiere – Biologische Vielfalt – Schutzgebiete und -objekte	– Regionalplan Region Stuttgart	2009	<i>EE: Anpassung der Biototypenkomplexxkartierung aus dem RegioRISS auf Basis aktueller Luftbilddaten und Geländebegehungen</i>	2018	Flächeninanspruchnahme – Lebensraumbeeinträchtigungen/-verlust – Veränderung der Standortverhältnisse – Populationsverdrängung im Sinne der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG	A A a
	– Landschaftsrahmenplan Region Stuttgart	1999				
	– Landschaftsrahmenplan Filder	2012				
	– Kartierung der Biototypenkomplexe	2021				
	– Flächennutzungsplan Ostfildern 2020	2009	<i>EE: Biototypenkartierung der neu oder verändert dargestellten Planungsgebiete</i>	2021	Barriere-/Trennwirkung – Zerschneidung von Lebensräumen und Wanderwegen durch bebaute Umwelt sowie in Wechselwirkung mit dem Grundwasser bezogen auf grundwasserabhängige Biotope	a
	– Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan	2009				
	– Gesetzlich geschützte Biotope (LUBW Daten- und Kartendienst)	nn				
	– Rote Liste der Biototypen Baden-Württembergs	nn				
	– Zielartenkonzept Baden-Württemberg (Online-Dienst)	2002	<i>SO: Tierökologischer Fachbeitrag zur Fortschreibung des Landschaftsplans</i>	2022	Visuelle Beeinträchtigung und Kulissenbildung – Störung von Tierlebensräumen durch gebaute Umwelt und neue Kulissen – Vogelschlagrisiko an Glasfassaden/Fenstern neuer Gebäude	a a
	– Landesweiter Biotopverbund (LUBW Daten- und Kartendienst)	2021				
	– Schutzgebietsabgrenzungen und -verordnungen für NSG, LSG, Naturdenkmale, § 33-Biotope (LUBW Daten- und Kartendienst)	nn				
	– Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss)	nn				
	– Kartierung der Vogelwelt in Ostfildern von 1999 bis 2003 (VHS Ostfildern)	1999 - 2003	<i>SO: Vertiefungsmodul Biotopverbund</i>	2022	Emissionen – Störung von Tieren und Beeinträchtigung von Pflanzen und sonst. Organismen durch Schadstoff- und Staub-Immissionen, für Tiere zusätzlich durch Licht-, Lärm-Immissionen und Erschütterungen	be
	– Ein Stück Natur in Ostfildern – Unser Wald (VHS) – angefragt	2001				
	– Flurbereinigung (Maßnahmen zur Landschaftspflege und Naturschutz)	2022 (?)				
	– Forstliche Geodaten	nn				
	– Bahnprojekt Stuttgart – Ulm (Ausgleichsplanung)	nn				

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
					– Beeinträchtigung nachtaktiver Popu- lationen durch Lichtfallen (hpts. Straßen- und Gebäudebeleuchtun- gen) – Beeinträchtigung von Tieren und Lebensräumen durch Strahlungs- immissionen ggf. Verstärkung be- stehender Belastungen sonstiger Verursacher außerhalb des Pla- nungsgebiets	be
					Unfallrisiken – Schwere Unfallfolgen ausgelöst durch mögliche planinterne Vorha- ben – Verstärkung der Unfallrisiken durch sonstige externe Verursacher	be

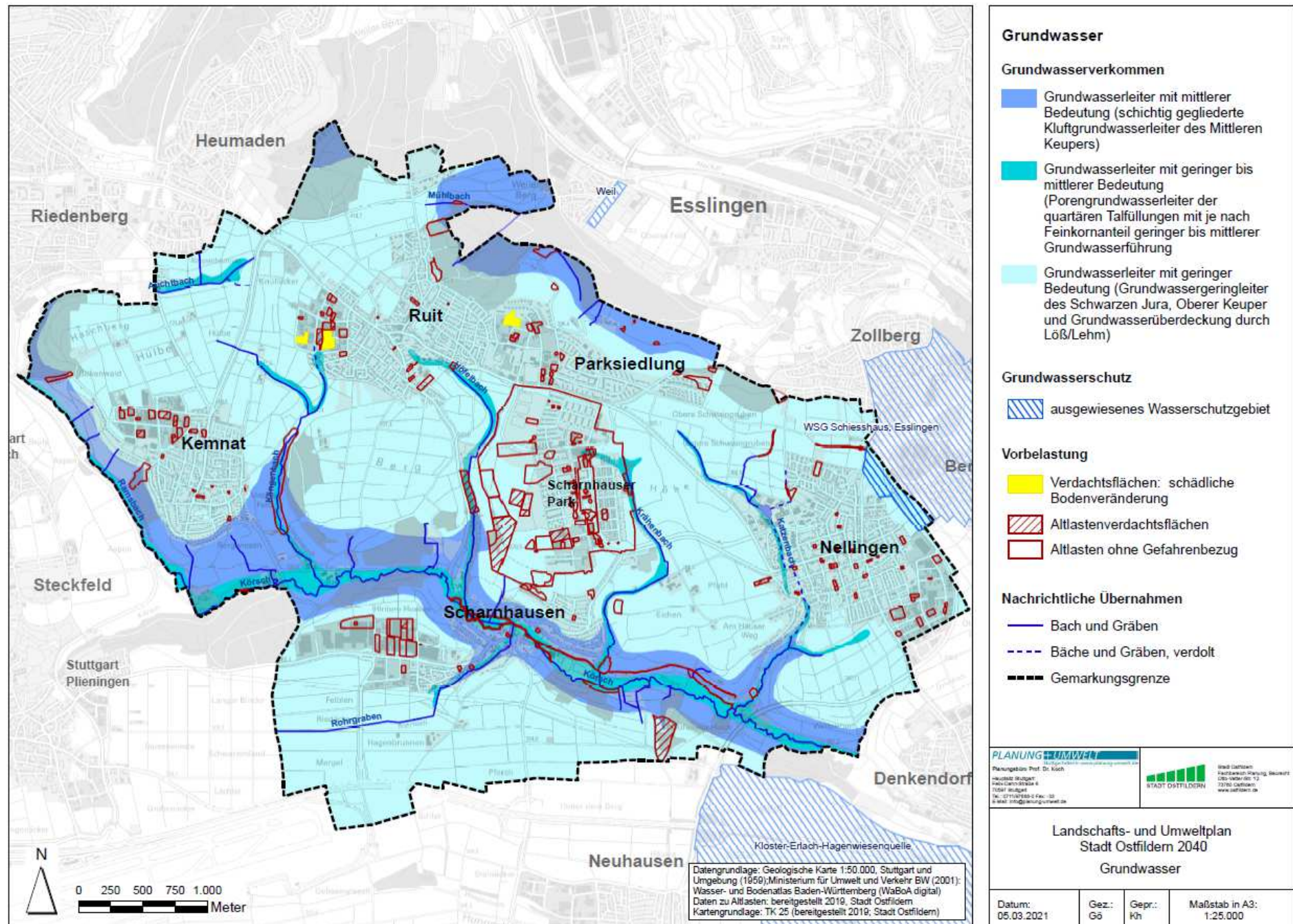


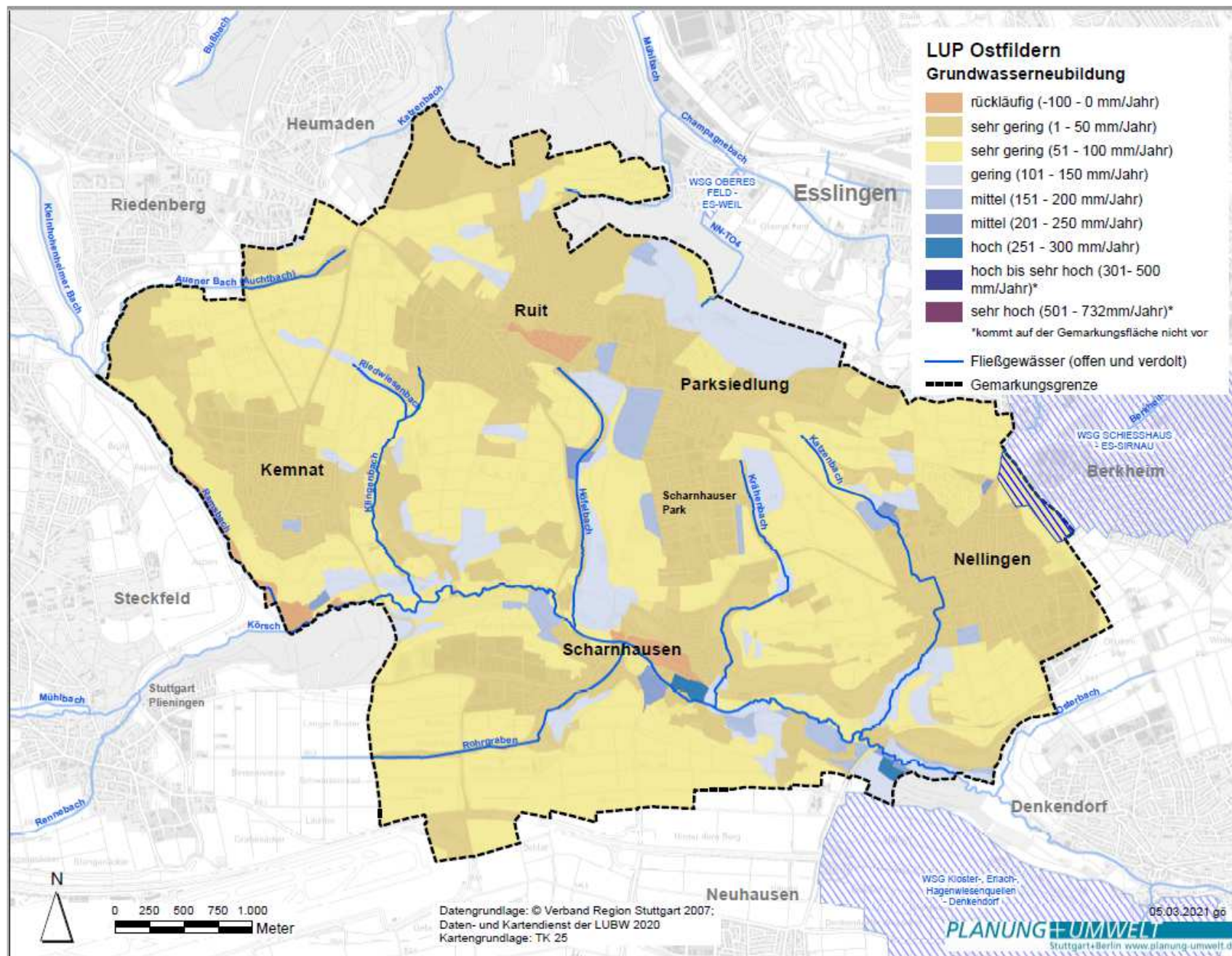
(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Boden

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf Boden – Bodentypen – Bodenfunktionen – schützenswerte Böden – gefährdete Böden – Altlasten und Altablagerungen	– Bodenkarte 1:50.000 – Geologische Karte 1:50.000 – Geotope (Abfrage LUBW) – Boden- und Altlastenkataster (LRA) – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennut- zungsplan – Bodenfunktionsbewertung in der Regi- on Stuttgart (LGRB) – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss)	2019 nn 2021 2020 2009 2009 2007 2007	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme – Verlust oder Beeinträchtigung der Boden-Funktionen durch Versiege- lung, Abtrag/Auftrag Emissionen/ Unfallrisiken – Schadstoffeinträge indirekt über die Luft oder direkt auf die Fläche Unfallrisiken – Schadstoffeinträge indirekt über die Luft oder direkt auf die Fläche – Schwere Unfallfolgen ausgelöst mögli- che Vorhaben – Verstärkung der Unfallrisiken durch sonstige externe Verursacher	a be be be be



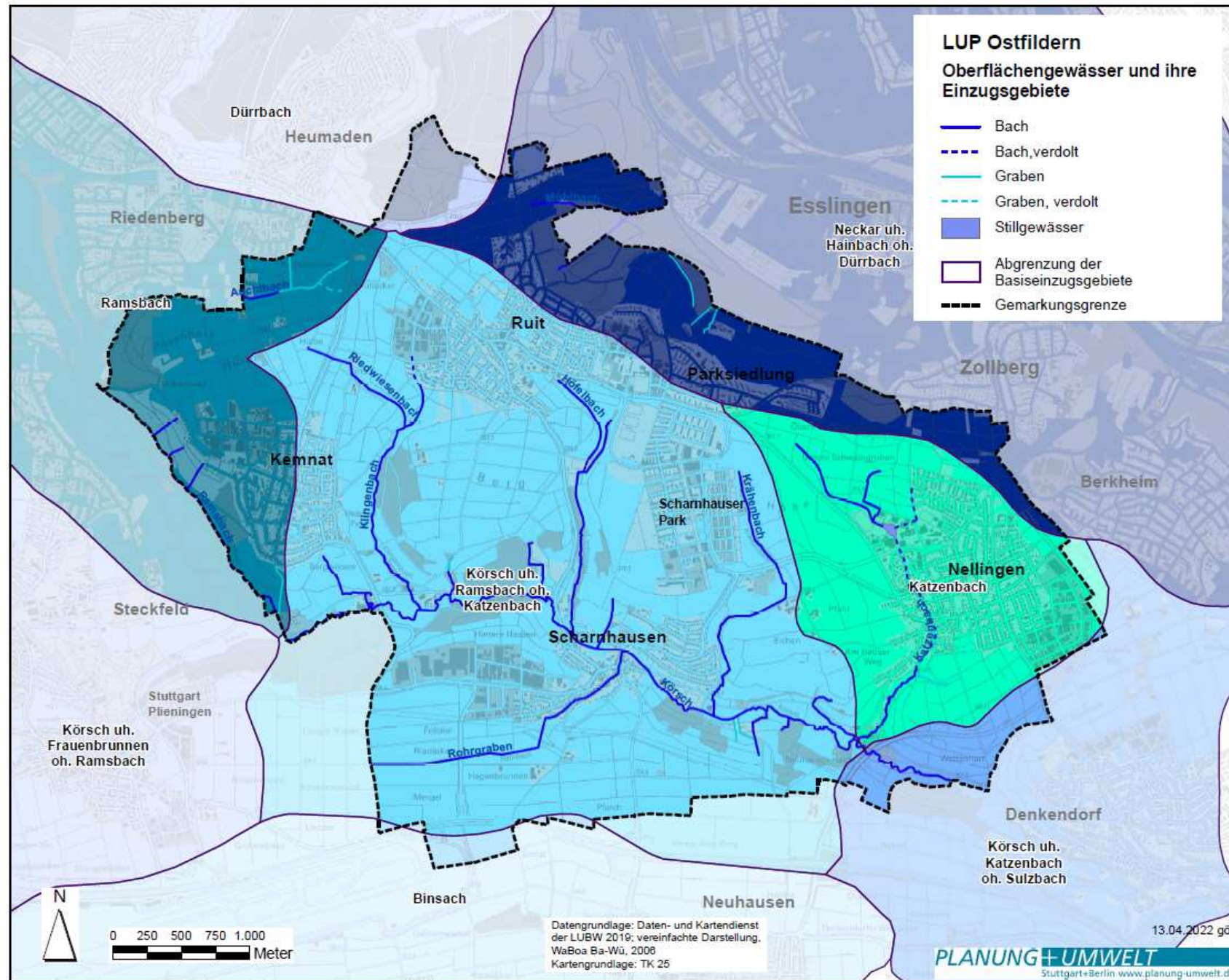


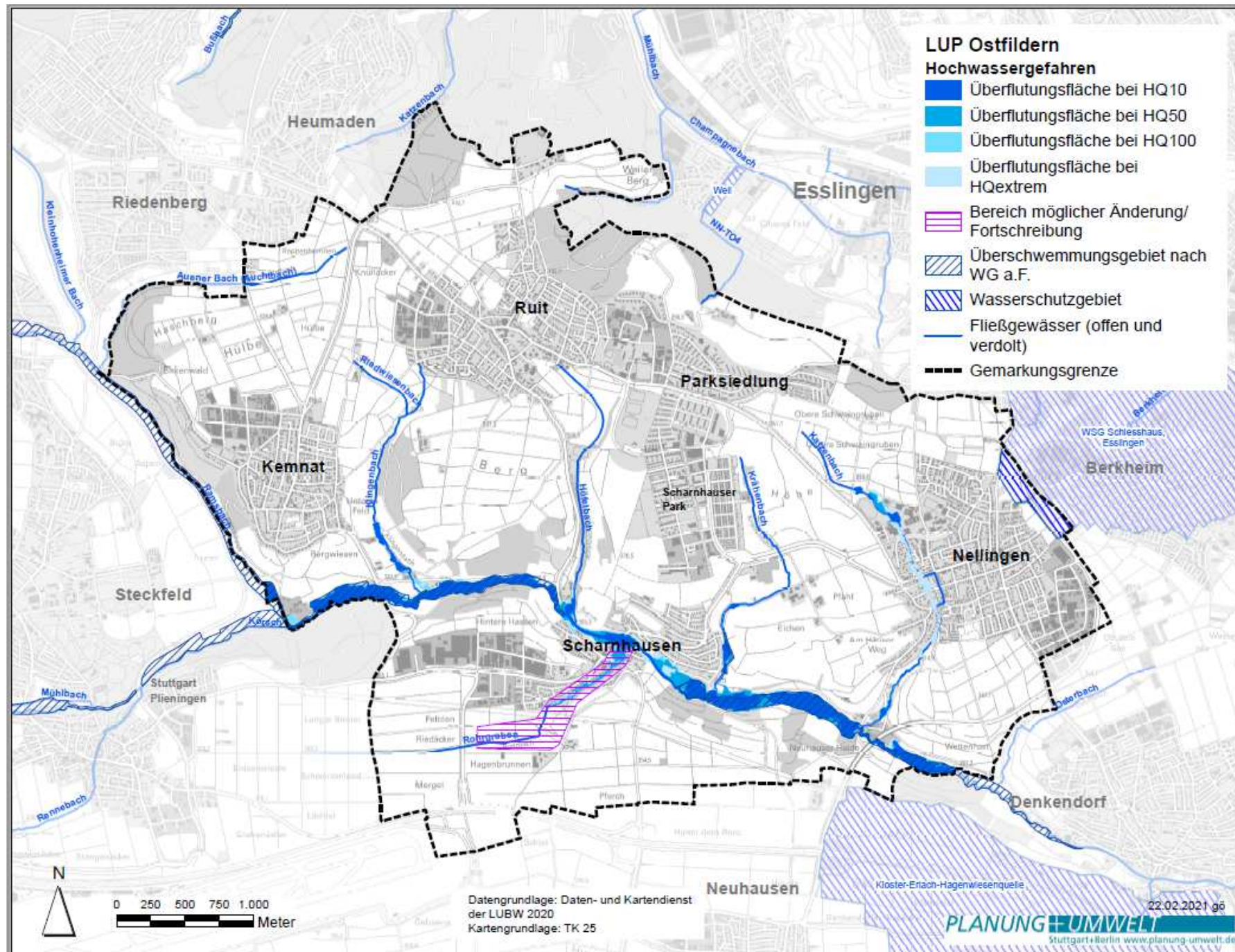
(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Grundwasser

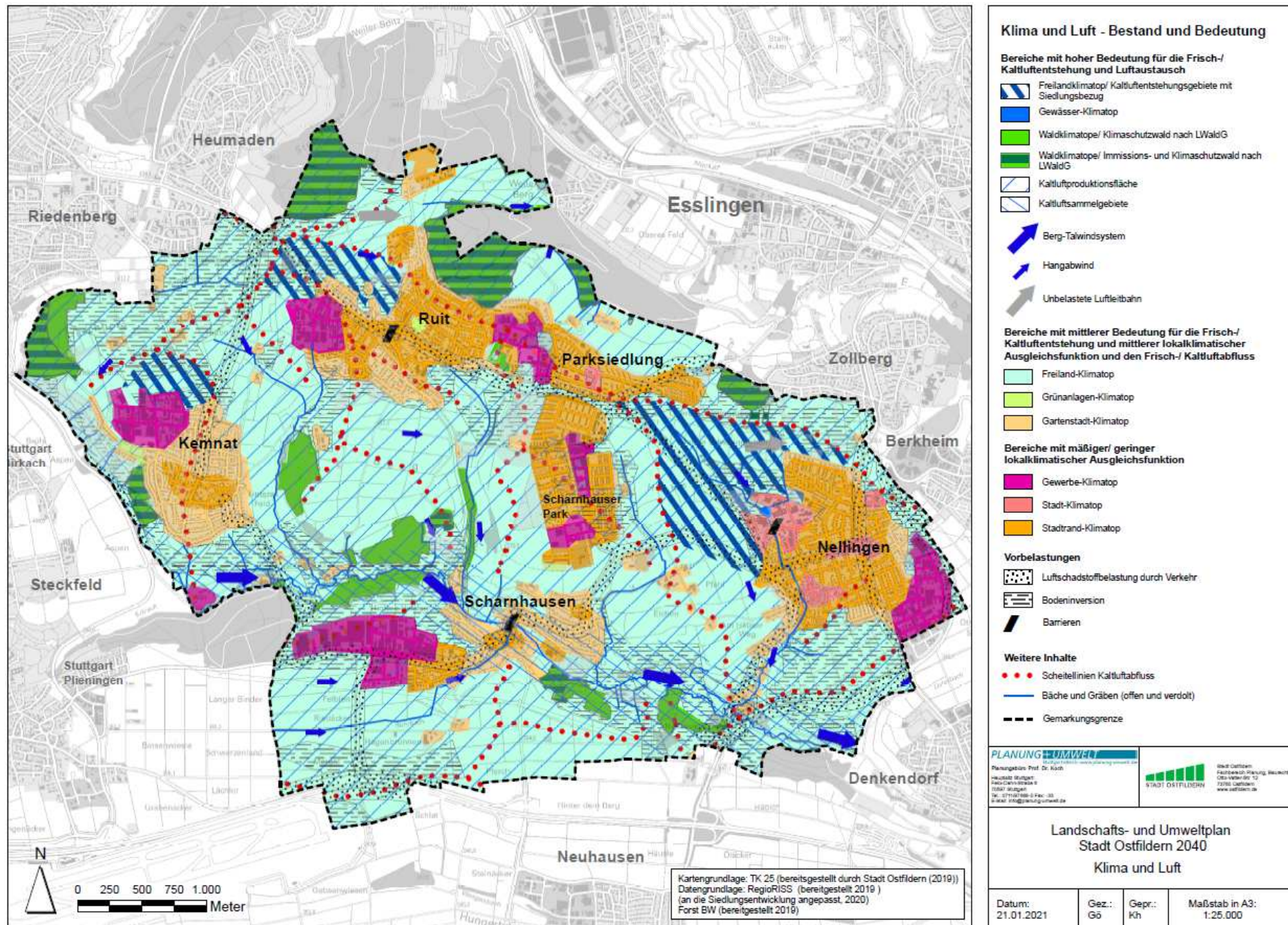
Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf das Grundwasser – Grundwasservorkommen – Grundwasserqualität – Wassergewinnung – Darstellungen von Plänen des Wasserrechts – Wasserschutz – Grundwasseranreicherung – Deckschichten	– Wasserschutzgebiete (LUBW Daten- und Kartendienst) – Bodenschutz- und Altlastenkataster (LRA) – Verzeichnis vorhandener Brunnen und Quellen (soweit vorhanden) – sonstige Gutachten / hydrogeologische Beurteilungen (soweit vorhanden) – Geologische Karte 1:50.000 – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss) – Fachtechnisch abgegrenzte WSG (LRA Esslingen)	nn 2020 nn nn 2009 2009 nn nn	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme – Abtrag von Deckschichten, Anschneiden von GW-Leitern – Verringerung der Grundwasserneubildungsrate durch Versiegelung und Erhöhung der Oberflächenabflussrate – Verringerung der Hochwasserschutzfunktion / Verlust an Überflutungsfläche Emissionen – Gefährdung durch Schadstoffeintrag Barriere-/Trennwirkung – Barrierewirkung gegenüber Grundwasserfluss durch Gründungen/Tiefgarage Unfallrisiken – Schadstoffeinträge indirekt über den Bodenpfad – Schwere Unfallfolgen ausgelöst durch die zulässigen Vorhaben – Verstärkung der Unfallrisiken durch sonstige externe Verursacher (vgl. Kap. 2.1.2)	a a a be a be be be





Oberflächenwasser

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: ba: Bau a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf Oberflächengewässer – Gewässerökologie/ Gewäs- serstruktur/ Gewässergüte (nur bei Vorkommen von Gewäs- sern) – Entwässerung / Abwässer (Einlei- ter) – Darstellungen von Plänen des Wasserrechts – Überschwemmungsgebiete – Hochwassergefahren	– Lagedaten der Oberflächengewässer (LUBW Daten- und Kartendienst) – Überschwemmungsgebiete/ Hochwas- sergefahren (LUBW GIS Daten) – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennut- zungsplan – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss) – Gewässerentwicklungsplan Körsch – Planungen Hochwasserzweckverband (Regenrückhaltebecken) (soweit vor- handen)	nn nn 2009 2009 nn 2003	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme: – Erhöhung des Oberflächenwasserab- flusses Barriere-/Trennwirkung – Veränderung des grundwasserbeding- ten Wasserzuflusses in Oberflächen- gewässer in Wechselwirkung mit Barri- erewirkungen auf das Grundwasser Emissionen – Gefährdung durch Schadstoffeintrag	a a be



(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Klima/ Luft/ Erhaltung bestmöglicher Luftqualität

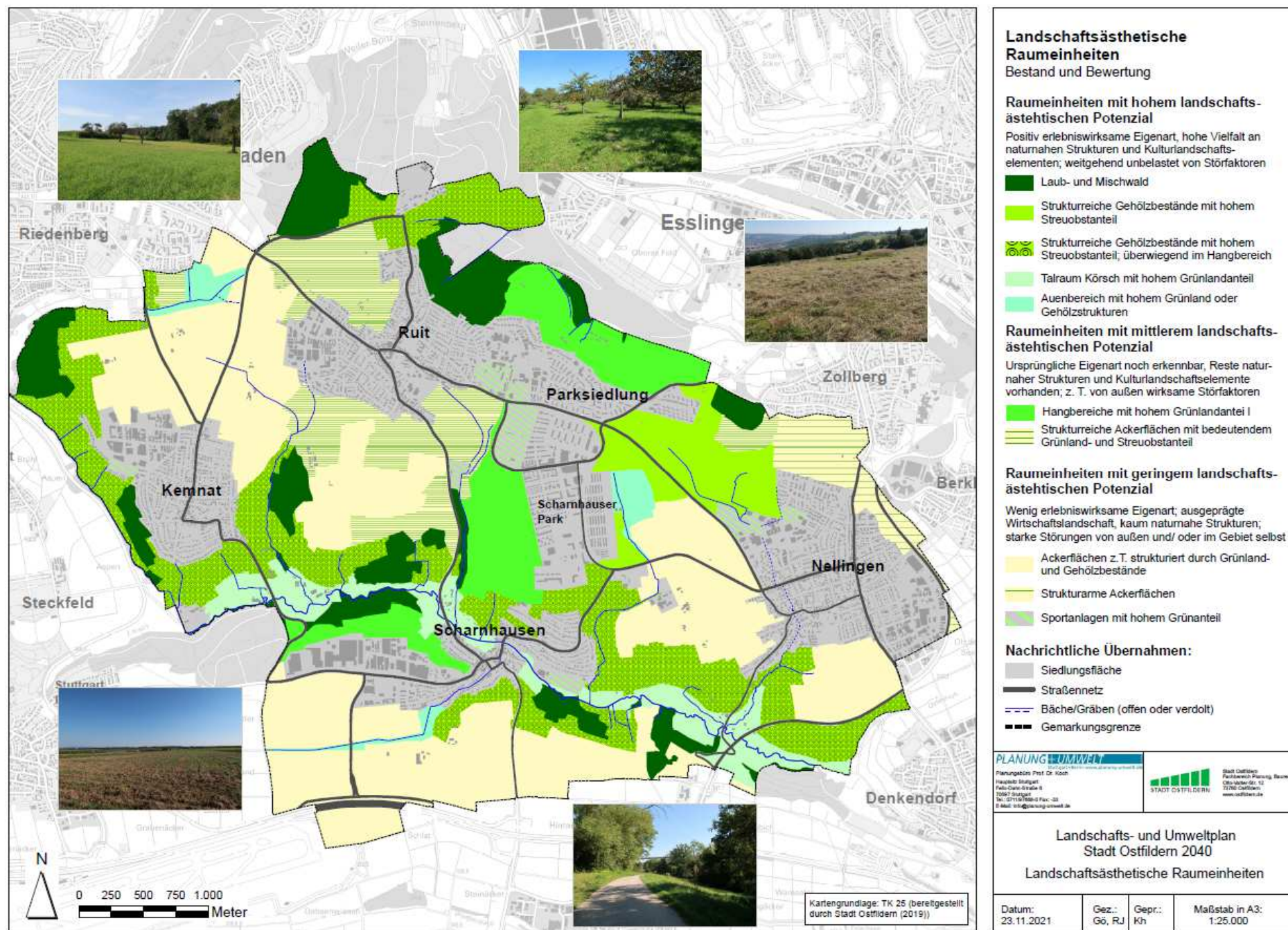
Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf Klima/ Luft/ Erhaltung bestmögli- cher Luftqualität - Klimatope (Belastungs- und Aus- gleichsräume) - besondere Klimafunktionen wie Frischlufschneisen, Belüftungs- bahnen usw. - Luftaustausch - Immissionen (Schadstoff- und Geruchs-Immissionen) - Emittentensituation	– Klimaatlas Baden-Württemberg – Klimaatlas Region Stuttgart – Topographische Karten (soweit vor- handen) – Regionalplan Region Stuttgart – Luftreinhalteplan für den Regierungs- bezirk Stuttgart – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennut- zungsplan – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss) – Starkregengefahrenkarten – Kommunale Wärmeplanung	2006 2008 nn 2009 2017 2009 2009 nn	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme –Veränderung des Geländeklimas durch Inanspruchnahme klimawirksamer Frei- flächen, Versiegelung von Kalt-/ Frisch- luftentstehungsflächen Barrierewirkung –Barrierewirkung auf Kalt-/ Frischluft- strömungen Emissionen –Schadstoffimmissionen, Staubeentwick- lung –Veränderte Emissionssituation durch mögl. Änderungen im Verkehrsnetz und des Hausbrands, dadurch Veränderungen der Auswirkungen auf die Immissi- onssituation innerhalb und außerhalb der Planungsgebiete Unfallrisiken –Luftverunreinigung durch Schadstoffe- inträge infolge von Unfällen mit Emissi- onsfolgen –Verstärkung der Unfallrisiken für die Luftqualität durch sonstige externe Ver- ursacher	a a be be be be

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Klimaschutz/ Klimaanpassung

Umweltbelange gem. § 1a Nr. 5 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Klimaschutz (Entgegenwirkung des Klimawandels)	– Siehe Klima/Luft		<i>Siehe Klima/ Luft</i>		Emissionen –Vermeidung Klimawandel verstärken- der Treibhausgasemissionen –Erhalt und Entwicklung möglichst hoher Anteile unversiegelter, humusreicher Grünflächen	be a
Klimaanpassung	– Siehe Klima/ Luft		<i>Siehe Klima/ Luft</i>		Barrierewirkung –Barrierewirkung auf Kalt-/ Frischluft- strömungen durch geeignete Maßnah- men entgegenwirken Flächeninanspruchnahme –Aufheizungseffekt bebauter Flächen durch geeignete Maßnahmen entge- genwirken Katastrophenrisiko –Verstärkungseffekt möglicher Starkre- gengefahren durch den Klimawandel durch geeignete Maßnahmen entge- genwirken	a a a, be

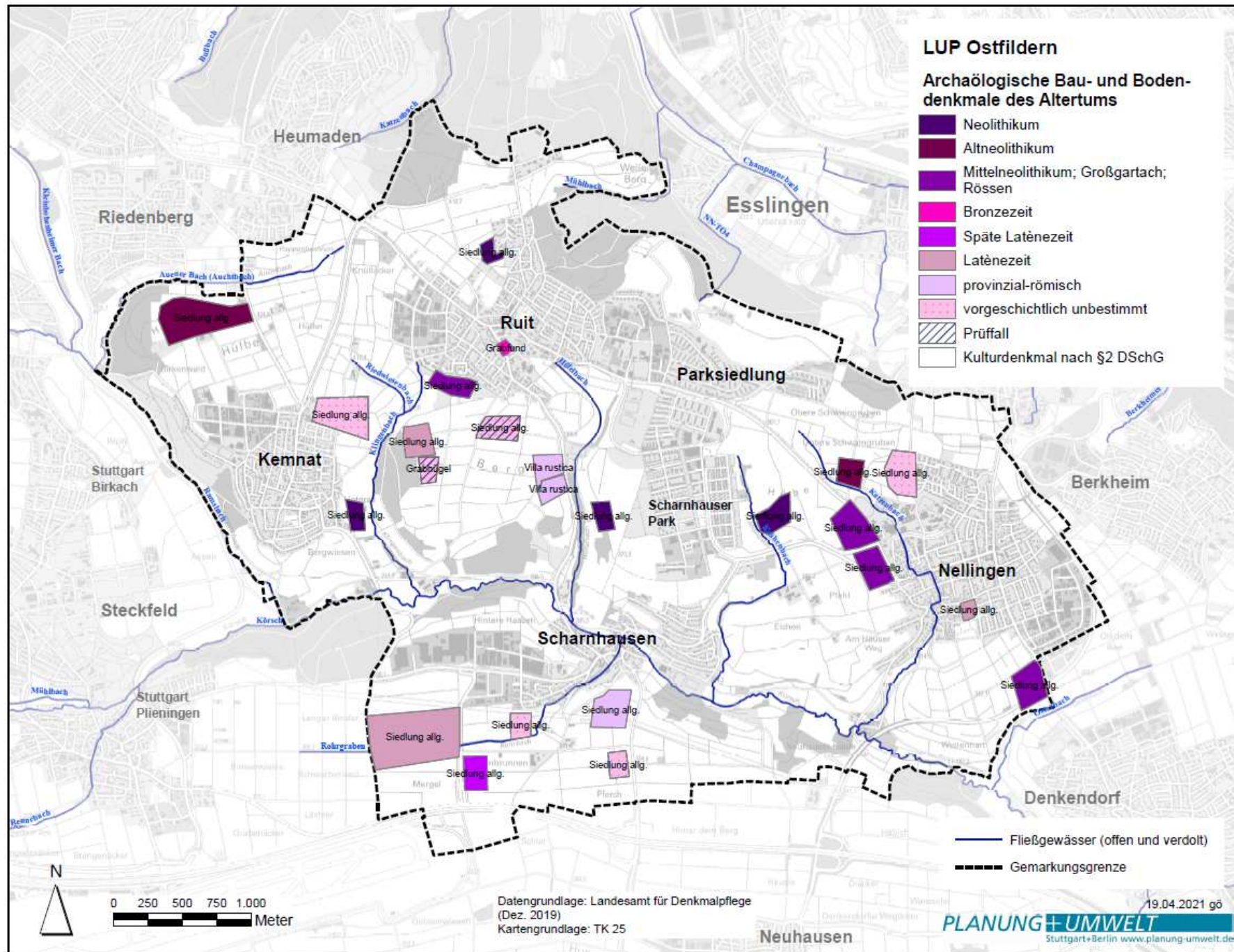


(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

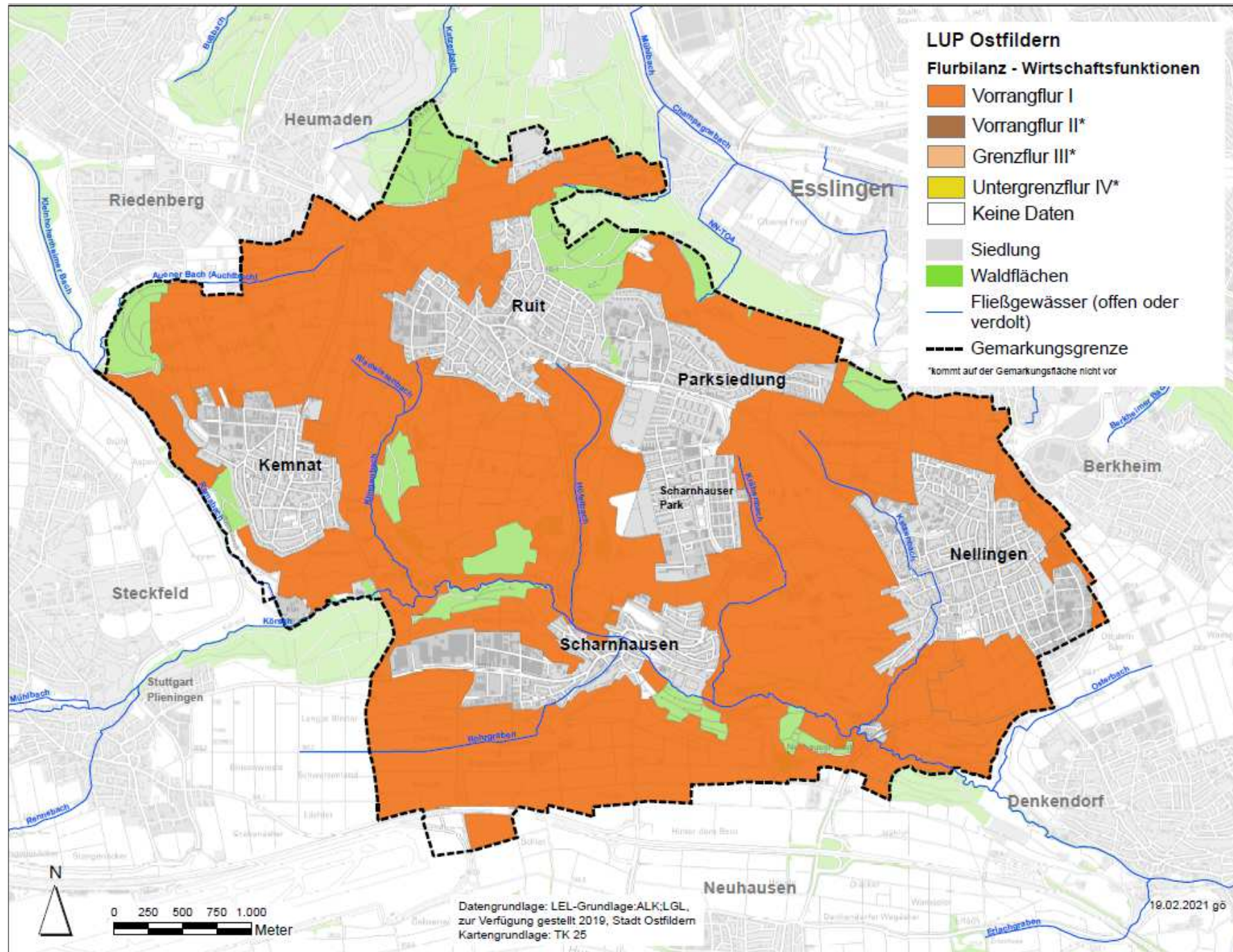
Landschaft

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf die Landschaft – Biotoptypen – prägende und gliedernde Land- schaftselemente – Flächennutzungen/ Freiraumnut- zungen – Sichtverbindungen/ Sichtachsen – Darstellungen von Landschafts- plänen einschl. GOP / LBP – schützenswerte Landschaftsteil- räume	– Regionalplan Stuttgart	2009	<i>EE: Anpassung der Biotoptypenkomplexxkartierung aus dem RegioRISS auf Basis aktueller Luftbilddaten und Geländebegehungen</i>	2018	Flächeninanspruchnahme – Verlust landschaftsbildprägender und erholungswirksamer Landschaftselemente	a
	– Luftbilder	nn				
	– Topographische Karten (soweit vorhanden)	nn			Barriere-/ Trennwirkung – Beeinträchtigung landschaftsbedeutender Sichtachsen durch Hochbauten	a
	– Stadtplan	2018				
	– Historische Karte (soweit vorhanden)	nn				
	– Kartierung der Biotoptypenkomplexe	2021	<i>EE: Biotoptypenkartierung der neu oder verändert dargestellten Planungsgebiete</i>		Visuelle Beeinträchtigungen – Landschafts-/ ortsbildstörende Baustelleneinrichtungen – Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Bebauung	ba
	– Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss)	nn				
	– Flächennutzungsplan Ostfildern 2020	2009			Emissionen/ Immissionen – Erhöhung der Lärmwerte in erholungswirksamen Bereichen innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes	be
	– Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan	2009				
	– Städtebauliches Entwicklungskonzept Nellingen (ISEK)	2015				
	– Städtebauliches Entwicklungskonzept Ruit (ISEK)	2011	s.o.			
	– Städtebauliches Entwicklungskonzept Kemnat (ISEK)	2017				
	– Wohnbauflächenbedarfsanalyse 2030	2016				
	– Forstliche Geodaten	2016				









(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Kultur- und Sachgüter

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter – Bau- und Bodendenkmale – Gebäude und Infrastruktur – Sonstige Landnutzungen (Land-/ Forstwirtschaft)	– Stadtplan – Kataster/ ALK – Historische Karte (soweit vorhanden) – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennut- zungsplan – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss) – Forstliche Geodaten – Flurbilanz – Archäologische Kulturdenkmale, Bau- und Kunstdenkmale – IBA Projekt Stadt-Landwirtschaft-Klima	nn 2019 nn 2009 2009 nn 2016 2019 2019 2021	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		Flächeninanspruchnahme –Inanspruchnahme sonstiger Sachgüter –Inanspruchnahme von Kulturdenkmälern und archäologischen Fundstellen Unfallrisiken –Substanzgefährdung bei planungsge- bietsinternen Betriebsunfällen und durch sonstige Verursacher Immissionen –Geruchsimmissionen innerhalb der Planungsgebiete mit möglichen nut- zungsbeschränkenden Auswirkungen auf geruchsemitierende Nutzungen jeweiliger Planungsgebietenachbar- schaften	a a be be

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Wechselwirkungen

Umweltbelang gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Wechselwirkungen	siehe Angaben bei den einzelnen Umweltbelangen		siehe Angaben bei den einzelnen Umweltbelangen			
– Biologische Vielfalt <-> alle Umweltbelange					–Eine Verringerung der genetischen und der Artenvielfalt führt auf Dauer zu einer Instabilisierung des Ökosystems insgesamt	a / be
– Boden <-> Wasser					–Beeinträchtigung des Wasserhaushalts durch Bodenversiegelung	a
– Boden <-> Klima					–Beeinträchtigung des Mikroklimas durch Bodenversiegelung	a
– Oberflächenwasser <-> Tiere und Pflanzen					–Einleitungen in den Vorfluter <-> Qualität des Gewässerlebensraums	be
– Klima/Luft <-> Menschen					–Luftschadstoffimmissionen, Treibhausgasemissionen, Eingriffe in klimaaktive Freiflächen <-> Wohn- und Erholungsfunktion des Raumes, Wohlbefinden des Menschen	a, be
– Landschaft <-> Menschen					–Landschaftsveränderung <-> Wohn- und Erholungsqualität für den Menschen	a

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Vermeidung von Emissionen / sachgerechter Umgang mit Abfällen, Abwässern

Umweltbelange gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 e BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwischen Flächennutzungsplan/ künftig mögli- chen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Vermeidung von Emissionen – Art u. Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung der im Flächennutzungsplan zulässigen Vorhaben	– Lärmaktionsplan 2017 – Elektromagnetische Felder (EMF-Datenbank der Bundesnetzagentur) – Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart – Sonstige Daten zur bestehenden und künftigen Emissionssituation im Planungsgebiet und der Umgebung – Regionales Rauminformationssystem Stuttgart (RegioRiss)	2017 nn 2017 nn nn	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		– Art und Menge der zu erwartenden Emissionen; – Emissionsvermeidung differenziert nach den Emissionsarten Lärm, Luftschadstoffe, Gerüche, elektromagnetische Felder, Boden- und wassergefährdende Stoffe	be be
sachgerechter Umgang mit Abfällen, Abwässern – Abfallentsorgung – Abfallvermeidung	– Abfallwirtschaftssatzung Landkreis Esslingen – Altlastenkataster, Landratsamt Esslingen – Bestandsplan Abwasserbeseitigung – Flächennutzungsplan Ostfildern 2020 – Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan	2020 2020 nn 2009 2009	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgesehen</i>		– Art und Menge der zu erwartenden Abfälle und Abwässer – Regelung der Abfallentsorgung – Straßen- und Baugrundstücksentwässerung	be be a, be

(Strategische) Umweltprüfung

Scoping-Checkliste

Nutzung erneuerbarer Energien, sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Umweltbelang gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 f BauGB Betrachtungsgegenstände/ Schutzgutfunktionen	Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung					
	Auswertung vorhandener Unterlagen/ Informationen/ Daten für das Untersuchungsgebiet	Daten- Aktualität	Angaben zu erforderlichen SG: <i>Sondergutachten</i> EE: <i>Eigenerhebungen</i>	Zeit- raum	zu prüfende Wirkungszusammenhänge zwi- schen Flächennutzungsplan/ künftig möglichen Vorhaben und Umweltbelang	Zuordnung: a: Anlage be: Betrieb
Nutzung erneuerbarer Energien, sparsame und effiziente Nutzung von Energie – Regenerative Energiequellen – Energetische Standards – Wärmeversorgung	– Energetische Stadtsanierung Parksiedlung – Integriertes Quar- tierskonzept	2013	<i>Keine Zusatzerhebungen vorgese- hen</i>		Nutzung erneuerbarer Energien – aktive Solarenergienutzung – oberflächennahe Erdwärme – Energie aus Biomasse – Energie aus Wasserkraft – Windenergie – ...	a, be a, be a, be a, be a, be
	– Parksiedlung: Energie.Effizient – Energetische Stadtsanierung zu- sammengefasst – Integriertes Klimaschutzkonzept – Kommunale Wärmeplanung	2017 2013 2022			Sparsame und effiziente Nutzung von Energie – Anschluss an Fernwärmenetze – Dezentrales Nahwärmenetz – Baukörperausrichtung – kompakte Bauweise – Passivhausbauweise – (vegetativer) Wärmeschutz – ...	a, be a, be a a a a

Stadt Ostfildern · FB 3 · Postfach 11 20 · 73747 Ostfildern

Abteilung Planung
Otto-Vatter-Str. 12 · Ruit
73760 Ostfildern

Von Dirk Scharbau
Telefon 0711 3404-407
Fax 0711 3404-
E-Mail d.scharbau@ostfildern.de

Geschäftszeichen: FB 3-61
12. Mai 2022

Protokoll Scoping zum FNP / LUP Ostfildern 2040 am 09.05.2022

1. Begrüßung und Vorstellung

2. Vorstellung wesentlicher Grundlagen und Leitlinien der aktuellen Stadtentwicklungsdiskussion (Herr Flammann, Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH)

- Ziele des Stadtentwicklungskonzepts (STEK)
- STEK als Vorbereitung für den Flächennutzungsplan
- Handlungsfeld Wohnen: z.B. Innenentwicklung, Priorisierung der Wohnraumpotenziale, Bezahlbarer Wohnraum
- Handlungsfeld Wirtschaft, Handel und Beschäftigung: z.B. Zusätzlicher Gewerbeflächenbedarf, Transformation von Bestandsgebieten, Qualitative Entwicklung
- Handlungsfeld Freiraum und Landschaft: z.B. Biotopverbund, Bodenschutz, Multicodierung urbaner Räume
- Handlungsfeld Klimaschutz- und Klimawandelanpassung: z.B. Verbesserung Stadtklima, Energiemanagement
- Handlungsfeld Verkehr/Mobilität und technische Infrastruktur: z.B. Reduzierung Verkehrsbelastung, Ausbau Mobilitätsinfrastruktur, Technische Infrastruktur
- Handlungsfeld Soziale Infrastruktur: z.B. Bedarfsplanung/ Gemeinbedarf, Orte der Begegnung entwickeln

3. Rechtliche Grundlagen der Umweltprüfung

(Herr Dr. Koch, Planung und Umwelt)

- Inhalt und Zielsetzung Scoping, rechtlicher Rahmen

Öffnungszeiten:

Bitte vereinbaren Sie einen Termin.

Montag bis Freitag	8 – 12 Uhr
Montag, Mittwoch, Donnerstag	14 – 16 Uhr
Dienstag	14 – 18 Uhr

Konten der Stadtkasse
Kreissparkasse Esslingen, BIC ESSLDE66XXX
IBAN DE09 6115 0020 0000 9904 40
Volksbank Mittlerer Neckar eG, BIC GENODES1NUE
IBAN DE96 6129 0120 0632 6320 03

Wir verarbeiten Ihre personenbezogenen Daten unter Einhaltung der DSGVO.

Ihre Betroffenenrechte entnehmen Sie bitte der Datenschutzerklärung auf unserer Internetseite www.ostfildern.de/datenschutz

- Landschafts- und Umweltplan (LUP) als Grundlage der Umweltprüfung
- Vertiefungsmodul Biotopverbund
- Bedeutung der Zielkarte
- Konfliktfelder, Wirkungen des LUP
- Fläche als Umweltbelang
- Mensch, Erholungseignung

4. Vorstellung und Diskussion des Scoping-Papiers

(Herr Dr. Koch / Frau Götzl, Planung und Umwelt)

Vorstellung der schutzgutbezogenen Checkliste (s. Anlage) mit Diskussion zu Umfang und Detaillierungsgrad

- Verfahren zur Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart dauert noch an, der aktuelle Stand wird im Nachgang übergeben, generell ist von einer geringfügigen Entlastung auszugehen.
- Biotopstrukturkartierung: Die Stadt (FB 4 Freiflächenmanagement) kann Mähkonzepte und das Pflegekonzept Streuobst zur Verfügung stellen - ein Baustein für das Ausgleichsflächenkonzept. In Bezug auf den Klimawandel wird beim Streuobst weniger Handlungsbedarf gesehen als im Hinblick auf Pflegedefizite.
- Bodenschutz/Erosion: Von Seiten des Bodenschutzes (LRA Esslingen) wird die Bedeutung der Innenentwicklung hervorgehoben, es wird angeregt eine Karte zur Verteilung von Böden (Bodenfunktionen oder Bodenschätzung), Baulücken, Altlasten, etc. zu erstellen, Wünschenswert wäre ein Ziel- und Maßnahmenkonzept für den Bodenschutz und verstärkter Erosionsschutz z.B. durch Grünstreifen.
- Oberflächenwasser: Neben dem HQ100 sollte auch das HQextrem berücksichtigt werden.
- Als Grundlagen sind zu berücksichtigen: Die europäische Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie, die biologische Gewässeruntersuchung des Landkreises Esslingen von 2016, die Flussgebietsuntersuchung Körsch von 2007 und die Gewässerstrukturkartierung der LUBW. Der Gewässerentwicklungsplan Körsch ist von 1998 und nicht von 2003. Die Hochwassergefahrenkarte für das Einzugsgebiet der Körsch wird derzeit fortgeschrieben, auf die noch laufende Pilotstudie Filder wird hingewiesen, weitere Informationen über das LRA.
- Von Seiten der Gewerbeaufsicht wird die Problematik Gewerbelärm, z.B. auch durch gewerblich genutzte Parkplätze angesprochen. Im FNP/LUP werden u.a. über die Gebietssteckbriefe Nutzungskonflikte und Abstände zwischen Baugebieten (Gemengelage) und die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2022 berücksichtigt. Abschließend ist die Problematik jedoch erst im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren zu betrachten.
- Im Zusammenhang mit einer PV-Pflicht wird die Problematik von Blendungen angesprochen (Flugverkehr, tieferliegende Baugebiete, Nachbarschaftskonflikte). Derzeit wird dieses Thema noch im Zuge von Einzelfallbetrachtungen bewertet.

5. Ausblick FNP-Verfahren

- Aufstellungsbeschluss vor der Sommerpause 2022
- Frühzeitige Beteiligung Anfang 2023 geplant

Anlagen:

- 1.- Scoping-Papier Ostfildern vom 09.05.2022
- 2.- Stellungnahme Regierungspräsidium Freiburg, Fortsdirektion vom 22.04.2022
- 3.- Stellungnahme Regierungspräsidium Stuttgart vom 03.05.2022
- 4.- Stellungnahme Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamts für Denkmalpflege vom 04.05.2022
- 5.- Bereitgestellte Planunterlagen, Landratsamt Esslingen
- 6.- Bereitgestellte Planunterlagen, Flughafen Stuttgart vom 03.05.2022



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
FORSTDIREKTION

Regierungspräsidium Freiburg · Landesforstverwaltung · 79095 Freiburg i. Br.

Stadt Ostfildern
Baurecht
Otto-Vatter-Str. 12
73760 Ostfildern

ausschließlich per E-Mail:
f.menge@Ostfildern.de
j.pfeiffer@ostfildern.de



**83 Waldpolitik und
Körperschaftsforstdirektion**

Freiburg i. Br. 22.04.2022
Name Christian Heß
Durchwahl 0761 208-1452
Aktenzeichen 83-2511.1- 116-080
FNP Ostfildern 2040
(Bitte bei Antwort angeben)

** Vorbereitung zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans Ostfildern 2040 –
Scoping zur Umweltprüfung,
frühzeitige Beteiligung der TöB nach § 4 Abs. 2 BauGB
Ihre E-Mail vom 19.04.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die höhere Forstbehörde bedankt sich für die Einladung zum Scoping-Termin zur Umweltprüfung im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplans Ostfildern 2040. An dem Termin nimmt die höhere Forstbehörde selber nicht teil, wird aber durch die untere Forstbehörde am Landratsamt Esslingen vertreten sein. Zu den Planungen nehmen wir dennoch gerne wie folgt Stellung.

Stellungnahme

Die Stadt Ostfildern bereitet die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes und des Landschafts- und Umweltplanes für den Geltungsbereich der Gesamtstadt mit den Stadtteilen Nellingen, Ruit, Parksiedlung, Scharnhäuser Park, Kemnat und Scharnhäuser vor. Die durch die Planung verursachten voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen wurden ermittelt und in der „*Unterlage zur Festlegung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens – Scopingpapier*“ zusammengestellt.

Konkrete Planungen liegen noch nicht vor, so dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden kann, ob durch die Planungen forstfachliche Belange direkt (durch Inanspruchnahme von Waldflächen) oder indirekt (z.B. durch negative Einwirkungen auf die Schutz- und Erholungsfunktionen der Waldflächen durch walddnahe Bebauungen) betroffen sein werden.

Sollten in den weiteren Planungen Waldflächen direkt oder indirekt betroffen sein, sind die forstfachlichen Belange im Rahmen der Umweltprüfung zu berücksichtigen und die möglichen Auswirkungen auf die Waldfunktionen darzustellen. Hierbei sind folgende Vorgaben/Regelungen besonders zu beachten:

- §§ 1 BWaldG/LWaldG (Gesetzeszweck, Walderhalt)
- §§ 2 BWaldG/LWaldG (Waldbegriff)
- §§ 8 BWaldG/LWaldG (Sicherung der Funktionen des Waldes bei Planungen)
- §§ 9 BWaldG/LWaldG (Erhaltung des Waldes)
- §§ 10 bis 11 LWaldG (Besondere Fälle der Umwandlung von Wald bzw. befristete Umwandlung)
- §§ 29 bis 33 LWaldG (Geschützte Waldgebiete).
- Landesentwicklungsplan (LEP) Z 5.3.4 und Z 5.3.5
- UVPg Anlage 1 Nr. 17.2

Wir bitten, die aufgeführten Rechtsgrundlagen des BWaldG/LWaldG bei den jeweiligen Schutzgütern und Umweltzielen sowie im Gesamtverfahren einzubeziehen.

Der in den §§ 1 und 9 LWaldG verankerte Grundsatz der Walderhaltung wird aufgrund der Lage von Ostfeldern im Verdichtungsraum durch die Ziele des LEP nochmals deutlich verstärkt. Der Erhalt der Waldflächen ist demnach ein wichtiges raumordnerisches Ziel und ein gewichtiger öffentlicher Belang.

Nach § 9 LWaldG sind dauerhafte Waldumwandlungen nicht genehmigungsfähig, wenn diese mit den Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind oder die Erhaltung des Waldes überwiegend im öffentlichen Interesse liegen.

Nach dem LEP sind Eingriffe in Waldflächen im Verdichtungsraum auf das Unvermeidbare zu beschränken. Zwingend erforderliche Eingriffe sollen durch Aufforstung von möglichst in der Nähe gelegener, geeigneter Flächen ausgeglichen werden.

Hieraus ergibt sich insgesamt, dass bei möglichen Waldinanspruchnahmen im Rahmen der weiteren Planungen ein besonderes Gewicht auf die Bedarfsbegründung sowie die Alternativenprüfung gelegt werden muss. Großflächige Waldinanspruchnahmen sind aufgrund der besonderen Funktion der Wälder im Stadtgebiet Ostfildern sowie den absehbaren Problemen bei der Realisierung eines funktionalen Ausgleichs zwingend zu vermeiden.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Nach 17.2 der Anlage 1 des UVPG gehören Waldinanspruchnahmen im Sinne von § 9 Abs. 1 LWaldG (dauerhafte Umwandlung in eine andere Nutzungsart) zu den UVP-pflichtigen Vorhaben. Die maßgebenden Größenwerte ergeben sich aus der Anlage 1 des UVPG.

Die forstfachlichen Aspekte sind im Umweltbericht zur besseren Lesbarkeit in einem eigenen Kapitel darzustellen.

Weiterer Verfahrenshinweis: Sollten im FNP für bisherige Waldflächen im Sinne des § 2 LWaldG eine andere Nutzungsart dargestellt werden ist hierfür eine Umwandlungserklärung gem. § 10 LWaldG durch die höhere Forstbehörde erforderlich. Der FNP kann erst bei Vorliegen der Umwandlungserklärung Rechtskraft erlangen.

Die Forstbehörden sind im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Die untere Forstbehörde am Landratsamt Esslingen erhält Kenntnis hiervon.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Heß

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten finden Sie auf unserer Internetseite Datenschutzerklärungen unter dem Titel

[8-01F: Wahrnehmung forstrechtlicher Aufgaben durch die Abteilung 8 \(pdf, 258 KB\)](#)

[83.1-02S: TöB-Stellungnahmen](#)

Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

STABSSTELLE ENERGIEWENDE, WINDENERGIE UND KLIMASCHUTZ

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Stadtverwaltung Ostfildern
Frau Franziska Menge
Otto-Vatter-Str.12
73760 Ostfildern

Stuttgart 03.05.2022
Name Claudia Schwenger
Durchwahl 0711 904-12105
Aktenzeichen 21-2434-128/8/2
(Bitte bei Antwort angeben)

Versand erfolgt nur per E-Mail an
f.menge@ostfildern.de

 Vorbereitung zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans Ostfildern 2040 Scoping
zur Umweltprüfung
Ihr Schreiben vom 19.04.2022

Sehr geehrte Frau Menge,
sehr geehrte Damen und Herren,

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für die Einladung zum o.g. Scoping-Termin.

Anbei erhalten Sie eine Rückmeldung der höheren Raumordnungsbehörde sowie die
Stellungnahmen der Abteilungen 3 – Landwirtschaft -, 4 - Luftfahrtbehörde - und 5 -
Umwelt - .

Raumordnung

Aufgrund von zahlreichen weiteren Verpflichtungen, ist uns eine Teilnahme an diesem Termin leider nicht möglich. Wir bitten ferner um Verständnis, dass im momentanen Verfahrensstadium – aufgrund der derzeit sehr hohen Fallzahlen bei bereits eingeleiteten, fristgebundenen Beteiligungsverfahren und wegen der im Sachgebiet Raumordnung angespannten Personalsituation – eine schriftliche Stellungnahme voraussichtlich nicht erfolgen kann. Im Rahmen der förmlichen Behördenbeteiligung werden wir dann eine raumordnerische Stellungnahme abgeben.

Landwirtschaft

Eine Teilnahme am Scoping Termin erfolgt nicht.

Schriftlich wird wie folgt Stellung genommen:

Vorgesehen ist die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes und des Landschafts- und Umweltplanes Ostfildern, also für die Stadtteile Nellingen, Ruit, Parksiedlung, Scharnhau-ser Park, Kemnat und Scharnhausen. In der Umweltprüfung des FNP sollen die verschiedenen Umweltbelange betrachtet werden (Kap 1.2.1), jeweils eine Alternativenprüfung durchgeführt werden (Kap. 1.2.4) und auch für den Landschaftsplan die Konflikte der Schutzgüter erfasst werden (Kap 1.7).

In Ostfildern führen Planungen fast immer zu einem Verlust hochwertigster landwirtschaftlicher Standorte. In der Flurbilanz sind die Flächen als Vorrangflur Stufe I/II gekennzeichnet. Gebiete der Vorrangflur Stufe I/II sind aufgrund ihrer natürlichen und agrarstrukturellen Merkmale sehr gut für die landwirtschaftliche Nutzung geeignet und sollen dieser vorbehalten bleiben und nicht für Siedlungstätigkeiten herangezogen werden. Fremdnutzungen von Flächen der Vorrangflur Stufe I/II, wie im vorliegenden Plangebiet, sollten ausgeschlossen bleiben (vgl. LEP und Regionalplan „Schutzbedürftige Bereiche für Landwirtschaft“ (G)).

Im Rahmen des Scoping bitten wir um ordnungsgemäße Darstellung der öffentlichen landwirtschaftlichen Belange um damit eine qualifizierte Abwägung zu ermöglichen. Bisher ist auf S. 19 und 29 die Flurbilanz im Datenkatalog erwähnt. Im Wesentlichen ist sie jedoch unter Schutzgut Fläche einzubringen; dort ist die jeweilige Einstufung von Plangebieten in Vorrangflur Stufe I/II zu erwähnen und auch im Textteil bei den Schutzbelangen / Umweltzielen die landwirtschaftlichen Belange in angemessenem Umfang darzustellen. Alternativenprüfungen sind kartographisch auf der Flurbilanzkarte durchzuführen, ggf. mit weiterer Differenzierung der dortigen Einstufung durch die ULB. In den Landschaftsplan sollte ein Kapitel aufgenommen werden, das fachlich fundiert und neutral die Landwirtschaft im Planungsraum beschreibt (auch Aussagen zum Strukturwandel). Über die öffentlichen landwirtschaftlichen Belange hinaus sind ggf. einzelbetriebliche Belange darzulegen (im Umweltbericht oder an anderer Stelle).

Sofern sich der zu erwartende „Flächenverbrauch“ auf den landwirtschaftlichen Fluren abspielt, möchten wir bereits zum jetzigen Zeitpunkt unsere Bedenken bei Verbrauch von Vorrangfluren vorbringen. U.E. sollte der auch Ostfildern hier auf der Gunstlage der Fildern der globalen Verantwortung für die Erhaltung der guten Standorte zur nachhaltigen Erzeugung von Nahrungsmitteln Rechnung tragen. Wie auf S. 18 richtig zitiert, entspräche dies der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und dem Ziel des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (S. 15). In diesem Sinne weisen wir da-rauf hin, daß landwirtschaftliche Fluren keine „Freiflächen“ sind (S. 9 des Scoping-Papieres).

Für Rücksprachen steht Ihnen Frau Cornelia Käste, Tel.: 0711/904-13207 zur Verfügung. ✉ Cornelia.Kaestle@rps.bwl.de

Luftfahrtbehörde

Aus luftrechtlicher Sicht kann mitgeteilt werden:

1. Das geplante Gebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Stuttgart.
2. Das geplante Gebiet liegt im Anlagenschutzbereich des Verkehrsflughafens Stuttgart.
3. Das geplante Gebiet liegt im südlichen Bereich des Stadtteils Scharnhausens und im südlichen Bereich des Stadtteils Nellingen innerhalb des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Stuttgart.

Wir bitten hierfür die Inhalte des Fluglärm-Gesetzes zu berücksichtigen.

Wir bitten bei allen Verfahren um Beteiligung, da die Bereiche des Bauschutzbereichs, Anlagenschutzbereichs und des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Stuttgart betroffen sind.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Herr Timo Rolker, Referat 46.2, ☎ 0711/904-14696, ✉ bauschutz-luftverkehr@rps.bwl.de

Umwelt

Wasser/Boden

Schutzgut Boden:

Eine Teilnahme am Scoping-Termin erfolgt nicht.

Die Änderung des Flächennutzungsplans zugunsten baulicher Eingriffe im Außenbereich, die durch Neuinanspruchnahme unversiegelter, überdurchschnittlich leistungsfähiger, landwirtschaftlich genutzter Böden zu weitgehendem Verlust der Bodenfunktionen führen, ist aus Sicht des Bodenschutzes grundsätzlich nicht zu befürworten. Bei der erforderlichen Ausweisung zusätzlicher Siedlungs- und Verkehrsflächen ist das Thema Flächen- und Bodenverbrauch daher intensiv zu betrachten, mit der Zielsetzung, die Planung auf baulich vorgenutzte Böden und Böden mit geringer Leistungsfähigkeit zu lenken – z.B. gewerbliche Altstandorte, Altablagerungen, Altdeponien, nicht mehr genutzter Infrastruktureinrichtungen oder sonstiger Brachflächen – und durch möglichst hohe bauliche Nutzungsdichte das Ausmaß der neubeanspruchten Bodenfläche gering zu halten.

Für eine sinnvolle Verwertung kulturfähigen Bodenaushubs, insbesondere Oberboden, lassen sich potentiell für einen Bodenauftrag geeignete landwirtschaftliche Flächen (insbesondere Äcker geringer bis mittlerer Bodenqualität) auf folgender Grundlage ermitteln:

Daten- und Kartendienst der LUBW (dort Thema: Boden und Geologie, Suchraumkarte Bodenauftrag): <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de>

oder Kartenviewer des Landesamts für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (dort Thema: Bodenkunde, Bodenauftrag): <https://maps.lgrb-bw.de>

Wasserversorgung/Grundwasserschutz:

Keine Ergänzungen oder Hinweise zum Scopingpapier.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Bodenschutz:

Herr Dr. Mack, Referat 52, ☎ 0711/904-15217, ✉ Ulrich.Mack@rps.bwl.de

Wasserversorgung/Grundwasserschutz:

Frau Alebrand, Referat 52, ☎ 0711/904-15206, ✉ Karin.Alebrand@rps.bwl.de

Industrie:

Referat 54.5 weist darauf hin, dass sich im Planbereich ein Betriebsbereich der unteren Klasse (Flüssiggaslager der Stadtwerke Esslingen, In den Holzwiesen 50) befindet.

Für Rückfragen steht Ihnen zur Verfügung:

Frau Böhme, Referat 54.5, ☎ 0711/904-15467, ✉ renate.boehme@rps.bwl.de

Naturschutz:

In den zur Prüfung vorgelegten Unterlagen sind keine konkreten Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft enthalten. Bei den zur Verfügung gestellten Unterlagen handelt es sich um ein Scopingpapier, das den derzeitigen Zustand des Untersuchungsgebietes sowie mögliche Auswirkungen von Vorhaben auf die einzelnen Schutzgüter beschreibt.

Weitere, über die in den Planunterlagen hinausgehende Betroffenheiten von in der Zuständigkeit der höheren Naturschutzbehörde liegenden Belangen, konnten bei der Prüfung nicht festgestellt werden.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen keine Flächen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg.

Grundsätzlich weist die höhere Naturschutzbehörde hinsichtlich zukünftiger Planungen auf die nachfolgenden Punkte hin:

Im Untersuchungsgebiet liegen Flächen des Naturschutzgebiets „Häslachwald“ (Nr. 1.180). Strengster Schutz der besonders schutzwürdigen Teile von Natur und Landschaft wird dem Naturschutzgebiet zuteil. In diesem gilt nach § 23 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ein absolutes Veränderungsverbot. Im Rahmen weiterer Planungen sind vorrangig mögliche Alternativen zu prüfen, die eine Berührung des Schutzgebietes

vermeiden. Wird ein Schutzgebiet unmittelbar vom Vorhaben tangiert, ist zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgebiet und seinen Schutzzweck bestehen. Hierbei sind auch Vorhaben zu berücksichtigen, die außerhalb des Naturschutzgebietes umgesetzt werden, jedoch auch Auswirkungen auf dieses entfalten können (z.B. Lärm, Schadstoffe etc.). Sollten erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgebiet und seinen Schutzzweck bestehen bzw. Verbotstatbestände nach der NSG-VO verwirklicht werden, wäre in einem Befreiungsverfahren nach § 6 der Schutzgebietsverordnung i.V.m. § 67 BNatSchG zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Befreiung vorliegen. Zuständig für die Prüfung, ob eine solche Befreiung erteilt werden kann, ist die höhere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen zahlreiche Flächen des Biotopverbundes (vgl. Fachplan Landesweiter Biotopverbund, LUBW, 2014). Sollten diese Flächen überplant werden, so wird unter naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten auf § 21 BNatSchG und § 22 NatSchG verwiesen, wonach alle öffentlichen Planungsträger bei ihren Planungen die Belange des Biotopverbundes zu berücksichtigen haben. Auch bei späteren Bauleitplanverfahren ist der Biotopverbund im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigen.

Die weitere naturschutzfachliche Beurteilung sowie die artenschutzrechtliche Prüfung (ggf. inkl. CEF-Maßnahmen) gem. §§ 44 ff. BNatSchG obliegen grundsätzlich zunächst der unteren Naturschutzbehörde. Nur dann, wenn für streng geschützte Tier- und Pflanzenarten eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlich ist, bedarf es eines Antrags an das Regierungspräsidium (Referat 55). Gleiches gilt, wenn es für streng geschützte sowie für nicht streng geschützte Arten zusammen einer Ausnahme oder Befreiung bedarf.

Wenn Festsetzungen eines FNP mit den Regelungen einer naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Verbotsregelung nicht zu vereinbaren sind, ist der FNP mangels Erforderlichkeit dann unwirksam, wenn sich die entgegenstehenden naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Regelungen als dauerhaftes rechtliches Hindernis erweisen. Wirksam ist der FNP hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und einer Überwindung der

naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegensteht.

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Herr Kitz, Referat 55, ☎ 0711/904-15509, ✉ Claudius.Kitz@rps.bwl.de

Frau Jochum, Referat 56, ☎ 0711/904-15623, ✉ johanna.jochum@rps.bwl.de

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Claudia Schwenger



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTART
ABTEILUNG WIRTSCHAFT UND INFRASTRUKTUR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Stadtverwaltung Ostfildern
Frau Franziska Menge
Otto-Vatter-Str. 12
73760 Ostfildern

Stuttgart 04.05.2022
Name Claudia Schwenger
Durchwahl 0711 904-12105
Aktenzeichen 21-2434-128/8/2
(Bitte bei Antwort angeben)

Versand erfolgt nur per E-Mail an
f.menge@ostfildern.de

 Vorbereitung zur Fortschreibung des Flächennutzungsplan Ostfildern 2040 Scoping
zur Umweltprüfung,
Ihr Schreiben vom 19.04.2022
Nachreichung der Stellungnahme des Landesamts für Denkmalpflege

Sehr geehrte Frau Menge,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 03.05.2022 erhalten Sie die Stellungnahme
der Abteilung 8 - Landesamt für Denkmalpflege -.

Denkmalpflege

Wir bitten um nachrichtliche Übernahme der im Stadtgebiet Ostfildern bekannten Kulturdenkmale und archäologischen Verdachtsflächen in Planunterlagen und Umweltbericht. In der Anlage beigelegt erhalten Sie dazu amtliche Denkmallisten und aktuelle Shape Daten (UTM, Bearbeitungsstand 03.05.2022) für Ostfildern der Bau- und Kunstdenkmalpflege (BuK) und der Archäologischen Denkmalpflege (Arch).

Bezüglich der Bau- und Kunstdenkmalpflege besteht an der Erhaltung der Kulturdenkmale aus wissenschaftlichen, künstlerischen und heimatgeschichtlichen Gründen

ein öffentliches Interesse (§§ 2, 28 DSchG i. V. m. §8 DSchG). Vor baulichen Eingriffen, wie auch vor einer Veränderung des Erscheinungsbildes dieser Kulturdenkmale ist nach der vorherigen Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege eine denkmalrechtliche Genehmigung erforderlich.

Darüber hinaus wird seitens der Archäologische Denkmalpflege auf Nachfolgendes hingewiesen:

Archäologische Funde und Befunde sind innerhalb der ausgewiesenen archäologischen Prüffälle und Kulturdenkmale grundsätzlich nicht auszuschließen bzw. zu erwarten. Gegenüber einer Überplanung bestehen daher gegebenenfalls erhebliche Bedenken. Kann ein Erhalt von Kulturdenkmälern nach Abwägung konkurrierender Belange nicht erreicht werden, können archäologische Voruntersuchungen und wissenschaftliche Ausgrabungen erforderlich werden. Bei geplanten baulichen Maßnahmen und sonstigen mit Bodeneingriffen verbundenen Planungen bitten wir um weitere frühzeitige Beteiligung der Archäologischen Denkmalpflege. Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass die Bergung und Dokumentation archäologischer Funde und Befunde mehrere Wochen in Anspruch nehmen kann und ggf. durch den Vorhabenträger zu finanzieren ist.

Weiterhin müssen wir hinsichtlich der Verarbeitung der Daten der Denkmallisten auf Folgendes hinweisen:

Unsere Daten zu Kulturdenkmälern und Prüffällen unterliegen dem Datenschutz. Eine pauschale Veröffentlichung der Daten ist auf Grund des Datenschutzes daher nicht zulässig.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Herrn Lucas Bilitsch (lucas.bilitsch@rps.bwl.de)

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Claudia Schwenger

Scoping Ostfildern

Oberflächengewässer

1. Zu Punkt 1.9 – Ziele des Umweltschutzes:
Neben WG, WHG, EU-WRRL ist auch die europäische Hochwasserrisiko-management-Richtlinie (HWRM-RL) aufzuführen
2. Zu Tabelle 1: Wirkungsmatrix zur Ermittlung der Relevanz möglicher Umwelt-auswirkungen
Unter Relevanz möglicher Auswirkungen ist auch beim Oberflächen-Wasser die Barrierewirkung, Trennwirkung zum Beispiel durch bestehende Verdolungen zu berücksichtigen
3. Unter Punkt Umweltbelange (Auswirkung auf Oberflächengewässer) sind die Aufführung der Unterlagen zu korrigieren bzw. zu ergänzen:
 - Der Gewässerentwicklungsplan Körsch ist von 1998 und nicht von 2003
 - Die Angabe Planungen Hochwasserzweckverband (Regenrückhaltebecken) ist durch Planungen Zweckverband Hochwasserschutz Körsch (Hochwasserrückhaltebecken) zu korrigieren
 - Gewässerstrukturkartierung (LUBW Daten- und Kartendienst)
 - Biologische Gewässeruntersuchung des Landkreis Esslingen von 2016
 - Flussgebietsuntersuchung Körsch von 2007
4. Karte Naturschutz, Wasserschutz
In der Karte Naturschutz/ Wasserschutz sollten auch die Flächen eines extremen Hochwasserereignisses dargestellt werden.

Hinweis: Derzeit wird die Hochwassergefahrenkarte für das Einzugsgebiet der Körsch fortgeschrieben. Je nach Bearbeitungsstand sollten die aktuellen Daten der Hochwassergefahrenkarte in den FNP/ LUP Ostfildern 2040 aufgenommen werden.

Abwasserableitung und Regenwasserbehandlung

In dem FNP-Verfahren wird lediglich auf die **B-Plan**-Ebene und den §55 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes verwiesen, wonach unverschmutztes Niederschlagswasser vorrangig dezentral zu entsorgen ist, sofern dies schadlos möglich ist.

Es ist generell darauf zu achten, dass sich die Wasserbilanz nicht nachteilig verändert, das drückt jedoch der obere Paragraph auch aus.

Bodenschutz/Altlasten

„Um eine Prüfung nach § 2 Abs. 1 Punkte 2 bis 4 des Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetzes durchzuführen, wird angeregt eine Karte der Verteilung von Böden

(nach Bodenfunktionen oder Bodenschätzung), Baulücken, Altlasten, etc. zu erstellen.“

Auszug aus dem Gesetz:

„(1) Behörden und sonstige Einrichtungen des Landes sowie die Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts haben bei Planung und Ausführung eigener Baumaßnahmen und sonstiger eigener Vorhaben die Belange des Bodenschutzes nach § 1 BBodSchG in besonderem Maße zu berücksichtigen.

Dazu gehört auch der sparsame, schonende und haushälterische Umgang mit Boden. Deshalb ist bei vorgesehener Inanspruchnahme von nicht versiegelten, nicht baulich veränderten oder unbebauten

Flächen insbesondere zu prüfen, ob

1. die Flächeninanspruchnahme des Projektes bedarfsgerecht ist und ob eine Realisierung des Projektes mit einer geringeren Flächeninanspruchnahme,
2. eine Wiedernutzung beispielsweise von bereits versiegelten, sanierten, baulich veränderten oder bebauten Flächen,
3. eine Nutzung von Baulücken oder
4. eine Inanspruchnahme weniger wertvoller Böden möglich ist. Als sonstige Vorhaben gelten nicht Verfahren der Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch.“

Grundwasserschutz

Die dargestellten Wasserschutzgebiete sind korrekt. Weitere Schutzgebietsausweisungen oder Änderungen an bestehenden Schutzgebieten, sowie sonstige zu berücksichtigende Planungen aus dem Bereich Wasserversorgung und Grundwasserschutz sind dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz nicht bekannt.

Kläranlagen und gewerbliches Abwasser sind in diesem Planungsstadium nicht betroffen.

Gez. Jens Altmann



Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart vom Juni 2014 auf der Grundlage der Lärmkartierung 2017



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Dezember 2019



Titel: Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen
Stuttgart vom Juni 2014 auf der Grundlage der Lärmkar-
tierung von 2017

Herausgeber: Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstr.21
70565 Stuttgart

In Zusammenarbeit mit: ACCON GmbH 
Gewerbering 5
86926 Greifenberg

Umfang: 44 Seiten mit 5 Anlagen

Vorwort

Die Lärmaktionsplanung befasst sich mit dem Umgebungslärm. Rechtliche Grundlage ist die europäische „Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ aus dem Jahr 2002 (RL 2002/49/EG). Die Quellen von Umgebungslärm im Sinne dieser Richtlinie sind Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr und Gewerbe. In Deutschland wurden die Vorgaben zur Lärmaktionsplanung in den §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (BImSchV)) umgesetzt. Nach § 47d BImSchG sind unter anderem für Großflughäfen, zu denen der Flughafen Stuttgart mit seinen ca. 138.000 Flugbewegungen pro Jahr gehört, Lärmaktionspläne aufzustellen.

Ziel und Zweck des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart ist die Festlegung von Maßnahmen zur Minderung der vom Flughafen ausgehenden Lärmemissionen. Bei der Aufstellung und Überprüfung des Lärmaktionsplans sind gemäß § 14 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) die dort in § 2 Abs. 2 festgelegten Werte zu beachten, die auch Grundlage für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Stuttgart sind. An diesen Werten haben sich die Festlegung des Plangebiets und die Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen zu orientieren.

Als Lärminderungsmaßnahmen kommen Maßnahmen aller Art in Betracht, unabhängig davon welchen Rechtsgebieten sie zuzuordnen sind und wer sie umsetzen muss. Festgesetzt werden können zum Beispiel Maßnahmen der Verkehrsplanung, der Raumordnung, des primären Lärmschutzes an den lärm erzeugenden Quellen sowie wirtschaftliche Maßnahmen und Anreize.

Lärminderungsmaßnahmen, die in Rechte Dritter eingreifen, bedürfen einer geltenden Rechtsgrundlage. Der Lärmaktionsplan schafft selbst keine neuen Eingriffsbefugnisse bzw. Rechtsgrundlagen. Vor Festlegung einer Maßnahme ist deshalb stets zu prüfen, ob diese auch nach geltendem Recht umgesetzt werden kann, d.h. ob der Lärmschutz nach den betreffenden Rechtsvorschriften ein berücksichtigungsfähiger Belang ist.

Der aktuelle Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart wurde im Juni 2014 erstellt und ist über die Seite des Regierungspräsidiums Stuttgart unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Seiten/Laermaktionsplan_FhS.aspx abzurufen. Er besteht aus zwei Teilen, der Bestandsaufnahme (Teil 1) und der Maßnahmenplanung (Teil 2).

Nach § 47 d Abs. 5 BImSchG sind Lärmaktionspläne „bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung“ zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die vorliegende Überprüfung des Lärmaktionsplans des Flughafen Stuttgarts erfolgte somit turnusmäßig.

Die vorliegende Überprüfung des Lärmaktionsplans des Flughafens Stuttgart beruht auf der Lärmkartierung 2017. Die Durchführung der Lärmkartierung und die Erstellung der Belastungsstatistik ist Aufgabe der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW). Die Belastungsstatistik ist unter folgendem Link einzusehen: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/357304/belastungsstatistik2017.pdf>.

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	7
Quellenverzeichnis.....	8
1 Beschreibung des Flughafens Stuttgart und der örtlichen Situation ...	9
1.1 Lage des Flughafens	9
1.2 Start- und Landebahnen.....	10
1.3 Flugverfahren.....	10
1.4 Flugbewegungen und Flugzeuggruppen	11
2 Rechtlicher Hintergrund und Zuständigkeit	16
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan.....	16
2.2 Zuständigkeiten	16
2.3 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)	17
2.4 Gesetzliche Richt- und Grenzwerte	18
3 Verfahrensablauf	19
4 Fluglärmbelastung nach der strategischen Lärmkartierung 2017	20
4.1 Isophonenkarte	20
4.2 Anzahl der betroffenen Personen.....	21
4.3 Konfliktgebiete und Gebiete hoher Lärmbetroffenheit.....	22
5 Vergleich Fluglärmbelastung 2007 und 2017	25
5.1 Anzahl der betroffenen Personen.....	25
5.2 Anzahl der betroffenen Wohnungen.....	26
5.3 Größe der belasteten Flächen.....	27
5.4 Anzahl der betroffenen Schul- und Krankenhäuser	28
5.5 Vergleich der Konfliktgebiete und Gebiete hoher Lärmbetroffenheit	29
6 Überprüfung geplanter und umgesetzter lärmmindernder Maßnahmen am Flughafen Stuttgart	31
6.1 Start- und Landeverfahren	31
6.2 Nachtflugbeschränkungen.....	32
6.2.1 Erweiterung der geltenden Nachtflugbeschränkungen	32
6.2.2 Nachtlufthpostflüge	34
6.3 Bodenlärm	34
6.3.1 Airport-Collaborative Decision Making (A-CDM)-Verfahren	34
6.3.2 Bodenstromversorgung	35
6.3.3 Elektrofahrzeuge	36
6.4 Sonstiges.....	36

6.4.1	Überprüfung von Lärmbeschwerden durch flexible Messgeräte	36
7	Zusätzliche lärmmindernde Maßnahmen für den Flughafen Stuttgart	38
7.1	Passiver Schallschutz	38
7.2	Lärmreduktion an der Quelle	38
7.2.1	Flugzeugmuster	38
7.2.2	Flachstarts (Schnellstartverfahren).....	38
7.3	Überarbeitung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte	38
8	Zusammenfassung und Ergebnisinterpretation	40
9	Behandlung der Stellungnahmen	42

Anlage 1	Flugverfahren (Quelle DFS)
Anlage 2	Isophonenkarten L_{DEN} und L_{Night}
Anlage 3	Gebiete hoher Lärmbelastung Status Quo
Anlage 4	Gebiete hoher Lärmbetroffenheit, Lärmbrennpunkte Status Quo
Anlage 5	Bodenstromversorgung der Abstellpositionen

Abkürzungsverzeichnis

A-CDM	Airport-Collaborative Decision Making
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
AzD	Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BImSchG
CDA	Continuous Descent Approach
DES	Datenerfassungssystem
DFS	Deutsche Flugsicherung
EPNdB	Effective Perceived Noise in Decibels
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
FlugLSV	Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm
FSG	Flughafen Stuttgart GmbH
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
ImSchZuVO	Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über Zuständigkeiten für Angelegenheiten des Immissionsschutzes
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
L _{Aeq}	A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel
L _{DEN}	Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2 Abs. 2
L _{Night}	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr)
MTOM	Maximum TakeOff-Mass
RL 2002/49/EG	Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen

Quellenverzeichnis

- [1] Statistischer Jahresbericht 2018 Flughafen Stuttgart GmbH, März 2017
- [2] Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, Drucksache 16/508 des Deutschen Bundestages vom 02.02.2006
- [3] Probst, W.: Zur Bewertung von Umgebungslärm, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 4/2006, S. 105 – 114.
- [4] Datenerfassungssystem (DES) für den Flughafen Stuttgart, OTSD, Ausfertigungsdatum 18.08.2010
- [5] Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart, Teil 1: Bestandsaufnahme, Regierungspräsidium Stuttgart, Juni 2014
- [6] Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart, Teil 2: Maßnahmenplanung, Regierungspräsidium Stuttgart, Juni 2014

1 Beschreibung des Flughafens Stuttgart und der örtlichen Situation

Der Flughafen rangiert auf Platz sieben der wichtigsten Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland. Er ist der Landesflughafen von Baden-Württemberg. Der Flughafen Stuttgart ist der einzige internationale Verkehrsflughafen in Deutschland mit vergleichsweiser Bedeutung (mehr als 120.000 Flugbewegungen) mit nur einer Start- und Landebahn.

1.1 Lage des Flughafens

Der Flughafen liegt zentral auf der Filderebene an der südlichen Grenze der Landeshauptstadt Stuttgart im Landkreis Esslingen. Westlich angrenzend befindet sich das Unterzentrum Leinfelden-Echterdingen, südlich des Flugplatzes liegen verschiedene Ortsteile von Filderstadt. Nordöstlich grenzen an den Flughafen Stuttgart südliche Ortsteile der Landeshauptstadt Stuttgart (Plieningen, Fasanenhof), Ortsteile von Ostfildern (Scharnhausen, Nellingen), östliche Stadtteile von Esslingen (Berkheim) und die Gemeinden Denkendorf und Neuhausen.

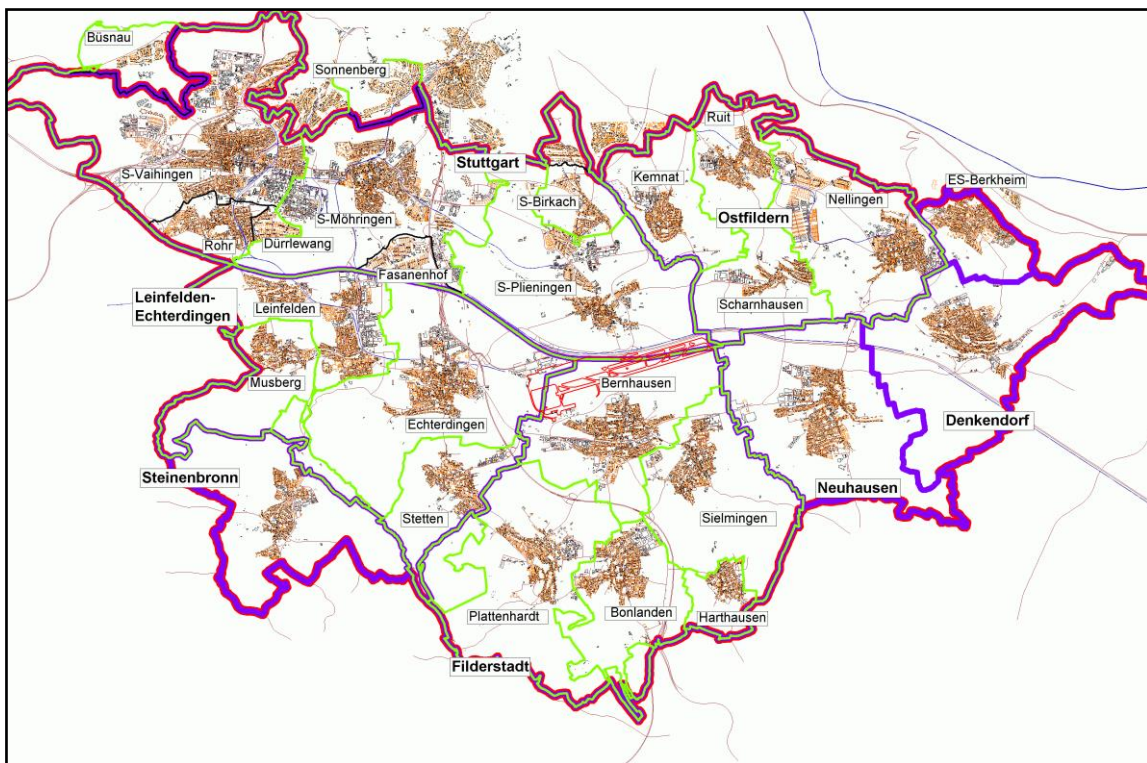


Abbildung 1: Flughafen Stuttgart mit Umgebung (Quelle: Accon GmbH)

Die Terminals des Flughafens befinden sich auf Leinfelden-Echterdingen Gebiet, die Start- und Landebahn gehört größtenteils zu Filderstadt sowie zu einem kleinen Teil zum Stuttgarter Stadtbezirk Plieningen, zu Neuhausen und zum Ostfilderner Stadtteil Scharnhausen. An

den Flughafen grenzt das Gelände der Messe Stuttgart.



Abbildung 2: Flughafen Stuttgart (Quelle: FSG)

Nördlich des Flughafens verläuft die Bundesautobahn 8, welche die Städte Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München verbindet. Außerdem liegt in unmittelbarer Nähe die Bundesstraße 27, die den Flughafen an die Stuttgarter Innenstadt sowie Tübingen und Reutlingen anbindet. Der Flughafen wird von der Bundesstraße 312 und dem Flughafentunnel der Bahnstrecke Stuttgart-Rohr–Filderstadt unterquert.

1.2 Start- und Landebahnen

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start- und Landebahn in Ost- / Westrichtung (250/070 Grad) mit einer Länge von 3.345 Metern und einer Breite von 45 Metern. Die Start- und Landebahn ist über zwei parallele Rollbahnen erschlossen.

1.3 Flugverfahren

Als Grundlage für die Festlegung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Stuttgart wurde ein Datenerfassungssystem für das Prognosejahr 2020 (DES 2020) [4] erstellt. Dieses weist 205 An- und Abflugverfahren aus. Diese Flugverfahren wurden auf Grundlage der im Luftfahrtthandbuch veröffentlichten Flugverfahren unter Berücksichtigung der Flugwegaufzeichnungen (FANOMOS) der Monate Mai bis Oktober des Jahres 2008 festgelegt.

In nachfolgender Abbildung sind die im DES 2020 enthaltenen Flugverfahren dargestellt, wobei die verkehrsreichsten und damit für die Lärmsituation im Nahbereich des Flughafens relevanten Routen mit mehr als 2000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten rot herausgehoben sind. Zur Orientierung ist auch der festgelegte Lärmschutzbereich für den Flughafen Stuttgart, bestehend aus zwei Tagschutz-Zonen und einer Nachtschutz-Zone, dargestellt.

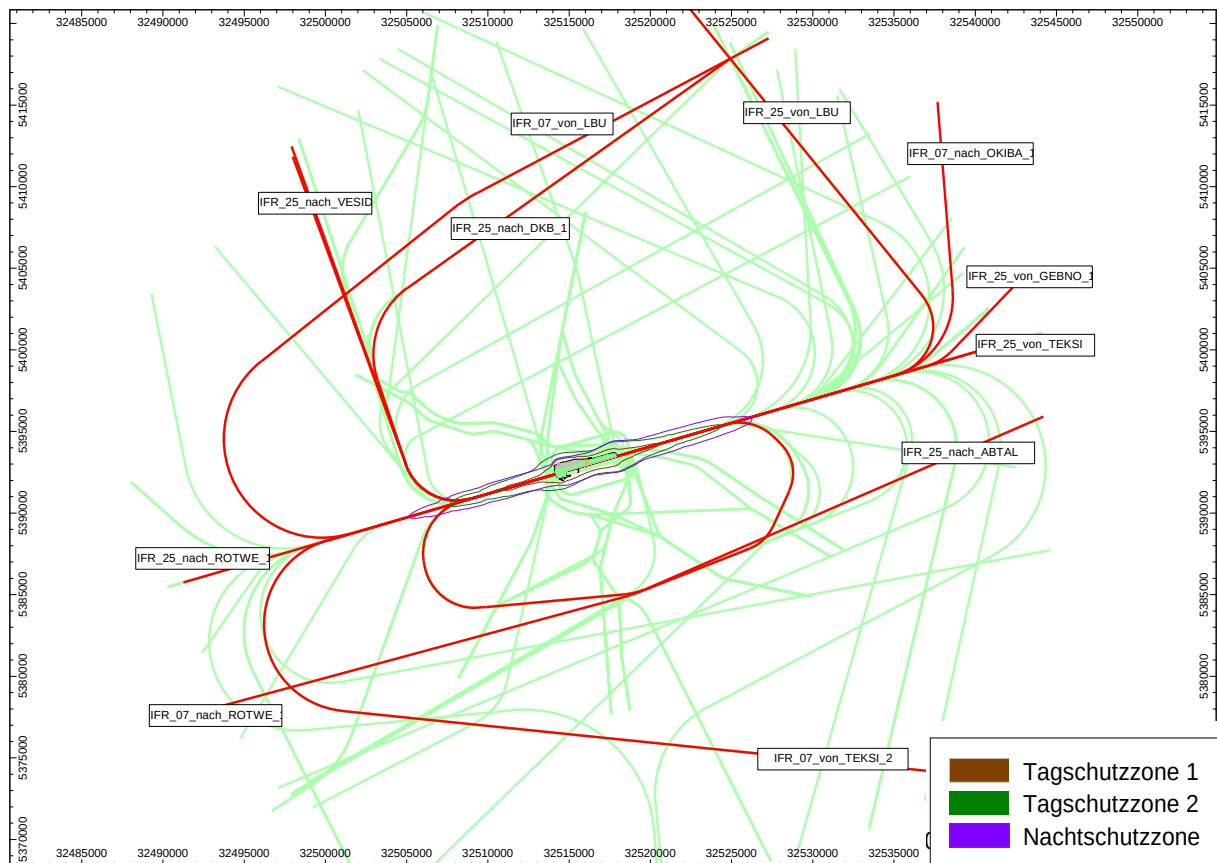


Abbildung 3: Darstellung der verkehrsstärksten Flugverfahren auf der Grundlage DES 2020 (rot >2000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten) (Quelle: Accon GmbH)

Für die Ausdehnung der Lärmschutzzonen sind vor allem die Instrumentenflug-Routen (IFR) maßgebend, die im Bereich der Lärmschutzzonen meist identische Lagen entlang der An- und Abfluggrundlinie (in Verlängerung der Start-/Landebahn) aufweisen.

1.4 Flugbewegungen und Flugzeuggruppen

Die vorliegende Überprüfung beruht auf den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017, welcher die Flugbewegungsdaten und Flugzeuggruppenverteilungen des Jahres 2016 zu Grunde liegen (s. Kapitel 4). Relevant für die Beurteilung sind demnach die Daten aus dem Jahr 2016.

2016 wurden am Flughafen Stuttgart 10,63 Millionen Passagiere gezählt. Die Zahl der Starts und Landungen belief sich auf 135.661. Im Vergleich zu 2005, dem Bezugsjahr für die Lärm-

kartierung 2007, auf der der aktuelle Lärmaktionsplan beruht, ist dies ein Rückgang der Flugbewegungszahlen um ca. 25.000.

Seit 2016 lässt sich ein leichter Anstieg der Flugbewegungszahl verzeichnen. 2018 beliefen sich die Flugbewegungszahlen auf 139.617.

Die Flugbewegungen der letzten Jahre, differenziert nach Linien-Charterverkehr, sonstiger gewerblicher Verkehr und nichtgewerblicher Verkehr zeigt nachfolgende Grafik: **Starts und Landungen**

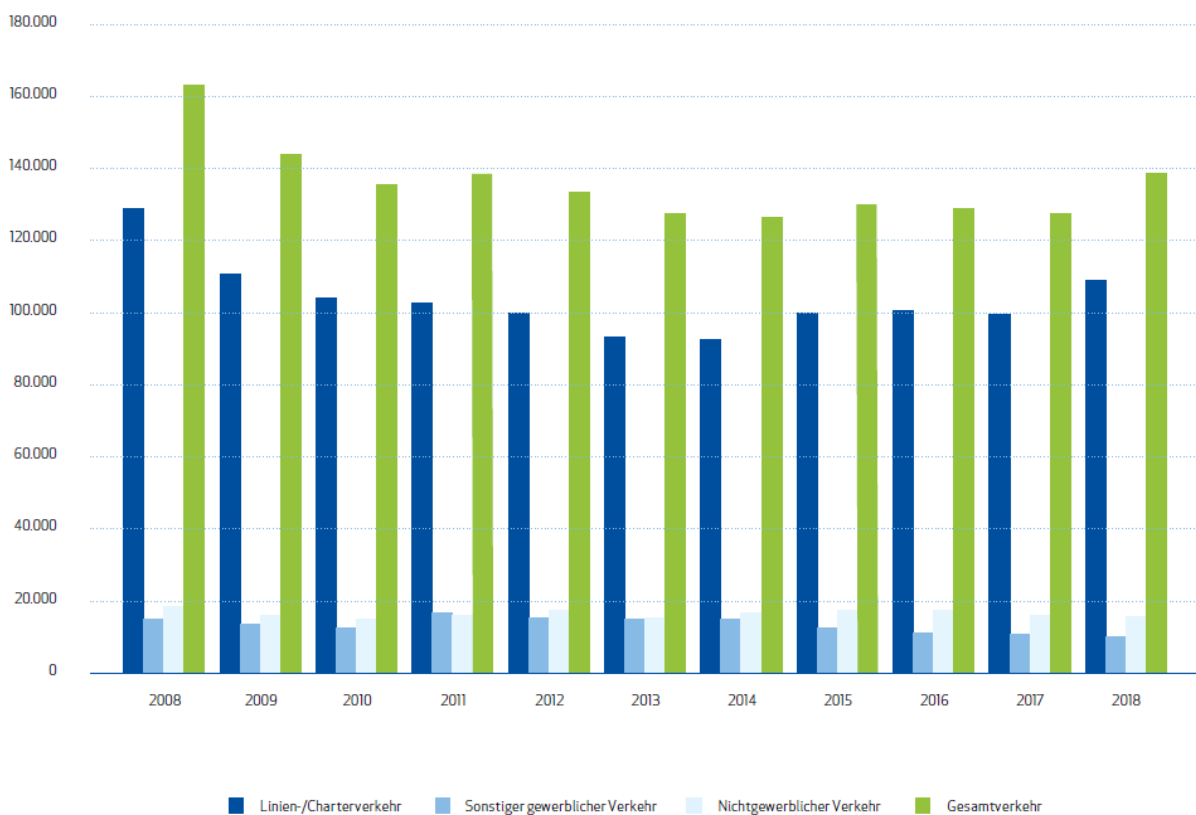


Abbildung 4: Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart
(Quelle: Statistischer Jahresbericht 2018 der FSG) [1]

Die Flugbewegungen finden mit unterschiedlichen Flugzeugmustern statt und können in Flugzeuggruppen nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen“ (VBUF) bzw. nach der „Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb“ (AzD) eingeteilt werden. Nachfolgende Tabelle zeigt eine vom Flughafen Stuttgart vorgenommene Aufteilung aller Flugbewegungen des Jahres 2016 in die Flugzeuggruppen.

Tabelle 1: Flugbewegungen im Jahr 2016 (Quelle: Flughafen Stuttgart)

Flugzeuggruppen nach VBUF	Flugbewegungen des Jahres 2016	Typenbeispiele
P1.0	405	Ultraleichtflugzeuge
P1.1	217	Motorsegler
P1.3	10.656	Cessna 172
P1.4	2.905	Beech 200
P2.1	12.335	ATR 42, Saab 2000, F-50, Do 328, DHC-7/-8
P2.2	156	AN -8, -12, -26, Lockheed C-130E Hercules, Fokker F27
S3.2a)	4	B747-100, IL 62M
S4	32	B707, DC-8, IL 62
S5.1	22.202	BAE 146, ARJ, CRJ
S5.2	78.760	A319, A320, A321, B737, B757
S5.3	114	MD-8x, B727 mit Hushkit
S6.1	1.376	A300, A310, B767, B777
S6.2a)	102	DC-10, MD-11, DC-8-70
S6.3	14	A340
S7a)	36	B747-400
H1.0	645	Hughes 269
H1.1	3.022	Bo 105, EC 135
H1.2	2.198	EC 155, BK 117
H2.1	41	Sikorsky S-76
H2.2	441	Boeing CH-47
Gesamt	135.661	

Eine Beschreibung der verwendeten Flugzeuggruppen nach VBUF bzw. der „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen“ (AzB) liefert die nachfolgende Tabelle:

Tabelle 2: Beschreibung der im Jahr 2016 am Flughafen Stuttgart verwendeten Flugzeuggruppen

Flugzeuggruppe	Beschreibung
P 1.0	Ultraleichtflugzeuge
P 1.1	Motorsegler
P 1.3	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 2 t
P 1.4	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 2 bis 5,7 t
P 2.1	Propellerflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3, Kapitel 4 oder Kapitel 10 entsprechen.
P 2.2	Propellerflugzeuge die mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,7 t, die nicht der Flugzeuggruppe P 2.1 zugeordnet werden können.
S 3.2	Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 2 entsprechen, bzw. die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 entsprechen und nicht in die Flugzeuggruppe S5.2 oder S6.2 fallen. a) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S3.2, deren aktuelle Startmasse bis 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. b) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S3.2, deren aktuelle Startmasse mehr als 85 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. a/b) Landungen mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S 3.2.
S 4	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 100 t, die nicht den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I entsprechen.
S 5.1	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 50 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen.
S 5.2	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 t bis 120 t und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis größer als 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen.

S 5.3	Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 50 bis 120 t, und einem Triebwerks-Nebenstromverhältnis bis 3, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen.
S 6.1	Strahlflugzeuge mit zwei Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen. Die Luftfahrzeuge müssen im Verzeichnis lärmarmen Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse über 120 t enthalten sein.
S 6.2	Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 120 t bis 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen (ohne das Luftfahrzeugmuster Airbus A340). Die Luftfahrzeuge müssen im Verzeichnis lärmarmen Strahlflugzeuge mit einer Höchststartmasse über 120 t enthalten sein. a) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S6.2, deren aktuelle Startmasse bis 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. b) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S6.2, deren aktuelle Startmasse mehr als 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. a/b) Landungen mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S6.2
S 6.3	Flugzeuge des Luftfahrzeugmodells Airbus 340
S 7	Strahlflugzeuge mit drei oder vier Triebwerken und einer Höchststartmasse (MTOM) über 300 t, die den Anforderungen des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, Band I, Kapitel 3 oder Kapitel 4 entsprechen. a) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S7, deren aktuelle Startmasse bis 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. b) Starts mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S7, deren aktuelle Startmasse mehr als 70 % der Höchststartmasse (MTOM) beträgt. a/b) Landungen mit Flugzeugen der Flugzeuggruppe S7
H 1.0	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) bis 1,0 t
H 1.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 1,0 t bis 3,0 t
H 1.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 3,0 t bis 5,0 t
H 2.1	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 5,0 t bis 10,0 t
H 2.2	zivile oder militärische Hubschrauber mit einer Höchststartmasse (MTOM) über 10,0 t

2 Rechtlicher Hintergrund und Zuständigkeit

2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan

Nach §§ 47a-f BImSchG sind die zuständigen Behörden verpflichtet, für bestimmte Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen Lärmkarten auszuarbeiten und Lärmaktionspläne zu erstellen. Als Großflughäfen gelten alle Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr. In Baden-Württemberg ist dies der Flughafen Stuttgart.

Die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) konkretisiert Anforderungen an die Lärmkartierung nach § 47c BImSchG. Die Kartierung des Fluglärms erfolgt mit der VBUF, welche in Anlage 4, Seite 50 der Bekanntmachung der vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vom 22.05.2006 beschrieben ist.

Nach § 47d BImSchG haben Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Richtlinie 2002/49/EG) zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten.

2.2 Zuständigkeiten

Mit der „Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung“ (ImSchZuVO) des Landes Baden-Württembergs wurde die Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmkarten nach § 47c BImSchG und die Erstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG geregelt. Danach ist für die Erstellung der Lärmkarten von Großflughäfen in Baden-Württemberg die LUBW zuständig, für die Erstellung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen für Großflughäfen die Regierungspräsidien.

Zuständig für die Aufstellung und Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart ist somit das

Regierungspräsidium Stuttgart
Abteilung Umwelt
Referat 54.1
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

2.3 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)

Zweck des FluLärmG ist es, bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen sicherzustellen (§ 1 FluLärmG).

Zu diesem Zwecke sind nach § 2 Abs. 1 FluLärmG Lärmschutzbereiche einzurichten, deren Ausdehnung sich anhand der für ein Prognosejahr errechneten Lärmbelastung bestimmt, welche die in § 2 Abs. 2 FluLärmG genannten Werte übersteigen. Dabei werden drei Schutzzonen unterschieden, nämlich zwei Tag-Schutzzonen für den Zeitraum von 6 bis 22 Uhr und eine Nacht-Schutzzone für den Zeitraum von 22 bis 6 Uhr.

Einzelheiten regelt die Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (1. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLSV)) in Verbindung mit der AzB und der AzD.

In dem Lärmschutzbereich wird der Schutz vor Fluglärm durch die Bauverbote, Nutzungsbeschränkungen und Erstattungs- sowie Entschädigungsregelungen entsprechend §§ 5, 6, 8 und 9 FluLärmG sichergestellt.

Nach der Wertung des Gesetzgebers sind demnach Wohnen und andere immissionsempfindliche Nutzungen in der Umgebung eines Flugplatzes in gesunder und zumutbarer Weise möglich, wenn die durch die im FluLärmG genannten Lärmwerte ausgelösten gesetzlichen Vorgaben beachtet werden (siehe Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, Drucksache 16/508 des Deutschen Bundestages, S. 13 [2]).

Von besonderer Bedeutung für die Lärmaktionsplanung an Flugplätzen ist § 14 „Schutzziele für die Lärmaktionsplanung“ im FluLärmG. Danach sind bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG für Flugplätze die Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG zu beachten.

Die Bundesregierung hat im Januar 2019 den Bericht zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorgelegt (<https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2019/0001-0100/37-19.html>). Unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und den Entwicklungen in der Luftfahrttechnik untersucht der Bericht die Wirkung des aktuellen FluLärmG und macht 13 Empfehlungen zur Anpassung des Gesetzes.

Unter anderem empfiehlt der Bericht die Entwicklung von Vorschlägen für eine Absenkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluLärmG nach Fertigstellung und Prüfung der schalltechnischen Daten neuer, lärmgeminderter ziviler Verkehrsflugzeuge sowie neuerer oder umgerüsteter militärischer Transportflugzeuge und der Aufnahme dieser Daten in die Berechnungsvorschrift zum Fluglärmgesetz.

2.4 Gesetzliche Richt- und Grenzwerte

Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG für den Flughafen Stuttgart sind nach § 14 FluLärmG folgende Lärmwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Ziffer 2 FluLärmG zu beachten:

- Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 65\ dB(A)$
- Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A)$
- Nacht-Schutzzone: $L_{Aeq\ Nacht} = 55\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6 \times 57\ dB(A)$ (Innenpegel)

Die genannten Werte definieren zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone. Gemäß § 5 Abs. 2 FluLärmG dürfen Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone nicht errichtet werden. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen dürfen in keiner Schutzzone errichtet werden. Sofern bauliche Anlagen, die aufgrund einer Ausnahme von den Verboten nach § 5 Abs. 1 und Abs. 3 zulässig sind, errichtet werden, müssen diese den Schallschutzanforderungen der 2. FlugLSV genügen. Die Errichtung von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 ist nach § 6 FluLärmG zulässig, sofern sie den festgesetzten Schallschutzanforderungen der 2. FlugLSV genügen.

3 Verfahrensablauf

Bei der Ausarbeitung und Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG zu beteiligen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte durch Ankündigung der Auslegung des Entwurfs des Überprüfungsdocuments für den Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart am 30.08.2019 im Bekanntmachungsorgan des Landes Baden-Württemberg, dem Staatsanzeiger. Der Entwurf konnte von 02.09.2019 bis einschließlich 01.10.2019 auf den Internetseiten der Gemeinde Altbach, Gemeinde Deizisau, Gemeinde Denkendorf, Stadt Esslingen a. N., Stadt Filderstadt, Stadt Leinfelden-Echterdingen, Gemeinde Neuhausen auf den Fildern, Stadt Ostfildern, Stadt Plochingen, Gemeinde Schönaich, Gemeinde Steinenbronn, Landeshauptstadt Stuttgart, Landratsamt Böblingen, Landratsamt Esslingen sowie beim Regierungspräsidium Stuttgart eingesehen werden. Bis zum 18.10.2019 konnten schriftliche und elektronische Stellungnahmen abgegeben werden.

Es sind 5 Stellungnahmen von Privatpersonen und 8 Stellungnahmen von Kommunen und Organisationen eingegangen, die in Kapitel 9 behandelt werden.

4 Fluglärmbelastung nach der strategischen Lärmkartierung 2017

§ 47c BImSchG verpflichtet die zuständigen Behörden zur Erstellung von Lärmkarten für bestimmte Gebiete (u.a. Großflughäfen), um dort eine belastbare Grundlage für die Beurteilung der Lärmsituation zu gewinnen und damit die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zu ermöglichen. Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne müssen mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überarbeitet werden. Nach diesem Turnus wurde im Jahr 2017 eine erneute strategische Lärmkartierung für den Flughafen Stuttgart durchgeführt. Dafür wurden die Daten des Betriebsjahres 2016 als Grundlage herangezogen.

4.1 Isophonenkarte

Nachfolgend sowie in Anlage 2 sind die im Jahr 2017 für das Betriebsjahr 2016 nach der 34. BImSchV berechneten strategischen Lärmkarten mit den Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} dargestellt. Die Lärmkarten basieren auf dem vom Betreiber (Flughafen Stuttgart GmbH (FSG)) bereitgestellten DES (VBUF-DES) für das Jahr 2016 und der VBUF.

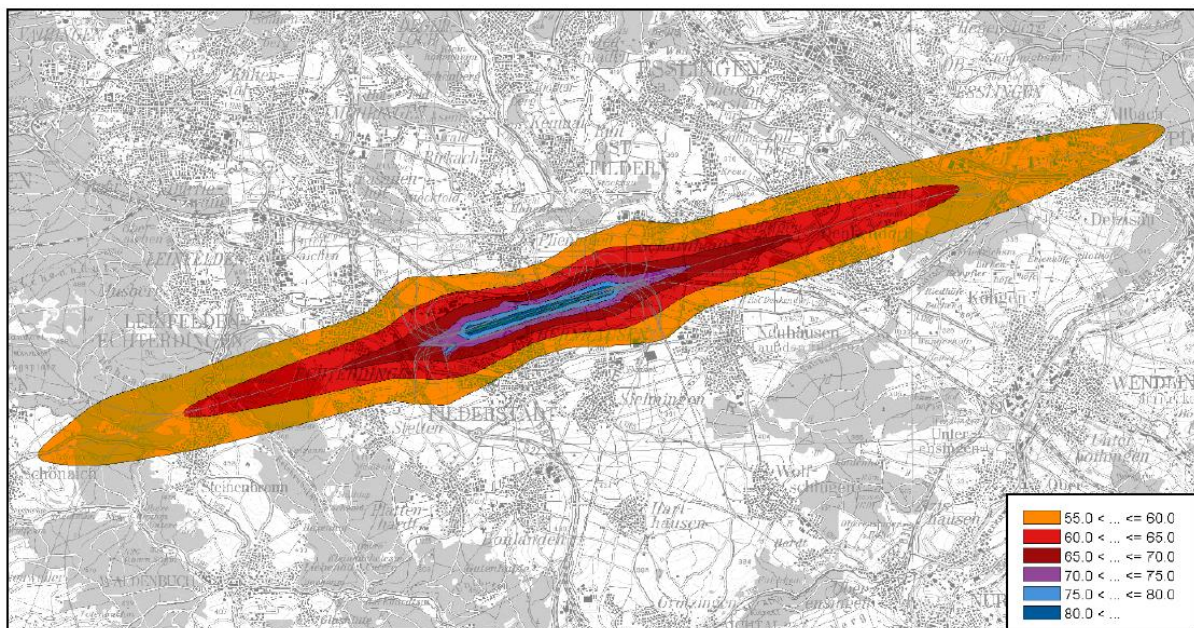


Abbildung 5: Fluglärmbelastung 2016, L_{DEN} (Quelle: Accon GmbH)

Die Isophone $L_{DEN} > 70$ dB(A) (sehr hohe Belastung) liegt überwiegend auf dem Flugplatzgelände. Es sind keine bewohnten Gebiete betroffen.

Die Isophone $L_{DEN} > 65$ dB(A) (hohe Belastung) reicht von der Weidacher Höhe im Westen bis zur L 1200 zwischen Nellingen und Denkendorf im Osten. Im Süden reicht die 65-dB(A)-Kontur bis an den Stadtrand von Bernhausen und im Nordwesten an den Stadtrand von Echterdingen (Stäudachstraße). Weiterhin betroffen ist ein Aussiedlerhof unter der Anfluggrundlinie im Bereich Wörnizhäuser Mühle im Osten des Flugplatzes.

Innerhalb der Isophone $L_{DEN} > 60 \text{ dB(A)}$ (Belastung) liegen folgende Siedlungsgebiete: Nördliches Gemeindegebiet von Steinenbronn, südliches Gemeindegebiet von Echterdingen, nördliche Bereiche von Bernhausen, südliche Bereiche von Nellingen, sowie der nördliche Ortsrand von Denkendorf und der südliche Ortsrand von Berkheim.

Die Isophone $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ (geringe Belastung) reicht von der K 1057 bei Schönaich im Westen bis zur westlichen Gemarkungsgrenze von Plochingen im Osten des Flughafens und enthält Teile der Siedlungsgebiete Echterdingen, Steinenbronn, Stetten, Plieningen, Bernhausen, Scharnhausen, Nellingen, Berkheim, Denkendorf und Altbach.

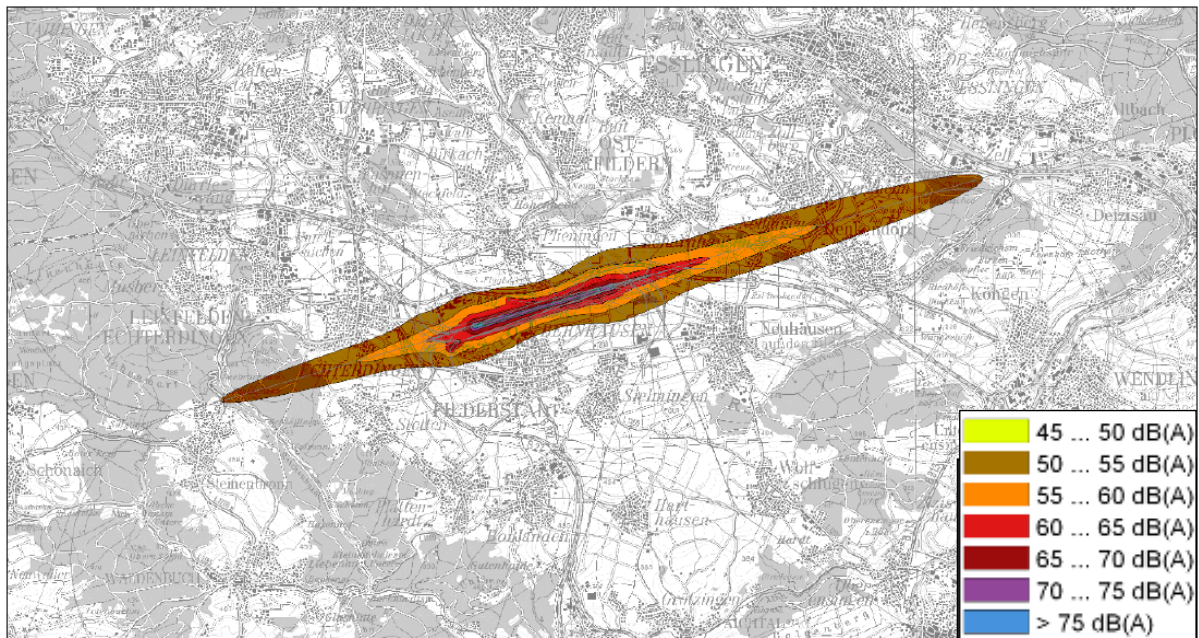


Abbildung 6: Fluglärmbelastung 2016, L_{Night} (Quelle: Accon GmbH)

Die Isophone $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ (sehr hohe Belastung) liegt überwiegend auf dem Flugplatzgelände. Es sind keine bewohnten Gebiete betroffen.

Innerhalb der Isophone $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ (hohe Belastung) liegen lediglich zwei Aussiedlerhöfe unter der Anfluggrundlinie im Bereich Wörnizhäuser Mühle.

Innerhalb der Isophone $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$ (Belastung) finden sich Teile der Siedlungsgebiete von Echterdingen, Bernhausen, Nellingen, Berkheim und Denkendorf.

4.2 Anzahl der betroffenen Personen

Nachfolgende Tabellen zeigen die nach der 34. BImSchV geforderten Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die innerhalb definierter 5-dB-Isophonenbänder wohnen. Die Ermittlung der Betroffenenzahlen sowie die geschätzte Anzahl betroffener Wohnungen,

Schulen und Krankenhäuser und Flächen erfolgte nach der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

Tabelle 3: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen auf alle Gebäudefassaden verteilt (nach VBEB) – Fluglärm Flughafen Stuttgart (auf die nächste Hunderterstelle gerundet)

dB(A)		Belastete Menschen (nach VBEB) - Fluglärm	
über	bis	L _{DEN}	L _{Night}
50	55	-	1.700
55	60	31.000	0
60	65	4.500	0
65	70	0	0
70	75	0	0
75		0	-
Summe		35.500	1.700

Tabelle 4: Von Umgebungslärm belastete Fläche (km²) und geschätzte Zahl der Wohnungen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), Schul- und Krankenhausgebäude - L_{DEN} (24 Stunden) – Fluglärm Flughafen Stuttgart

dB(A) L _{DEN}		Fluglärm			
über	bis	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
55	65	44,2	16.900	16	0
65	75	6,9	0	0	0
75		1,3	0	0	0
Summe		52,4	16.900	16	0

4.3 Konfliktgebiete und Gebiete hoher Lärmbetroffenheit

Für eine Darstellung von Konfliktgebieten werden Wohngebäude mit unterschiedlichen Fassadenpegeln farbig dargestellt. Nachfolgende Abbildung 7 zeigt in blau die höchsten Belastungen an Wohngebäuden (> 65 dB(A) L_{DEN} oder > 55 dB(A) L_{Night}). Eine großformatige Karte und Detailpläne sind in Anlage 3 beigelegt. Es gibt keine Wohngebäude mit Fassadenpegel größer 70 dB(A) L_{DEN} oder 60 dB(A) L_{Night}.

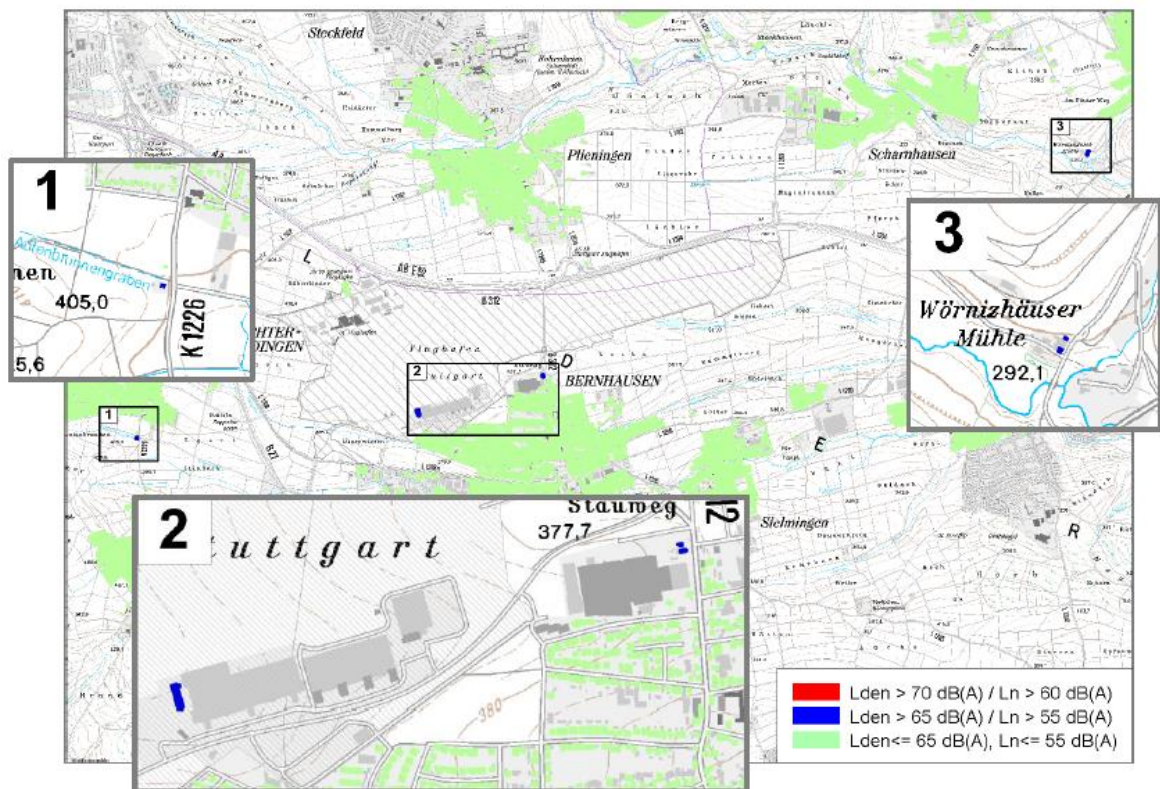


Abbildung 7: Wohngebäude (blau) mit Fluglärmbelastung über 65 dB(A) L_{DEN} oder 55 dB(A) L_{Night}
(Quelle: Accon GmbH)

Danach zeigt sich:

1. Im Siedlungsbereich Echterdingen (siehe auch Detailplan 1 in Anlage 3) ist ein Wohngebäude an der Bonländer Straße betroffen.
2. In Bernhausen (siehe auch Detailplan 2 in Anlage 3) sind ein Wohngebäude auf dem Flugplatzgelände (Betriebswohnungen) und zwei Gebäude an der Plieninger Straße belastet.
3. Unter der östlichen Anfluggrundlinie nahe der Kläranlage Nellingen an der Neuhäuser Straße (siehe auch Detailplan 3 in Anlage 3) liegen zwei Wohngebäude im Außenbereich mit Fassadenpegel größer 65 dB(A) L_{DEN} oder 55 dB(A) L_{Night} .

Darüber hinaus können Gebiete mit hoher Lärmbetroffenheit anhand einer sogenannten „Noise Score“-Bewertung nach Probst [3] dargestellt werden. Dieser Belastungsindex gibt einen Wert aus, der sich aus dem Schallpegel des Fluglärms in Verbindung mit den Einwohnern der jeweiligen Gebäude zusammensetzt. Dieser gebäudespezifische Belastungsindex wird in einer Fläche von 100 x 100 m² aufsummiert und entlang eines Rasters mit Punktabstand von 10 m verschoben als flächenspezifischer Wert dargestellt.

Als Brennpunkte (rot dargestellt), werden Flächen definiert, die einen Noise-Score-Wert überschreiten, der sich für 50 Einwohner mit einer Belastung von 65 dB(A) L_{DEN} ergibt (> 50 EW65). Als Flächen hoher Lärmbetroffenheit (gelb dargestellt) gelten Flächen mit einem Noise-Score-Wert, der einem Einwohneräquivalent von 10 bis 50 Einwohnern und

65 dB(A) L_{DEN} Fluglärmbelastung entspricht (10-50 EW65). Geringere Noise-Score-Werte (< 10 EW65) weisen Flächen mit geringen Fluglärmbeeinträchtigungen aus.

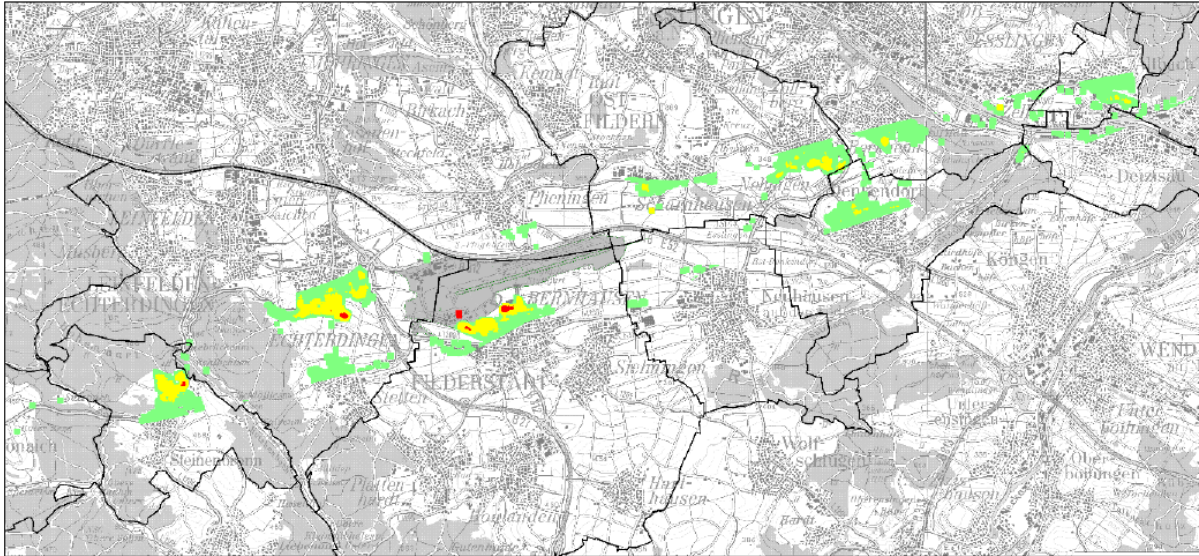


Abbildung 8: Fluglärmbeeinträchtigung in der Umgebung des Flughafens Stuttgart (Quelle: Accon GmbH)

Danach ergeben sich fluglärmbedingte Brennpunkte (rot) und Flächen hoher Lärmbeeinträchtigung (gelb) im Norden von Bernhausen, im Süden von Echterdingen und im Norden von Steinenbronn. Hohe Lärmbeeinträchtigungen finden sich zudem in Scharnhausen, Nellingen, Berkheim und Denkendorf.

Die Gebiete unterschiedlicher Lärmbeeinträchtigung sind in Anlage 4 großformatig dargestellt.

5 Vergleich Fluglärmbelastung 2007 und 2017

Für den Vergleich der Fluglärmbelastung aus der Lärmkartierung 2007 und 2017 wurden die Betroffenen in 5-dB-Pegelklassen entsprechend der Lärmkartierung von 2017 gemeinde-spezifisch ausgewertet. Die spezifischen Ergebnisse der Lärmkartierung 2007 können im Lärmaktionsplan 2014 für den Flughafen Stuttgart Teil 1 eingesehen werden [5].

5.1 Anzahl der betroffenen Personen

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen auf alle Gebäudefassaden verteilt (nach VBEb) entsprechend (Lärmkartierung 2017)

LK 2017	Lärmbelastete Einwohner										
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)					Pegelbereich L_{Night} in dB(A)					
	>55 - 60	>60 - 65	>65-70	>70-75	>75	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Gemeindename											
Altbach	2.718	0	0	0	0	3.159	0	0	0	0	0
Deizisau	253	0	0	0	0	374	0	0	0	0	0
Denkendorf	4.055	28	0	0	0	4.011	52	0	0	0	0
Esslingen am Neckar	2.790	15	0	0	0	2.878	26	0	0	0	0
Filderstadt	3.333	1.679	33	0	0	2.899	613	28	0	0	0
Leinfelden-Echterdingen	8.648	1.325	0	0	0	4.747	450	0	0	0	0
Neuhausen auf den Fildern	76	22	0	0	0	38	22	0	0	0	0
Ostfildern	5.733	427	2	0	0	4.878	534	9	0	0	0
Plochingen	23	0	0	0	0	96	0	0	0	0	0
Schönaich	18	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0
Steinenbronn	3.281	979	0	0	0	3.153	0	0	0	0	0
Stuttgart	106	1	0	0	0	13	1	0	0	0	0

Tabelle 6: Differenz Betroffenenzahlen (Lärmkartierung 2017-2007)

Differenzberechnung LK 2017 und 2007	Lärmbelastete Einwohner										
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)					Pegelbereich L_{Night} in dB(A)					
	>55 - 60	>60 - 65	>65-70	>70-75	>75	>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Gemeindename											
Altbach	-441	0	0	0	0	-573	0	0	0	0	0
Deizisau	-124	0	0	0	0	-263	0	0	0	0	0
Denkendorf	-876	-51	0	0	0	-1.161	-57	0	0	0	0
Esslingen am Neckar	-1.318	-40	0	0	0	-1.704	-107	0	0	0	0
Filderstadt	-689	-623	-75	0	0	-629	-948	-52	0	0	0
Leinfelden-Echterdingen	-939	-1.139	-64	0	0	-2.514	-799	-44	0	0	0
Neuhausen a.d. Fildern	-187	-6	0	0	0	-95	2	-7	0	0	0
Ostfildern	-576	-250	-8	0	0	-794	-523	-1	0	0	0
Plochingen	-152	0	0	0	0	-513	0	0	0	0	0
Schönaich	-287	0	0	0	0	-242	0	0	0	0	0
Steinenbronn	470	-723	0	0	0	702	-1.516	0	0	0	0
Stuttgart	-553	0	0	0	0	-158	0	0	0	0	0

Wie die Differenzberechnung zeigt, hat sich die Anzahl der betroffenen Personen in allen Gemeinden reduziert. In Steinenbronn und in Neuhausen auf den Fildern hat sich die Anzahl der Betroffenen in jeweils einer Pegelklasse erhöht, jedoch zugunsten einer Abnahme in einer höheren Pegelklasse.

5.2 Anzahl der betroffenen Wohnungen

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Wohnungen (Lärmkartierung 2017)

LK 2017	Betroffene Wohnungen		
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)		
Gemeindename	>55	>65	>75
Altbach	1.294	0	0
Deizisau	121	0	0
Denkendorf	1.944	0	0
Esslingen am Neckar	1.336	0	0
Filderstadt	2.402	16	0
Leinfelden-Echterdingen	4.749	0	0
Neuhausen auf den Fildern	47	0	0
Ostfildern	2.935	1	0
Plochingen	11	0	0
Schönaich	8	0	0
Steinenbronn	2.028	0	0
Stuttgart	51	0	0

Tabelle 8: Differenz betroffene Wohnungen (Lärmkartierung 2017-2007)

Differenzberechnung LK 2017 und 2007	Betroffene Wohnungen		
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)		
Gemeindename	>55	>65	>75
Altbach	-234	0	0
Deizisau	-51	0	0
Denkendorf	-324	0	0
Esslingen am Neckar	-710	0	0
Filderstadt	-601	-35	0
Leinfelden-Echterdingen	-1359	-32	0
Neuhausen a.d. Fildern	-86	0	0
Ostfildern	-291	-4	0
Plochingen	-72	0	0
Schönaich	-131	0	0
Steinenbronn	13	0	0
Stuttgart	-296	0	0

5.3 Größe der belasteten Flächen

Tabelle 9: Von Umgebungslärm belastete Flächen (km²) (Lärmkartierung 2017)

LK 2017	Betroffene Flächen		
	Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)		
	>55	>65	>75
Gemeindename	[km ²]	[km ²]	[km ²]
Altbach	1,414	0,000	0,000
Deizisau	1,056	0,000	0,000
Denkendorf	3,499	0,000	0,000
Esslingen am Neckar	4,205	0,000	0,000
Filderstadt	5,877	2,999	1,142
Leinfelden-Echterdingen	10,277	1,233	0,009
Neuhausen auf den Fildern	3,337	0,839	0,035
Ostfildern	5,868	1,198	0,014
Plochingen	0,687	0,000	0,000
Schönaich	1,800	0,000	0,000
Steinenbronn	3,656	0,000	0,000
Stuttgart	2,553	0,658	0,098

Tabelle 10: Differenz belastete Flächen (Lärmkartierung 2017-2007)

Differenzberechnung LK 2017 und 2007	Betroffene Flächen		
	Pegelbereich L _{DEN} in dB(A)		
	>55	>65	>75
Gemeindename	[km ²]	[km ²]	[km ²]
Altbach	-0,201	0,000	0,000
Deizisau	-0,221	0,000	0,000
Denkendorf	-0,528	0,000	0,000
Esslingen am Neckar	-0,475	0,000	0,000
Filderstadt	-0,586	-0,128	0,014
Leinfelden-Echterdingen	-1,553	-0,472	0,008
Neuhausen a.d. Fildern	-0,150	-0,074	-0,017
Ostfildern	-0,336	-0,291	-0,008
Plochingen	-0,757	0,000	0,000
Schönaich	-0,988	0,000	0,000
Steinenbronn	-0,862	0,000	0,000
Stuttgart	-0,481	-0,072	-0,003

5.4 Anzahl der betroffenen Schul- und Krankenhäuser

Tabelle 11: Von Umgebungslärm belastete Schulgebäude (Lärmkartierung 2017)

LK 2017	Betroffene Schulgebäude		
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)		
Gemeindename	>55	>65	>75
Altbach	1	0	0
Deizisau	0	0	0
Denkendorf	0	0	0
Esslingen am Neckar	9	0	0
Filderstadt	3	0	0
Leinfelden-Echterdingen	1	0	0
Neuhausen auf den Fildern	0	0	0
Ostfildern	1	0	0
Plochingen	0	0	0
Schönaich	0	0	0
Steinenbronn	0	0	0
Stuttgart	1	0	0

Tabelle 12: Differenz belastete Schulgebäude (Lärmkartierung 2017-2007)

Differenzberechnung LK 2017 und 2007	Betroffene Schulgebäude		
	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)		
Gemeindename	>55	>65	>75
Altbach	-1	0	0
Deizisau	0	0	0
Denkendorf	0	0	0
Esslingen am Neckar	-2	0	0
Filderstadt	1	0	0
Leinfelden-Echterdingen	-2	0	0
Neuhausen auf den Fildern	0	0	0
Ostfildern	-1	0	0
Plochingen	0	0	0
Schönaich	0	0	0
Steinenbronn	-2	0	0
Stuttgart	-3	0	0

Es befinden sich keine Krankenhäuser und keine Alten- und Pflegeheime im Rechengebiet. Damit gibt es auch keine Betroffenheiten oberhalb von 55 dB(A) L_{DEN} .

5.5 Vergleich der Konfliktgebiete und Gebiete hoher Lärmbetroffenheit

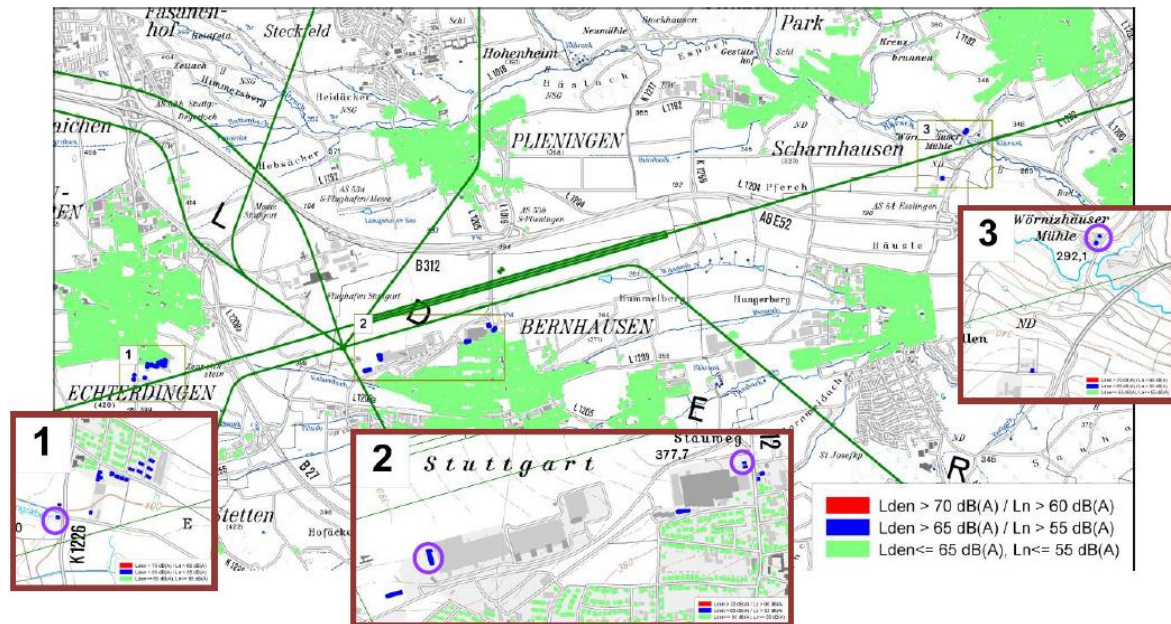


Abbildung 9: Wohngebäude (blau) mit Fluglärmbelastung über 65 dB(A) L_{DEN} oder 55 dB(A) L_{Night} (Quelle: Accon GmbH)

Der Vergleich mit der Fluglärmbelastung aus der Lärmkartierung 2007 zeigt, dass 2017 lediglich die violett markierten Gebäude noch eine Fluglärmbelastung von über 65 dB(A) L_{DEN} oder 55 dB(A) L_{Night} aufweisen.

Auch ein Vergleich der flächenhaften Fluglärm-betroffenheit 2017 (Abbildung 8) mit unten dargestellter Fluglärm-betroffenheit im Jahr 2007 (Abbildung 10) zeigt eine Verbesserung der Lärmsituation.

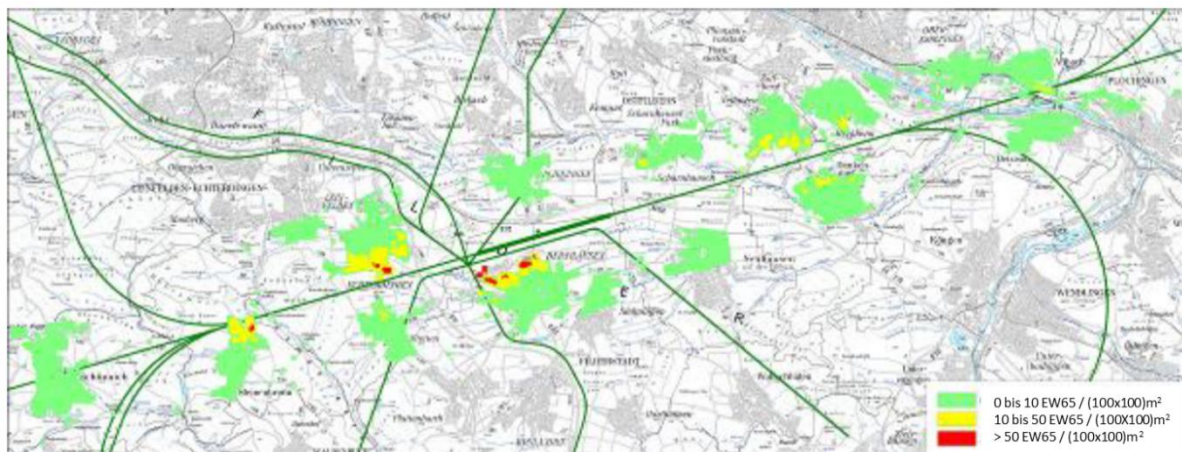


Abbildung 10: Fluglärm-betroffenheiten aus der Kartierung 2007 in der Umgebung des Flughafens Stuttgart (Quelle: Accon GmbH)

Die fluglärmbedingten Brennpunkte (rot) sowie die Bereiche hoher Betroffenheit (gelb) reduzieren sich im Vergleich zur Lärmkartierung 2007.

Die Zahlen und Berechnungen (es handelt sich nicht um Schätzungen) basieren auf Daten des Betriebsjahres 2016. Die Aussagen wurden im Vergleich zu dem ursprünglichen Lärmaktionsplan, der auf Betriebsdaten des Jahres 2007 beruht, getroffen. Es ist richtig, dass seit diesem Grundlagenjahr wieder mehr Flugbewegungen eingetreten sind und die Passagierzahlen des Flughafens Stuttgart weiter steigen. Die Zunahme von knapp 8.000 Flugbewegungen seit 2016 kompensieren rein zahlenmäßig noch nicht den Rückgang von 27.000 Flugbewegungen im Verhältnis zum Jahr 2007. Zudem sind die Flugzeuge zwar größer geworden, aber aufgrund des technischen Fortschritts deutlich leiser. Es kann durchaus sein, dass sich der Lärmpegel an bestimmten Stellen bei entsprechenden Messungen gegenüber 2017 geringfügig erhöht hat. Eine Neuberechnung wird im regelmäßigen Turnus erfolgen. In den hier maßgeblichen Bereichen ist keine Lärmerhöhung festgestellt worden (vgl. Fluglärmberichte des Flughafens 2016 – 2018: die Werte sind in vergleichbarer Höhe geblieben).

Es kann an dieser Stelle erwähnt werden, dass der Lärm von militärischen Flugbewegungen in den Berechnungen keine Berücksichtigung gefunden hat, da dieser nicht entsprechend prognostiziert werden kann. Der militärische Betrieb unterliegt den Sonderregelungen der Streitkräfte und kann nicht mit dem zivilen Luftverkehr verglichen werden.

6 Überprüfung geplanter und umgesetzter lärmmindernder Maßnahmen am Flughafen Stuttgart

Am Flughafen Stuttgart gab es bereits vor der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der Erstellung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart im Jahr 2014 Maßnahmen zur Lärminderung. Diese Maßnahmen umfassten:

- Nachtflugbeschränkungen,
- Verbot wiederholter An- und Abflüge zu bestimmten Zeiten,
- Verbot nächtlicher Triebwerksprobeläufe,
- passives Schallschutzprogramm,
- lärmabhängige Start- und Landeentgelte,
- Fluglärmmessungen und Herausgabe monatlicher Fluglärmberichte.

Die Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan 2014 für den Flughafen Stuttgart Teil 2 [7] ausführlich beschrieben.

Im Lärmaktionsplan 2014 wurden sieben zusätzliche Maßnahmen festgelegt, um eine weitere Verbesserung der Lärmsituation durch den Flughafen und den Flugbetrieb zu erwirken. Dabei handelt es sich um Lärminderungsmaßnahmen in folgenden Bereichen:

- Start- und Landeverfahren,
- strengere Nachtflugbeschränkungen,
- Bodenlärm
- sonstiges.

Im Folgenden wird auf ihre Umsetzung eingegangen.

6.1 Start- und Landeverfahren

Um unterschiedliche An- und Abflugverfahren nach ihrer lärmmindernden Wirkung zu prüfen, sollte eine Arbeitsgruppe gebildet werden. Insbesondere sollte das Steil-Start-Verfahren für beide Startrichtungen genauer untersucht werden.

In der 107. und 108. Sitzung der Fluglärmkommission im Jahr 2015 wurden die Möglichkeiten zur Reduzierung der Fluglärmbelastung durch unterschiedliche Start- und Landeverfahren diskutiert. Bereits 2001 wurde der Drehpunkt der Flugzeuge bei Steinenbronn um 900 m nach Osten in Richtung Böblingen verlegt, 2002 dann wieder um 360 m nach Westen zu-

rückverlegt. 2012 wurde dann auch noch die Fluggeschwindigkeit auf 230 Knoten beschränkt, damit keine Flugzeuge aus der Kurve nach außen driften und somit näher an die Wohnbebauung von Böblingen oder Sindelfingen gelangen. Dadurch wurde die aus Lärmgesichtspunkten ideale Fluglinie zwischen den Wohngebieten Böblingen/Sindelfingen und Musberg/Stuttgart-Vaihingen gefunden.

Zusätzlich wurde während der Sitzungen der Vorschlag eingebracht, die Wohnbebauung auf den Radarschirmen der Fluglotsen dezent einzublenden, sodass diese die Wohngebiete umfliegen lassen können. Diese Maßnahme wurde sofort realisiert, was zu einer merkbaren Reduzierung der Fluglärmbeschwerden aus diesen Gebieten geführt hat.

Zusätzlich konnte mit der Veröffentlichung des Continuous Descent Approach (CDA) im Luftfahrthandbuch für den Flughafen Stuttgart im Jahr 2014 eine im Rahmen der Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan 2014 häufig geforderte Maßnahme umgesetzt werden. Der kontinuierliche Sinkflug führt zu einer Lärmreduzierung außerhalb des Nahbereichs. Insbesondere bei der Nachtluftpost kommt es zum Einsatz dieses Verfahrens, da die Staffelung (Mindestabstand) der landenden Flugzeuge größer sein muss und der Luftverkehr zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr gering ist.

Die Lärmreduzierung durch optimierte Start- und Landeverfahren gehört zu einer Daueraufgabe, welche kontinuierlich weiterverfolgt werden muss. Weiterentwicklungen in diesem Bereich werden auf ihren Nutzen und auf ihre Anwendbarkeit für den Flughafen Stuttgart geprüft.

Forderungen zur Verlegung von Drehpunkten oder Änderung der Flugverfahren (Flugrouten) sind aus Sicht der Betroffenen verständlich. Sie führen aber immer zu einer Verschlechterung an anderer Stelle und damit zu anderen Betroffenheiten.

6.2 Nachtflugbeschränkungen

6.2.1 Erweiterung der geltenden Nachtflugbeschränkungen

Durch einen Antrag der FSG auf Änderung der luftrechtlichen Genehmigung wurden seit 2014 die Betriebsbeschränkungen erweitert:

Flugzeuge mit Strahltriebwerkenantrieb und Propellerflugzeuge mit einer Abflugmasse von mehr als 8.618 kg müssen nach dem Kapitel 4 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) seit dem 1.1.2006 im Rahmen des Zulassungsverfahrens nachweisen, dass sie beim Starten oder Landen an allen im Anhang 16 zum ICAO Abkommen festgelegten Referenzmesspunkten Schallimmissionen verursachen, die unterhalb der im

Kapitel 3 zum Anhang 16 des ICAO-Abkommens festgelegten Immissionsgrenzwerten liegen. In Summe müssen die Lärmzulassungswerte ab 2006 zugelassener Flugzeuge die kumulierten Lärmgrenzwerte aus dem Kapitel 3 des ICAO-Anhangs 16 mindestens um 10 Effective Perceived Noise in Decibels (EPNdB) unterschreiten, wobei die Summe aus den Lärmzulassungswerten an zwei Referenzpunkten die addierten Lärmgrenzwerte der entsprechenden Referenzmesspunkte aus Kapitel 3 mindestens um 2 EPNdB unterschreiten muss.

Strahlgetriebene Flugzeuge und Propellerflugzeuge, die vor dem 1.1.2006 das Zulassungsverfahren durchlaufen haben, wurden nach Kapitel 3 des ICAO-Anhangs 16 zugelassen. Ein Großteil der nach Kapitel 3 zugelassenen Flugzeuge erfüllen die Anforderungen des Kapitels 4, d.h. die Lärmzulassungswerte liegen unterhalb der im Kapitel 3 zum Anhang 16 des ICAO-Abkommens festgelegten Immissionsgrenzwerten. Daher sollen mit dieser Änderung Strahl- und Propellerflugzeuge mit einer Abflugmasse von mehr als 8.618 kg in den Nachtflugbeschränkungszeiten verkehren dürfen, wenn sie die Anforderungen des Kapitels 4 des Anhangs 16 des ICAO-Abkommens erfüllen.

Mit der Änderung der luftrechtlichen Genehmigung unterliegen erstmalig auch Flugzeuge mit Propellern Nachtflugbeschränkungen. Propellerflugzeuge mit einer Maximum TakeOff-Mass (MTOM) von über 8.618 kg müssen den Anforderungen nach Kapitel 4 zum Anhang des ICAO-Abkommens entsprechen. Dadurch kann für die Nachtflugbeschränkungszeiten sichergestellt werden, dass alte und laute Propellermaschinen, wie beispielsweise eine Antonov AN-12 oder AN-26 nicht mehr am Flughafen Stuttgart verkehren werden. Somit wird eine Störung in der Nacht vermieden und Beeinträchtigungen durch nächtlichen Fluglärm für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens verringert. Für Propellerflugzeuge mit einem MTOM von unter 8.618 kg gelten ebenfalls die schärfsten Anforderungen des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen. Dabei muss der Start-/Steigflugpegel (EPNdB) des Propellerflugzeuges den Anforderungen nach Kapitel 10 zum Anhang des ICAO-Abkommens entsprechen.

Die Flughafengenehmigung sieht die Möglichkeit vor, Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung zuzulassen, wenn dies im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Vermeidung von Störungen des Luftverkehrs erforderlich erscheint. Die Zulassung von Ausnahmen wird von der Rufbereitschaft des Regierungspräsidiums Stuttgart in Zusammenarbeit mit den Beauftragten für Luftaufsicht am Flughafen Stuttgart in jedem Einzelfall sorgfältig und unter Anlegung eines restriktiven Maßstabs geprüft und gegebenenfalls auch abgelehnt. .

Im Juli 2019 wurden mehr Ausnahmen zugelassen als in den Vormonaten, was vor allem dem Wetter (Gewitter) geschuldet war

6.2.2 Nachtluftpostflüge

Seit Herbst 2014 dürfen während der Nachtflugbeschränkungszeiten im Nachtluftpostdienst nur noch Flugzeugmuster eingesetzt werden, die mindestens die schärfsten Anforderungen des Anhangs 16 zum ICAO-Abkommen einhalten.

Gerade während der Nachtzeit wirkt Fluglärm besonders störend und belastend. Deshalb sind weitere Entwicklungen im technischen Bereich, sowie eventuelle Verschärfungen des ICAO-Abkommens im Auge zu behalten und die Nachtflugbeschränkungen bei technischen Fortschritten in der Lärmwirkung zeitnah anzupassen.

6.3 Bodenlärm

6.3.1 Airport-Collaborative Decision Making (A-CDM)-Verfahren

Airport-CDM steht für „Airport Collaborative Decision Making“ und ist ein europäisches Verfahren, das die Zusammenarbeit zwischen allen an der Flugzeugabfertigung beteiligten Partnern sowie dem Netzwerkmanagement von EUROCONTROL verbessert. Durch einen umfassenden Daten- und Informationsaustausch sollen Entscheidungsprozesse transparenter und für alle Beteiligten planbarer gestaltet werden. Hierdurch sollen Verspätungen minimiert und der infrastrukturelle und personelle Ressourceneinsatz optimiert werden.

Die wesentlichen Partner in diesem Prozess sind:

- Der Flughafenbetreiber,
- der Flugsicherungsdienstleister,
- die Flugzeugbetreiber bzw. Fluggesellschaften,
- die Abfertigungsgesellschaften,
- die Bodenverkehrsdienste,
- das Netzwerkmanagement von EUROCONTROL.

Ein fortwährender Datenaustausch von Ankunfts- und Abflugzeiten zwischen dem Airport CDM-Flughafen und dem Netzwerkmanagement von EUROCONTROL (NMOC) gewährleistet, dass alle Abflüge möglichst passgenau in den Verkehrsfluss des europäischen Luftraums eingebunden werden. Das Airport CDM-Verfahren umfasst den Zeitraum drei Stunden vor EOBT (Erwartete Abrollzeit) bis zum Start eines Fluges. Hierbei wird der gesamte Umdrehprozess eines Luftfahrzeugs während dieses Zeitraums in diverse Meilensteine unterteilt.

Im August 2010 wurde das Projekt durch eine gemeinsame Absichtserklärung der beiden Projektpartner, FSG und DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH), ins Leben gerufen. Die Ziel-

setzung bestand in der Einführung des Airport CDM-Verfahrens am Flughafen Stuttgart unter Berücksichtigung der europäischen Vorgaben und den Erfahrungen der bestehenden deutschen Airport CDM-Projekte. Das gemeinsame Projektteam der FSG und der DFS erarbeitete zwischen November 2010 und September 2013 eine detaillierte Verfahrensbeschreibung inklusive den technischen Anforderungen an bestehende und neu einzurichtende Systeme. Die benötigten IT-Systeme und Schnittstellen wurden Ende Mai 2014 ausgeliefert. Am 14. Juli 2014 begann zunächst ein lokaler Testbetrieb des Airport CDM-Verfahrens ohne Datenaustausch mit dem Netzwerkmanagement von EUROCONTROL. In den darauffolgenden Wochen wurde der umfangreiche Datentransfer mit EUROCONTROL in mehreren Schritten getestet und, sofern notwendig, technisch angepasst. Am 4. Oktober 2014 wurde die Einführungsphase von Airport CDM am Flughafen Stuttgart abgeschlossen. Seither zählt der Flughafen Stuttgart zum Kreis der 15 Betreiber von vollständig implementierten Airport CDM-Flughäfen in Europa.

Unter Lärmschutzgesichtspunkten bewertet führt das Airport CDM-Verfahren zu einem zeitgerechteren Anlassen der Triebwerke für den Abflug eines Flugzeugs und damit zu einer Reduzierung des Bodenlärms am Flughafen. Das Ziel besteht darin, die Wartezeiten von Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken an der Piste zu reduzieren. Hierzu werden u.a. individuelle Prognosezeiten für die Dauer des Rollvorgangs von der Parkposition zur Piste verwendet. Ein Luftfahrzeug erhält nur dann eine Anlassfreigabe für die Triebwerke, wenn es nach dem Triebwerkstart und dem Rollen zur Piste verzögerungsfrei starten kann.

6.3.2 Bodenstromversorgung

Alle Push-Back Abstellpositionen vor den Gebäuden auf der Nordseite verfügen über stationäre Bodenstromversorgungsgeräte. Dadurch fällt der Einsatz von einer sogenannten Ground Power Unit (GPU) weg, die neben einem hohen Dieserverbrauch auch höhere Schallemissionen hervorruft.

Der Maßnahmenplan von 2014 sieht vor, dass auch die Durchrollpositionen mit Bodensteckdosen ausgerüstet werden, um diese an die Bodenstromversorgung anzuschließen. Im Jahr 2019 wurde dies für die Positionen 50 bis 56 durchgeführt. Im September wurden diese dann in Betrieb genommen. Für die Ausrüstung der Positionen 40 bis 46 müssen zunächst Tiefbauleistungen durchgeführt werden. Diese werden im Jahr 2020 durchgeführt. Abbildung 11 zeigt die Anordnung der Abstellpositionen am Flughafen Stuttgart. Die Anordnung ist in Anlage 5 ebenfalls dargestellt.



Abbildung 11: Abstellpositionen der Flugzeuge am Flughafen Stuttgart (Quelle: FSG)

6.3.3 Elektrofahrzeuge

Nach Abschluss des Projektes „efleet“ Ende Juni 2016, während dessen die besonderen Anforderungen und Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen an Flughäfen erforscht wurden, startete das Innovationsprojekt „Scale-up!“, für eine umweltverträgliche Flugzeugabfertigung durch Elektromobilität mit einer Laufzeitdauer von drei Jahren. Der Feldversuch dient der Beantwortung wichtiger Fragen, um in Zukunft flächendeckend Elektrofahrzeuge auf dem Vorfeld einsetzen zu können.

Gleichzeitig wird der Passagier- und Gepäcktransport vollständig auf Elektroantrieb umgestellt. Insgesamt wurden 16 Diesel-Passagierbusse durch batteriebetriebene Neufahrzeuge ersetzt sowie 17 Gepäckschlepper und sieben Förderbänder elektrifiziert. Zusätzlich wurde im Jahr 2016 ein High-Loader mit Elektroantrieb beschafft. Die Gesamtinvestitionen für den Ausbau der Elektroflotte beliefen sich zwischen 2011 und 2017 auf 10.3 Mio. Euro. In Summe hat sich die Elektroflotte seit 2014 auf 41 Abfertigungsfahrzeuge erhöht.

Die Elektrifizierung der Bodenflotte soll auch in Zukunft stetig weitergeführt werden.

6.4 Sonstiges

6.4.1 Überprüfung von Lärmbeschwerden durch mobile Messgeräte

Die FSG betreibt acht stationäre Außenmessstellen in besiedelten Gebieten um den Flughafen, diese befinden sich in den Kommunen Scharnhausen, Berkheim, Neuhausen, Bernhausen, Stetten, Steinenbronn, Echterdingen und Denkendorf. Festgelegt wurde die Lage der Außenmessstellen durch unabhängig vereidigte Lärmsachverständige.

Durch mobile Einzelmessungen können bei Bedarf zusätzlich weitere Messungen durchgeführt werden. Seit 2014 wurde die mobile Flugmessenanlage an folgenden Standorten eingesetzt:

- Waldenbuch: November 2016
- Steinenbronn: Januar 2017
- Waldenbuch: September 2017
- Deizisau: September 2018
- Altbach: November 2018

Nach dem Einsatz der mobilen Flugmessenanlage erhält die Gemeinde, in der die Messungen stattgefunden haben, einen Messbericht mit den Messergebnissen. Durchschnittlich wird die mobile Anlage zwei bis dreimal im Jahr eingesetzt.

Die Anfragen aus den Gemeinden Aichtal, Ostfildern-Nellingen und Reichenbach a.d.F. nach dem Einsatz von mobilen Messgeräten werden an die Flughafen Stuttgart GmbH weitergegeben. Die Anforderung sollte allerdings seitens der betroffenen Gemeinde an diese gerichtet werden.

7 Zusätzliche lärmmindernde Maßnahmen für den Flughafen Stuttgart

7.1 Passiver Schallschutz

Aus der Umsetzung des novellierten Lärmschutzgesetzes und der Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Stuttgart ist der Flughafen verpflichtet, innerhalb der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs Schlafräume vorhandener Wohnungen vor Fluglärmbeeinträchtigung zu schützen. Hierfür wurde eine Internetseite (<http://www.schallschutzprogramm-flughafen-stuttgart.de/>) eingerichtet, um die Anwohner über Anspruchsberechtigung, Erstattungsfähigkeit, Ablauf der Maßnahme etc. zu informieren.

Bis jetzt sind knapp 60 Anträge gestellt worden. Diese wurden bearbeitet und die Schlafräume mit baulichen Schallschutzmaßnahmen ausgestattet. Betroffene mit Wohnort im Bereich der Nachtschutzzone des Flughafens Stuttgart können weiterhin eine Förderung für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen beantragen.

7.2 Lärmreduktion an der Quelle

7.2.1 Flugzeugmuster

Im Rahmen der Modernisierung der Luftfahrzeugflotte verkehren am Flughafen Stuttgart heute die Flugzeugmuster der C-Serie von Bombardier (CS100, CS300), die als Airbus unter dem Namen A220-100 und A220-300 laufen. Zusätzlich wird der neue A320neo eingesetzt, der deutlich niedrigere Lärmwerte als früher verkehrende Flugzeugmuster aufweist.

7.2.2 Flachstarts (Schnellstartverfahren)

Wie schon im Lärmaktionsplan 2014 (Teil 2 Maßnahmenplanung) in Nr. 1.1.2.2 der Anlage 2 (Allgemeine Handlungsoptionen) beschrieben [6], sind am Flughafen Stuttgart durch eine flache Steigrate der Flugzeuge nach Erreichen einer Flughöhe von 1.000 ft, aufgrund der Lage der Bebauung, insgesamt weniger Menschen vom Fluglärm betroffen als bei steileren Abflugverfahren. Insbesondere die Lärmsituation in den seitlichen Bereichen der Abfluglinie wird durch dieses Verfahren verbessert.

7.3 Überarbeitung der lärmabhängigen Start- und Landeentgelte

Zum 1. Juli 2019 trat am Flughafen eine neue Entgeltordnung in Kraft. Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte haben im Zuge der neuen Ordnung weiter an Bedeutung gewonnen. Die Fluggesellschaften müssen nun für umweltschädliche Flüge deutlich mehr bezahlen, während sie für die flugbetriebliche Nutzung des Flughafens in Summe nicht mehr be-

zahlen. Dies schafft einen deutlichen finanziellen Anreiz, moderne, umweltfreundliche Flugzeuge einzusetzen.

Neu in der Entgeltordnung sind die Zuschläge auf das Lärmentgelt für Flüge in den Tagesrand- und Nachtstunden. Damit sollen störende Flüge noch stärker vermieden werden.

Damit kann auch erreicht werden, dass die reinen Urlaubsflieger nicht in dieser sensiblen Zeit vorrangig fliegen.

Die Überarbeitung der Start- und Landeentgelte wurde durchgängig in den Stellungnahmen begrüßt. Die Einnahmen aus den Flughafenentgelten dienen der Refinanzierung der Kosten des Flughafenbetriebs. Sie werden aber auch zur Verbesserung der Lärmsituation eingesetzt, indem hieraus z.B. die Kosten für den passiven Schallschutz für private Eigentümer von Grundstücken gedeckt werden. Eine Anpassung an den fortschreitenden Stand der Technik ist vorgesehen. Die gewährten Rabatte für die B 737 und A 320neo sind dem Fortschritt der Lärminderungstechnik an dem Fluggerät geschuldet. Obwohl sie einer höheren Kategorie angehören, sind sie um 10 % leiser als vergleichbare Flugzeugtypen.

Die Anregung weiterer Steuerungsmöglichkeiten über den Preis werden weitergegeben.

Tabelle 13: Veränderung der Lärmabhängigen Start- und Landeentgelte im Jahr 2019

Lärmkategorien	Lärmereignispegel	Entgelt pro Start- und Landung	
		Bis 30.06.2019	Ab 01.07.2019*
1	≤ 76,9 dB(A)	25,00 €	50,00 €
2	77,0 bis 78,5 dB(A)	30,00 €	60,00 €
3	78,6 bis 80,1 dB(A)	60,00 €	70,00 €
4	80,2 bis 81,7 dB(A)	90,00 €	100,00 €
5	81,8 bis 83,3 dB(A)	120,00 €	130,00 €
6	83,4 bis 84,9 dB(A)	150,00 €	160,00 €
7	85,0 bis 86,5 dB(A)	180,00 €	190,00 €
8	86,6 bis 88,1 dB(A)	300,00 €	350,00 €
9	88,2 bis 89,7 dB(A)	500,00 €	600,00 €
10	89,8 bis 91,3 dB(A)	700,00 €	1.000,00 €
11	91,4 bis 92,9 dB(A)	900,00 €	4.000,00 €
12	≥ 93,0 dB(A)	1.400,00 €	8.000,00 €
Zuschläge auf das Lärmentgelt pro Landung und pro Start			
22.00 bis 22.59 Uhr		0,00%	100,00%
23.00 bis 23.59 Uhr		0,00%	200,00%
00.00 bis 05.59 Uhr		0,00%	300,00%
* Boeing 737Max und Airbus A320Neo erhalten einen zehn prozentigen Rabatt auf das jeweilige Lärmentgelt gemäß Einkategorisierung der Muster Boeing 737 und Airbus A320			

8 Zusammenfassung und Ergebnisinterpretation

Der Vergleich der Betroffenenzahlen der strategischen Lärmkartierungen 2007 und 2017 zeigt, dass sich die Fluglärmbelastung allorts reduziert hat. Insgesamt waren im Einwirkbereich des Flughafens ca. 8.650 Einwohner weniger von Fluglärm über einen L_{DEN} von 55 dB(A) bzw. ca. 12.000 Einwohner weniger von Fluglärm über einen L_{Night} von 45 dB(A) betroffen. Ursachen für den Rückgang der Fluglärmbelastung sind geringere Flugbewegungszahlen auf den An- und Abflugverfahren im Vergleich zum Bezugsjahr 2005 der Lärmkartierung 2007, die Verwendung von aktuellen, leiseren Hubschrauberklassen im Berechnungsverfahren, gemäß aktualisierter AzB, sowie geringfügig veränderte Einwohnerdaten. Mögliche lärm mindernde Effekte aufgrund der im Lärmaktionsplan genannten und weitgehend umgesetzten Maßnahmen (Passiver Schallschutz, leisere An- und Abflugverfahren, leisere Flugzeuge und ökonomische Steuerung) können durch den hier vorgenommenen Vergleich nicht quantifiziert werden, weil diese in den vorgegebenen Berechnungsverfahren nicht berücksichtigt werden können.

Während die Verbesserung des baulichen Schallschutzes nach FluLärmG durch Erstattung von Kosten durch den Flughafen lediglich auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und auf einen ungestörten Schlaf in Gebäuden abzielt und somit keine Verbesserung der Lärmsituation im Freien nach sich zieht, können Auswirkungen von lärm mindernden An- und Abflugverfahren und der Einsatz leiserer Flugzeuge künftig durch Fluglärmmessungen über lange Zeiträume zumindest punktuell nachgewiesen werden. Nach Aufnahme der schalltechnischen Daten neuer oder geänderter Luftfahrzeugmuster in die Luftfahrzeugklassen der AzB, wie nach dem Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG vorgesehen, können die leiseren Flugzeuge zudem künftig im Berechnungsverfahren zum FlugLärmG berücksichtigt werden.

Durch die kontinuierliche Umsetzung der oben genannten Maßnahmen und der bestehenden Förderungsmöglichkeiten für passiven Schallschutz verbessert sich die Lärmsituation stetig. Die Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart hat ergeben, dass die ergriffenen Maßnahmen weiterhin wirken, fortentwickelt und den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Weitere, als in dieser Überprüfung genannte Maßnahmen, sind nach heutigem Stand der Technik nicht ersichtlich. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist deshalb zurzeit nicht notwendig. Auch das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung hat keine neuen Erkenntnisse gebracht. Die Forderungen, die eine Reduzierung des Flugverkehrs im Blick haben, insbesondere durch eine Erhöhung der Kerosinsteuer oder durch Aufschläge für Kurzstreckenflüge, richten sich an die politischen Handlungs- und Entscheidungsträger. Der Lärmaktionsplan ist hierfür nicht das geeignete Podium. Sollten sich aufgrund von zukünftigen Entwicklungen weitere für den Flughafen umsetzbare Möglichkeiten zur Lärmreduzierung ergeben, werden diese geprüft und gegebenenfalls in einer Fortschreibung berücksichtigt.

Die Beobachtung der Lärmsituation und die Anpassung an neue technische lärmindernde Entwicklungen muss eine Selbstverständlichkeit bleiben. Die Verbesserung der Lärmsituation ist und bleibt eine Daueraufgabe. Die FSG, der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart beim Regierungspräsidium Stuttgart, die Fluglärmkommission und alle weiteren Beteiligten nehmen die Aufgabe, den Schutz vor Fluglärm stetig zu verbessern, weiterhin sehr ernst.

9 Behandlung der Stellungnahmen

Das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit für die Überprüfung des Lärmaktionsplans für den Flughafen Stuttgart wurde gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG durchgeführt. Der Planentwurf konnte vom 02.09.2019 bis zum 01.10.2019 im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden. Bis zum 18.10.2019 konnten Stellungnahmen abgegeben werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind 13 Stellungnahmen zum Entwurf des Überprüfungsdokuments für den Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart eingegangen.

Die **Stellungnahmen der Privatpersonen** richteten sich vor allem gegen eine erhöhte Lärmbelastung in den frühen Morgenstunden sowie nach 22 Uhr. Teilweise wurde der Wunsch nach einer Überprüfung der Flugverfahren zur Entlastung der betroffenen Anwohner geäußert. Es wurde der Wunsch nach Lärmmessungen in bestimmten Gebieten geäußert sowie der Wunsch nach vertieften Informationen bzgl. Start- und Landeentgelte sowie Gründen für Ausnahmegenehmigungen und Nachtflügen.

Zusammenfassung der Stellungnahmen von Kommunen und Organisationen

Es haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das Landratsamt Esslingen – Gesundheitsamt, das Landratsamt Esslingen – Amt Bauen und Naturschutz, die Stadt Leinfelden-Echterdingen, die Stadt Aichtal, der Gemeindeverwaltungsverband Plochingen, die Gemeinde Altbach und die Gemeinde Deizisau eine Stellungnahme abgegeben.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bittet um Verwendung des Begriffs „Flugverfahren“ anstatt „Flugrouten“; Streckenführung der An- und Abflugverfahren seien durch Ausrichtung der Start- und Landebahnen bedingt, daher seien kaum Möglichkeiten vorhanden, Lärmbetroffenheiten zu mindern.

Das Landratsamt Esslingen – Gesundheitsamt regt an, sensible Einrichtungen wie Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser und Kindergärten zur betroffenen Wohnbevölkerung hinzu zu zählen und gibt einen Hinweis auf den Fluglärmbericht (2017) des Umweltbundesamtes.

Das Landratsamt Esslingen – Amt Bauen und Naturschutz fordert, dass die Verbesserung der Lärmsituation Daueraufgabe des Flughafens sein müsse.

Die Stadt Leinfelden-Echterdingen weist auf eine Abweichung der Flugbewegungszahlen im Lärmschutzbericht 2018 hin. Sie beklagt eine Zunahme der Nachtflüge und hinterfragt die Notwendigkeit von Nachtluftpost. Die Stadt bittet um Evaluierung der Flugbewegungen innerhalb der Tagesrandstunden und begrüßt die Erhöhung des Lärmentgelts.

Die Stadt Aichtal bittet um Mitteilung der Flugbewegungen über Aich, Grötzingen und Neuenhaus aufgrund Bürgerbeschwerden und bittet um Überprüfung der Lärmbeschwerden durch flexible Messgeräte.

Der Gemeindeverwaltungsverband Plochingen teilt mit, dass Messungen eine Zunahme des Fluglärms vor allem nachts ergaben, Ausbaupläne des Flughafens (insb. eine 2. Startbahn) werden abgelehnt. Es sollen lärmabhängige Gebühren für Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt werden und es werden Beschränkungen der Ausnahmen für Nachtflüge gefordert. Einige Fragen zum militärischen Flugbetrieb wurden gestellt. Außerdem wird der Wunsch geäußert, dass dem Gemeindeverwaltungsverband Altbach-Deizisau-Plochingen ein Sitz in der Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart eingeräumt wird.

Die Gemeinden Altbach und Deizisau haben im Wesentlichen die gleiche Stellungnahme wie der Gemeindeverwaltungsverband Plochingen abgegeben.

Auf die Stellungnahmen wird innerhalb der einzelnen Kapitel eingegangen (kursiver Text). Einzelne Bürgeranfragen werden aufgrund ihrer spezifischen Fragestellungen außerhalb des Lärmaktionsplans von dem Lärmschutzbeauftragten des Regierungspräsidiums Stuttgart für den Flughafen Stuttgart beantwortet.

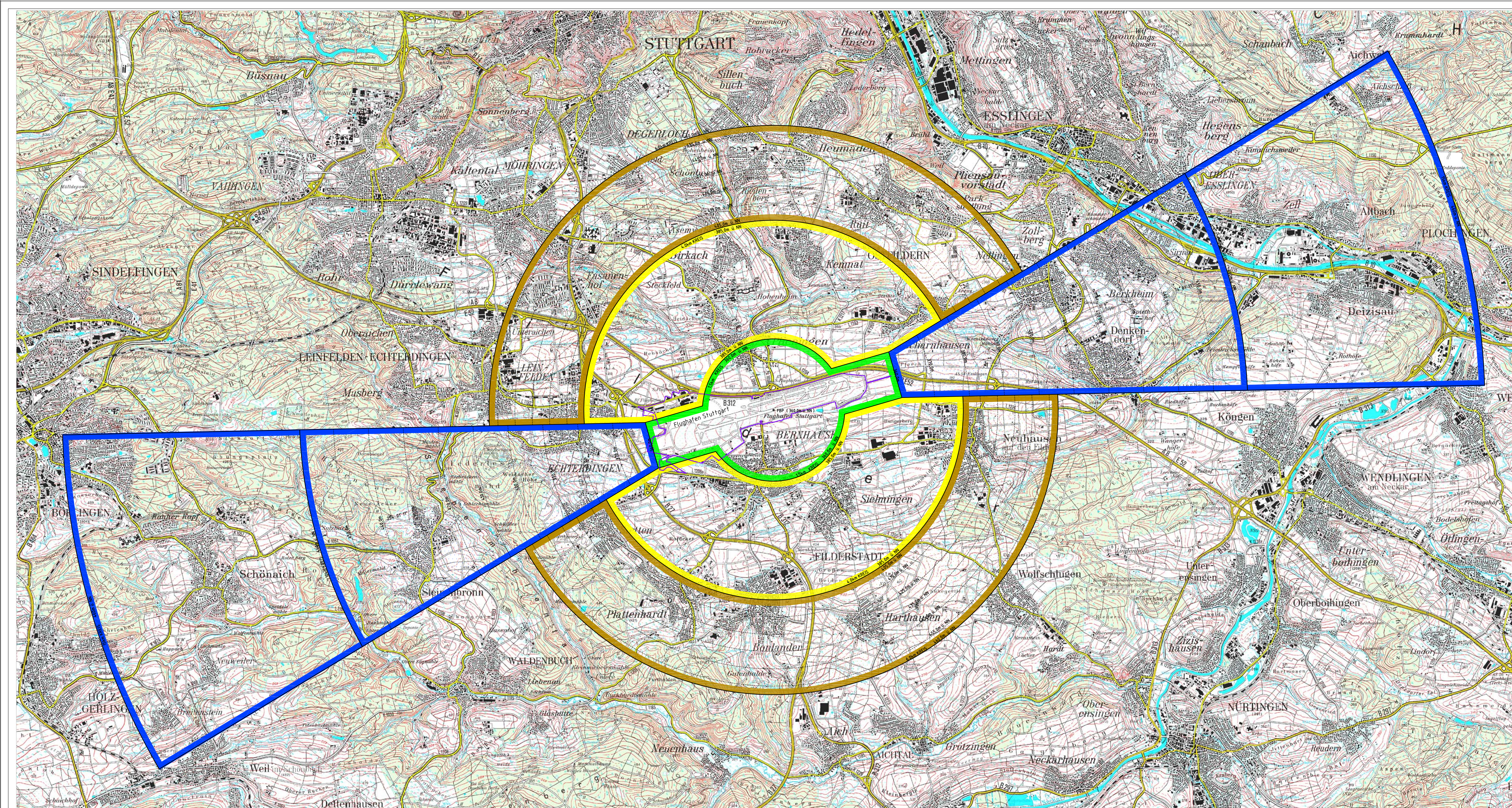
Dem Einfluss national zuständiger Behörden sind verschiedene Aspekte, die in den Stellungnahmen aufgeworfen wurden, entzogen. Dies betrifft unter anderem den militärischen Flugverkehr, der am Flughafen Stuttgart eine nicht untergeordnete Bedeutung einnimmt. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat in seiner Stellungnahme zu Recht darauf hingewiesen, dass Flugverfahren in erster Linie dazu dienen, den Flugverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln (vgl. § 27c Abs. 1 Luftverkehrsgesetz). Umwelt- und Lärmschutzaspekte werden bei der Festlegung von Flugverfahren im Sinne einer abgewogenen Verteilung der durch den Betrieb des Flugplatzes bedingten Auswirkungen berücksichtigt. Dabei ist die laterale Streckenführung der An- und Abflugverfahren, zumindest in der unmittelbaren und näheren Umgebung des Flugplatzes, im Wesentlichen durch die Ausrichtung der Start- und Landebahn bedingt. Die Möglichkeiten, die Lärmbetroffenheiten weiter zu mindern, sind daher in diesen Bereichen stark eingeschränkt.

Hieran orientiert sich auch die vielfach geforderte gleichmäßige Verteilung der An- und Abflugrichtungen. Im langjährigen Mittel erfolgen 60% der Flugbewegungen nach Westen und 40% nach Osten.

2018 war das Verhältnis ausnahmsweise 49,8% nach Westen und 50,19% nach Osten. Der Grund hierfür lag überwiegend im herrschenden Wetter (viele langanhaltende Hochdruckwetterlagen, diese bringen dem Südwesten meist östliche Winde). Bei Nacht starten überwiegend nur Flugzeuge der Nachtluftpost. Da herrscht meist schwacher Wind, sodass stets gefahrlos nach Osten gestartet werden kann. Im Westen kann die Weidacher Höhe ein Luftfahrthindernis darstellen und es werden so erheblich weniger Betroffene mit Fluglärm beaufschlagt.

Zudem ist zu beachten, dass die Zielflughäfen im Nordosten liegen.

Allgemeinpolitische Äußerungen (z.B. zur Vielfliegerei, zur grundsätzlichen Notwendigkeit der Nachtluftpost oder zu einer nicht geplanten zweiten Start- und Landebahn) können hier nicht kommentiert werden und sind auch nicht Aufgabe einer Überprüfung des Lärmaktionsplans.



LEGENDE

- Flughafenbezugspunkt 360m ü. NN
48°41'11" nördliche Breite
9°13'23" östliche Länge
- Start- u. Landefläche
Sicherheitsfläche und 15km Kreis um FBP
gemäß § 12, Abs. 1, Nr. 1 und 2, Abs. 2, LuftVG
- Bereich zwischen 15km- und 4km-Kreis um FBP
zustimmungsfreie Bauhöhen bis 385m ü. NN
gemäß § 12, Abs. 3, Nr. 1a, LuftVG
- Bereich zwischen 4km- und 6km-Kreis um FBP
zustimmungsfreie Bauhöhen von 405m auf 460m ü. NN ansteigend
gemäß § 12, Abs. 3, Nr. 1b, LuftVG
- Anflugsektoren bis 10km um FBP
zustimmungsfreie Bauhöhen von 360m auf 460m ü. NN ansteigend
gemäß § 12, Abs. 3, Nr. 2a, LuftVG
- Anflugsektoren zwischen 10km und 15km um FBP
zustimmungsfreie Bauhöhen bis 460m ü. NN
gemäß § 12, Abs. 3, Nr. 2b, LuftVG
- Luffahrtshindernisse
- Hinderniswarnfeuer

Flughafen Stuttgart GND		
LAGEPLAN Bauschutzbereich nach LuftVG		
Beauftragt	DGI	Maßstab 1:50000
Bearbeitet	B-1	
Datum	18.11.2009	
Geprüft		
AZ-/Projekt-Nr.	Plotnummer	
Stand	05/01	