

# REGIERUNG VON MITTELFRANKEN

- Luftamt Nordbayern -



Luftamt Nordbayern • Flughafenstraße 118 • 90411 Nürnberg

Stadt Fürth  
Rechts-, Umwelt- u. Ordnungsreferat  
Herrn berufsm. Stadtrat  
Christoph Maier  
90744 Fürth

Email: [referat3@fuerth.de](mailto:referat3@fuerth.de)

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom

III-Vö  
17.12.2010

Unser Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)  
Ihre Ansprechpartnerin/Ihr Ansprechpartner

25.7 – Information  
Herr Lux

E-Mail: [fluglaerm@reg-mfr.bayern.de](mailto:fluglaerm@reg-mfr.bayern.de)  
[reiner.lux@reg-mfr.bayern.de](mailto:reiner.lux@reg-mfr.bayern.de)

Telefon / Fax  
0911 52700-

39 / 51

Erreichbarkeit

Zi. Nr. 01.016

Datum

17.01.2011

## Fluglärm

**Antrag von Herrn Stadtrat Strattner, FDP, vom 17.12.2010  
Einrichtung einer Fluglärm-Überwachungsanlage in Vach**

### Anlagen:

Jahresgänge der Flugbewegungen 2009 und 2010 (2 Blatt bzw. 1 Datei)

Sehr geehrter Herr Maier,

wie gewünscht nehme ich hier ergänzend zu meiner kurzen Email-Antwort vom 10.01.11 zu dem oben genannten Antrag wie folgt Stellung:

Im Antrag wird ausgeführt:

*"Ab 2009 stieg die Maschinenzahl rasant, der Flughafen vergrößerte sich und der Fluglärm über dem Wohngebiet wurde immer deutlicher spürbar, besonders von Ostern bis zur Fürther Kirchweih, also fast 8 Monate im Jahr."*

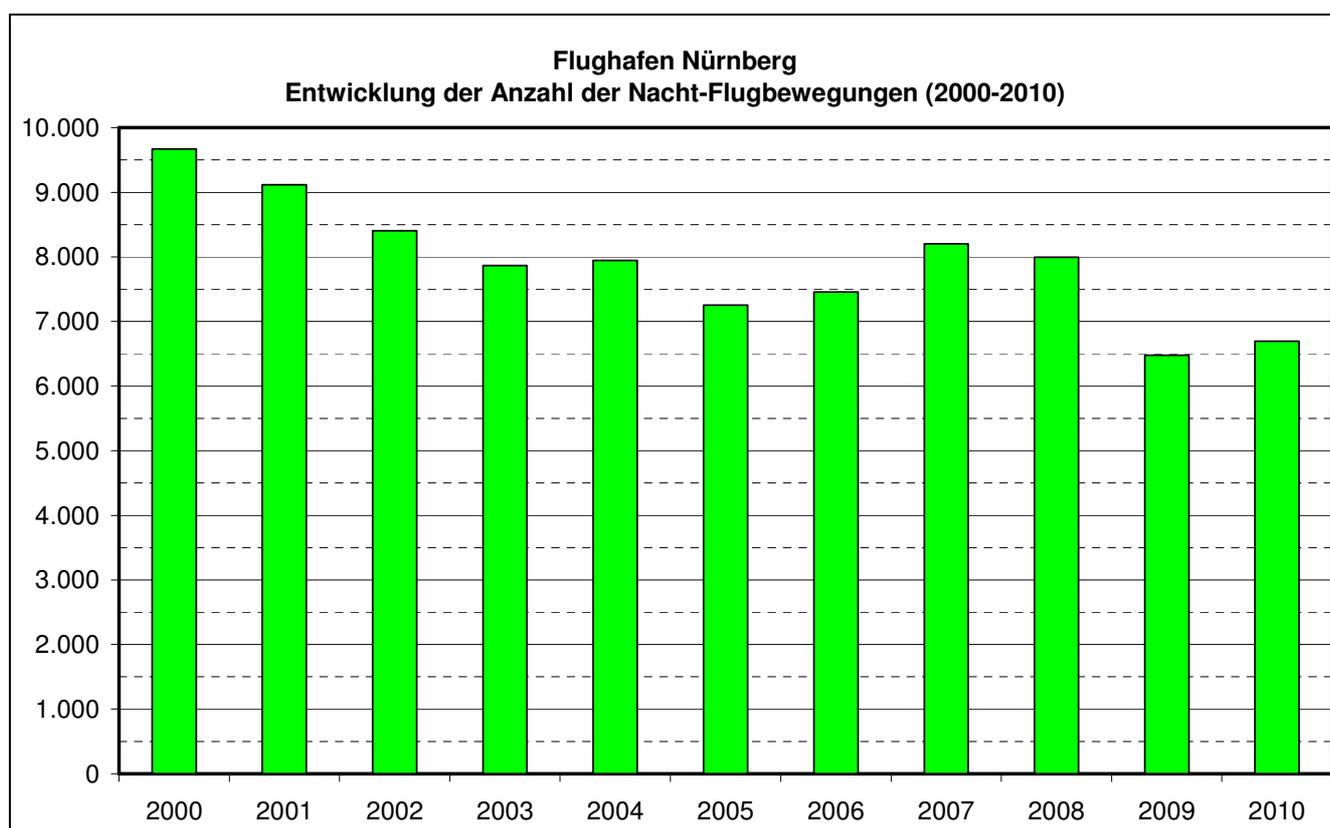
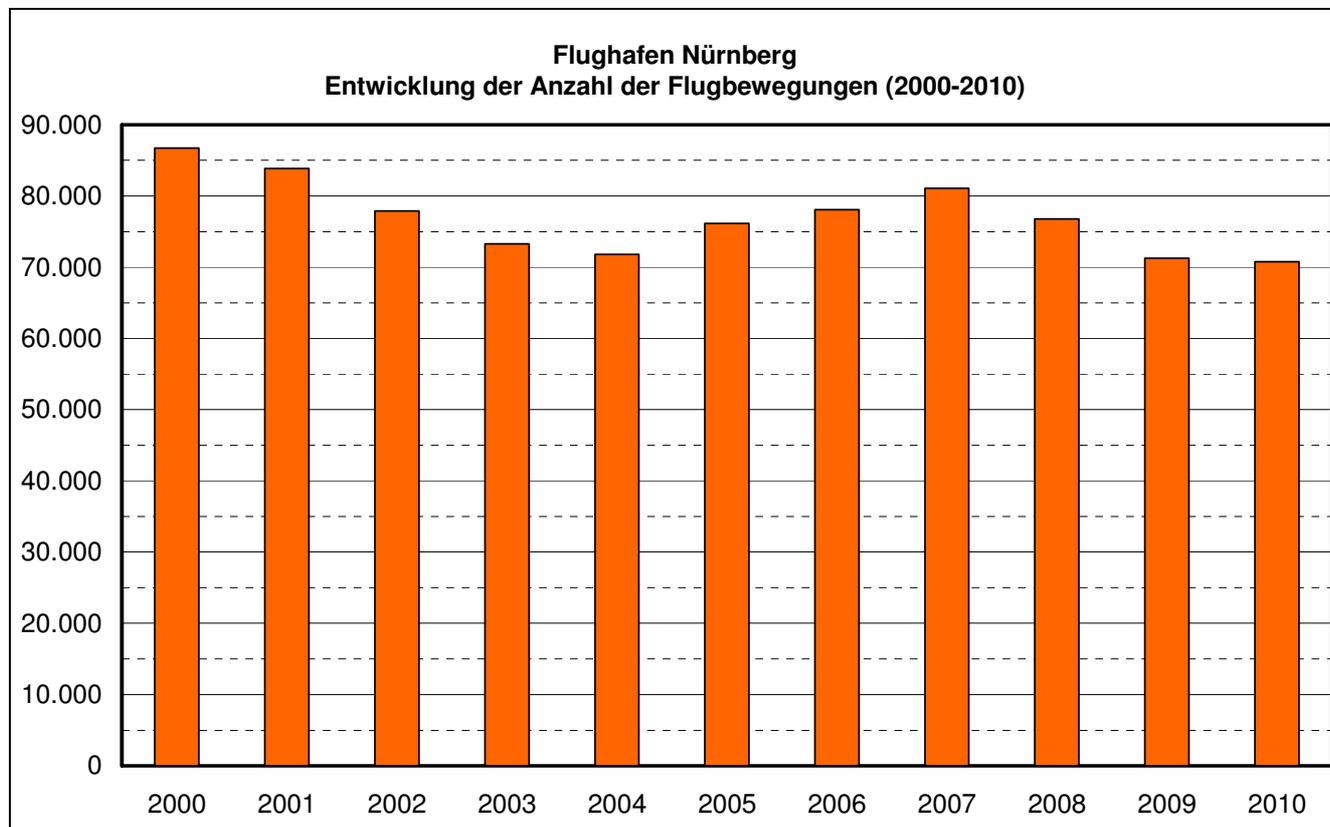
Auf der folgenden Seite sind zwei Grafiken zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Nürnberg von 2000 bis 2010 eingefügt. Die erste zeigt die Anzahl der Gesamtflugbewegungen, die zweite die Anzahl nur der nächtlichen Flugbewegungen (22 bis 6 Uhr). In beiden Grafiken ist erkennbar, dass es ab 2009 keinen rasanten Anstieg gegeben hat. Ganz im Gegenteil nahm der Verkehr im Jahr 2009 verglichen mit dem Vorjahr sogar deutlich ab. Betrachtet man alle Flugbewegungen, so war es eine Abnahme von 7 %, nur bei den Nachtflugbewegungen eine Abnahme von 19 %.

Zur Verdeutlichung der Entwicklung des Verkehrsaufkommens innerhalb eines Jahres sind als Anlage die Jahresgänge der Flugbewegungen (Flugbewegungen pro Monat) für die Jahre 2009 und 2010 dargestellt. Dabei wurden jeweils Linien- und Touristikverkehr einzeln sowie die Summe aus beiden Flugarten dargestellt. Insbesondere in der Summendarstellung beider Jahre kann man erkennen, dass das Verkehrsaufkommen über das Jahr relativ gleichmäßig verteilt ist. Dies wird letztlich und weitestgehend dadurch erreicht, dass die für Touristikverkehr aufkommensschwache Zeit (November bis April) durch das Winterdrehkreuz der Air Berlin kompensiert wird. Im Jahr 2010 wurden die Flug-

...

bewegungszahlen in den Monaten April (Flugausfälle durch isländischen Vulkan) und Dezember (schnee- und eisbedingte Flugausfälle) merklich reduziert.

Es gibt natürlich im Jahresverlauf immer besondere Zeitabschnitte (z.B. Oster-, Pfingst- und Sommerferien), wo tageweise ein deutlich größeres Verkehrsaufkommen besteht. Möglicherweise wird auf solche Zeitabschnitte Bezug genommen.



Im Antrag wird weiterhin ausgeführt:

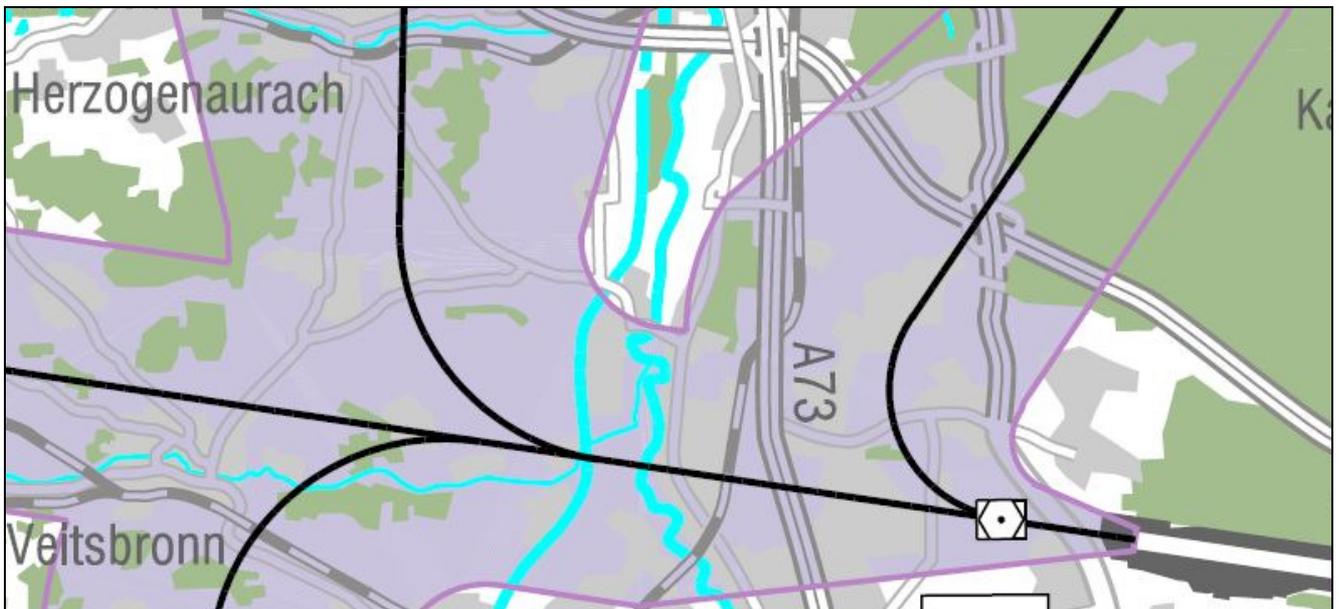
*"Die Situation hat sich dramatisch verändert:*

- *Die Zahl der Flugbewegungen ist wesentlich häufiger geworden.*
- *Die Flugzeuge starten jetzt flacher. Ursprünglich flogen sie über den Müllberg, zogen wegen der Möwen sehr steil nach oben.*
- *Wegen der Flugkorridore nach Berlin drehten sie ursprünglich nie über Vach ab."*

Zum ersten Punkt ist zu sagen, dass diese Aussage sicher zutrifft, wenn als Bezugsjahr das an anderer Stelle erwähnte Jahr 1975 gilt. Für die Entwicklung in den letzten Jahren ist sie nicht zutreffend (siehe auch nochmals in den eingefügten Grafiken).

Zum zweiten Punkt ist zu sagen, dass sich an den grundlegenden Startverfahren nichts geändert hat, weshalb es definitiv keine Flugzeuge gibt, die heute flacher als vorher starten. Es ist bei der Beobachtung und Beurteilung des Steigwinkels eines startenden Flugzeuges zu beachten, dass dieser Winkel immer vom Flugzeugtyp abhängt und darüber hinaus sowohl von den meteorologischen Bedingungen (Wind, Temperatur, Druck) als auch von der Beladung des Flugzeuges. So wird z.B. ein wenig beladener Flugzeug bei starkem Gegenwind und niedriger Temperatur relativ steil starten, ein voll beladener Flugzeug bei Windstille und hoher Temperatur relativ flach.

Der dritte Punkt stößt auf Unverständnis. Die nach Norden führende Abflugstrecke, deren Ideallinie etwa im Bereich des Solarberges mit dem Abdrehen beginnt (siehe nachfolgende Darstellung) gibt es schon seit sehr vielen Jahren. Die meisten Abflüge halten sich nach hiesigen Erfahrungen sehr genau an diese Ideallinie. Abweichungen kamen und kommen vor, jedoch gilt ganz allgemein, dass Abweichungen, je größer sie sind, desto seltener vorkommen.



Es folgt im Antrag die Aussage *"Eigene Untersuchungen sind für die Bürger Vachs als Beleg für die- sen Fluglärm kaum durchführbar."* Dazu sind zwei Dinge erwähnenswert:

1.) Seit Anfang 2008 können für jeden Interessenten über eine Anwendung auf den Internetseiten der Deutschen Flugsicherung ([www.dfs.de](http://www.dfs.de)) für die jeweils letzten 14 Tage die Flugspuren an- oder abfliegender Flugzeuge in einem selbst gewählten Zeitfenster (5 Minuten bis 24 Stunden) eingesehen werden. Dies ermöglicht z.B. einen schnellen Überblick, ob deutliche Abweichungen startender Flugzeuge von der Ideallinie vorkamen. Auch wird angezeigt, wohin die Flugzeuge letztlich abflogen, so dass das ab und zu angeführte Argument des Abkürzens über FÜ-Vach oft schon dadurch widerlegt werden kann, dass das betreffende Flugzeug gar nicht nach Norden wollte.

2.) Der Flughafen Nürnberg betreibt eine Fluglärmüberwachungsanlage mit acht Messpunkten. Am weitesten im Westen befindet sich der Messpunkt in FÜ-Stadeln. Die dort gemessenen Messwerte können aufgrund der geringen Entfernung noch als relativ gute Orientierung für den Süden von FÜ-Vach genutzt werden. Es kann dabei davon ausgegangen werden, dass sie – von wenigen Ausnahmen abgesehen – im Süden von FÜ-Vach jeweils geringer wären als beim Messpunkt FÜ-Stadeln.

Am Ende des Antrags wird formuliert *"Es wird sich zeigen, dass sich die Flughöhen und Flugstrecken geändert haben und die Proteste der Vacher berechtigt sind."* Da der Messpunkt einer Fluglärm-Überwachungsanlage weder eine Flughöhe noch eine Flugstrecke zeigen kann, kann er auch nicht zeigen, dass sich die Flughöhen und Flugstrecken geändert haben. Er ist für ein solches Ansinnen also gänzlich ungeeignet. Eine Beobachtung der Flugspuren mittels der weiter oben erwähnten Flugspurendarstellungsmöglichkeit im Internet über einen längeren Zeitraum kann hingegen durchaus zu Erkenntnissen führen, die zeigen, ob die geäußerten Vermutungen zutreffen oder nicht.

Sehr geehrter Herr Maier,

ich hoffe, mit dieser Stellungnahme auf die wesentlichen Inhalte des Antrages eingegangen zu sein. Für alle Rückfragen stehe ich wie üblich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

***[im Entwurf gez.]***

Reiner Lux