

Geschichte der Änderungen:

25.01.2001	Verlegung des Drehpunktes um 0,5 Meilen, 900m nach Osten	
13.06.2002	Verlegung des Drehpunktes für nicht FMS-Verfahren um 0,2 Meilen, 360m nach Westen	
26.10.2006	Neuberechnung des Flugerwartungsgebietes	Damit werden weitere Bereiche legalisiert
14.02.2008	Festlegung des Drehpunktes DS050 als "fly-over-way-point", "Zwangsüberflugpunkt"	Damit wird der Drehpunkt verbindlich gemacht
12.02.2009	Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 210 Knoten im Kurvenflug	Damit kann die Ideallinie eingehalten werden

Problem:

Der Lärm hat für die betroffenen Orte seit 2008 drastisch zugenommen. 2009 hat sich die Situation erneut verschärft. Durch das Tempolimit wird die Kurve gebündelt und enger um Oberaichen und Musberg geflogen.

Betroffenheit: Neben Oberaichen, Musberg, Leinfelden, S-Vaihingen/Rohr sind auch die Stuttgarter Stadtteile Möhringen, Fasanenhof, Degerloch und Sonnenberg betroffen. Hier erreichen uns Klagen über zunehmenden Lärm.

Argumente für eine Rücknahme der Änderungen:

- Nach dem Drehpunkt sorgt das Tempolimit weiterhin für Spurtreue der Ideallinie, und konzentriert damit fortwährend den Fluglärm für Oberaichen und Musberg.
- Das Tempolimit hat zur Folge, dass die Mehrzahl der Flugzeuge Richtung Norden (Hauptflugrichtung) oder Osten wesentlich engere Kurvenradien fliegen und somit in den Bereichen Oberaichen, Musberg und Stuttgart- Vaihingen für eine enorm höhere Lärmbelastung sorgen.
- **Topologie:** Oberaichen und Musberg liegen im Zentrum eines Viertelkreises der Flugbahn für alle nach Norden und Nordosten abbiegenden Flugzeuge. Das bedeutet, dass der Lärmpegel bis zu 90 Sekunden erhalten bleibt, da sich der Abstand der Flugkreisbahn nur unwesentlich verändert. Die Geschwindigkeitsreduzierung verlängert die Einwirkdauer des Lärms.
- Eine weitere Verstärkung des Fluglärms erfolgt durch die schubweise Staffelung der Abflüge. Beim angesprochenen Start nach Westen und der Kurve nach Norden scheinen sie "ewig" unsere Ort greifbar nah zu umkreisen. Sie sind noch nicht entschwunden, da startet schon das nächste. Der Lärm vom vorangegangenen Flugzeug ist noch nicht verklungen, da erfolgt schon eine Beschallung vom nächsten Flieger. (Auch hier: Summierung des Lärms)
- Als weitere Folgereaktion der Geschwindigkeitsreduzierung ist ein tieffrequentes

Geräusch hörbar, das viele Beobachter als "Donnergrollen" beschreiben und als sehr unangenehm empfinden. Tieffrequente Geräusche können sich über große Entfernungen kilometerweit nahezu ungehindert ausbreiten. Zudem wird bei Fluglärmmessungen der Schalldruckpegel üblicherweise mit einem A-Bewertungsfilter in dB(A) gemessen. Dieses Filter dämpft das "Donnergrollen" bei 20Hz mit 50dB (entspricht Faktor 300), bei 100Hz mit 20dB (entspricht Faktor 10) und ist deshalb in den Messergebnissen nicht erkennbar.

- Es wurde in den letzten Jahren eine niedrigere Flughöhe beobachtet. Tatsächlich ist durch eine geringere Startgeschwindigkeit eine geringere Flughöhe bedingt. .
- **Topographischer Gesichtspunkt:** Oberaichen und teilweise Musberg haben eine Hanglage. Der Lärm staut sich.
- **Meteorologischer Gesichtspunkt:** Die Ideallinie zwischen Böblingen und Vaihingen wird bei Starts gegen Westen geflogen, d.h. bei Westwind. Der Schall driftet vom Flugzeug weg mit dem Wind in Richtung Oberaichen und Vaihingen.

Lage des Drehpunktes:

Die Lage des Drehpunktes ist für die Ortschaften Oberaichen, Musberg und Vaihingen/Rohr äußerst ungünstig. Nach dem Drehpunkt erfolgt eine erneute Steigphase, die massiven Lärm für Oberaichen/Musberg und Vaihingen/Rohr erzeugt.

Grund für die Drehpunktverlegung:

Angeblich gab es Beschwerden aus Böblingen, die durch Messungen bestätigt wurden. (Auch ist öfters von einem Krankenhaus in Böblingen die Rede)

Messungen:

Erneute Messungen halten wir nicht für hilfreich:

- Es gibt keine Vergleichsmessungen
- Der Flughafen misst sich als Verursacher selbst (genauso glaubhaft wie Studien über das Rauchen von Zigarettenfirmen)
- Die Messungen werden gemittelt (Mittelungspegel) und somit "leise gerechnet", die gesetzlichen Grenzwerte, die ein Kompromiss zur Wirtschaftlichkeit sind, werden somit nicht erreicht.

Es geht nicht an, lärmbeeinträchtigte Gebiete zu entlasten, indem man den Lärm in andere Regionen verschiebt und damit flächendeckend verteilt. Es gibt keine vermeintlich "gerechte" Verteilung von Lärm. Stattdessen ist es unbedingt erforderlich, bestehende Ruhezone zu erhalten.



Initiative gegen Fluglärm

fluglaerm-le@gmx.de, c/o Katharina Wirges 0711/7541208