

Dr. Manfred Lebherz

Baden-Airpark GmbH

Geschäftsführer Herrn Claus Grunow
Victoria Boulevard A 106
77836 Rheinmünster

Lichtenau, 03. September 2026

Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) – Fluglärm über Ulm/Lichtenau
Sachliche Bitte um Auskunft zu Betriebs- und Immissionsdaten

Sehr geehrter Herr Grunow, sehr geehrte Damen und Herren,

stellvertretend für viele weitere Betroffene der Fluglärmimmissionen aus dem Betrieb des Verkehrsflughafens Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) wende ich mich als Anwohner in Lichtenau-Ulm an Sie, da wir in jüngerer Vergangenheit eine spürbare Zunahme nächtlicher Fluglärmbelastungen feststellen mussten. Der zunehmende Fluglärm wirkt sich nachweislich auf Schlafqualität und Gesundheit aus.

Die geschilderten Belastungen betreffen nicht nur Lichtenau-Ulm, sondern auch weitere Stadtteile Lichtenaus sowie Rheinmünster-Schwarzach

Eine kalibrierte Langzeitmessung (Trotec SL400, 15.–30.08.2026 sowie die Auswertung von Flightradar24-Bewegungen (01.11.2025 – 30.08.2026) zeigen u.a. Belastungen, die die WHO-Empfehlungen für die Nacht deutlich überschreiten.

Uns ist an einer sachlichen, faktenbasierten Klärung gelegen, daher bitten wir die Baden-Airpark GmbH als Flughafenbetreiberin höflich um Auskunft zu folgenden Punkten:

1. Betriebsdaten und Flugbewegungen

- Bestätigung oder Korrektur der aus Flightradar24 abgeleiteten Kennzahlen: Gesamtbewegungen 19 538 im o. g. Zeitraum, westliche Nahfeld-Bündelung 92,7 – 99,5 % (Trajektorien-Abweichung von der Sollachse einseitig in Richtung Wohnbebauung Ulm/Lichtenau), überproportionale RWY-21-Nutzung: Tag 60,8 % (windphysikalisch 54,0 %), Tag-spät 59,9 % (56,5 %), Nacht 66,2 % (58,2 %).
- Anteil der Ryanair-Bewegungen im Zeitfenster 23:00–24:00 Uhr im laufenden Jahr. Nach unseren Daten liegt er bei 81 % (264/326).

2. Nachtruheregungen und Ausnahmen

- Auflistung sämtlicher Ausnahmen von der PFB-Nachtruheregung (Verspätungsregelung, Homepage-Ausnahmen etc.) im Jahresverlauf 2026, jeweils mit Bewegungszahl und begründender Ausnahmekategorie.
- Wirksamkeit und Adressat der Fluglärm-Beschwerdestelle des Flughafens; jährliche Statistik der eingegangenen Beschwerden und deren Bearbeitung 2023 – 2026.

3. Immissionsschutz und Messstellen

- Aktueller Stand der Immissionsschutz-Referenzpunkte im Umweltmessprogramm des Flughafens (Anzahl, Standorte, Betreiber der Messtechnik). Ist eine Ergänzung um repräsentative Immissionsschutz-Referenzpunkte in Lichtenau/Ulm vorgesehen?

- Verwendete AzB-/DIN-45643-Grundlagen der letzten schalltechnischen Untersuchung (Autor, Jahr, Prognosezeitraum) und Zugangsmöglichkeit für Anwohner.

4. Startrichtungswahl und Windphysik

- Betriebsanweisung/Verfahren zur Startrichtungswahl: Nach METAR-Kreuzprüfung (13.939 halbstündliche Meldungen 01.11.2025 – 19.08.2026) ist Piste 21 tagsüber zu 54,0 %, tag-spät zu 56,5 % und nachts zu 58,2 % windphysikalisch die bevorzugte Bahn. Tatsächlich genutzt wurde Piste 21 laut FR24 jedoch zu 60,8 % / 59,9 % / 66,2 %. Gibt es eine Flughafen- bzw. DFS-seitige Regelung zur Rückenwindtoleranz bzw. Preferred Runway RWY 21, die bei Windstille oder geringer Windkomponente greift?¹

5. Gemeinsame Klasse-1-Vergleichsmessung

- Wir regen an, dass die Baden-Airpark GmbH — ergänzend zur beantragten amtlichen Klasse-1-Nachmessung — eine eigene Klasse-1-Vergleichsmessung am identischen Immissionspunkt beauftragt (mit anerkanntem Messinstitut, z. B. Müller-BBM, ACCON, TÜV). Dies könnte das Vertrauen der betroffenen Anwohner in die vom Flughafen selbst kommunizierten Fluglärmberichte stärken.

6. Entwicklung der Nachtbewegungen 22–24 Uhr

- Zwischen 2022 und 2025 haben die Bewegungen zwischen 22 und 24 Uhr um 81,5 % zugenommen (518 → 940 Bewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten, Quelle: ACCON-Berichte ACB-0323-3637/57 und ACB-0226-3637/63). Besonders auffällig ist der späte Nachtbereich 23–24 Uhr: dort haben sich die Bewegungen von 78 auf 308 fast vervierfacht (+295 %). Die Landungen zwischen 23 und 24 Uhr haben sich sogar verfünffacht (53 → 267, Faktor 5,04). Diese Verschiebung in die tiefe Nachtzeit war zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses 2005 nicht Gegenstand der Prognose.

Wir bitten in diesem Zusammenhang zusätzlich um Auskunft:

- (1) rechnerischer Nachweis der 50/50-Regelung nach PFB 2005, Ziffer 4 der Nachtflug-Regelungen, für die Jahre 2022 bis 2025;
- (2) monatliche Aufstellung der Verspätungsstarts nach 22 Uhr, bezogen auf die im PFB festgesetzte Obergrenze von 15/Monat;
- (3) Zuordnung der Landungen nach 23 Uhr zu Airlines, Flugzeugmustern und Verspätungsgründen für die Jahre 2022 bis 2026.

Zur Transparenz der eigenen durchgeführten Messungen: Das eingesetzte Trotec SL400 ist ein Schallpegelmesser der Klasse 2 (Toleranz $\pm 1,4$ dB nach IEC 61672-1). Selbst unter Vollausschöpfung der typischen Klasse-2-Toleranz zugunsten des Betreibers verbleibt die WHO-Überschreitung nachts (+4,1 dB).² Die Messung dient ausdrücklich als Anlassmessung und nicht als Ersatz für eine amtliche Klasse-1-Messung.

¹METAR-Halbstundenmeldungen Station EDSB, Iowa State University – Iowa Environmental Mesonet ASOS-Archiv, Zeitraum 01.11.2025 – 19.08.2026 (n = 13.939). Bahnphysikalische Auswertung nach Gegenwindkomponente auf RWY 21 (211°) und RWY 03 (031°); für jede Beobachtung mit Wind ≥ 3 kt gilt die Bahn mit größerem Gegenwind als windphysikalisch bevorzugt. Windstille (sknt < 3 kt) wird separat als CALM ausgewiesen (kein Zuschlag zu RWY 21). Quelle: mesonet.agron.iastate.edu

²IEC 61672-1:2013 / DIN EN 61672-1:2014 — Elektroakustik: Schallpegelmesser Teil 1: Anforderungen. Klasse 2 = Toleranz $\pm 1,4$ dB bei 1 kHz (Klasse 1: $\pm 1,1$ dB). Das Trotec SL400 ist ein Klasse-2-Gerät; die vorgelegte Messung dient ausdrücklich als Anlassmessung des Betroffenen und nicht als Ersatz für eine amtliche Klasse-1-Messung durch den Betreiber oder die Aufsicht.

Über eine schriftliche Rückmeldung bis spätestens 30. September 2026 würden wir uns freuen. Wenn einzelne Auskünfte für die Baden-Airpark GmbH rechtlich nicht möglich sein sollten, bitten wir um Hinweis auf die jeweils zuständige Stelle (RP Karlsruhe / RP Stuttgart Ref. 46.2 / DFS).

Abschließend möchte wir noch betonen, dass sich diese Eingabe nicht gegen den Flughafenbetrieb als solchen richtet – wir respektieren seine wirtschaftliche Bedeutung für die Region. Unsere Eingabe richtet sich gegen den derzeitigen Zustand und eine drohende weiter verschärfende Entwicklung, bei der wirtschaftliche Interessen zulasten der Gesundheit der Anwohner in Lichtenau verfolgt werden.

Wir bitten daher abschließend darum, den Flughafenbetrieb so auszurichten und zu überwachen, dass seine wirtschaftliche Bedeutung mit einem wirksamen Schutz der betroffenen Bevölkerung in Einklang steht. Dazu gehören insbesondere die konsequente Einhaltung der vorgesehenen Abflugverfahren und Soll-Flugrouten, eine meteorologisch und lärmschutzfachlich nachvollziehbare sowie faire Verteilung der Startrichtungen zwischen Nord und Süd, eine Flugplanung ohne von vornherein angelegte Verlagerung von Verkehr in die Nachtzeit sowie die vollständige Beachtung des nächtlichen Lärmschutzes nach den Maßgaben des Fluglärmschutzes. Nachtflugverkehr muss dabei auf tatsächlich unvermeidbare, nachvollziehbar begründete Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

Der Flughafen kann und soll ein wichtiger Wirtschaftsfaktor bleiben. Seine Entwicklung muss jedoch innerhalb eines Rahmens erfolgen, der den gesetzlichen Lärmschutz und das Grundbedürfnis der Anwohner nach Gesundheit und ungestörter Nachtruhe wirksam sichert.

Wir bitten die Baden-Airpark GmbH, ihrer Verantwortung als Betreiberin durch transparente Daten, nachvollziehbare Betriebsentscheidungen und konkrete lärmindernde Maßnahmen gerecht zu werden.

Für ein persönliches Gespräch stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

für die Lichtenauer Initiative Fluglärmschutz

Dr. Manfred Lebherz

Anlagen:

– Basisdossier FKB-Fluglärm Rev. 4 vom 30.08.2026