

Dr. Manfred Leberherz

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

– Konzernkommunikation / Informationsfreiheit –
Am DFS-Campus 10
63225 Langen

Lichtenau (Baden), 25. August 2026

Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden (EDSB)

Antrag auf Informationszugang nach § 1 IFG zu Flugverfahren und Nachtstarts

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner in Lichtenau-Ulm bin ich vom Fluglärm aus dem Betrieb des Verkehrsflughafens Karlsruhe/Baden-Baden erheblich betroffen. Zur belastbaren Aufklärung der Belastungssituation habe ich eine Langzeitmessung (Trotec SL400) und eine Flightradar24-Auswertung von 19 538 Bewegungen durchgeführt. Für die weitere fachliche Beurteilung sind die Flugsicherungsdaten der DFS unentbehrlich.

Auskunftsersuchen (§ 1 IFG)

Auf Grundlage des § 1 Informationsfreiheitsgesetz des Bundes (IFG) bitte ich die DFS höflich um folgende Auskünfte im Zeitraum 01.11.2025 – 19.08.2026 und mit Bezug zum FKB (EDSB):

- Aggregierte Statistik der Standard Instrument Departures (SID) für Starts auf RWY 21 (Südwest, 211°) im Vergleich zu RWY 03 (Nordost, 031°), ausgewiesen pro Monat und für die Zeitfenster 06:00–22:00, 22:00–23:00 und 23:00–06:00 Uhr.
- Radar-Vektorierungen und tatsächlich geflogene Trajektorien der Starts auf RWY 21 (Südwest, 211°) von 01.06.2026 bis 19.08.2026, möglichst mit ADS-B-vergleichbaren Auflösungen.
- PPR-Statistik (Prior Permission Required) für den FKB einschließlich Anzahl der genehmigten Nachtausnahmen 2023 – 2026 und den zugrunde liegenden Kategorien.
- Betriebsanweisungen bzw. Standardbetriebsverfahren zur Startrichtungswahl am FKB (u. a. Windschwellen für RWY 21 vs. RWY 03, Rückenwindtoleranz, Vorzugsregelung RWY 21/Südwest) sowie ggf. bestehende Vereinbarungen mit dem Flughafen zur Nachtruhe.

Hintergrund: Eine unabhängige bahnphysikalische METAR-Kreuzprüfung mit 13.939 halbstündlichen Windmeldungen der Station EDSB (01.11.2025 – 19.08.2026) ergibt eine windphysikalische RWY-21-Bevorzugung von 54,0 % tagsüber, 56,5 % tag-spät, 58,2 % nachts. Tatsächlich lag die RWY-21-Nutzung laut FR24 im gleichen Zeitraum bei 60,8 % / 59,9 % / 66,2 %.¹

- Angabe der zuständigen Kontrollstelle (Tower FKB, Approach Karlsruhe, ACC Karlsruhe) und der jeweiligen Ansprechperson für Fluglärmangelegenheiten.

Parallel zu diesem IFG-Antrag habe ich gegenüber dem RP Karlsruhe und der LUBW die Durchführung einer amtlichen Klasse-1-Immissionsmessung am Immissionsschwerpunkt Ulm/Am Waldhag beantragt.

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

Die hier von der DFS erbetenen Radartrajektorien und Vektor-Daten sind notwendige Grundlage, um die Klasse-1-Messwerte ereignisgenau den Verursachern zuzuordnen.

Abschließend möchte ich betonen, dass ich dem Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden nicht grundsätzlich entgegenstehe und seine Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für die Region ausdrücklich anerkenne. Gleichwohl muss der Schutz der Gesundheit der betroffenen Bevölkerung Vorrang genießen – eine Priorität, die ich insbesondere für Lichtenau-Ulm angesichts der zuletzt beobachteten Entwicklung des Fluglärms gefährdet sehe.

Ich bitte höflich um eine erste Rückmeldung – auch als Eingangsbestätigung oder Zwischenbescheid – bis spätestens 25. September 2026.

Sofern eine Gebühr nach IFGGebV entsteht, bitte ich um vorherige Ankündigung mit Kostenrahmen.

Für Rückfragen bin ich gern erreichbar.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Manfred Lebherz