

Dr. Manfred Lebherz

Regierungspräsidium Karlsruhe

– Planfeststellungsbehörde Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden –
Schlossplatz 4–6
76131 Karlsruhe

Lichtenau, 03. September 2026

Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden – Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2005

Auskunftersuchen zu Nebenbestimmungen, Nachtflugüberwachung und schalltechnischen Nachweisen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben wende ich mich stellvertretend für zahlreiche weitere Betroffene der Fluglärmimmissionen aus dem Betrieb des Verkehrsflughafens Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) an das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Eigenschaft als seinerzeitige Planfeststellungsbehörde und heutige Fachaufsicht über den PFB vom 22.06.2005.

Meine Wohnlage in Lichtenau-Ulm liegt unmittelbar an der Hauptabflugstrecke des Startbetriebs RWY 21 (Südwest, Sollachse 211°). Eine Langzeitmessung mit einem kalibrierten Trotec SL400 (15.–30.08.2026, 374 akustisch fluglärmtypische Schallereignisse) sowie eine Flightradar24-Auswertung von 20.575 Bewegungen (01.01. – 30.08.2026) dokumentieren eine erhebliche und im Zeitverlauf zunehmende Belastung. Die Ergebnisse fassen wir im beigefügten Basisdossier Rev. 4 zusammen.

Ich verweise ergänzend auf die ACCON-Berichte 2022 und 2025: dokumentierter Anstieg der Nachtbewegungen 22–24 Uhr um +81,5 % und Zunahme der Beurteilungspegel im Fenster 23–24 Uhr um bis zu +5,5 dB(A) an sechs Immissionspunkten. Damit ist ein förmlicher Antrag auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 2 VwVfG sowie auf Ausweitung des Bemessungszeitraums auf 22–06 Uhr entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 2 FluLärmG bereits jetzt zu begründen.

Auskunftersuchen

Im Sinne einer effektiven Anwendung des Planfeststellungsrechts und in Anlehnung an das Landesumweltinformationsgesetz Baden-Württemberg (LUIG) i. V. m. § 3 UIG bitte ich höflich um folgende Auskünfte:

- Aktuelle Fassung sämtlicher Nebenbestimmungen des PFB vom 22.06.2005, die den Nachtflugbetrieb, Startverfahren, Betriebsrichtungen und Ausnahmen (u. a. Verspätungsregelung, Homepage-Regelungen) betreffen.
- Sämtliche seit 2015 erstellten schalltechnischen Nachweise (u. a. ACCON- oder SLR-Untersuchungen), die dem RP Karlsruhe vom Flughafen bzw. Planfeststellungsträger vorgelegt wurden, einschließlich der jeweiligen Prognosegrundlagen und Immissionsergebnisse an den Immissionspunkten IP 1 – IP 6.
- Angaben, welche Behörde (RP Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde bzw. RP Stuttgart Referat 46.2 als Luftfahrtaufsicht) aktuell für die Überwachung der Einhaltung der PFB-Nebenbestimmungen zur Nachtruhe zuständig ist, sowie ggf. die maßgeblichen Verwaltungsvorschriften/Erlasse.

- Bestätigung oder Klarstellung, ob der Nachtbeurteilungszeitraum von 22:00–01:00 Uhr aus dem PFB nach heutigem Recht (FluLärmG, § 2 Abs. 2) fortgeführt wird, oder ob – wie es der bundesrechtliche Standard nahelegt – 22:00–06:00 Uhr anzuwenden ist.
- Auskunft, ob eine Planergänzung nach § 75 Abs. 2 VwVfG vor dem Hintergrund der Passagierentwicklung (Rekord 2025: rund 2,27 Mio. Passagiere) und der ausgeprägten Startbündelung West (92,7 – 99,5 % Trajektorien-Abweichung von der Sollachse) bereits geprüft wurde oder aktuell geprüft wird.
- Auskunft, wie die Aufsicht den Umstand bewertet, dass eine bahnphysikalische METAR-Kreuzprüfung mit 13.939 halbstündlichen Windmeldungen der Station EDSB (01.11.2025 – 19.08.2026) in allen Zeitfenstern eine überproportionale Nutzung der Piste 21 gegenüber der windphysikalischen Erwartung ergibt (Tag +6,8 Prozentpunkte, Tag-spät +3,4 Prozentpunkte, Nacht +8,0 Prozentpunkte). Ist eine Nachforderung von SID-Statistik, Radar-Trajektorien und Betriebsanweisung Startrichtungswahl bei der DFS erwogen?¹
- Aufsichtsseitige Bewertung der 50/50-Regelung nach Ziffer 4 der Nachtflug-Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.06.2005. Wir bitten um Auskunft, (a) ob und in welcher Form die Baden-Airpark GmbH dem Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungs- bzw. Aufsichtsbehörde regelmäßig einen rechnerischen Nachweis über die Umsetzung dieser Nebenbestimmung vorlegt; (b) welche Methodik der Prüfung dieses Nachweises zugrunde liegt, insbesondere wie das im PFB unterstellte Referenz-Bewegungsaufkommen des Szenario 2 fortgeschrieben wird; (c) welche Konsequenzen die Aufsichtsbehörde vorsieht, falls die 50/50-Regelung nicht mehr eingehalten wird. Anlass ist der in den ACCON-Berichten 2022 und 2025 dokumentierte kombinierte Anstieg von Nachtbewegungen (+81,5 % im Fenster 22–24 Uhr in den 6 verkehrsreichsten Monaten) und Beurteilungspegel $Leq(23-24 \text{ Uhr})$ an allen sechs Immissionspunkten (+3,0 bis +5,5 dB(A)).
- Auskunft, ob und in welchem Umfang FKB nach § 4 FluLärmG als Bestandsflughafen (Genehmigung vor dem 01.01.2011) einzustufen ist und ob diese Einstufung dem NAT-Kriterium von $6 \times 57 \text{ dB(A)}$ Innenpegel (statt $6 \times 53 \text{ dB(A)}$ für neue/wesentlich erweiterte Flugplätze) zugrunde gelegt wird.

Ich bitte zudem um Veranlassung einer amtlichen Klasse-1-Immissionsmessung am Immissionsschwerpunkt Ulm/Am Waldhag durch die LUBW oder eine andere zuständige amtliche Stelle. Anlass: Die von mir durchgeführte SL400-Langzeitmessung (Klasse 2) am Wohnort Am Waldhag 9 weist selbst nach voller Berücksichtigung der Klasse-2-Fehlertoleranz zugunsten des Betreibers eine Überschreitung des WHO-2018-Lnight-Werts von 40 dB(A) um über 4,12 dB aus ($LA_{eq_Nacht \ 22-06 \text{ Uhr}} = 45,52 \text{ dB(A)}$, toleranzkorrigiert 44,12 dB(A)); zudem erfüllen bei realistischer Sommer-Fensterstellung (gekipptes Fenster) über 80 % aller erfassten Fluglärmereignisse das NAT-Kriterium für Bestandsflughäfen.

Die Nachmessung sollte mindestens eine der sechs verkehrsreichsten Sommermonatsperioden abdecken und mit Fluglärm-Ereignisidentifikation (Callsign-Zuordnung über FR24/DFS-Radar) gekoppelt werden.

Ich bitte höflich um eine erste inhaltliche Rückmeldung – auch als Zwischenbescheid – bis spätestens 30. September 2026. Sollten Teile der Auskünfte kostenpflichtig sein oder eine gesonderte Antragstellung erfordern, bitte ich um kurze Hinweise zum weiteren Verfahren.

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 $\geq 3 \text{ kt}$ gilt die Bahn mit größerem Gegenwind als windphysikalisch bevorzugt. Windstille (< 3 kt) wird separat als CALM ausgewiesen (kein Zuschlag zu RWY 21). Quelle: mesonet.agron.iastate.edu

Abschließend möchte ich 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 um eine verlässliche und überprüfbare Ausrichtung des Flugbetriebs am Schutz der Anwohner: durch Einhaltung der Soll-Flugrouten, eine faire und windgerechte Verteilung der Startrichtungen, eine Flugplanung ohne strukturell in die Nachtzeit hineinreichende Verspätungen sowie die konsequente Begrenzung des Nachtflugverkehrs auf echte Ausnahmefälle.

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.

Das Regierungspräsidium möge seine planfeststellungsrechtlichen und aufsichtsrechtlichen Möglichkeiten hierfür konsequent prüfen und wahrnehmen

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

für die Lichtenauer Initiative Fluglärmschutz

Dr. Manfred Lebherz

Anlagen:

– Basisdossier FKB-Fluglärm Ulm-Lichtenau, Rev. 4 vom 30.08.2026