

Dr. Manfred Lebherz

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Frau Ministerin Nicole Razavi MdL

– zugleich Vorsitzende des Aufsichtsrates der Baden-Airpark GmbH –

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

Lichtenau, 03. September 2026

**Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden – Nachtflugbetrieb und Prognosekonformität
Bitte um Prüfung und Rückmeldung – auch in Ihrer Rolle als Aufsichtsratsvorsitzende**

Sehr geehrte Frau Ministerin Razavi,

als Anwohner in Lichtenau-Ulm übersende ich Ihnen dieses Schreiben stellvertretend für zahlreiche weitere Betroffene der Fluglärmimmissionen aus dem Betrieb des Verkehrsflughafens Karlsruhe/Baden-Baden (FKB). Ich wende mich an Sie in Ihrer Doppelrolle als für Luftverkehr und Lärmschutz zuständige Ministerin des Landes Baden-Württemberg und als Vorsitzende des Aufsichtsrates der Baden-Airpark GmbH.

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 drastisch 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 — die durch den PFB-Bewertungszeitraum nicht erfasst werden — 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.

Das beigelegte Basisdossier dokumentiert auf Basis von Flightradar24-Bewegungen und einer erweiterten Langzeitmessung sieben Kernbefunde, die belegen, dass die Nachtruhe über Ulm/Lichtenau nicht mehr im Einklang mit den ursprünglichen Prognosen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.06.2005 steht.

Die 6-Monats-Betrachtung der verkehrsreichsten Monate (März–August 2026) zeigt einen Anstieg der Nachtbewegungen auf durchschnittlich 54 pro Monat, und ein einziger Low-Cost-Carrier dominiert mit zunehmendem Flugverkehr die Flugbewegungen spät nachts, zu Zeiten in denen eigentlich nur mit Ausnahmegegenehmigungen geflogen werden sollte.

Zwei getrennte Befunde belasten Ulm/Lichtenau: eine westliche Nahfeld-Bündelung von 92,7 – 99,5 % (Trajektorien-Abweichung von der Sollachse in Richtung Wohnbebauung Ulm/Lichtenau, Startrichtung RWY 21) sowie eine überproportionale Nutzung der Piste 21 mit Südwest-Starts gegenüber der windphysikalischen Erwartung (bahnphysikalische METAR-Kreuzprüfung mit 13.939 halbstündlichen Windmeldungen EDSB: Tag +6,8 Pp., Tag-spät +3,4 Pp., Nacht +8,0 Pp.).¹²

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 (< 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: Schallpegelmessung Teil 1: Anforderungen. Klasse 2 = Toleranz ± 1,4 dB bei 1 kHz (Klasse 1: ± 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.

Prüfbitte

Ich bitte das Ministerium und Sie persönlich in beiden Rollen höflich um Prüfung folgender Punkte und um Rückmeldung, welche Schritte das Land bzw. der Aufsichtsrat der Baden-Airpark GmbH zu unternehmen gedenkt:

- Fortschreibung des Nachtschutzkonzepts am FKB unter Anwendung des bundesrechtlichen Nachtbeurteilungszeitraums 22:00–06:00 Uhr (FluLärmG, 16. BImSchV), statt der bisher aus dem PFB fortwirkenden Definition 22:00–01:00 Uhr.
- Prüfung einer Planergänzung nach § 75 Abs. 2 VwVfG angesichts der Passagierentwicklung 2025 (rund 2,27 Mio.), der westlichen Nahfeld-Bündelung (92,7 – 99,5 % Trajektorien-Abweichung von der Sollachse 211° in Richtung Ulm/Lichtenau) und der überproportionalen RWY-21-Nutzung (Tag +6,8 Pp., Nacht +8,0 Pp. gegenüber windphysikalischer Erwartung).
- Klarstellung der zutreffenden NAT-Kriteriums-Schwelle für den FKB als Bestandsflughafen (Genehmigung vor 01.01.2011): 6 × 57 dB(A) Innenpegel / rund 72 dB(A) Außenpegel bei Standard-15-dB-Dämmung, statt der für Neu- oder wesentlich erweiterte Flugplätze geltenden 6 × 53 dB(A). Bei realistischer Sommer-Fensterstellung (gekipptes Fenster, ca. 10 dB Dämmung) sinkt die relevante Außenpegel-Schwelle auf rund 63–67 dB(A); danach erfüllen bereits 309 der 374 gemessenen Fluglärmereignisse (83 %) das NAT-Kriterium.
- Bewertung und Erhebung zusätzlicher Immissionsschutz-Referenzpunkte (LUBW/SLR) an repräsentativen Standorten in Ulm/Lichtenau; die vorhandenen Immissionspunkte IP 1 – IP 6 liegen ausschließlich in den Gemeinden Hügelsheim und Rheinmünster und nicht in den stark betroffenen Ortslagen Lichtenau-Ulms.
- Position des Aufsichtsrates zur wirtschaftlich getriebenen Ausweitung des Nachtverkehrs und zur Rolle der Homebase-/Verspätungsregelung sowie zur Umsetzung der 50/50-Regelung nach Ziffer 4 der Nachtflug-Nebenbestimmungen des PFB (Verwendung der durch technischen Fortschritt frei werdenden Lärmreserve).
- Auskunft, ob und in welcher Form das Ministerium die Aufsicht über das RP Stuttgart Ref. 46.2 (zentrale Luftfahrtaufsicht) in Bezug auf die vorstehenden Fragen wahrnimmt.

Veranlassung einer amtlichen Klasse-1-Nachmessung — in doppelter Rolle des Landes. Ich bitte das Ministerium in seiner Zuständigkeit als Fachaufsicht über die LUBW um Beauftragung einer amtlichen Klasse-1-Immissionsmessung am Immissionsschwerpunkt Ulm/Am Waldhag. Ergänzend bitte ich Sie in Ihrer Rolle als Vorsitzende des Aufsichtsrats der Baden-Airpark GmbH, im Aufsichtsrat auf eine gleichgerichtete Beauftragung durch die Betreiberin hinzuwirken. Der Anlass ergibt sich aus der erweiterten Langzeitmessung (Schallpegelmessgerät SL400, Klasse 2, 15.–30.08.2026), die selbst unter Vollausschöpfung der Gerätetoleranz zugunsten des Betreibers eine WHO-Nachtwertüberschreitung von über 4,12 dB ausweist (LAeq_Nacht, 22–06 Uhr-Bezugsfenster, = 45,52 dB(A), toleranzkorrigiert 44,12 dB(A), WHO-2018-Richtwert 40 dB(A)) sowie ein weit verbreitetes Erreichen der NAT-Auslöseschwelle für Bestandsflughäfen (73,4 dB(A) außen, geschlossenes Fenster: 173/374 Ereignisse bzw. 46 %; 68,4 dB(A) außen, realistisches Sommer-Fenster gekippt: 309/374 Ereignisse bzw. 83 %). Die Nachmessung sollte mindestens eine der sechs verkehrsreichsten Sommermonatsperioden abdecken und mit Fluglärm-Ereignisidentifikation (FR24/DFS-Radar-Zuordnung) gekoppelt sein.³

³Basisdossier FKB-Fluglärm Ulm-Lichtenau, Rev. 4 vom 30.08.2026, Kap. 9.4 (Absicherung Innenpegel: 15-dB-Standard und reale Sommer-Situation).

Für eine sachliche Rückmeldung bis spätestens 30. September 2026 wäre ich dankbar. Wo eine erste Antwort noch nicht möglich ist, bitte ich um kurzen Zwischenbescheid mit Zuständigkeitsangabe innerhalb dieses Zeitraums.

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.

Wir bitten das Ministerium, im Rahmen seiner Fach- und politischen Verantwortung auf eine belastbare, landesweit rechtskonforme und anwohnergerechte Lösung hinzuwirken

Für Rückfragen und ein Gespräch 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