

FAKTENCHECK zu den Aussagen* der LH-Group und DFS

* Basis der Ausführungen der TEDGO-Befürworter (u.a. Christof Bolay) und in der Presse (StZ und EZ) sowie zum Teil auch im Abwägungsvermerk des BAF – seit langem widerlegt und dennoch fortgesetzt postuliert.

Behauptung	Nachweis	Realität	Quelle
TEDGO neu wird nur bei Ostwind geflogen	Aussage LH, Folie 4 26.7.2021	Abflüge über TEDGO neu erfolgen generell bei Windrichtung Osten, aber auch bei anderen Windrichtungen – selbst bei Westwind – bei geringen Windgeschwindigkeiten (bis 5 Knoten)	Tägliche Betriebsrichtungsprognose des Flughafens Stuttgart
TEDGO neu ist nur an 30-40% aller Tage in Betrieb	Aussage LH, Folie 4 26.7.2021	TEDGO neu war über den gesamten Probebetrieb an 46 % aller Tage, in den verkehrsreichsten Sommermonaten an 75 % und im Mai an 95 % der Tage in Betrieb; TEDGO alt und neu: 65 % aller Tage!	Auswertung der Abflüge über TEDGO neu seit 23.2.2023 über Stanly Track 3
Tatsächliche Nutzung ist abhängig von Fluggewicht, Wetter, usw. Bei einem vergleichbaren Projekt wurde eine Nutzungsquote von 30% erreicht	Aussage LH, Folie 4 26.7.2021	Im Probebetrieb wurden keine signifikanten Abweichungen bei den Destinationen noch bei den Flugzeugtypen zwischen TEDGO alt und TEDGO neu festgestellt. 96 % aller am Flughafen Frankfurt verkehrenden Flugzeuge sind mit dem modernen Navigationssystem ausgestattet. Warum sollte dies in Stuttgart gravierend anders sein?	Auswertung der Abflüge über TEDGO neu seit 23.2.2023 über Stanly Track 3/Mitteilung der gemeinnützigen am Flughafen F tätigen Umwelthaus GmbH vom 25.3.2024
TEDGO neu kann nicht zu Destinationen auf den Kanaren geflogen werden, da diese die Steigvorgaben bis zum Wegpunkt TEDGO nicht schaffen.	Aussage LH, Folie 4 26.7.2021	Allein in dem kurzen Zeitraum zwischen dem 2.3. und 10.3.2024 erfolgten insgesamt 14 Abflüge zu den Kanaren über TEDGO neu	Auswertung der Abflüge über TEDGO neu seit 23.2.2023 über Stanly Track 3



<p>TEDGO alt geht schon nach 7 km über Wohngebiete während TEDGO neu weitestgehend über unbewohntes Gebiet geht</p>	<p>Aussage LH, Folie 5 26.7.2021</p>	<p>TEDGO alt führt bis Wendlingen über unbewohntes Gebiet</p>	<p>Folie Rainer Joswig /Screenshot Stanly Track 3 (Anlage)</p>
<p>Ab dem TEDGO-Punkt gibt es keine zusätzliche Lärmbelastung durch TEDGO neu Abflüge im Vergleich zu den Überflügen über TEDGO alt</p>	<p>Aussage DFS: FLK-Sitzung vom 2.11.2021</p>	<p>Aufgrund der um 11 km längeren Flugdistanz erreichen die Flugzeuge auf TEDGO alt am TEDGO Wegpunkt eine deutlich höhere Überflughöhe und sind deshalb deutlich leiser. Deshalb gibt es seit dem Probetrieb eine Vielzahl von Beschwerden der Bürger aus Aichtal über den zusätzlichen Fluglärm durch die niedrigeren Überflüge auf TEDGO neu.</p>	<p>Auswertung der Flughöhen über dem TEDGO Punkt über Stanly Track 3</p>
<p>„Rund 90.000 Bürger würden sehr stark profitieren von der neuen Route, die Zahl der Betroffenen würde sich halbieren“</p>	<p>OB Bolay, NTZ 19.10.2021 (Aussage auf Basis von Berechnungen der LH und DFS)</p>	<p>Die NIROS-Auswertungen* berücksichtigen im Ergebnis die veränderten Betroffenheiten, die sich aus der Verlagerung eines einzelnen Abflugs ergeben, lassen allerdings die kumulativen Betroffenheiten, die sich aus den Abflügen entlang der Hauptabflugroute sowie den zusätzlichen Betroffenheiten entlang der neuen Abflugroute außen vor. Die Folge: Neben den bisher und künftig in der frühen Morgenstunde von Aufwachlärm Anzahl Betroffener werden zusätzliche Betroffene entlang der neuen Abflugroute aus dem Schlaf gerissen. Diese kumulative Wirkung wird durch NIROS nicht berücksichtigt. Fazit Accon-Gutachten: Im gesamten Untersuchungsgebiet nimmt mit der Routeneinführung TEDGO neu die Fluglärmbeeinträchtigung bezogen auf die Anzahl hochbelasteter Bürger unter der Annahme des heutigen Flugbetriebs und einer 33 %igen Nutzung von TEDGO neu von 39.761 um 109 und damit um nur ca. 3 % ab.</p>	<p>Aussagen des UBA¹ (siehe Fußnote) Accon-Gutachten</p>

1

* Aussagen des Bundesamtes für Umwelt (UBA) zu der Eignung von NIROS-Berechnungen in seiner „Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten“ vom März 2017: Zitat auf Seite 41, 4.1.1. zu NIROS „Das NIROS-Verfahren weist verschiedene Defizite auf: So berücksichtigt es nur einen Teil der Flugbewegungen an einem Flughafen, und zwar nur Abflüge. Zudem bewertet das Verfahren die resultierende Fluglärmbeeinträchtigung isoliert für einzelne Flugrouten. Flughafenanlieger können aber nicht nur von den Luftfahrzeugen einer Abflugroute, sondern auch von Anflügen oder einer Kombination von mehreren An- und Abflugrouten betroffen sein. Dieser nicht seltene Fall kann vom NIROS-Verfahren nicht berücksichtigt werden.“



Bei den aktuellen NIROS-Berechnungen wurden nur Dauerschallpegel ab 50 dB und höher berücksichtigt. Es sei davon auszugehen, dass sich Werte unterhalb dieser Schwelle nicht vom Umgebungslärm abheben.	Aussage DFS in der FLK-Sitzung vom 2.11.2021	Die Auswertung der mobilen Lärmmessungen z.B. für NT-Hardt im Mai 2023 zeigt einen Anstieg der Einzelschallereignisse zwischen 65,0 dB und 74,9 dB von 4 (TEDGO alt) auf 209 (TEDGO neu). Diese Zahlen drücken die erhebliche zusätzliche Fluglärmbelastung durch TEDGO neu für Zehntausende von Bürgern bereits im Probebetrieb aus. Die Fluglärmbelastung steigt in Hardt im Mai von 35 dB an Tagen ohne TEDGO-Abflüge auf bis zu 45 dB bei vielen TEDGO neu Abflügen an; und das schon während des begrenzten Probebetriebs.	Auswertung mobile Lärmmessung für Hardt im Mai 2023 (Internet)
„Der Vorwurf, dass Abflüge nach Südosten, zum Beispiel nach Pristina, eine längere Flugstrecke haben, stimmt nicht. Diese Abflüge nutzen die Route TEDGO neu überhaupt nicht.“	Aussage LH, NTZ vom 4.5.2024	Seit dem Beginn des Probebetriebs fanden insgesamt mindestens 50 „Umwegabflüge“ über TEDGO neu zu Zielen im Südosten wie Pristina, Antalya, Rhodos usw., aber auch nach London statt. Diese Umwegflüge über TEDGO neu führten zu einer Verlängerung der Flugstrecken um bis zu 70 km	Auswertung der Abflüge über TEDGO neu seit 23.2.2023 über Stanly Track 3
Es wird eine CO ₂ -Einsparung von 200 kg je Flug erwartet	Aussage LH, Folie 2 26.7.2021	Berechnung LH nach Ende der Probezeit: 95 kg je Abflug Vergleichsrechnung der BI bereits vor über einem Jahr am Beispiel eines Fluges nach Mallorca und zurück: <ul style="list-style-type: none">durchschnittliche Flugstrecke von 2.400 km (Mallorca hin und zurück)durch TEDGO neu im Idealfall eingesparte Flugstrecke: 12 km (= 0,5 %)daraus ergibt sich eine max. Einsparung von 0,5 % an Kerosin und CO₂ (tatsächlich sind die Einsparungen durch den steileren Abflug geringer, was auch die LH bestätigt)	Sitzungsvorlage der LH für FLK am 6.5.2024

Fazit: 10 Aussagen von den Initiatoren der neuen Abflugroute und alle falsch oder manipulativ!