



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

Jahresbericht 2022
des Lärmschutzbeauftragten
für den Flughafen Stuttgart
Regierungspräsidium Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Zusammenfassung.....	4
2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen.....	6
3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung	7
4. Lärmpegel	8
5. Fluglärmbeschwerden.....	9
Anlage 1: Überblick 2022	12
Anlage 2: Flugbewegungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2022 .	14
Anlage 3: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2022.....	15
Anlage 4: An- und Abflugstrecken Sichtflug 2022	16
Anlage 5: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr)	17
Anlage 6: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2022	18
Anlage 7: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2022	19
Anlage 8: Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart	20
Anlage 9: Lärmfestschreibungskonturen 2022– Tagzeitraum	22
Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2022– Nachtzeitraum	23
Anlage 11: Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart	24
Anlage 12: Beschwerdestatistik 2022.....	26
Anlage 13 Begriffserklärungen	27

Vorwort

Das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als Luftfahrtbehörde beim Referat 46.2 verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugplätzen wahr. Am Flughafen Stuttgart übt das Referat 46.2 neben der Luftaufsicht auch das wichtige Aufgabenfeld der Überwachung des Lärmschutzes aus. Dazu ist eigens ein Lärmschutzbeauftragter (LSB) bestellt, der sich nicht nur präventiv um Lärmvorsorgefragen kümmert, sondern auch eingehenden Fluglärmbeschwerden nachgeht.

Dieser Jahresbericht soll einen Einblick in die Angelegenheiten des Schutzes vor Fluglärm am Flughafen Stuttgart und die Rahmenbedingungen dazu für das vergangene Jahr 2022 geben.

Eine Zusammenfassung der wesentlichen Daten ist vorangestellt.

1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen im Jahre 2022 ist mit 87.520 Flugbewegungen um 37 Prozent höher als im Jahr 2021 (63.775), die der beförderten Passagiere lag mit 6,99 Mio. um 100 Prozent höher als im Vorjahr (2021: 3,582 Mio.).

Starts erfolgten zu 56 Prozent nach Westen und zu 44 Prozent nach Osten. Das Verhältnis entspricht dem langjährigen Mittel der Betriebsrichtungen von 60 Prozent nach Westen und 40 Prozent nach Osten.

Die Flugbewegungen ziviler Flugzeuge stiegen im Kalenderjahr 2022 während der Nachtflugbeschränkung um 34 Prozent auf 1.515 (2021: 1.132). Von diesen Flugbewegungen entfielen 986 Flüge (65 Prozent) auf die Nachtluftpost, 404 Flüge (27 Prozent) auf verspätete Landungen bis 24.00 Uhr sowie 98 Flüge (6 Prozent) auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Es gab 70 Beschwerden über Nachtflüge, dies ist damit einer der häufigsten Beschwerdegründe. Auch wenn eine deutliche Steigerung der Gesamtflugbewegungen sowie der Flüge während der Nachtflugbeschränkung zwischen 2021 und 2022 erkennbar ist, sind die Werte im Vergleich zur „Vor-Corona-Zeit“ noch auf einem moderaten Niveau. Im Kalenderjahr 2019 war die Zahl der Gesamtflugbewegungen mit 143.993 und die der beförderten Passagiere mit 12.73 Mio. weitaus höher im Jahr 2022. Die Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung waren im Jahr 2019 mit 1.393 auf einem ähnlichen Niveau wie im Jahr 2022.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmsgesetzes sind unter dem Link <http://www.flughafen-stuttgart.de/fairport-str/fluglaerm-schallschutz/fluglaermbericht> unter anderem die monatlich ermittelten Lärmpegel für einzelne Standorte rund um den Flughafen Stuttgart veröffentlicht. Danach wurden die höchsten Werte in Bernhausen und Steinenbronn festgestellt. Allerdings wurden auch hier die zulässigen Dauerschallpegel nicht überschritten (siehe Ziffer 4).

2022 stieg die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 119 Prozent auf 1.068 (2021: 488). Der Anstieg der Zahl der Verkehrsbewegungen im Vergleich zum Jahr 2021 geht auch mit einer erhöhten Lärmbelastung einher. Zudem haben sich viele Menschen während der Covid-19-Pandemie an ein minimales Flugaufkommen gewöhnt, sodass der derzeit ansteigende Flugverkehr verstärkt wahrgenommen wird. Die Anzahl der Flugbewegungen ist jedoch weiterhin niedriger als vor der Covid-19-Pandemie.

Die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden wurde im Berichtsjahr 2022 von 158 Personen vorgetragen (2021: 151).

Hauptbeschwerdegründe waren Nachtflugbetrieb, Fluglärm allgemein und vermeintliche Streckenabweichungen.

Wie bereits in den Vorjahren gibt es eine geringe Anzahl an Beschwerdeführern, die einen Großteil der Beschwerden ausmachen. So gab es im vergangenen Jahr sechs sogenannte „Vielfachbeschwerdeführer“, die 67 Prozent aller Beschwerden vortrugen (2021: 37 Prozent).

Diese Beschwerden von Vielfachbeschwerdeführern, welche mehr als 5 Prozent der Gesamtbeschwerden ausmachen, werden, wie bereits in den vergangenen Jahren üblich, in der Gesamtzahl der Beschwerden erfasst. Sie werden jedoch in der räumlichen Zuordnung der Beschwerden herausgerechnet, um ein unverzerrtes Bild der räumlichen Verteilung der Beschwerden zu bekommen. In der Beschwerdestatistik wurden somit 348 Fälle (2021: 307) von 152 Beschwerdeführern bezüglich örtlicher Herkunft und Beschwerdegrund näher betrachtet (**Anlage 12**).

In **Anlage 1** werden alle zentralen Werte und Zahlen graphisch dargestellt.

Begriffserklärungen werden in der **Anlage 13** des Berichtes gegeben.

2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen

Der Flughafen Stuttgart verfügt über eine Start-und-Lande-Bahn in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25). Über die Betriebsrichtung entscheidet ausschließlich die Deutsche Flugsicherung GmbH nach vorgegebenen Kriterien. Das wichtigste Kriterium ist der Wind auf der Start- und Landebahn des Flughafens nach Richtung und Stärke. Auch die Neigung der Bahn, die gezielte Anforderung des Piloten bzw. die Leistungsdaten des Flugzeugtyps können dafür eine Rolle spielen.

Mit bis zu ca. 9 km/h Rückenwindanteil kann noch gestartet werden, bei Werten darüber entscheidet der verantwortliche Luftfahrzeugführer. Die Piloten sind nach der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Anhang SERA 2010, 2016 und 8020 sowie nach § 31 Abs. 4 Luftverkehrsordnung (LuftVO) verpflichtet, Gefahrensituationen zu meiden, das heißt, sie müssen z. B. bei Gewitter, Hagel, starker Vereisung, schwerer Turbulenz usw. von der Flugroute abweichen, um die Sicherheit ihres Fluges zu gewährleisten.

Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, können Start- und Landerichtung durchaus auch so festgelegt werden, dass sie direkt in Richtung des Zielortes bzw. aus Richtung des Startortes erfolgen, wenn hierdurch weniger Menschen am Boden vom Lärm betroffen sind und der Wind dies zulässt.

In der **Anlage 2** wird in tabellarischer Form die Nutzung der Abflugrichtungen in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25) monatsweise dargestellt, wobei die 6 verkehrsreichsten Monate farblich unterlegt sind. Hier macht sich die Haupturlaubszeit bemerkbar.

Anlage 3 enthält ergänzend eine Karte mit den nach dem Start zu fliegenden Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung. Diese streckenbezogene Nutzung betrifft ausschließlich Abflüge.

Anlage 4 zeigt die Sichtflugkarte mit den An- und Abflugstrecken für ein- und zweimotorige Kleinflieger.

In der **Anlage 5** werden die Flugbewegungen der letzten Jahre nach Antriebsarten dargestellt.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Aus der **Anlage 6** ergibt sich die Verteilung der Flugbewegungen während der Nachtflugbeschränkung von insgesamt 1.515 Nachtflugbewegungen (2021: 1.132). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 986 Flügen (65 Prozent) wie jedes Jahr den Hauptanteil aller Nachtflüge aus. Diese dürfen seit dem 19.09.2014 ausschließlich mit Flugzeugen durchgeführt werden, die die Anforderungen des besonders leisen Lärmkapitels 4 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) erfüllen. Die Zahl der verspäteten Landungen stieg von 102 auf 404.

2022 wurden 98 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das sind eine Steigerung um 80 Flüge zum Vorjahr (2021: 18). Zu den Gründen für Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung siehe die Aufstellung in **Anlage 7**. 11 der gestellten Anträge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt.

Auch hier dürfen die Steigerungen der Zahlen der verspäteten Landungen und der Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen nicht isoliert betrachtet werden. Im Jahr 2019 (Vor-Corona Niveau) fanden 127 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen statt. Zudem gab es insgesamt 450 verspätete Landungen. Demnach spiegeln die Zahlen im Jahr 2022 die Rückkehr zur Normalität wieder.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 70 Beschwerden zu Nachtflügen (2021: 97). Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen. Im Berichtsjahr 2022 wurden zwei Verstöße gegen die geltende Nachtflugbeschränkung festgestellt. Diese beiden Vorfälle wurden zur Anzeige gebracht.

Die Flughafengenehmigung lässt für bestimmte Fälle Nachtflüge zu. Überdies kann auch das Regierungspräsidium Stuttgart in Sonderfällen Ausnahmen zulassen. Die derzeit gültigen Regelungen für die seit 19.9.2014 geltende Nachtflugbeschränkung am Flughafen Stuttgart sind in der **Anlage 8** dargestellt.

4. Lärmpegel

Die am Flughafen Stuttgart fest installierte Fluglärm-Messanlage mit acht festen Messstellen in der Umgebung des Flughafens ermittelte bis 2008 für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres Dauerschallpegel in dB(A) für den 24-Stunden-Tag nach dem Fluglärmgesetz von 1971.

Im Rahmen der Novellierung des Fluglärmgesetzes von 2007 sind u. a. Tag- und Nachtschutzzonen (06 bis 22 bzw. 22 bis 06 Uhr) neu geschaffen und neben niedrigeren Lärmwerten auch maximale Einzelwerte für den Zeitraum der Nacht vorgesehen worden. Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Fluglärmgesetzes sind über den Link <http://www.flughafen-stuttgart.de/fairport-str/fluglaerm-schallschutz/fluglaermbericht> die monatlich ermittelten Lärmpegel für einzelne Standorte im Flughafenumfeld veröffentlicht.

Nach der geltenden Betriebsgenehmigung des Flughafens Stuttgart darf dieser nur in dem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetrieb die für das Jahr 1978 berechneten äquivalenten Dauerschallpegel an keinem Ort überschritten werden. Mit anderen Worten: Es darf an keinem Ort in der Umgebung des Flughafens lauter werden als es 1978 war. In den **Anlagen 9 und 10** werden die neuen Lärmfestschreibungskonturen 2022 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.

5. Fluglärmbeschwerden

Beim Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart kann sich jede Bürgerin und jeder Bürger über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch zivile Luftfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Flughafen Stuttgart beschweren. Eingehende Beschwerden werden – soweit keine Flugspurenauswertung erforderlich ist – daraufhin überprüft, ob ein Verstoß eines Teilnehmers am Luftverkehr gegen einschlägige Vorschriften vorliegt. Sofern Flugspurenauswertungen erforderlich werden, sind dafür andere Behörden zuständig.

Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde durch den LSB zu ermöglichen, sind folgende Angaben wichtig:

- Name und Wohnort (Gemeinde / Teilort) des Beschwerdeführers,
- Bei weitergeleiteten Beschwerden durch Dritte, insbesondere durch Personenzusammenschlüsse, ist grundsätzlich die Vorlage einer Vollmacht für die betreffende natürliche Person zur Wahrnehmung der Interessen durch den Dritten notwendig. Beschwerden, die denselben Sachverhalt betreffen, werden nur einmal statistisch erfasst.
- Datum und **genaue** Uhrzeit (Ortszeit) des Vorkommnisses,
- Grund für die Beschwerde.
- sowie eine Telefonnummer für etwaige Rückfragen

Beschwerden sollten möglichst vollständig und unverzüglich eingereicht werden, da es ansonsten schwierig bis unmöglich werden kann, den Sachverhalt nachträglich zu klären.

Die wesentlichen Aufgaben des LSB sind in der **Anlage 11** dargestellt. In dieser Anlage wird auch der Umgang mit Beschwerden außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Regierungspräsidiums Stuttgart – z. B. für den Fall der Notwendigkeit der Auswertung von Flugspuren – detailliert dargestellt.

2022 wurden insgesamt 1068 Beschwerden registriert. 6 „Vielfach-Beschwerdeführer“ hatten mit zusammen 720 Beschwerden einen Anteil von 67 Prozent am Gesamtbeschwerdeaufkommen. Um die örtliche Belastung unverzerrt zu analysieren,

wurde in der räumlichen Verteilung die Gesamtzahl der Beschwerden um die Zahl der Vielfachbeschwerdeführer reduziert.

In der Beschwerdestatistik der **Anlage 12** wurden daher 348 Beschwerden von 152 Beschwerdeführern ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Zahl der bereinigten Beschwerden nahm in 2022 hingegen um 13 % zu (307 Beschwerden in 2021). Wenngleich die Gesamtzahl der Flugbewegungen sich im Jahr 2022 um 37 Prozent im Vergleich zu 2021 gesteigert hat.

Kennzahl: Anzahl der Beschwerdeführer:

Wie auch im Kalenderjahr 2021 wurde die Zahl der Beschwerdeführer ermittelt. Diese Anzahl gibt neben den Fluglärmkonturen ein überaus objektives Bild ab und hilft damit, die Betroffenheit durch Lärm klarer zu analysieren.

So beschwerten sich bei einer Gesamtzahl von 1.068 Beschwerden 158 Personen. Abzüglich der 6 „Vielfach-Beschwerdeführer“ wurden 348 Beschwerden von 152 Beschwerdeführern in die Statistik in **Anlage 12** aufgenommen.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 24 Prozent vermeintliche Flugstreckenabweichungen, mit 46 Prozent Fluglärm allgemein sowie mit 20 Prozent Nachtflüge.

Es wird allen Beschwerden nachgegangen. Nach der bundesgesetzlichen Rechtslage besteht jedoch nur selten der Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat.

Erfreulicherweise erfüllte der Großteil aller am Flughafen Stuttgart eingesetzten Verkehrsflugzeuge einen hohen Schallschutz nach den einschlägigen Bestimmungen (ICAO Annex 16, Kapitel 4). Dies ist sicherlich auch ein Grund dafür, dass die Vorgabe, dass es an keinem Ort im Einzugsbereich des Flughafens lauter als 1978 (67 dB(A)) sein darf, trotz deutlich höherer Flugbewegungszahlen als 1978 einwandfrei eingehalten wird.

Eine wichtige Erkenntnis des Lärmschutzbeauftragten ist auch, dass ein Zusammenhang zwischen tatsächlich gemessenem Fluglärm in einem Gebiet und dem entsprechenden Beschwerdeverhalten nicht generell unterstellt werden darf, wie das nachfolgende Beispiel verdeutlicht:

Steinenbronn ist die einzige Gemeinde, über die bei Weststarts ausnahmslos alle Verkehrsflugzeuge abfliegen. Bei Anflügen nach Osten geht es ebenfalls für alle über Steinenbronn. Dort wurden die zweithöchsten Lärmpegel gemessen, jedoch keine Beschwerden verzeichnet.

Stefan Köhler

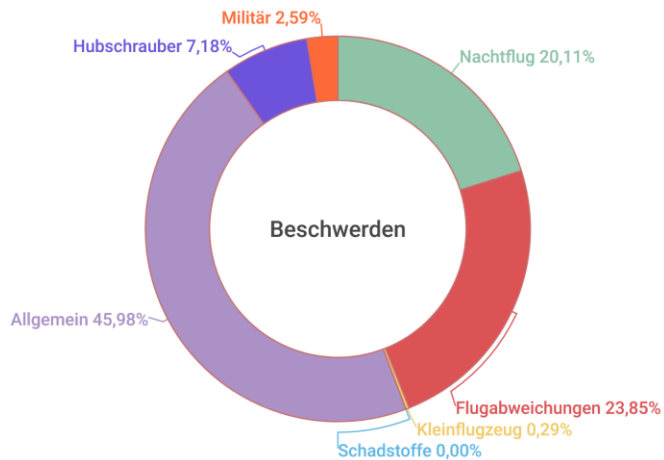
Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart

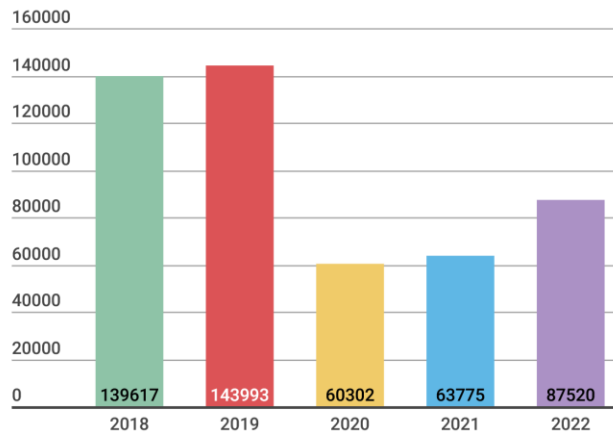
Jahresbericht 2022

Beschwerden	Beschwerdeführer*innen	Flugbewegungen gesamt	Nachtflugbewegungen
348	152	87.520	1.515
307 (2021)	149 (2021)	63.775 (2021)	1.132 (2021)

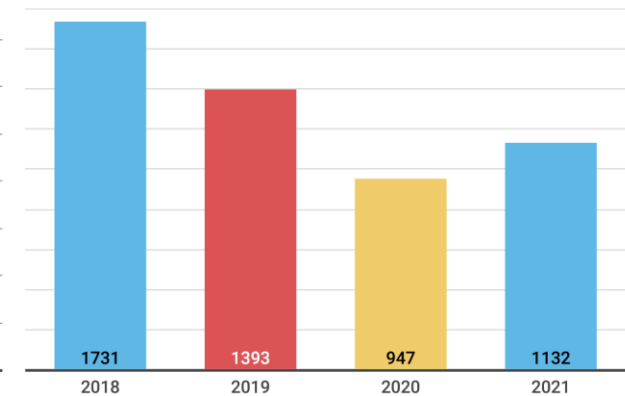
Beschwerdegründe

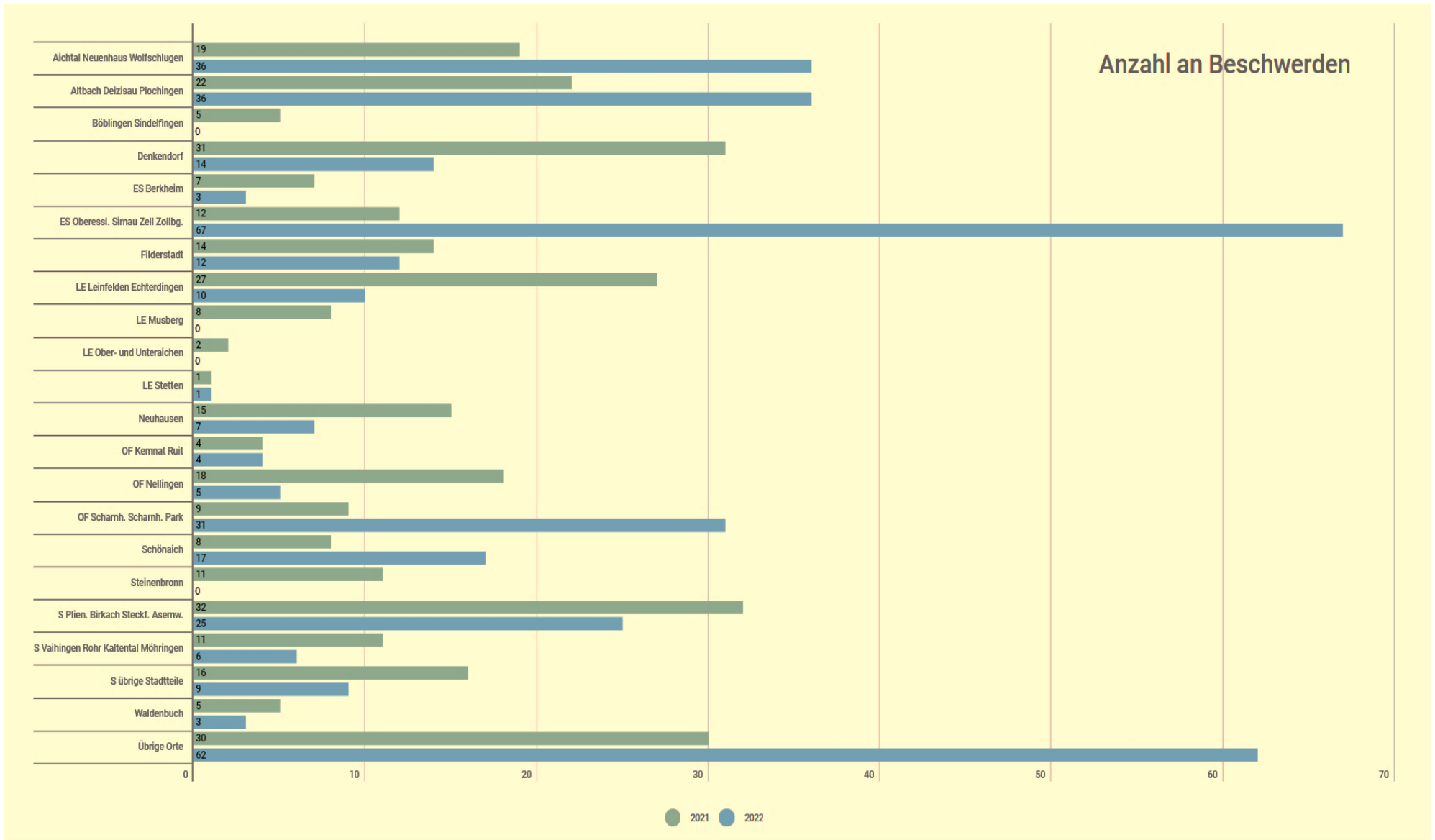


Flugbewegungen gesamt



Anzahl Nachtflüge





Anlage 2: Flugbewegungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2022

Runway	07			25			Gesamtergebnis		
Monat	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt
JAN	587	755	1.342	1.508	1.336	2.844	2.095	2.091	4.186
FEB	340	460	800	1.782	1.664	3.446	2.122	2.124	4.246
MRZ	2.378	2.508	4.886	777	652	1.429	3.155	3.160	6.315
APR	2.110	2.148	4.258	1.496	1.452	2.948	3.606	3.600	7.206
MAI	1.681	1.841	3.522	2.627	2.472	5.099	4.308	4.313	8.621
JUN	1.825	2.036	3.861	2.428	2.225	4.653	4.253	4.261	8.514
JUL	1.730	1.935	3.665	2.525	2.299	4.824	4.255	4.234	8.489
AUG	3.042	3.182	6.224	1.534	1.391	2.925	4.576	4.573	9.149
SEP	1.435	1.549	2.984	3.033	2.936	5.969	4.468	4.485	8.953
OKT	741	1.019	1.760	3.379	3.093	6.472	4.120	4.112	8.232
NOV	552	895	1.447	2.706	2.363	5.069	3.258	3.258	6.516
DEZ	788	1.027	1.815	1.903	1.677	3.580	2.691	2.704	5.395
Gesamt	17.209	19.355	36.564	25.698	23.560	49.258	42.907	42.915	85.822

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Verkehrsreichste 6 Monate des Jahres (Monate Mai bis einschließlich Oktober)

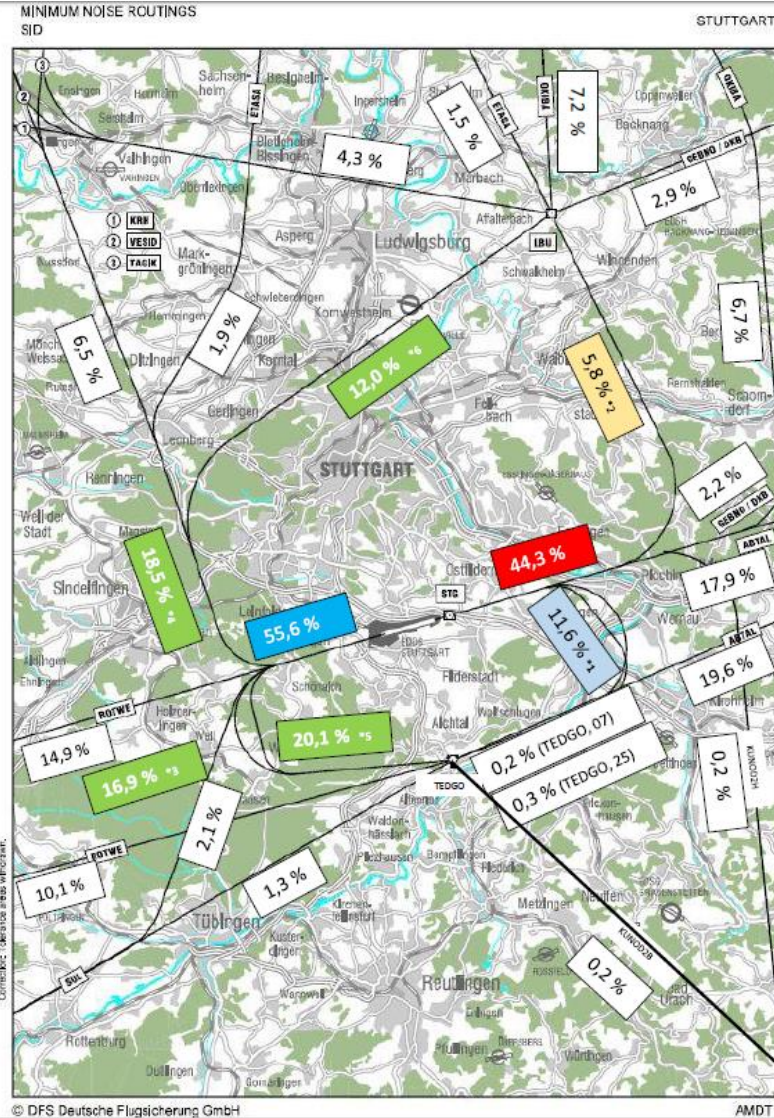
Anlage 3: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2022

IFR-Abflüge 2022

01.01.2022 - 31.12.2022

Anzahl	Abflugstrecke	Anteil an Gesamt	Anteil an Piste
RWY 25			
7466	ABTAL4B	19,6%	35,3%
5666	ROTWE5B	14,9%	26,8%
2736	OKIBA4B	7,2%	12,9%
1502	VESID4B	3,9%	7,1%
1052	DKB9B	2,8%	5,0%
789	SUL3B	2,1%	3,7%
783	TAGIK4B	2,1%	3,7%
742	ETASA4B	1,9%	3,5%
199	KRH5B	0,5%	0,9%
107	TEDGO1B	0,3%	0,5%
81	KUNOD2B	0,2%	0,4%
47	GEBNO7B	0,1%	0,2%
2	STG1B	0,0%	0,0%
21172	Gesamt RWY 25	55,6%	100,00%
RWY 07			
6808	ABTAL4H	17,9%	40,4%
3833	ROTWE7H	10,1%	22,7%
2542	OKIBA4H	6,7%	15,1%
876	VESID2H	2,3%	5,2%
800	DKB4H	2,1%	4,7%
607	TAGIK2H	1,6%	3,6%
564	ETASA2H	1,5%	3,3%
505	SUL3H	1,3%	3,0%
147	KRH2H	0,4%	0,9%
82	KUNOD2H	0,2%	0,5%
74	TEDGO2H	0,2%	0,4%
23	GEBNO6H	0,1%	0,1%
8	STG2H	0,0%	0,0%
16869	Gesamt RWY 07	44,3%	100,00%
38041	Summe 07 + 25	99,82%	
68	Unbekannt	0,18%	
38109	Gesamtsumme	100,00%	

Anm. zu „Unbekannt“: Flüge, bei denen das System nicht (mehr) nachvollziehen kann, welche SID geflogen wurde. Dabei handelt es sich überwiegend um Trainingsflüge, welche von der ursprünglichen SID aus Verkehrs- oder Sicherheitsgründen weggedreht sind.

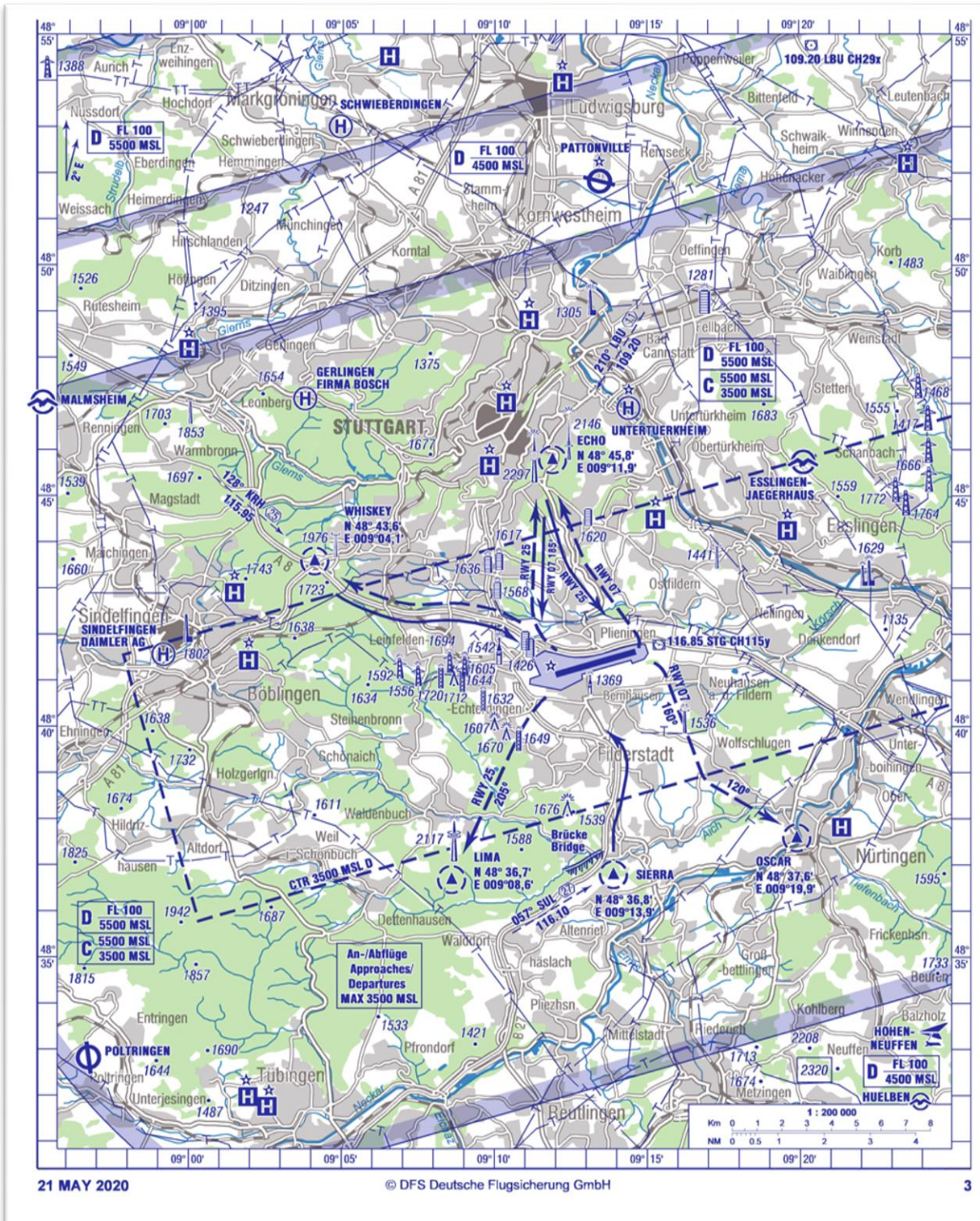


Alle Angaben in Prozent der Gesamtabflugzahlen

55,6 % der Abflüge in 2022 via RWY 25
44,3 % der Abflüge in 2022 via RWY 07

- RWY 07**
- *1 SUL3H, TEDGO2H, ROTWE7H, STG2H
 - *2 ETASA2H, KRH2H, TAGIK2H, VESID2H
- RWY 25**
- *3 SUL3B, ROTWE5B
 - *4 DKB9B, OKIBA4B, TAGIK4B, VESID4B, ETASA4B, KRH5B, GEBNO7B
 - *5 TEDGO1B, ABTAL4B, KUNOD2B
 - *6 DKB9B, OKIBA4B, ETASA4B, GEBNO7B

Anlage 4: An- und Abflugstrecken Sichtflug 2022



Anlage 5: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr)

Antriebsart		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Zivil	Jet	101.496	105.484	113.968	41.284	43.451	69.356
	Turboprop	12.024	18.884	1.4705	5.241	4.042	3.449
	Kolben	9.474	8.040	8.520	7.908	10.022	8.483
	Hubschrauber	4.987	5.221	5.149	4.373	4.620	4.534
Militär		1.878	1.988	1.651	1.496	1.640	1.698
Gesamt		129.859	139.617	143.993	60.302	63.775	87.520

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 6: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2022

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahme-Genehmigungen	Gesamt-bewegungen
Januar	1	80	0	3	0	84
Februar	2	76	0	2	1	81
März	4	92	0	0	1	97
April	28	76	0	3	6	113
Mai	53	75	0	4	6	138
Juni	66	78	0	0	21	165
Juli	61	88	0	0	18	167
August	70	86	0	9	24	189
September	61	87	0	2	8	158
Oktober	43	76	0	1	5	125
November	7	84	0	1	1	93
Dezember	8	88	0	2	7	105
Gesamt	404	986	0	27	98	1515
Anteil in %	27 %	65 %	0 %	2 %	6 %	100 %
Vorjahr 2021	102	995	0	17	18	1132

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Anlage 7: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2022

Ausnahmegrund	Nachtstarts		Nachtlandungen	
	2022	2021	2022	2021
Flugsicherung / Luftraumsperrung	7	0	14	1
Technik	8	0	6	2
Abfertigung / Gewichtsprobleme	6	2	9	1
Wetter	22	5	15	3
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	2	0
Unfall / medizinischer Notfall	0	0	2	1
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0
Streik	0	0	0	0
Sonstiges	5	1	2	2
Gesamt	48	8	50	10

Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Vergleichswerte

2017		2018		2019		2020	
Nachtstarts	Nachtlandungen	Nachtstarts	Nachtlandungen	Nachtstarts	Nachtlandungen	Nachtstarts	Nachtlandungen
46	68	62	98	63	64	4	8
114		160		127		12	

Anlage 8: Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart (gültig ab 19.09.2014)

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft.

Zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken („Jets“) sind am Flughafen Stuttgart nur zugelassen, wenn sie den Anforderungen nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, 4 oder 14 entsprechen (Erläuterung siehe letzte Seite). Diese Flugzeuge unterliegen im Übrigen einer Nachtflugbeschränkung. Die Nachtflugbeschränkung gilt darüber hinaus auch für bestimmte Propellerflugzeuge. Hubschrauber und Militärflugzeuge unterliegen keinen zeitlichen Beschränkungen. Daher werden im Folgenden ausschließlich die Regelungen für zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken sowie Propellerflugzeuge beschrieben. Die Zeiten sind immer Ortszeit.

1. Flugzeuge mit Strahltriebwerken

Starts sind grundsätzlich nur von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr zulässig.

Landungen sind grundsätzlich nur von 06:00 bis 23:30 Uhr zulässig. Verspätete Landungen dürfen bis 24:00 Uhr durchgeführt werden, wenn die ursprünglich geplante Ankunftszeit vor 23:30 Uhr lag.

Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung:

Ausgenommen von der Nachtflugbeschränkung sind die Nachtluftpostflüge im Auftrag der Deutschen Post AG, soweit sie den Anforderungen der Flugzeugkategorie gem. ICAO Annex 16, Kapitel 4 genügen.

Der Flughafen darf als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen benutzt werden. Auch Flüge von Polizei und Katastrophenschutz oder Flüge, die aus medizinischen Gründen notwendig sind, sind erlaubt.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH darf Vermessungsflüge zur Prüfung von flugsicherungstechnischen Anlagen und Navigationseinrichtungen durchführen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart kann in detailliert zu begründenden Einzelfällen und entsprechend den Vorgaben der Genehmigungsbehörde Ausnahmen von der Nachtflugbeschränkung zulassen, wenn dies u. a. im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Luftverkehrs oder zur Vermeidung von Störungen des Luftverkehrs erforderlich erscheint.

Von der zuletzt erwähnten Möglichkeit wird nur sehr sparsam und verantwortungsbewusst Gebrauch gemacht. Alle Nachtflüge werden zudem nachträglich auf Korrektheit geprüft.

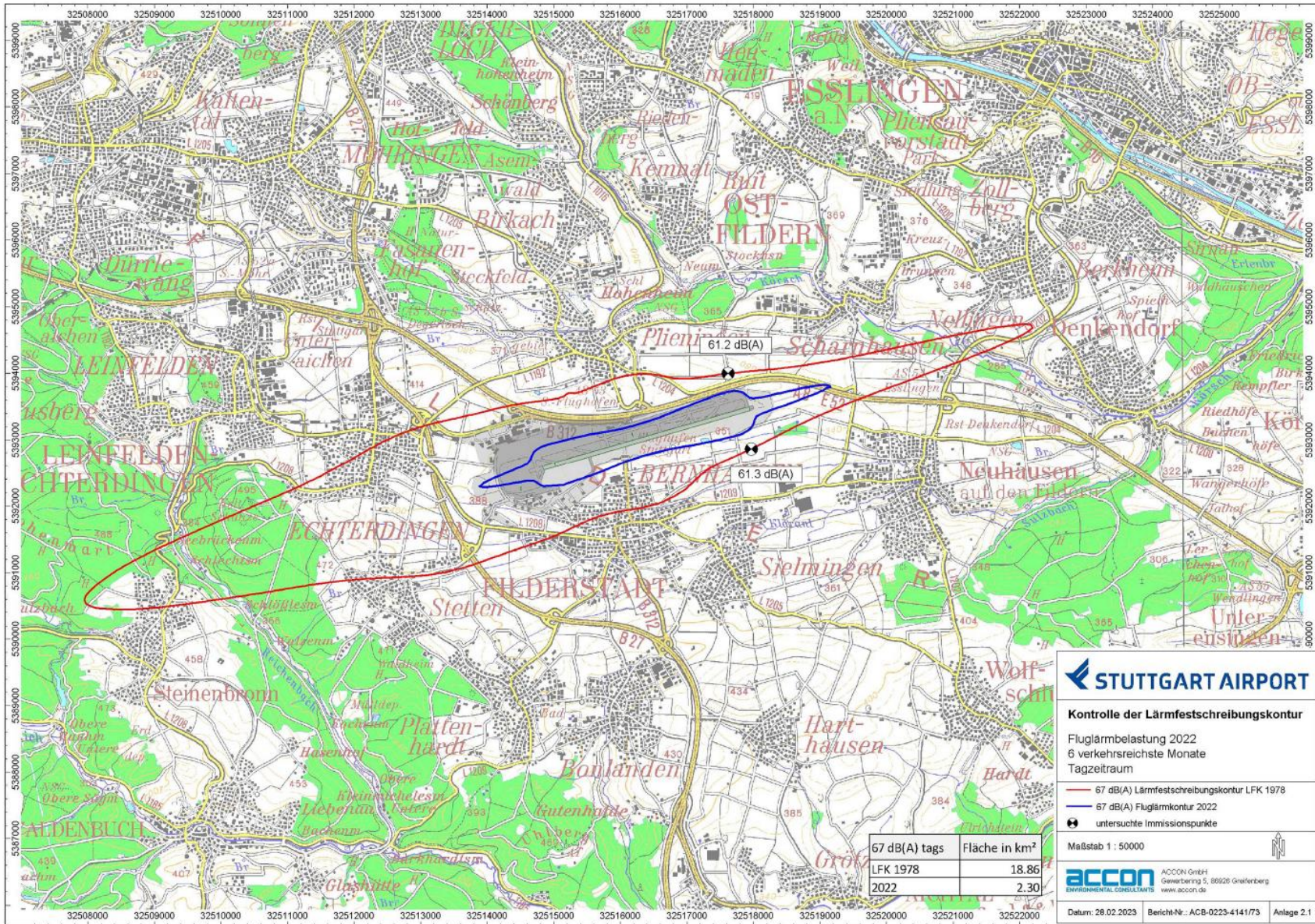
2. Propellerflugzeuge

Seit 19.09.2014 gelten die unter 1. genannten Nachtflugbeschränkungen auch für Propellerflugzeuge

- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung siehe letzte Seite).

Diese lauten Propellerflugzeuge dürfen in den Nachtflugbeschränkungszeiten nicht mehr starten und landen.

Anlage 9: Lärmfestschreibungskonturen 2022– Tagzeitraum



STUTTGART AIRPORT

Kontrolle der Lärmfestschreibungskontur

Fluglärmbelastung 2022
6 verkehrsreichste Monate
Tagzeitraum

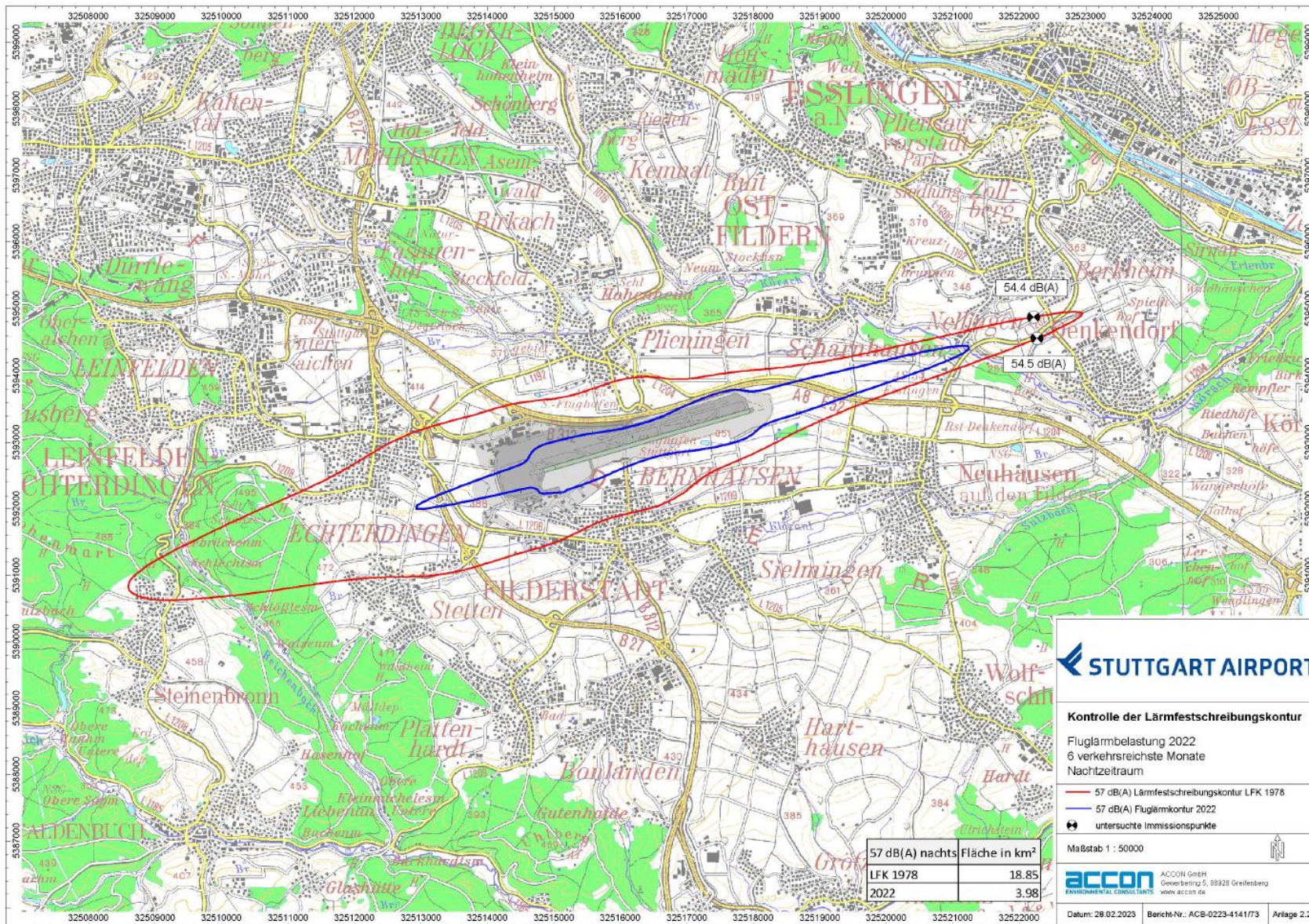
- 67 dB(A) Lärmfestschreibungskontur LFK 1978
- 67 dB(A) Fluglärmkontur 2022
- untersuchte Immissionspunkte

Maßstab 1 : 50000

ACCON ACCON GmbH
Environmental Consultants
Gewerbepark 5, 89226 Grafelfenberg
www.accon.de

Datum: 28.02.2023 Bericht-Nr.: ACB-0223-4141/73 Anlage 2.1

Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2022– Nachtzeitraum



Anlage 11: Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart

Der Lärmschutzbeauftragte für den Flughafen Stuttgart ist Bediensteter des Regierungspräsidiums Stuttgart und unterliegt bei seiner Tätigkeit – wie das Regierungspräsidium auch – der Fachaufsicht des Verkehrsministeriums (VM). Das VM ist Genehmigungsbehörde für den Flughafen Stuttgart. Mit dieser, vom Flughafenbetreiber unabhängigen Funktion soll gewährleistet werden, dass diese Aufgaben unter Beachtung der bestehenden Gesetze, des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Stuttgart, die die Grenzen des Flugbetriebs am Flughafen Stuttgart festlegen, unparteiisch und mit dem Ziel durchgeführt werden, eine Minderung des vom Flugbetrieb ausgehenden Fluglärms zu erreichen.

Zentrale Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten sind:

- Bekämpfung von Fluglärm und Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge durch
 - Vorschläge und angewandte Verfahren zur Lärminderung
 - Entgegennahme und Verarbeitung der Messergebnisse der Fluglärmmessanlage
 - Mitwirkung bei der Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften zur Lärminderung

- Beratende Zusammenarbeit mit
 - den Kommunen
 - der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)
 - dem Flughafenbetreiber Flughafen Stuttgart GmbH (FSG)
 - den Fluggesellschaften, Flugzeughaltern, Luftfahrtunternehmen und Besatzungen

- Mitarbeit in den Sitzungen der
 - Fluglärmkommission für den Flughafen Stuttgart (FLK)
 - sowie der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

- Öffentlichkeitsarbeit in den Medien zum Thema Fluglärm

- Bearbeitung der mit dem zivilen Flugbetrieb zusammenhängenden Beschwerden, soweit das Regierungspräsidium Stuttgart über die zur Bearbeitung der Beschwerde erforderlichen Daten verfügt im Sinne des § 25 Abs. 3 Umweltverwaltungsgesetz (UVwG).

Bitte beachten:

Für die rechtssichere Auswertung von Flugwegen, Flugspuren, Flughöhen oder Abweichungen von Flugverfahren (Freigaben) sind die Deutsche Flugsicherung (DFS) und als Fachaufsicht das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig.

Politische Mandatsträger wie Abgeordnete des Deutschen Bundestags, des Landtags von Baden-Württemberg, Landräte sowie Oberbürgermeister und Bürgermeister suchen den LSB auf, um Lärmfragen zu erörtern.

Der LSB informiert Bürger über die vom Fluglärm betroffenen Gebiete. Regelmäßig erfolgen Außentermine an Beschwerdeschwerpunkten mit Lärmmessungen, teils unter Beteiligung der Kommunen. Der LSB besucht regelmäßig Ortschafts- und Gemeinderatssitzungen, um Bericht zu erstatten, die Nachtflugbeschränkung zu erläutern, auf Lärmprobleme dieser Kommune speziell einzugehen und natürlich auch Fragen zu beantworten. Er sucht Flugschulen und Flugbetriebe auf, um dort auf leises Fliegen hinzuweisen, gibt Tipps und Anregungen hierzu.

Anlage 12: Beschwerdestatistik 2022

Monat	Ort	Ort																		LA	N	K	M	H	L	S	Be	Summe Beschwerden 2022	Summe Beschwerden 2021																				
		Aichtal Neuenhaus Wolfschlugen	Altbach Deizisau Plochingen	Böblingen Sindelfingen	Denkendorf	ES Berkheim	ES Oberessl. Sirnau Zell Zollbg.	Filderstadt	LE Leinfelden Echterdingen	LE Musberg	LE Ober- und Unteraichen	LE Stetten	Neuhausen	OF Kennat Ruit	OF Nellingen	OF Scharnh. Scharnh. Park	Schönaich	Steinenbronn	S Plien. Birkach Steckf. Asemw.											S Vaihingen Rohr Kaltental Möhringen	S übrige Stadtteile	Waldenbuch	Übrige Orte																
Januar		1	19	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	9	0	0	0	0	3	9	0	0	2	19	0	0	33	14																	
Februar		0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	2	2	0	0	1	1	0	0	6	12																	
März		0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	1	6	0	1	1	0	0	0	0	21	0	0	22	15																	
April		2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	2	0	2	0	0	0	4	0	3	0	7	0	0	14	36																	
Mai		5	0	0	0	0	8	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	9	5	0	0	0	9	12	0	0	26	16																	
Juni		15	1	0	2	0	17	4	5	0	0	0	2	0	1	12	2	0	1	2	0	0	11	7	0	0	8	55	0	0	81	26																	
Juli		5	10	0	1	0	8	1	1	0	0	3	0	0	2	0	0	1	1	0	1	4	10	16	1	1	2	8	0	0	38	41																	
August		4	0	0	6	3	22	0	0	0	0	0	1	0	15	2	0	0	1	0	2	20	34	16	0	0	0	26	0	0	76	27																	
September		2	3	0	1	0	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	6	5	0	2	0	3	0	0	16	42																	
Oktober		1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	4	9	0	0	0	0	6	0	0	15	26																	
November		0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	8	0	1	2	0	0	0	11	16																	
Dezember		1	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	3	0	2	1	2	0	0	10	36																	
Summe Jahr		36	36	0	14	3	67	12	10	0	0	1	7	4	5	31	17	0	25	6	9	3	62	83	70	1	9	25	160	0	0	348	307																
entspricht %		10%	10%	0%	4%	1%	19%	3%	3%	0%	0%	2%	1%	1%	9%	5%	0%	7%	2%	3%	1%	18%	24%	20%	0%	3%	7%	46%	0%	0%																			
LA		13	3	0	5	3	13	4	2	0	0	4	1	1	12	2	0	8	2	0	2	8	Anzahl Beschwerdeführende						152	149																			
N		0	13	0	5	0	6	0	5	0	0	2	2	1	13	0	0	13	1	2	0	7	Haupt-																										
K		0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Beschwerde-																										
M		3	0	0	1	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	Gründe																										
H		0	0	0	0	0	18	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0																											
L		20	20	0	3	0	28	6	2	0	0	0	1	3	6	15	0	0	2	7	0	47																											
S		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																											
Be		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																											
	LA	Flugwegabweichung					N	Nachtflug			K	Kleinflugzeug			M	Militär			H	Hubschrauber			L	Fluglärm allgemein				S																					
	Be	Berechtigte Beschwerde																																															

Anlage 13 Begriffserklärungen

Flugbewegung

Jeder Start und jede Landung werden als je eine Flugbewegung gezählt. Durchstartmanöver werden nicht als Flugbewegung erfasst.

Standard-Instrumentenabflug (SID)

Abflug eines Luftfahrzeuges auf einer dafür festgelegten Abflugstrecke ausschließlich nach Instrumenten- oder Radarführung respektive beides.

ILS-Anflug (Instrument Landing System)

Präzisionsanflug mit elektronischer Gleitweg- und Landekursführung

Flugerwartungsgebiet

Navigatorischer Toleranzbereich entlang einer Abflugstrecke. Abweichungen können verkehrs-, witterungs- oder technisch bedingt sein. Ab Erreichen einer Flughöhe von 3.000 ft (0,91 km) über Grund können Propellerflugzeuge und ab einer Flughöhe von 5.000 ft (1,52 km) über Grund können Jet-Flugzeuge das Flugerwartungsgebiet rechtmäßig verlassen.

Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 14, Kapitel 4, Kapitel 3 respektive Kapitel 2

Einstufung der Luftfahrzeuge nach internationalen Kriterien entsprechend ihrer Lärm-Emission. Moderne Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 14 oder zumindest Kapitel 4 eingestuft. Ältere und damit lautere Luftfahrzeugbaumuster sind nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 oder 2 eingestuft. Bei Nachrüstung der Triebwerke mit sog. Hush-Kits (Schalldämpfer) können ältere Baumuster bei bestimmten Betriebsbestimmungen ein Lärmzeugnis nach ICAO Annex 16 Kapitel 3 erhalten.

IFR / VFR

IFR: Flugdurchführung ausschließlich nach Instrumenten und Funknavigation

VFR: Flugdurchführung ausschließlich nach Sichtflugregeln

FMS-Abflüge

Abflüge mithilfe des für An- und Abflugverfahren modifizierten boardinternen INS – Streckennavigationssystems (Trägheitsnavigation), welches diese Verfahren automatisch über das Flight Management System (FMS) nach den eingegebenen Daten ausführt.

Geräusch / Lärm / Schall

Technische Geräte und Lebewesen erzeugen Geräusche. Diese Geräusche haben keine Tonhöhe, da sie sich aus unendlich vielen Frequenzen zusammensetzen. Diese Frequenzen sind unharmonisch und klingen entsprechend. Jedoch erst, wenn ein Geräusch stört, wird es als Lärm empfunden. Das Lärmempfinden ist also subjektiv und somit kein physikalischer, sondern ein medizinisch-psychologischer Begriff, der nicht messbar ist. Der Schall ist jedoch messbar. Im weitesten Sinne ist er – als Hörschall – jede Druckänderung in einem Medium, die das menschliche Ohr erreicht und ist somit eine objektiv-physikalische Größe.

Leg

Energieäquivalenter Dauerschallpegel in der Maßeinheit dB(A). Er beinhaltet die Häufigkeit, den Maximalschallpegel sowie die Einwirkungsdauer der gemessenen Geräuschereignisse.

dB(A)

Maß für bewertete Lautstärke, Bewertungskurven und Verwendung eines (A) – Filters, welcher dem menschlichen Ohr am ähnlichsten ist.