



## Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.

DRF Stiftung Luftrettung gAG · FSG Heinkel e.V. · LSV Hohenasperg e.V.  
FSG Ludwigsburg e.V. · Fliegerclub Ludwigsburg · Fliegergruppe Kornwestheim e.V.  
Stuttgart-Pattonville-Aviators-Club e.V. · Stuttgarter Fliegerclub e.V.

Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. · Postfach 14 05 · 70798 Kornwestheim

Regierungspräsidium Stuttgart  
Referat 46.2 - Luftverkehr  
Postfach 80 07 09  
70507 Stuttgart

22.12.2023

### *46-3846 LB Pattonville: Antrag auf Änderung der Flugplatzgenehmigung*

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V. beantragt hiermit als Betreiber des Sonderlandeplatzes Pattonville (EDTQ) die in der Anlage beschriebenen und begründeten Änderungen der Flugplatzgenehmigung gemäß § 6 LuftVG.

Dem Antrag liegen außerdem folgende Unterlagen als Anlage bei:

Anlage 1: Schallimmissionsprognose für den beantragten Nachtflugbetrieb des Rettungshubschraubers von 22:00 bis 06:00 Uhr am Sonderlandeplatz Pattonville, Kurz und Fischer GmbH – Beratende Ingenieure, Winnenden, vom 02.02.2023.

Anlage 2: Schallimmissionsprognose Flugbewegungen von Ultraleichtflugzeugen, Motorseglern, ein- und mehrmotorigen Flugzeugen und des Rettungshubschraubers am Sonderlandeplatz Pattonville, Kurz und Fischer GmbH vom 02.11.2023.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Lehmann,  
Vorstandssprecher

Yannic Schwarzenberger,  
Flugbetriebsleiter

---

<b>Geschäftsstelle:</b>	Postfach 14 05 · 70798 Kornwestheim · Telefon: +49-7154-1577500 · E-Mail: Vorstand@EDTQ.de
<b>Vorstand:</b>	Frank Lehmann · Horst Hauke · Nadja Eisenmenger Michael Gerlach · Andreas Krauss · Yannic Schwarzenberger
<b>Internet:</b>	<a href="http://www.EDTQ.de">www.EDTQ.de</a>
<b>Flugleitung:</b>	+49-7141-84141 · 124.610 MHz (samstags/sonntags/feiertags 09:00 Uhr bis 19:00 Uhr Ortszeit)
<b>Bankverbindung:</b>	IBAN: DE64 6049 0150 0219 4330 03 · BIC: GENODES1LBG
<b>Vereinsregister:</b>	Amtsgericht Stuttgart VR 720131



## **1. Änderungen / Erweiterungen für den Betrieb des Rettungshubschraubers**

### **1.1 Nachtflugbetrieb**

Ausweitung des Nachtflugbetriebs des Rettungshubschraubers Christoph 51 auf 800 Flugbewegungen im Nachtzeitraum pro Jahr.

### **1.2 Flugbewegungen**

Ausweitung des Rettungshubschrauberbetriebs auf insgesamt 4.500 Flugbewegungen pro Jahr.

## **2. Änderungen / Erweiterungen für den sonstigen Flugbetrieb**

### **2.1 Flugbewegungen**

- a) Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Tag für Ultraleichtflugzeuge.
- b) Aufhebung der Beschränkung der maximalen Anzahl an zulässigen Landungen pro Jahr für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge.
- c) Aufhebung der Beschränkung der maximal zulässigen Landungen pro Tag für nicht am Sonderlandeplatz stationierte motorgetriebene Luftfahrzeuge (PPR).

### **2.2 Anzahl stationierter Luftfahrzeuge**

Aufhebung der Obergrenze für die Stationierung motorgetriebener Luftfahrzeuge.

### **2.3 Betriebszeiten**

Neuregelung der Betriebszeiten wie folgt (alle Zeiten in gesetzlicher Ortszeit)  
In Klammern: Betriebszeiten nur für Landungen:

Montag bis Samstag: 07:00-20:00 (22:00) Uhr

Sonntag und Feiertag: 09:00-13:00 (15:00) Uhr  
15:00-20:00 (22:00) Uhr

### **2.4 Flugleiter**

Aufhebung der Pflicht zur Anwesenheit eines Flugleiters.



## **Begründungen**

### **Zu 1. Betrieb des Rettungshubschraubers**

Das Land Baden-Württemberg hat im November 2022 die - künftig 10 - Luftrettungsstandorte bekanntgegeben. Im Rahmen dieser Entscheidung wurde der Sonderlandeplatz Pattonville als zweiter 24-Stunden Standort ausgewiesen.

Infolgedessen besteht ein Bedarf für die Ausweitung der flugbetrieblichen Kapazitäten des Luftrettungsstandorts Pattonville, um dem Allgemeininteresse an einem bestmöglichen und leistungsstarken Rettungsdienst gerecht zu werden. Der Bedarf wurde im Rahmen einer Struktur- und Bedarfsanalyse der Luftrettung des Landes Baden-Württemberg festgestellt.

Nach der Standortentscheidung des Landes Baden-Württemberg für die Luftrettung sollen demzufolge am Standort Pattonville die Anzahl an Flugbewegungen des Rettungshubschraubers wie beantragt erweitert werden.

### **Zu 2.1 Flugbewegungen**

a) Sowohl bei der aktuellen luftrechtlichen Genehmigung aus dem Jahr 2008 als auch bei deren Vorläufern (§6 und §25 LuftVG) sind bzw. war die Luftfahrzeugkategorie „Motorsegler“ stets von der Beschränkung der Bewegungszahlen mit der nachvollziehbaren Begründung ausgenommen, dass von dieser Luftfahrzeugart deutlich weniger Geräuschemissionen ausgehen als von der Luftfahrzeugkategorie „Motorflugzeug“. Mittlerweile kommen jedoch vermehrt Ultraleichtflugzeuge als Alternative zu klassischen Motorflugzeugen und Motorseglern zum Einsatz. Diese sind schon von den Zulassungsvorschriften auf maximal 64 dB(A) Geräuschemission beschränkt, wobei viele Muster diesen Grenzwert sogar deutlich unterschreiten. Jedenfalls liegen diese Fluggeräte lärmtechnisch noch unter den Motorseglern, die bereits von den Beschränkungen ausgenommen sind. Es ist daher nur folgerichtig, die Ultraleichtflugzeuge ebenso zu beurteilen und daher ebenfalls von der Beschränkung auszunehmen.

⇒ Weiter auf Seite 3

## **Zu 2.1      Flugbewegungen (Fortsetzung)**

**b)** Durch die weiterhin geltende Beschränkung der Flugbewegungen von Motorflugzeugen über die Obergrenze der zulässigen Landungen pro Tag wird erreicht, dass der störende Einfluss des Motorflugbetriebs auf die Anwohner ein gewisses Maß regelmäßig nicht überschreitet. Eine zusätzliche Beschränkung der jährlichen Flugbewegungen hat darauf wenig Einfluss, zumal die realistische Zahl an möglichen jährlichen Flugbewegungen bereits durch die Art des Flugbetriebs, die Wetterbedingungen und die Tagesbegrenzung eine natürliche Obergrenze hat, die weit von dem theoretischen Maximalwert „365 x 30“ entfernt ist. Die bisher bestehende starre Beschränkung der Landungen pro Jahr hat aber in der Vergangenheit in einzelnen Jahren tatsächlich schon zu Einschränkungen im Vereinsflugbetrieb gegen Jahresende geführt.

**c)** Diese Regelung stammt noch aus der Zeit, als der Flugbetrieb übergangsweise nach §25 LuftVG abgewickelt wurde, um ständige Einzelanfragen und -erlaubnisse bei der Genehmigungsbehörde zu vermeiden. Durch die generelle Begrenzung der Landungen pro Tag insgesamt liegt eine Begrenzung solcher Flugbewegungen ohnehin im Eigeninteresse des Antragstellers, da diese Bewegungen beim gesamten Tageskontingent mitgezählt werden. Die Möglichkeit einer flexibleren Handhabung an einzelnen Tagen durch Streichung dieser starren Grenze wäre jedoch vorteilhaft für den bedarfsgerechten Empfang von Tagesgästen.

## **Zu 2.2      Anzahl stationierter Luftfahrzeuge**

Durch die Begrenzung der täglichen Flugbewegungen für Motorflugzeuge ist eine Ausweitung des Flugbetriebs über den Konsens hinaus nicht möglich. Außerdem sind die baulichen Möglichkeiten zur Unterbringung weiterer Luftfahrzeuge ohnehin eingeschränkt. Andererseits behindert diese starre Obergrenze eine flexible Weiterentwicklung und Modernisierung des Flugzeugparks und verursacht seit Jahren lange Wartelisten selbst für neue Vereinsflugzeuge.

## **Zu 2.3      Betriebszeiten**

Die beantragte Anpassung der Betriebszeiten ist ausgerichtet an den allgemein üblichen Arbeits- und Ruhezeiten des täglichen Lebens sowie an den Betriebszeiten vieler anderer Flugplätze in der Region. Für den Flugbetrieb wird eine Entzerrung an den Tagesrandzeiten angestrebt. Die täglich möglichen Flugbewegungen werden dadurch nicht berührt. Da außerdem am Sonderlandeplatz kein Platzrundenbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen stattfindet, verteilen sich die Flugbewegungen ohnehin auf den ganzen (dann sogar längeren) Zeitraum.



## **Flugbetriebsgemeinschaft Pattonville e.V.**

DRF Stiftung Luftrettung gAG · FSG Heinkel e.V. · LSV Hohenasperg e.V.  
FSG Ludwigsburg e.V. · Fliegerclub Ludwigsburg · Fliegergruppe Kornwestheim e.V.  
Stuttgart-Pattonville-Aviators-Club e.V. · Stuttgarter Fliegerclub e.V.

### Änderungsantrag Flugplatzgenehmigung Sonderlandeplatz Pattonville – Seite 4

---

#### **Zu 2.4      Flugleiter**

Durch die kürzlich erfolgte Neuordnung des Feuerlöschwesens an Flugplätzen ist die wesentliche Begründung für die Anwesenheit eines Flugleiters entfallen. Durch die beschränkte Anzahl an möglichen Flugbewegungen und die PPR-Regelung für Gäste ist außerdem das durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Vergleich zu anderen Flugplätzen so gering, dass praktisch durchgängig das bereits jetzt geltende Verfahren für das Fliegen ohne Flugleiter und Hilfsperson angewandt werden kann.

---

---