



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART



Flughafen Stuttgart GmbH

**Jahresbericht 2023**  
**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
Probetrieb neue Flugverfahren TEDGO_neu: .....	11
Anlage 1: Überblick 2023 .....	13
Anlage 2: Flugbewegungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2023 ..	15
Anlage 3: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2023.....	16
Anlage 4: An- und Abflugstrecken Sichtflug 2023 .....	17
Anlage 5: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr) 2023 .....	18
Anlage 6: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2023 .....	19
Anlage 7: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2023 .....	20
Anlage 8: Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart (gültig ab 19.09.2014) .....	21
Anlage 9: Lärmfestschreibungskonturen 2023 – Tagzeitraum .....	23
Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2023 – Nachtzeitraum .....	24
Anlage 11: Aufgaben des Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart .....	25
Anlage 12: Beschwerdestatistik 2023.....	27
Anlage 13 Begriffserklärungen .....	28

## **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 2023 geben. Es folgt eine Zusammenfassung der wesentlichen Daten.

Informationen zu den geänderten Abflugverfahren TEDGO\_neu (ROTWE1K, SUL1K und TEDGO1K) werden von der Fluglärmkommission Stuttgart separat veröffentlicht. Eine Zusammenfassung der Beschwerdelage zum Abflugverfahren TEDGO\_neu ist in Kapitel 5 dargestellt.

## 1. Zusammenfassung

Die Zahl der Gesamtflugbewegungen im Jahre 2023 ist mit 93.828 Flugbewegungen um 7,2 Prozent höher als im Jahr 2022 (87.520), die der beförderten Personen lag mit 8,45 Mio. um 21 Prozent höher als im Vorjahr (2022: 6,99 Mio.).

Starts erfolgten zu 61 Prozent nach Westen und zu 39 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 blieben im Kalenderjahr 2023 während der Nachtflugbeschränkung mit 1.476 Bewegungen konstant (2022: 1.515). Von diesen Flugbewegungen entfielen 918 Flüge (62 Prozent) auf die Nachtluftpost, 422 Flüge (29 Prozent) auf verspätete Landungen bis 24:00 Uhr sowie 121 Flüge (8 Prozent) auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen. Es gab 52 Beschwerden über Nachtflüge. Dies stellt einen der häufigsten Beschwerdegründe dar.

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. Die zulässigen Dauerschallpegel wurden nicht überschritten (siehe Ziffer 4).

2023 sank die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden um 45 Prozent auf 589 (2022: 1.068). Die Gesamtzahl aller Fluglärmbeschwerden wurde im Berichtsjahr 2023 von 112 Personen vorgetragen (2022: 158). Hauptbeschwerdegründe waren Nachtflugbetrieb und Fluglärm allgemein.

Wie bereits in den Vorjahren gibt es eine geringe Anzahl an Beschwerdeführenden, die einen Großteil der Beschwerden ausmachen. So gab es im vergangenen Jahr vier sogenannte „Vielfachbeschwerdeführende“, die 54 Prozent aller Beschwerden vortrugen (2022: 67 Prozent).

Diese Beschwerden von Vielfachbeschwerdeführenden, 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 273 Fälle (2022: 348) von 108 Beschwerdeführenden 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 Landebahn in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25). Über die Betriebsrichtung entscheidet ausschließlich die DFS 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 der Pilotinnen und 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 die verantwortliche Luftfahrzeugführende oder der verantwortliche Luftfahrzeugführer. Die Pilotinnen und 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 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 prozentualer 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 1.476 Nachtflugbewegungen (2022: 1.515). Die Flüge der Nachtluftpost machten mit 918 Flügen (62 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. Nach der Novellierung des Postrechts beendet die Deutsche Post ihre Nachtluftpostflüge ab Stuttgart. Die Flüge von Stuttgart nach Berlin und Hannover werden Ende März 2024 eingestellt. Folglich wird der überwiegende Teil der Nachtflüge am Flughafen Stuttgart ab April 2024 entfallen. Die Zahl der verspäteten Landungen stieg von 404 auf 422.

2023 wurden 121 Nachtflüge aufgrund von Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen durchgeführt. Das ist eine Steigerung um 23 Flüge zum Vorjahr (2022: 98). Zu den Gründen für Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung (siehe die Aufstellung in **Anlage 7**). 11 der gestellten Anträge auf Einzelfall-Ausnahmegenehmigung wurden abgelehnt.

Alle Nachtflüge werden durch den LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 52 Beschwerden zu Nachtflügen (2022: 70). Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung vorgetragen. Im Berichtsjahr 2023 wurden keine Verstöße gegen die geltende Nachtflugbeschränkung festgestellt.

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 2023 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.



## 5. Fluglärmbeschwerden

Beim Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart können sich jede Bürgerin und jeder Bürger über Fluglärm oder Luftverunreinigungen durch zivile Luftfahrzeuge im Kontext des Flughafens Stuttgart beschweren. Eingehende Beschwerden werden – soweit keine Flugspurenauswertung erforderlich ist – daraufhin überprüft, ob ein Verstoß einer teilnehmenden Person 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) der beschwerdeführenden Person.
- 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.

2023 wurden insgesamt 589 Beschwerden registriert. 4 „Vielfach-Beschwerdeführende“ hatten mit zusammen 316 Beschwerden einen Anteil von 54 Prozent am Gesamtbeschwerdeaufkommen. Um die örtliche Belastung unverzerrt zu analysieren,

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

In der Beschwerdestatistik der **Anlage 12** wurden daher 273 Beschwerden von 108 Beschwerdeführenden ortsbezogen und nach Beschwerdegrund analysiert. Die Zahl der bereinigten Beschwerden nahm im Jahr 2023 um 22 % ab (348 Beschwerden in 2022), wengleich die Gesamtzahl der Flugbewegungen sich im Jahr 2023 um 7,2 Prozent im Vergleich zu 2022 gesteigert hat.

#### Kennzahl: Anzahl der Beschwerdeführenden:

Wie auch im Kalenderjahr 2022 wurde die Zahl der Beschwerdeführenden ermittelt. Diese Anzahl gibt neben den Fluglärmkonturen ein überaus objektives Bild ab.

So beschwerten sich bei einer Gesamtzahl von 589 Beschwerden 112 Personen. Abzüglich der 4 „Vielfach-Beschwerdeführenden“ wurden 273 Beschwerden von 108 Beschwerdeführenden in die Statistik in **Anlage 12** aufgenommen.

Hauptbeschwerdegründe waren mit 56 Prozent Fluglärm allgemein sowie mit 19 Prozent Nachtflüge.

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

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 nur eine Beschwerde verzeichnet.

## **Probetrieb neue Flugverfahren TEDGO\_neu:**

Seit dem 23. Februar 2023 testete die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ein Jahr lang die geänderten Abflugverfahren ROTWE1K, SUL1K und TEDGO1K. Die Änderung betraf im Durchschnitt maximal zwei Flüge pro Stunde. Bei dem geänderten Abflugverfahren werden die Abflüge auf der Startbahn 07 in Richtung Süden angepasst. Neue Abflugverfahren werden durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung so gewählt, dass die Umweltbelastungen möglichst gering sind und so wenige Menschen wie möglich die startenden und landenden Maschinen hören. Gleichwohl führen die geänderten Abflugverfahren zu einer Verschiebung hinsichtlich der Lärmbelastung. Dies bedeutet sowohl eine Entlastung für bestimmte Gebiete als auch eine Mehrbelastung für andere. So verzeichnet das eng besiedelte Neckartal im Probejahr einige Flugbewegungen weniger. Die neue, kürzere Abflugroute „TEDGO\_neu“ führt stattdessen unter anderem an Wolfschlugen, Nürtingen-Hardt und Oberensingen vorbei.

Eingegangene Beschwerden wurden aufgenommen und analysiert. Ferner wurde jede Beschwerde auf Korrelation mit einer tatsächlichen Flugbewegung über das geänderte Abflugverfahren geprüft. Eine positive Korrelation ergibt sich im Zeitraum von ATD bis ATD +10 min (Actual Time of Departure). Ziel war eine möglichst objektive Darstellung der Beschwerdelage, ausgelöst durch das neue Abflugverfahren.

Zusammenfassend konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Es wurden im Probezeitraum insgesamt 17.337 Beschwerden mit Bezug auf TEDGO\_neu verzeichnet.
- 9.389 Beschwerden davon kamen über ein anonymisiertes Portal und können räumlich nicht zugeordnet werden.
- Zur weiteren räumlichen Analyse verblieben 7.948 Beschwerden.
- 53% der Gesamtbeschwerden, d.h. 4.212 Beschwerden, konnten einer tatsächlichen TEDGO\_neu-Flugbewegung zugeordnet werden.
- Die Orte Aichtal-Neuenhaus und Filderstadt haben mit 6,5 % und 0 % die geringste Korrelation mit einer tatsächlichen TEDGO\_neu-Flugbewegung.

- 7.948 Beschwerden wurden von 305 Beschwerdeführenden eingereicht.
- 80 % (also 6.358 Beschwerden) der analysierten Gesamtbeschwerden wurden von 35 Personen eingereicht.
- Drei Beschwerdeführende haben jeweils mehr als 5% der Gesamtbeschwerden eingereicht. Insgesamt wurden 41% (3.232) der Beschwerden durch diese drei Vielfachbeschwerdeführenden verzeichnet.
- Nach Herausrechnung dieser Beschwerden analog des Vorgehens im Jahresbericht des Lärmschutzbeauftragten (um kein verzerrtes Bild zu erhalten) verblieben 4.716 räumlich zu verteilende Beschwerden, wovon 60%, also 2.830 Beschwerden, eine Korrelation mit der TEDGO\_neu-Flugbewegung aufwiesen.

Stefan Köhler

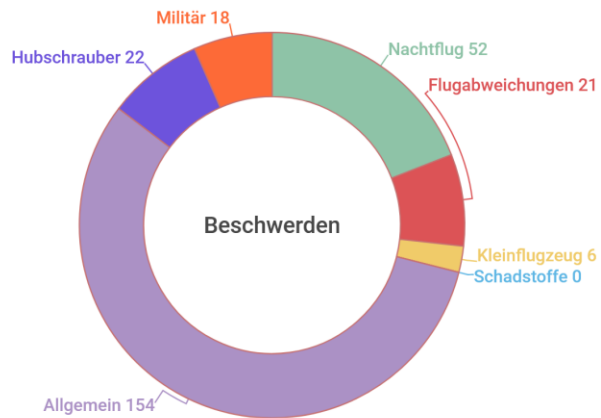
Lärmschutzbeauftragter für den Flughafen Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart

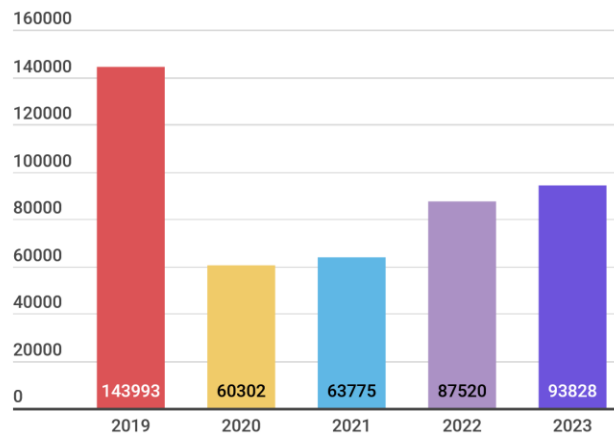
# Jahresbericht 2023

<b>Beschwerden</b> (bereinigt) <b>273</b> 348 (2022)	<b>Beschwerdeführende</b> (bereinigt) <b>108</b> 152 (2022)	<b>Flugbewegungen gesamt</b> <b>93.828</b> 87.520 (2022)	<b>Nachtflugbewegungen</b> <b>1.476</b> 1.515 (2022)
---	--	--	--

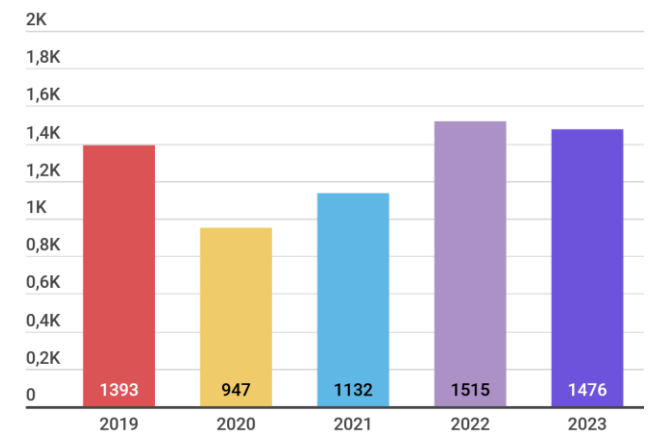
Beschwerdegründe



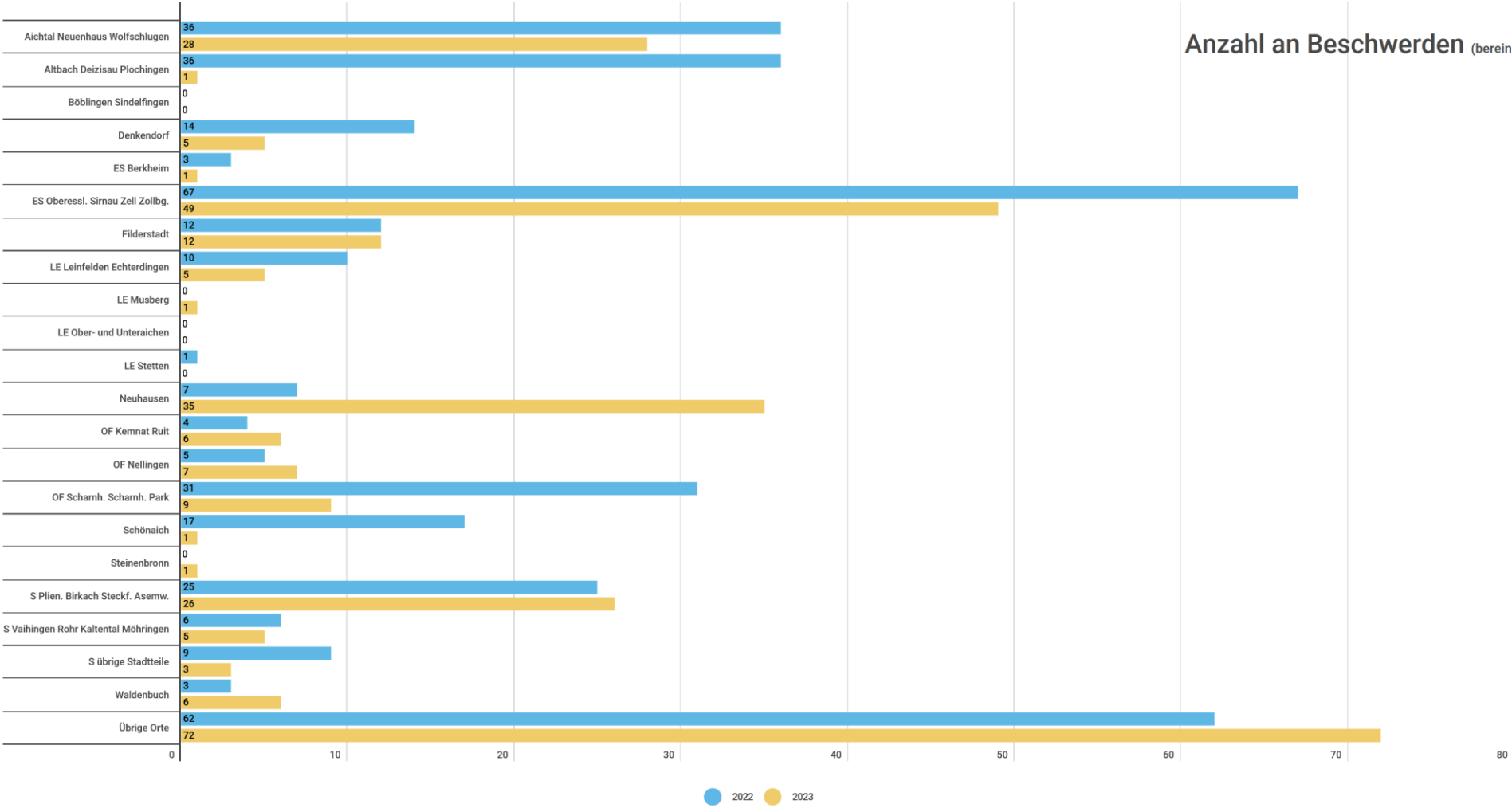
Flugbewegungen gesamt



Anzahl Nachtflüge



Anzahl an Beschwerden (bereinigt)



## Anlage 2: Flugbewegungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2023

Runway	07			25			Gesamtergebnis		
	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt
<b>JAN</b>	449	608	1.057	1.458	1.301	2.759	1.907	1.909	3.816
<b>FEB</b>	752	885	1.637	1.071	962	2.033	1.823	1.847	3.670
<b>MAR</b>	248	444	692	1.982	1.812	3.794	2.230	2.256	4.486
<b>APR</b>	1.021	1.151	2.172	1.765	1.625	3.390	2.786	2.776	5.562
<b>MAI</b>	2.499	2.603	5.102	867	790	1.657	3.366	3.393	6.759
<b>JUN</b>	2.282	2.435	4.717	1.264	1.145	2.409	3.546	3.580	7.126
<b>JUL</b>	494	695	1.189	3.123	2.989	6.112	3.617	3.684	7.301
<b>AUG</b>	1.174	1.336	2.510	2.705	2.570	5.275	3.879	3.906	7.785
<b>SEP</b>	1.952	2.121	4.073	1.744	1.601	3.345	3.696	3.722	7.418
<b>OKT</b>	753	1.016	1.769	2.821	2.589	5.410	3.574	3.605	7.179
<b>NOV</b>	71	235	306	2.392	2.231	4.623	2.463	2.466	4.929
<b>DEZ</b>	163	321	484	2.081	1.913	3.994	2.244	2.234	4.478
<b>Gesamt</b>	11.858	13.850	25.708	23.273	21.528	44.801	35.131	35.378	70.509

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

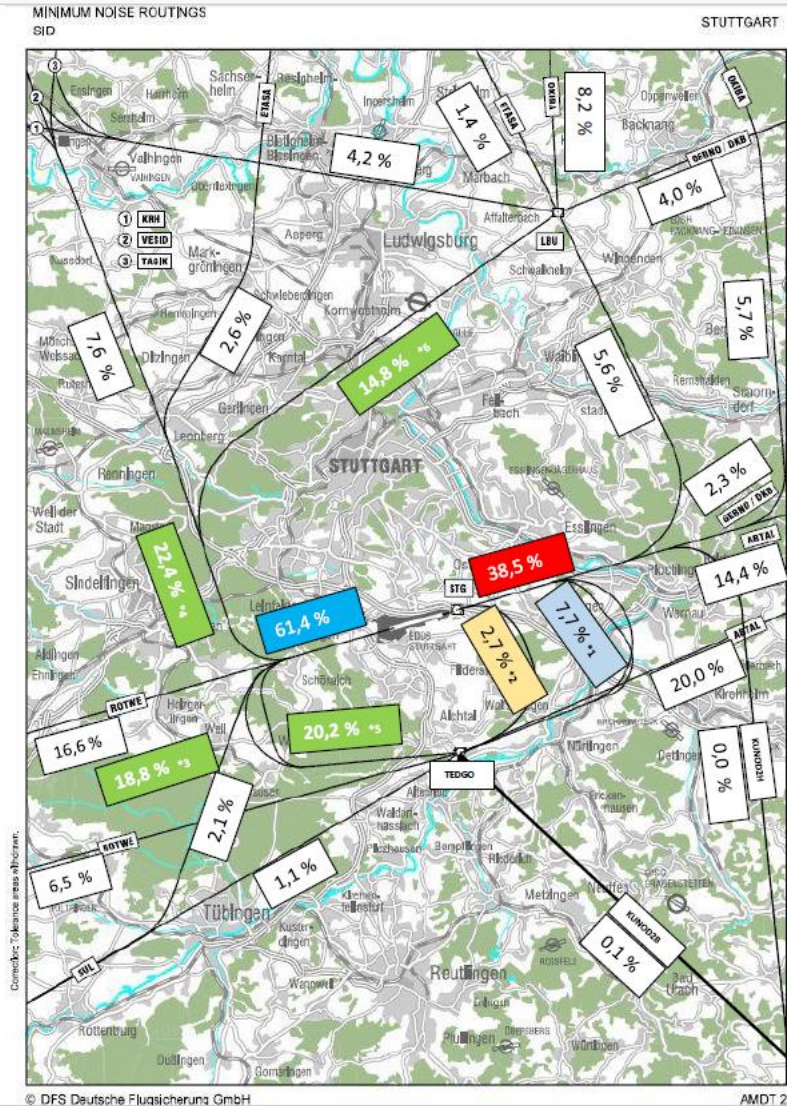
Verkehrsreichste 6 Monate des Jahres (Monate Mai bis einschließlich Oktober)

# Anlage 3: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2023

## IFR-Abflüge 2023

01.01.2023 - 31.12.2023

Anzahl	Abflugstrecke	Anteil an Gesamt	Anteil an Piste
<b>RWY 25</b>			
8382	ABTAL4B	20,0%	32,5%
6978	ROTWE5B	16,6%	27,1%
3457	OKIBA4B	8,2%	13,4%
1875	VESID4B	4,5%	7,3%
1619	DKB9B	3,9%	6,3%
895	SUL3B	2,1%	3,5%
1176	TAGIK4B	2,8%	4,6%
1079	ETASA4B	2,6%	4,2%
144	KRH5B	0,3%	0,6%
70	TEDGO1B	0,2%	0,3%
34	KUNOD2B	0,1%	0,1%
48	GEBNO7B	0,1%	0,2%
0	STG1B	0,0%	0,0%
<b>25757</b>	<b>Gesamt RWY 25</b>	<b>61,4%</b>	<b>100,00%</b>
<b>RWY 07</b>			
6032	ABTAL4H	14,4%	37,3%
2748	ROTWE7H	6,5%	17,0%
2400	OKIBA4H	5,7%	14,9%
1071	ROTWE1K	2,6%	6,6%
1111	VESID2H	2,6%	6,9%
943	DKB4H	2,2%	5,8%
570	TAGIK2H	1,4%	3,5%
595	ETASA2H	1,4%	3,7%
455	SUL3H	1,1%	2,8%
85	KRH2H	0,2%	0,5%
48	SUL1K	0,1%	0,3%
20	KUNOD2H	0,0%	0,1%
42	TEDGO2H	0,1%	0,3%
28	GEBNO6H	0,1%	0,2%
3	TEDGO1K	0,0%	0,0%
1	STG2H	0,0%	0,0%
<b>16152</b>	<b>Gesamt RWY 07</b>	<b>38,5%</b>	<b>100,00%</b>
<b>41909</b>	<b>Summe 07 + 25</b>	<b>99,83%</b>	
70	Unbekannt	0,17%	
<b>41979</b>	<b>Gesamtsumme</b>	<b>100,00%</b>	



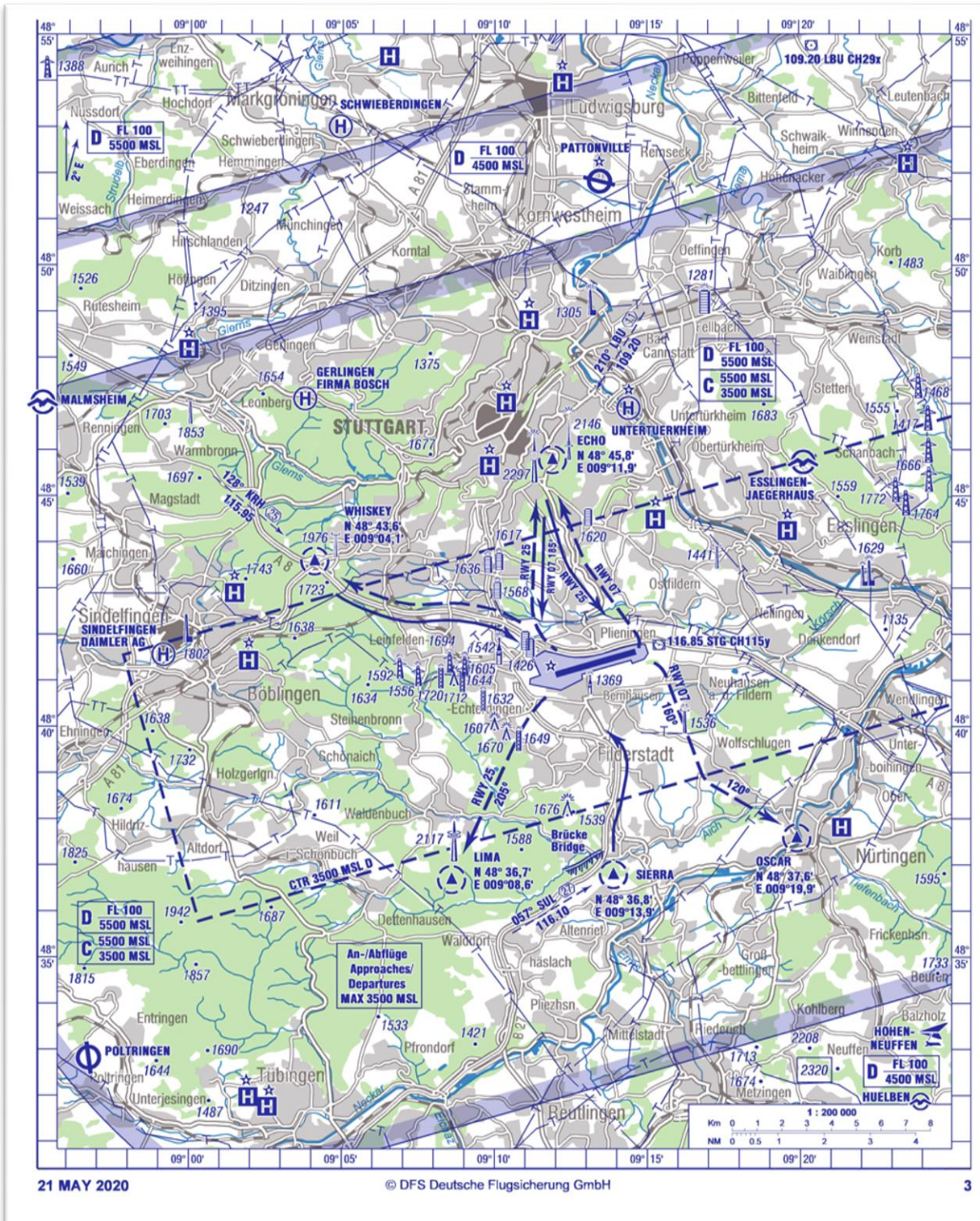
Alle Angaben in Prozent von den Gesamtabflugzahlen

61,4 % der Abflüge in 2023 via RWY 25  
38,5 % der Abflüge in 2023 via RWY 07

- RWY 07**
- \*1 „TEDGO-lang“ (SUL3H, TEDGO2H, ROTWE7H)
- \*2 „TEDGO-kurz“ (SUL1K, TEDGO1K, ROTWE1K)
- 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 2023



## Anlage 5: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr) 2023

Antriebsart		2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Zivil</b>	Jet	105.484	113.968	41.284	43.451	69.356	78.200
	Turboprop	18.884	1.4705	5.241	4.042	3.449	3.640
	Kolben	8.040	8.520	7.908	10.022	8.483	6.020
	Hubschrauber	5.221	5.149	4.373	4.620	4.534	4.206
	Sonstige	-	-	-	-	-	8
<b>Militär</b>		1.988	1.651	1.496	1.640	1.698	1.754
<b>Gesamt</b>		139.617	143.993	60.302	63.775	87.520	93.828

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

## Anlage 6: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2023

Monat	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost	Not- und Ausweichflüge	und Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahme-Genehmigungen	Gesamt-bewegungen
Januar	4	83	0	0	3	90
Februar	0	72	0	3	2	77
März	22	82	0	0	9	113
April	48	67	0	4	7	126
Mai	35	72	0	4	9	120
Juni	52	43	0	0	13	108
Juli	75	82	0	2	32	191
August	78	92	0	0	32	202
September	49	87	0	1	3	140
Oktober	42	77	0	1	6	126
November	9	83	0	0	2	94
Dezember	8	78	0	0	3	89
<b>Gesamt</b>	<b>422</b>	<b>918</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>121</b>	<b>1476</b>
Anteil in %	29 %	62 %	0 %	1 %	8 %	100 %
Vorjahr 2023	<b>404</b>	<b>986</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>98</b>	<b>1515</b>

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH  
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

## Anlage 7: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2023

Ausnahmegrund	Nachtstarts			Nachtlandungen		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Flugsicherung / Luftraumsperrung	0	7	5	1	14	21
Technik	0	8	5	2	6	8
Abfertigung / Gewichtsprobleme	2	6	7	1	9	16
Wetter	5	22	15	3	15	27
Sicherheit / politischer Anlass	0	0	1	0	2	0
Unfall / medizinischer Notfall	0	0	0	1	2	2
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0	0	0
Streik	0	0	0	0	0	0
Sonstiges	1	5	6	2	2	8
<b>Gesamt</b>	<b>8</b>	<b>48</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>50</b>	<b>82</b>

Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

### Vergleichswerte

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

## **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

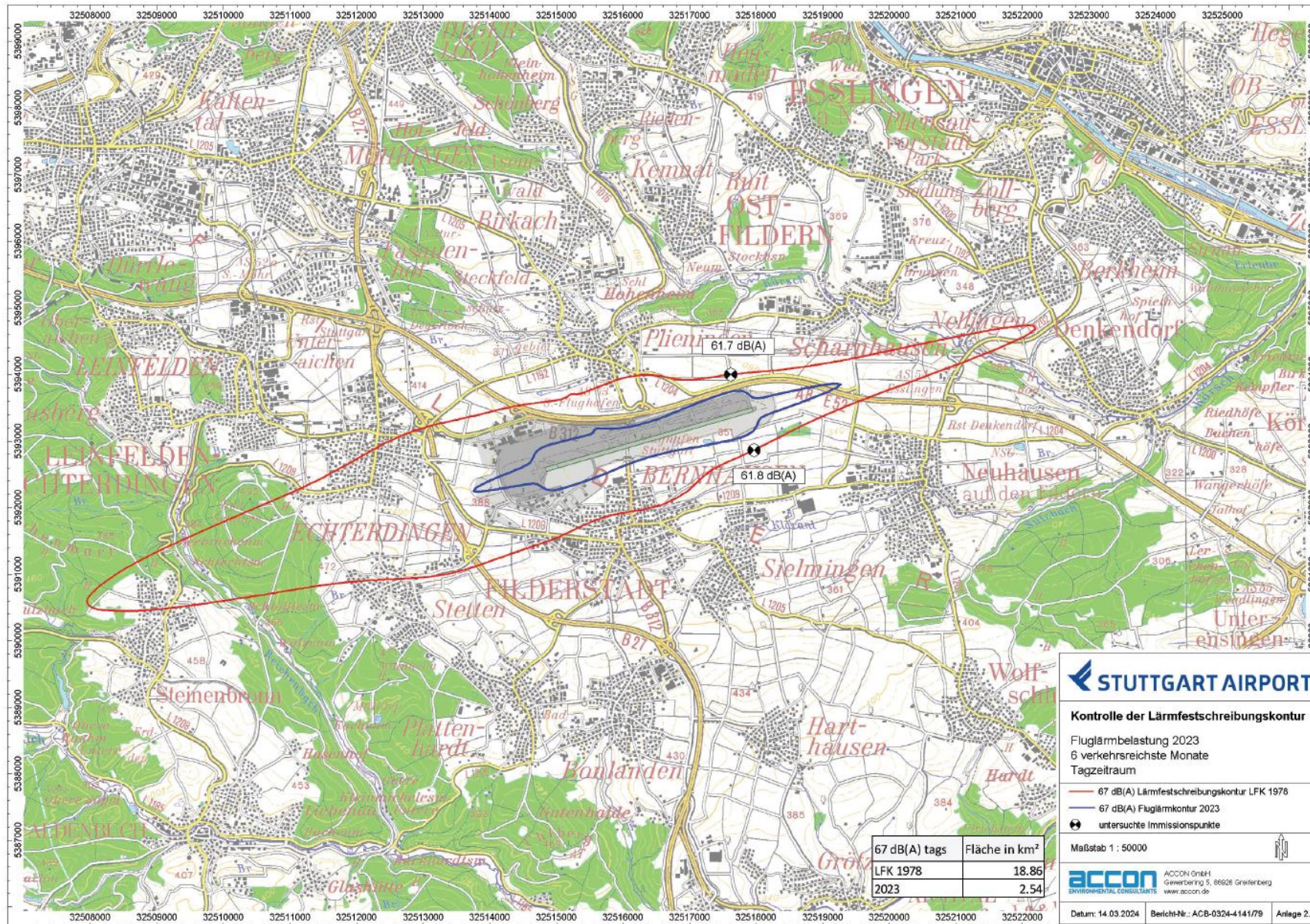
Seit 19.09.2014 gelten die unter 1. genannten Nachtflugbeschränkungen auch für Propellerflugzeuge

- 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.

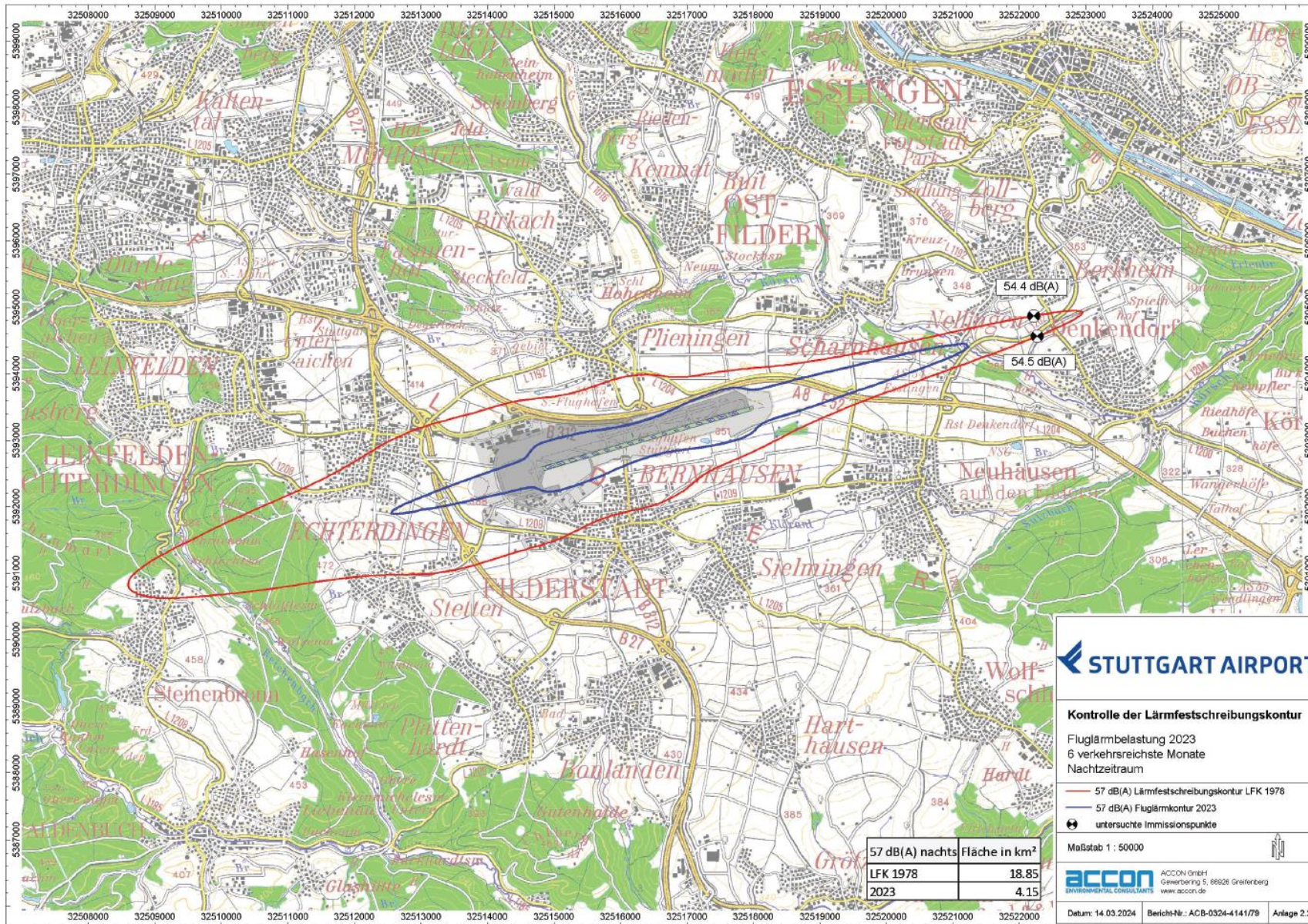


# Anlage 9: Lärmfestschreibungskonturen 2023 – Tagzeitraum





# Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2023 – 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 DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
  - 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 Mandatsträgerinnen und Mandatsträger wie Abgeordnete des Deutschen Bundestags, des Landtags von Baden-Württemberg, Landrätinnen und Landräte sowie Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister und Bürgermeisterinnen 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 2023

Monat	Ort																				LA	N	K	M	H	L	S	Summe Beschwerden pro Monat 2023	Summe Beschwerden kumuliert							
	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 Kemnat 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	5	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	4	1	7	0	14	14		
Februar	4	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	6	0	10	24	
März	10	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	1	0	1	9	3	3	1	0	5	17	0	29	53					
April	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	3	0	5	58		
Mai	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	6	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	9	0	11	69		
Juni	0	0	0	1	0	6	0	0	0	0	2	2	2	1	0	0	0	10	0	0	3	4	0	9	1	3	1	15	0	29	98					
Juli	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	2	0	1	0	0	14	0	15	113						
August	0	1	0	3	0	8	3	0	0	0	10	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	25	2	19	0	0	3	33	0	57	170					
September	0	0	0	0	0	9	4	3	0	0	8	0	0	4	1	0	3	0	1	0	0	6	4	1	2	2	18	0	33	203						
Oktober	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	1	0	0	3	0	0	1	30	3	2	0	6	2	31	0	44	247						
November	5	0	0	0	0	12	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4	12	0	3	4	1	0	24	271						
Dezember	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	2	273				
Summe Jahr	28	1	0	5	1	49	12	5	1	0	35	6	7	9	1	1	26	5	3	6	72	21	52	6	18	22	154	0	273	273						
entspricht %	10%	0%	0%	2%	0%	18%	4%	2%	0%	0%	13%	2%	3%	3%	0%	0%	10%	2%	1%	2%	26%	8%	19%	2%	7%	8%	56%	0%	273	273						
LA	5	0	0	0	0	1	3	1	0	0	7	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	4	12	0	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0		
N	2	1	0	2	1	16	0	1	0	0	5	2	5	0	0	0	3	0	0	5	9	2	19	0	0	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	
K	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	0	1	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
M	10	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	0	1	4	12	0	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
H	1	0	0	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	0	0	1	4	12	0	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
L	9	0	0	3	0	31	1	1	1	0	23	0	1	7	1	1	11	1	2	0	61	3	2	0	6	2	31	0	44	247						
S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	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	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																						
Be	Berechtigte Beschwerde		S	Schadstoffe																																

## **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

Navigatorscher 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.