



© Flughafen Stuttgart GmbH

2025

Jahresbericht

der Lärmschutzbeauftragten
für den Flughafen Stuttgart

**Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Stuttgart**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Zusammenfassung	4
2. Flugbewegungen mit Starts und Landungen.....	5
3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung.....	6
4. Lärmpegel	6
5. Fluglärmbeschwerden.....	7
Anlage 1: Überblick Jahresbericht 2025	9
Anlage 2: Übersicht Beschwerdezahlen der Jahre 2024 und 2025.....	10
Anlage 3: Flugbewegungen Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2025	11
Anlage 4: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2025.....	12
Anlage 5: An- und Abflugstrecken Sichtflug 2025	13
Anlage 6: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr) 2025	14
Anlage 7: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2025	15
Anlage 8: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2025	16
Anlage 9: Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart	17
Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2025 – Tagzeitraum.....	18
Anlage 11: Lärmfestschreibungskonturen 2025 – Nachtzeitraum.....	19
Anlage 12: Aufgaben der Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart	20
Anlage 13: Beschwerdestatistik bereinigt inkl. Entwicklung zu 2024	21
Anlage 14 Begriffserklärungen	22

Vorwort

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist die landesweite Luftfahrtbehörde in Baden-Württemberg. Als dieses nimmt es verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugplätzen wahr. Zu den Aufgaben des Referats 46.2 gehören die Luftaufsicht und die Überwachung des Lärmschutzes am Flughafen Stuttgart. Für die Überwachung des Lärmschutzes zuständig ist die Lärmschutzbeauftragte (LSB). Diese kümmert sich um Lärmvorsorgefragen und eingehende Fluglärmbeschwerden.

Der Jahresbericht 2025 gibt einen Einblick in die wesentlichen Daten des Schutzes vor Fluglärm am Flughafen Stuttgart.

1. Zusammenfassung

Im Jahr 2025 lag die Zahl der Gesamtflugbewegungen bei 95.765 (+1,7 % zum Vorjahr). Diese lagen um 33% (48.228 Flugbewegungen) unter den Gesamtflugbewegungen vor der Covid-19-Pandemie (143.993 Flugbewegungen). Das Passagieraufkommen stieg um +4,8% auf 9,57 Mio. an (Vorjahr: 9,16 Mio.).

Die Nachtflugbewegungen ziviler Flugzeuge gingen um -18% auf 843 Bewegungen zurück (Vorjahr 1.028). Davon waren 719 Flüge (85%) verspätete Landungen bis 24:00 Uhr. Für 112 Flüge (13%) lagen Ausnahmegenehmigungen vor. Vom Regierungspräsidium Stuttgart wurden im Jahr 2025 etwa 11% weniger Ausnahmegenehmigungen erteilt. Insgesamt gab es 100 Beschwerden zu Nachtflügen.

Einen deutlichen Rückgang gab es bei der Gesamtzahl der Fluglärmbeschwerden. Diese verringerte sich im Berichtsjahr 2025 von 13.788 auf 9.093 Beschwerden. Die Gesamtzahl wurde von 359 Beschwerdenden eingereicht. Nicht berücksichtigt wurden 291 anonyme Beschwerden sowie 779 mehrfach von Einzelnen zum gleichen Sachverhalt eingereichte Beschwerden. Die 779 mehrfach eingereichten Beschwerden wurden von 34 Beschwerdenden aus den Orten Aichtal, Wolfschlugen, Nürtingen-Oberensingen und Nürtingen-Hardt eingereicht.

Die Anzahl der Vielfachbeschwerdenden lag bei 4 Personen. Alle Vielfachbeschwerdenden kommen aus den Orten Aichtal und Nürtingen-Hardt. Der prozentuale Anteil der Vielfachbeschwerden stieg im Jahr 2025 auf 39% (3.518 Beschwerden).

Die Beschwerden von Vielfachbeschwerdenden werden in der Gesamtzahl der Beschwerden erfasst. Sie werden jedoch in der räumlichen Zuordnung der Beschwerden herausgerechnet (bereinigt). Dies ermöglicht eine unverzerrte Betrachtung der räumlichen Verteilung.

Das bereinigte Beschwerdeaufkommen ging um -43% auf 5.575 Beschwerden zurück (Vorjahr: 9.760). Das Beschwerdeaufkommen aus Orten mit einem möglichen Bezug zu TEDGO_neu reduzierte sich um -43%. Dies entspricht einem Rückgang von 3.651 Beschwerden bei nahezu gleichbleibender Nutzung der verkürzten Abflugverfahren. Weitere Rückgänge gab es beim Beschwerdeaufkommen aus Orten ohne Bezug zu TEDGO_neu (-39%) sowie bei anonymen Beschwerden (-89%). 90% aller bereinigter Beschwerden wurden von 58 Beschwerdenden eingereicht.

Etwa 85% aller bereinigten Beschwerden stammen aus Orten mit einem möglichen Bezug zu TEDGO_neu. Diese Orte verzeichneten etwa 0,8% aller Flugbewegungen. Diese 85% (4.759 Beschwerden) wurden von 161 Beschwerdenden eingereicht. Die weiteren 816 Beschwerden aus Orten ohne Bezug zu TEDGO_neu wurden von 194 Beschwerdenden eingereicht.

In **Anlage 1** werden alle zentralen Werte und Zahlen mit dem Jahr 2019 als Referenzjahr grafisch dargestellt.

Anlage 2 zeigt den statistischen Vergleich der Jahre 2024 und 2025.

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 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 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.

Starts erfolgten zu 55 Prozent nach Westen und zu 45 Prozent nach Osten. Das Verhältnis entspricht dem langjährigen Mittel der Betriebsrichtungen von 60 Prozent nach Westen und 40 Prozent nach Osten. Die Betriebsrichtung ist dabei Witterungsabhängig.

Bei wenig Verkehr, wie z. B. nachts, können Start- und Landerichtung 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 3** wird in tabellarischer Form die Nutzung der Abflugrichtungen in Ost-/Westrichtung (Piste 07/25) monatsweise dargestellt. Die 6 verkehrsreichsten Monate sind farblich unterlegt. Hier macht sich die Haupturlaubszeit bemerkbar.

Anlage 4 enthält ergänzend eine Karte mit den nach dem Start zu fliegenden Abflugstrecken und deren prozentualer Nutzung. Diese streckenbezogene Nutzung betrifft ausschließlich Abflüge.

Anlage 5 zeigt die Sichtflugkarte mit den An- und Abflugstrecken für ein- und zweimotorige Kleinflieger.

In der **Anlage 6** werden die Flugbewegungen der letzten Jahre nach Antriebsarten dargestellt.

3. Nachtflüge, Nachtflugbeschränkung

Nachtflüge wurden wie bisher ausschließlich mit Flugzeugen durchgeführt, die die Anforderungen des besonders leisen Lärmkapitels 4 des Anhangs 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO) erfüllen. Aus der **Anlage 7** ergibt sich die Verteilung der insgesamt 843 Nachtflugbewegungen (Vorjahr: 1.028). Die Zahl der verspäteten Landungen stieg von 643 auf 719.

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 9** dargestellt. Im Jahr 2025 wurden für 112 Nachtflüge Einzelfall-Ausnahmegenehmigungen erteilt. Das ist ein Rückgang um 14 Flüge zum Vorjahr (2024: 126). Zu den Gründen für Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugbeschränkung wird auf **Anlage 8** verwiesen. Insgesamt wurden 31 Anträge abgelehnt. Nachtflugpost wurde Mitte 2024 eingestellt und hat keine Relevanz mehr für dieses Berichtsjahr.

Alle Nachtflüge werden durch die LSB auf Einhaltung der Nachtflugbeschränkung nachträglich überprüft. Im Berichtsjahr gab es 100 Beschwerden zu Nachtflügen. Davon wurden viele wegen des Verdachts der Verletzung der Nachtflugbeschränkung eingereicht. Im Berichtsjahr 2025 wurden keine Verstöße gegen die geltende Nachtflugbeschränkung festgestellt.

4. Lärmpegel

Im Rahmen der Novellierung des Fluglärmgesetzes von 2007 sind u. a. Tag- und Nachtschutzzonen (06 bis 22 bzw. 22 bis 06 Uhr) neu geschaffen. Neben niedrigeren Lärmwerten wurden auch maximale Einzelwerte für den Zeitraum der Nacht vorgesehen.

In der Umgebung des Flughafens gibt es acht fest installierte Messstellen. Diese ermittelten bis 2008 für die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres Dauerschallpegel in dB(A) für den 24-Stunden-Tag nach dem Fluglärmgesetz von 1971.

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 10 und 11** werden die neuen Lärmfestschreibungskonturen des Jahres 2025 der 6 verkehrsreichsten Monate für den Tag und die Nacht dargestellt.

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

5. Fluglärmbeschwerden

Bei der 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.

Um eine sachgerechte Bearbeitung der Beschwerde durch die LSB zu ermöglichen, sind folgende Angaben erforderlich:

- Name und Wohnort (Gemeinde/Teilort) der beschwerenden 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 pro Person 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. Ansonsten kann es schwierig bis unmöglich werden den Sachverhalt nachträglich zu klären. Die wesentlichen Aufgaben der LSB sind in der **Anlage 12** dargestellt.

Im Jahr 2025 beschwerten sich 359 Personen mit einer Gesamtzahl von 9.093 Beschwerden. Davon wurden 39% (3.518 Beschwerden) von vier Vielfachbeschwerenden eingereicht. Diese Beschwerden werden in der Gesamtzahl der Beschwerden erfasst, jedoch in der räumlichen Zuordnung herausgerechnet. Vielfachbeschwerender ist, dessen Beschwerdeaufkommen mehr als 5% der Gesamtbeschwerden ausmacht.

	Anzahl Beschwerden	Örtliche Zuordnung	Prozentualer Anteil an Gesamtbeschwerden
1	1.559	Nürtingen-Hardt	17%
2	779	Aichtal	8%
3	643	Aichtal	7%
4	537	Nürtingen-Hardt	6%

Tabelle 1 - Übersicht der vier Vielfachbeschwerenden

Mehrfachbeschwerden Einzelner zu gleichen Sachverhalten wurden erfasst, gehen jedoch nicht in die Statistik ein.

Abzüglich der vier Vielfachbeschwerenden (Tabelle 1) wurden 5.575 Beschwerden von 355 Beschwerenden in die Statistik aufgenommen. Insgesamt haben 85% (4.759 Beschwerden) der bereinigten Gesamtbeschwerden einen möglichen Bezug zu den Abflugverfahren TEDOG_neu. Im Jahr 2025 starteten 719 Abflüge (1,6%) über die Abflugstecken ROTWE1K, SUL1K oder TEDGO1K. Dies entspricht durchschnittlich 2 Abflügen pro Tag bzw. 0,8% der gesamten

Flugbewegungen. Im Jahr 2024 waren es 763 Abflüge (1,7%), was durchschnittlich ebenfalls 2 Abflügen pro Tag entsprach. Bei der Ermittlung der Hauptbeschwerdegründe ergaben sich bei Orten, die einen möglichen Bezug zu TEDGO_neu aufweisen, mit 86% „Fluglärm“ und mit 13% „vermeintliche Flugwegabweichungen“. Hauptbeschwerdegründe der nicht von TEDGO_neu berührten Orte waren mit 62% „Fluglärm allgemein“ und mit 15% „vermeintliche Flugwegabweichungen“.

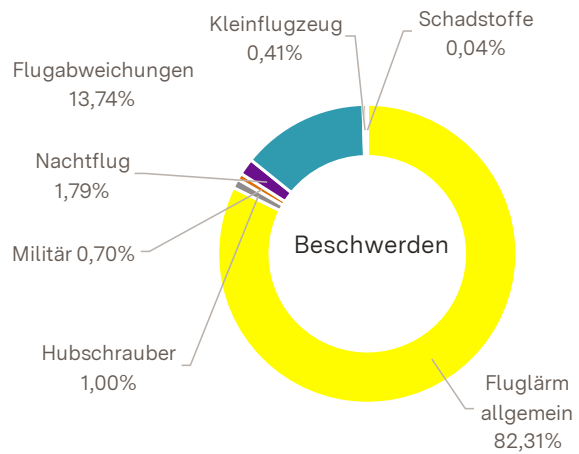
Es wird allen Beschwerden nachgegangen. Nach der bundesgesetzlichen Rechtslage besteht jedoch nur selten der Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit oder Straftat. Im Jahr 2025 gab es keine Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten. Erfreulicherweise erfüllte der Großteil aller am Flughafen Stuttgart eingesetzten 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.

Hinweis zur Erfassung von Beschwerden mit möglichem Bezug zu TEDGO_neu: diese wurden in die Gesamtstatistik als allgemeine Fluglärmbeschwerden aufgenommen. Es erfolgte keine gesonderte Auswertung dieser Beschwerden. Eine Vergleichbarkeit der Statistik zum Vorjahr ist somit wieder gegeben.

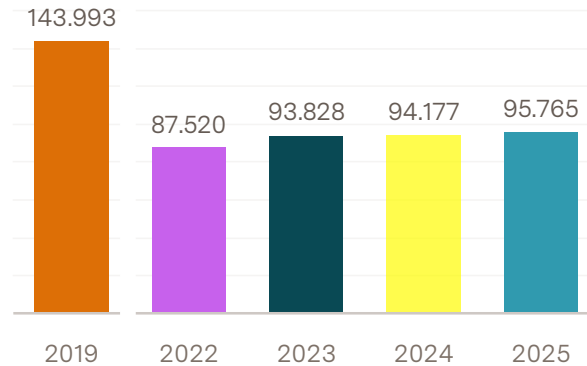
Anlage 1: Überblick Jahresbericht 2025

Beschwerden 5.575 (ohne Vielfachbeschwerden) 9.760 (2024)	Beschwerdeführer*innen 355 (ohne Vielfachbeschwerende) 385 (2024)	Flugbewegungen gesamt 95.765 94.177 (2024)	Nachtflugbewegungen 843 1.028 (2024)
---	---	---	---

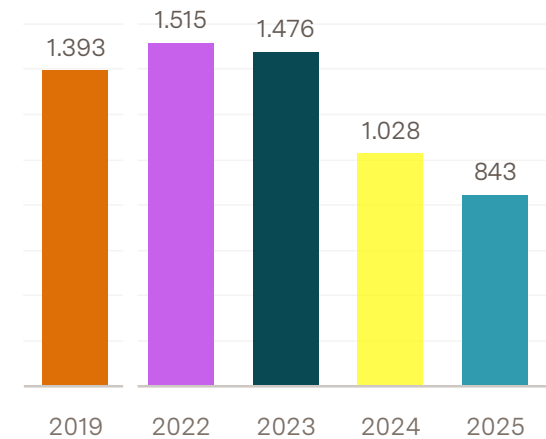
Beschwerdegründe



Flugbewegungen
gesamt



Anzahl Nachtflüge



Anlage 2: Übersicht Beschwerdezahlen der Jahre 2024 und 2025

	2024	2025
Anzahl Beschwerden im Kalenderjahr gesamt	16.429	10.163
Abzüglich Anzahl anonymer Beschwerden im Kalenderjahr	2.641	291
Abzüglich Mehrfachbeschwerden Einzelner zu gleichen Sachverhalten (bei diesen mehrfach eingereichten Beschwerden wurde je eine Beschwerde statistisch erfasst)	Nicht betrachtet	779
Anzahl allgemeiner Beschwerden inkl. Vielfachbeschwerende	13.788	9.093
Anzahl Beschwerende inkl. Vielfachbeschwerende	389	359
Definition Vielfachbeschwerdeführer	≥5% aus 13.788	≥5% aus 9.093
Anzahl Vielfachbeschwerende (min. 5% der Beschwerden)	4	4
Anzahl der Beschwerden der Vielfachbeschwerende	4.028	3.518
Prozentualer Anteil der Vielfachbeschwerden an Gesamtbeschwerden	29%	39%
Anzahl bereinigter Beschwerden	9.760	5.575
Anzahl bereinigter Beschwerende	385	355

Anlage 3: Flugbewegungen nach Verkehrsrichtung im Linien- und Charterverkehr 2025

Runway	07			25			Gesamtergebnis		
Monat	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt	Landungen	Starts	Gesamt
JAN	613	757	1.370	1.627	1.477	3.104	2.240	2.234	4.474
FEB	1.174	1.304	2.478	984	862	1.846	2.158	2.166	4.324
MAR	1.587	1.699	3.286	954	845	1.799	2.541	2.544	5.085
APR	2.004	2.159	4.163	1.134	994	2.128	3.138	3.153	6.291
MAI	1.813	1.981	3.794	1.862	1.696	3.558	3.675	3.677	7.352
JUN	1.353	1.434	2.787	2.463	2.385	4.848	3.816	3.819	7.635
JUL	733	984	1.717	3.078	2.856	5.934	3.811	3.840	7.651
AUG	1.398	1.585	2.983	2.537	2.367	4.904	3.935	3.952	7.887
SEP	1.288	1.458	2.746	2.605	2.431	5.036	3.893	3.889	7.782
OKT	1.706	1.853	3.559	2.044	1.898	3.942	3.750	3.751	7.501
NOV	571	815	1.386	2.092	1.829	3.921	2.663	2.644	5.307
DEZ	1.187	1.305	2.492	1.330	1.227	2.557	2.517	2.532	5.049
Gesamt	15.427	17.334	32.761	22.710	20.867	43.577	38.137	38.201	76.338

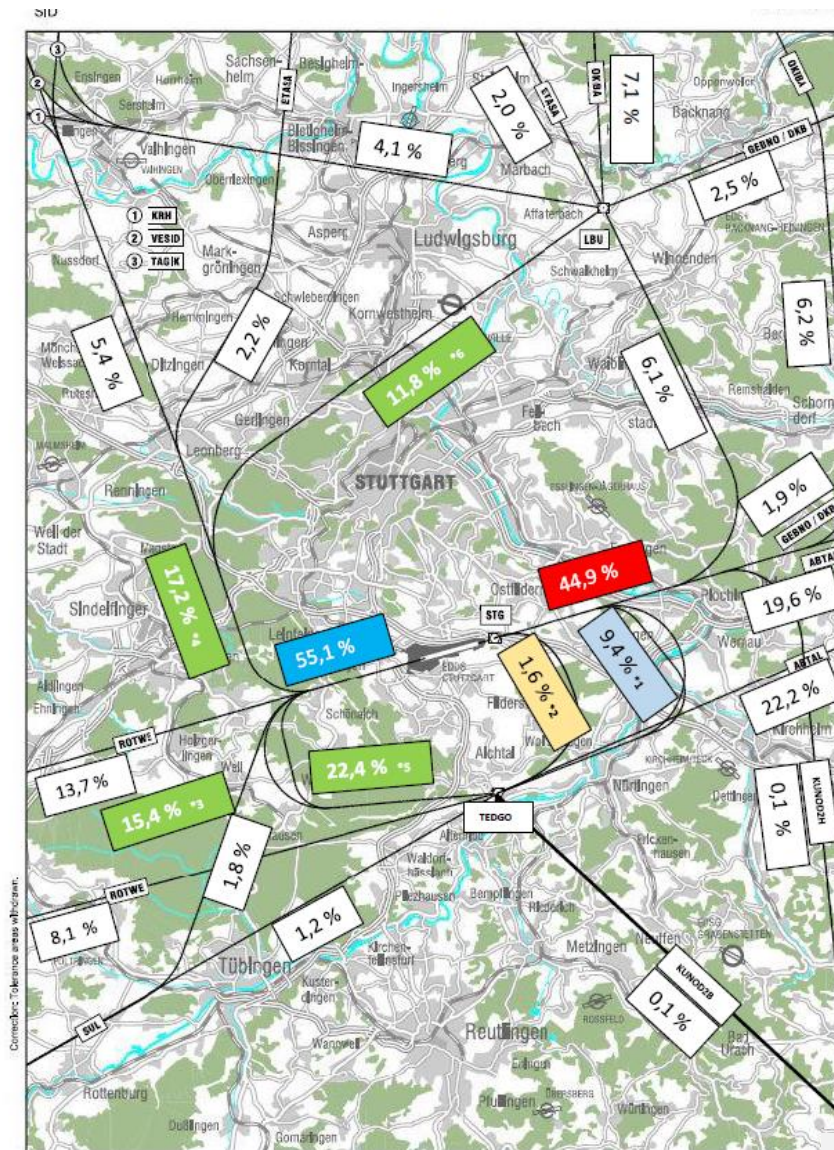
Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 4: Abflugstrecken und deren prozentuale Nutzung 2025

IFR-Abflüge 2025

01.01.2025 - 31.12.2025

Anzahl	Abflugstrecke	Anteil an Gesamt	Anteil an Piste
RWY 25			
9785	ABTAL4B	22,2%	40,3%
6021	ROTWE5B	13,7%	24,8%
3146	OKIBA4B	7,1%	13,0%
1569	VESID4B	3,6%	6,5%
1072	DKB9B	2,4%	4,4%
779	SUL3B	1,8%	3,2%
652	TAGIK4B	1,5%	2,7%
968	ETASA4B	2,2%	4,0%
144	KRH5B	0,3%	0,6%
51	TEDGO1B	0,1%	0,2%
40	KUNOD2B	0,1%	0,2%
24	GEBNO7B	0,1%	0,1%
0	STG2B	0,0%	0,0%
24251	Gesamt RWY 25	55,1%	100,00%
RWY 07			
8642	ABTAL4H	19,6%	43,7%
3565	ROTWE7H	8,1%	18,0%
2713	OKIBA4H	6,2%	13,7%
656	ROTWE1K	1,5%	3,3%
1165	VESID2H	2,6%	5,9%
814	DKB4H	1,8%	4,1%
527	TAGIK2H	1,2%	2,7%
882	ETASA2H	2,0%	4,5%
548	SUL3H	1,2%	2,8%
117	KRH2H	0,3%	0,6%
63	SUL1K	0,1%	0,3%
24	KUNOD2H	0,1%	0,1%
47	TEDGO2H	0,1%	0,2%
23	GEBNO6H	0,1%	0,1%
0	TEDGO1K	0,0%	0,0%
2	STG3H	0,0%	0,0%
19788	Gesamt RWY 07	44,9%	100,00%
44039	Summe 07 + 25	100,00%	
1	Unbekannt	0,00%	
44040	Gesamtsumme	100,00%	



Alle Angaben in Prozent von den Gesamtabflugzahlen

55,1 % der Abflüge in 2025 via RWY 25
44,9 % der Abflüge in 2025 via RWY 07

RWY 07

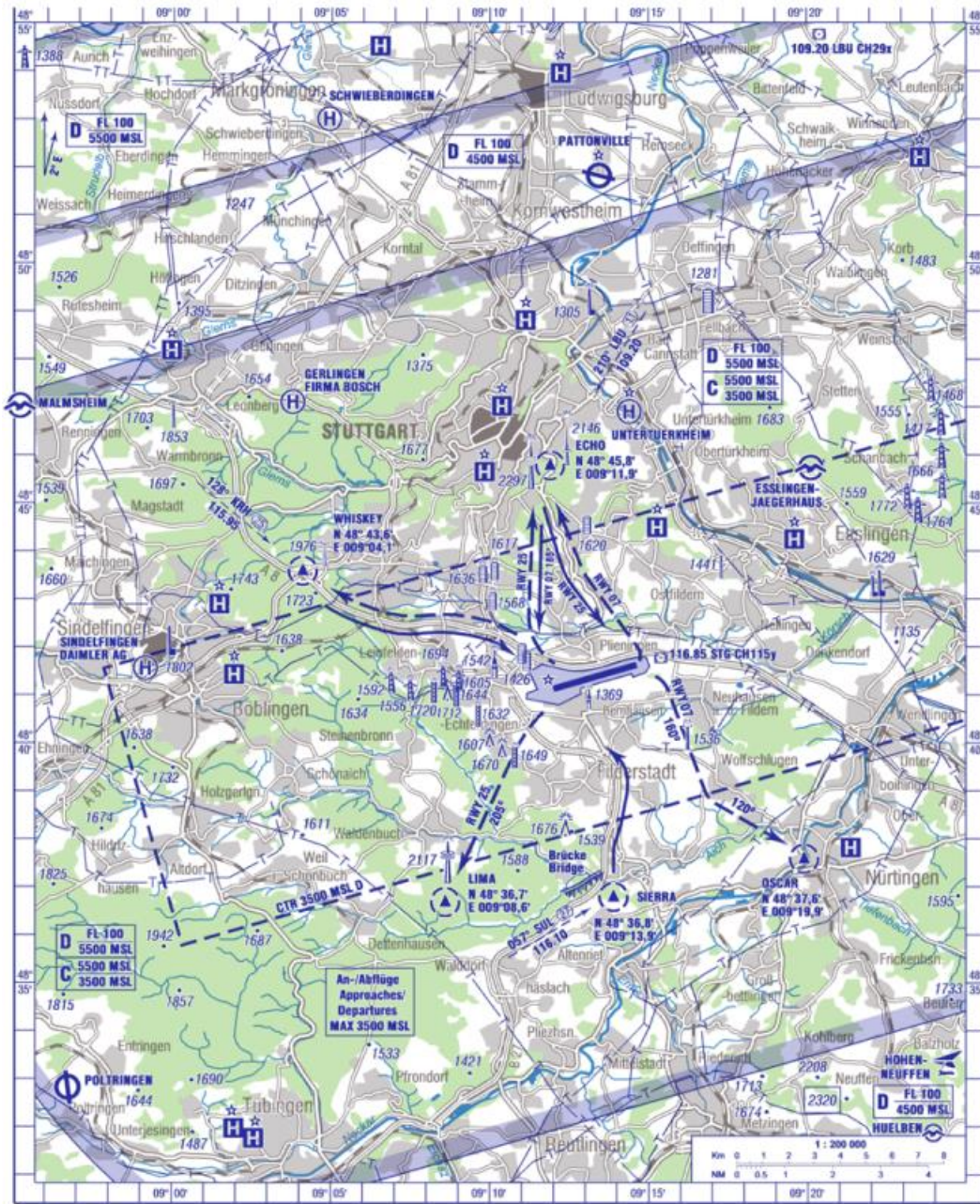
- *1 „TEDGO-lang“ (SUL3H, TEDGO2H, ROTWE7H)
- *2 „TEDGO-kurz“ (SUL1K, TEDGO1K, ROTWE1K)

RWY 25

- *3 SUL3B, ROTWE5B
- *4 DKB9B, OKIBA4B, TAGIK4B, VESID4B, ETASA4B, KRH5B, GEBNO7B
- *5 TEDGO1B, ABTAL4B, KUNOD2B
- *6 DKB9B, OKIBA4B, ETASA4B, GEBNO7B

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Anlage 5: An- und Abflugstrecken Sichtflug 2025



21 MAY 2020

© DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

3

Anlage 6: Flugbewegungen nach Antriebsart (gesamter Verkehr) 2025

	Antriebsart	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Zivil	Jets	41.284	43.451	69.356	78.200	80.905	82.606
	Turboprop	5.241	4.042	3.449	3.640	3.050	2.654
	Kolbenflugzeuge	7.908	10.022	8.483	6.020	6.181	6.620
	Hubschrauber	4.373	4.620	4.534	4.206	4.013	3.875
	Sonstige				8	28	10
Militär		1.496	1.640	1.698	1.754	1.304	1.289
Gesamt		60.302	63.775	87.520	93.828	95.481	97.054

Basisdaten Flughafen Stuttgart GmbH

Anlage 7: Nachtflugbewegungen zivile Strahlflugzeuge 2025

	verspätete Landungen bis 24:00 Uhr	Flüge der DHL Nachtluftpost*	Rettungsflüge; Vermessungsflüge der DFS	Einzelfall-Ausnahme-Genehmigungen	Gesamt-bewegungen
Januar	10	0	2	2	14
Februar	2	0	0	0	2
März	7	0	0	0	7
April	34	0	2	9	45
Mai	78	0	0	8	86
Juni	119	0	0	12	131
Juli	125	0	1	27	153
August	127	0	0	13	140
September	98	0	2	13	113
Oktober	88	0	2	19	109
November	13	0	2	2	17
Dezember	18	0	1	7	26
Gesamt	719	0	12	112	843
Anteil [%]	85%	0%	1%	13%	100%
Vorjahr	643	241	15	129	1028

Fluglärmbericht Flughafen Stuttgart GmbH
Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

* Entfallen seit 01.04.2024

Anlage 8: Ausnahmen von Nachtflugbeschränkungen 2025

Ausnahmegründe	Nachtstarts			Nachtlandungen		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Flugsicherung Luftraumsperrung	5	16	4	21	41	32
Technik	5	3	7	8	10	15
Abfertigung Gewichtsprobleme	7	2	1	16	8	9
Wetter	15	10	3	27	16	14
Sicherheit / politischer Anlass	1	1	1	0	1	1
Unfall / medizinischer Notfall	0	2	1	2	1	3
Katastrophenhilfe / Ambulanz	0	0	0	0	0	0
Streik	0	0	0	0	0	0
Sonstiges	6	11	4	8	4	17
Gesamt	39	45	21	82	81	91

Basisdaten Regierungspräsidium Stuttgart

Vergleichswerte

2017		2018		2019		2020		2021		2022	
Nachtstarts	Nachtlandunge	Nachtstarts	Nachtlandunge	Nachtstarts	Nachtlandunge	Nachtstarts	Nachtlandunge	Nachtstarts	Nachtlandunge	Nachtstarts	Nachtlandunge
46	68	62	98	63	64	4	8	8	10	48	50

Anlage 9: Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Stuttgart

(gültig ab 19.09.2014)

Alle Nachtflüge werden durch die 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.

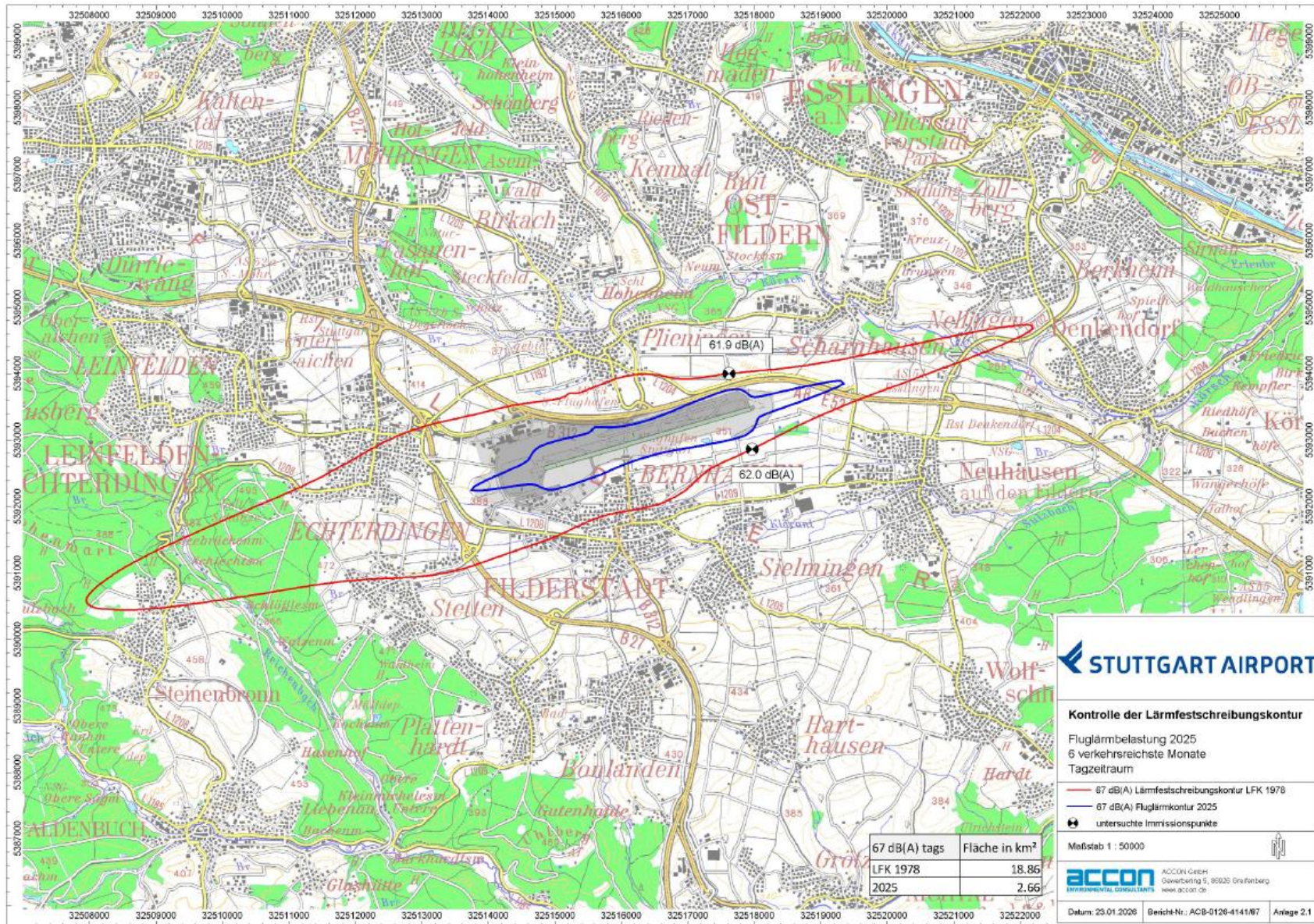
2. Propellerflugzeuge:

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

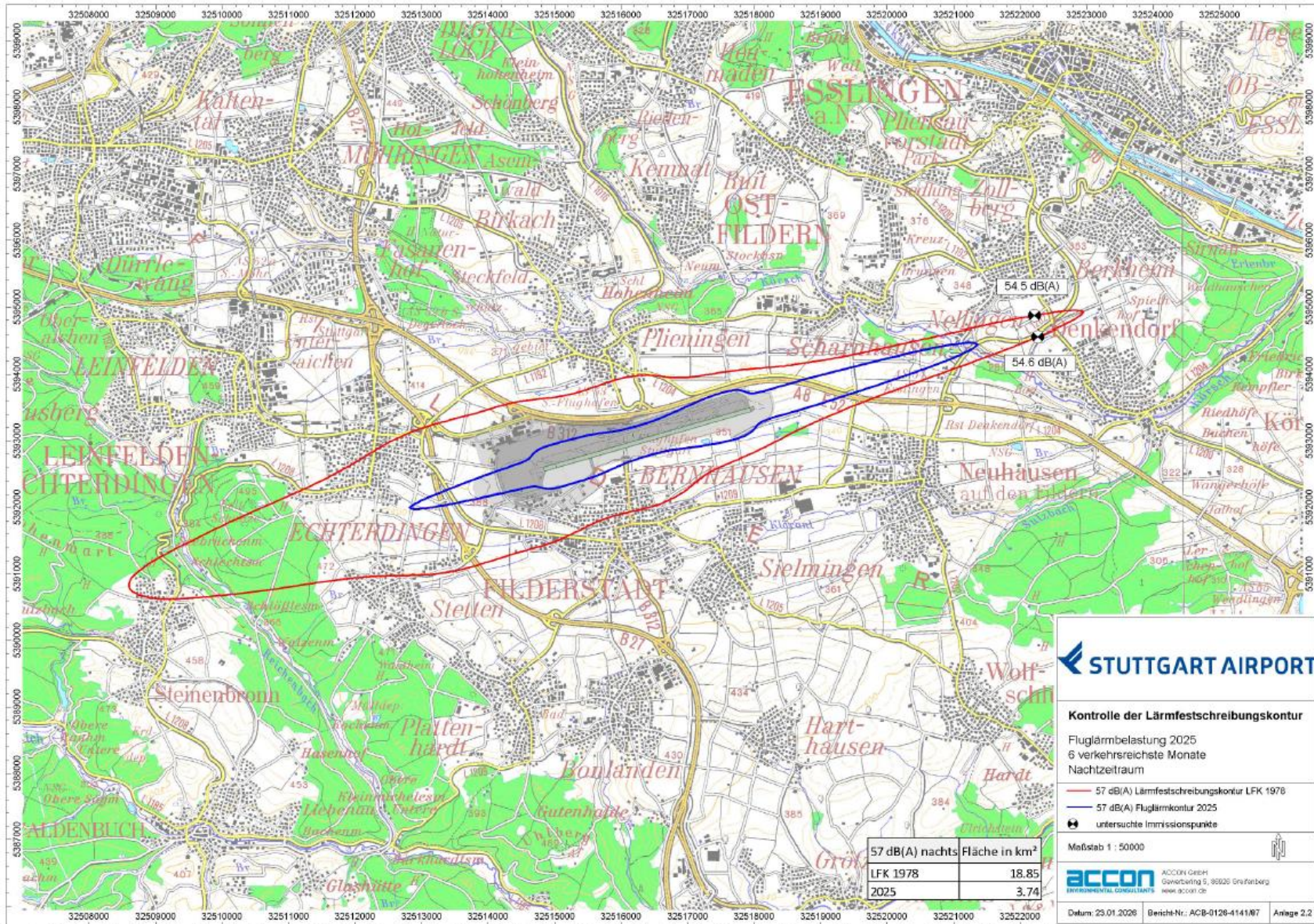
- mit einer maximalen Startmasse über 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 4 nicht erfüllen,
- mit einer maximalen Startmasse bis 8.618 kg, sofern diese die Anforderungen des Lärmzeugnisses nach ICAO Annex 16, Kapitel 10 nicht erfüllen. (Erläuterung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

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

Anlage 10: Lärmfestschreibungskonturen 2025 – Tagzeitraum



Anlage 11: Lärmfestschreibungskonturen 2025 – Nachtzeitraum



Anlage 12: Aufgaben der Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Stuttgart

Die 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 der 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 Mandatsträgerinnen und Mandatsträger wie Abgeordnete des Deutschen Bundestags, des Landtags von Baden-Württemberg, Landrätinnen und Landräte, Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister sowie Bürgermeisterinnen und Bürgermeister suchen die LSB auf, um Lärmfragen zu erörtern. Die LSB informiert Bürger über die vom Fluglärm betroffenen Gebiete. Regelmäßig erfolgen Außentermine an Beschwerdeschwerpunkten mit Lärmmessungen, teils unter Beteiligung der Kommunen. Die 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 13: Beschwerdestatistik bereinigt inkl. Entwicklung zu 2024

Monat	Ort	Ort																				LA	N	K	M	H	L	S	Summe Beschwerden pro Monat 2025	Summe Beschwerden 2025							
		Aichtal Neuenhaus Wolfschlugen	Altbach Deizisau Plochingen	Altdorf	Böblingen Sindelfingen	Denkendorf	ES Berkheim	ES Oberessl. Sirmau Zell Zollbg.	Filderstadt/Filderstadt-Harthaussen	LE Leinfelden Echterdingen	LE Musberg	LE Ober- und Unterreichen	LE Stetten	Neuhausen auf den Fildern	Nürtingen, Nürtingen-Neckarhausen/Oberensingen	Nürtingen Hardt	Neckartailfingen	OF Kemnat Ruit	OF Nellingen	OF Scharnh. Scharnh. Park	Schönaich										Steinenbronn	S Plien. Birkach Steckf. Asemw.	S Vaihingen Rohr Kaltental Möhr.	S übrige Stadtteile	Waldenbuch	Übrige Orte	
Januar		88	0	0	0	1	0	0	3	2	0	0	0	1	110	86	0	0	5	0	0	0	1	0	6	0	48	118	17	1	10	9	194	0	349	349	
Februar		120	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	119	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	165	7	0	4	227	1	404	753			
März		386	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1	38	264	131	4	2	0	0	0	0	1	18	1	64	106	1	1	23	2	781	0	914	1667		
April		263	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	74	162	156	40	0	0	0	1	0	0	1	0	27	87	8	0	0	3	629	0	727	2394		
Mai		439	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	57	67	122	19	2	0	2	0	1	3	3	2	58	90	5	0	0	10	674	0	779	3173		
Juni		261	3	0	0	5	1	1	2	3	2	0	0	43	162	80	1	1	3	1	0	2	1	5	3	20	149	12	1	0	6	436	0	604	3777		
Juli		202	3	0	3	5	1	1	7	6	1	1	0	26	9	45	1	3	4	4	1	1	0	0	6	45	10	15	1	5	5	343	0	379	4156		
August		163	5	0	0	2	3	0	1	8	0	0	2	15	10	81	0	1	2	0	5	0	1	0	2	16	9	3	0	0	3	306	0	321	4477		
September		116	12	0	0	0	0	1	9	4	0	0	0	45	1	61	1	0	3	0	0	2	1	0	5	38	5	1	6	0	5	288	1	306	4783		
Oktober		93	3	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	32	0	43	3	2	0	0	1	0	0	0	3	21	3	4	1	0	5	193	0	206	4989		
November		50	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	26	2	22	0	93	1	0	0	0	1	1	0	15	3	0	0	1	0	210	0	214	5203		
Dezember		123	3	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	31	2	140	0	7	1	0	3	0	0	1	10	37	21	27	12	0	4	308	0	372	5575		
Summe 2025		2304	31	0	6	21	18	3	23	27	3	1	3	390	908	1067	69	111	19	7	11	6	9	28	39	20	451	766	100	23	39	56	4589	2			
entspricht %		41,33	0,56	0,00	0,11	0,38	0,32	0,05	0,41	0,48	0,05	0,02	0,05	7,00	16,29	19,14	1,24	1,99	0,34	0,13	0,20	0,11	0,16	0,50	0,70	0,36	8,09	13,74	1,79	0,41	0,70	1,00	82,31	0,04	5575		
LA		139	2	0	0	4	3	1	1	6	1	0	0	3	451	32	8	0	2	1	0	0	0	1	3	108	LA = Flugabweichungen										
N		3	4	0	0	0	14	1	3	3	0	0	1	1	3	0	0	0	2	3	4	1	0	0	7	1	42	N = Nachtflug									
K		1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	1	0	12	K = Kleinflugzeug									
M		1	0	0	0	0	0	0	3	4	0	1	1	0	0	2	0	7	5	0	0	0	1	18	0	0	0	M = Militär									
H		26	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	3	16	0	2	H = Hubschrauber									
L		2134	25	0	6	17	1	1	5	14	2	0	1	386	454	1033	61	99	10	3	7	5	3	7	14	16	285	L = Fluglärm allgemein									
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	S = Schadstoffe									
Summe 2024		4775	18	159	8	180	4	219	36	11	4	6	5	101	917	2093	185	27	36	16	1	2	13	23	7	11	903										
Zahlenmäßige Entwicklung		-2471	13	-159	-2	-159	14	-216	-13	16	-1	-5	-2	289	-9	-1026	-116	84	-17	-9	-9	10	4	-4	5	32	9	-452									
entspricht %		-52	72	-100	-25	-88	350	-99	-36	145	-25	-83	-40	286	-1	-49	-63	311	-47	-56	1000	200	-31	22	457	82	-50										

Anlage 14 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.

Leq

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

dB(A)

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