

Stadt Mittenwalde – Paul-Gerhardt-Stadt

Mitglied der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm
und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge
für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg



Stadt Mittenwalde, [redacted]

Dietlind Biesterfeld
Vors. d. „Fluglärmkommission“ f. d. BER
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin Brandenburg
Mittelstraße 5/5a
12529 Schönefeld

Ansprechperson

Achim Lorber
Berufener Vertreter der Stadt
in der Kommission

E-Mail
Telefon
Telefax



Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Mittenwalde, den
30.10.2025

Diskrepanz zwischen Planfeststellung für den BER und 247. DVO zur LuftVO

Laut Planfeststellungsbehörde hat das BAF bei der Festlegung von Flugverfahren keinen Einfluss auf den Umfang des Flugbetriebs. Über den Nutzungsumfang eines Flughafens kann es nicht mitbestimmen.¹ Das BAF selbst erklärt, dass es durch die Festlegung von Flugverfahren keinen Einfluss auf die Art und das Ausmaß des Luftverkehrsaufkommens hat und auch nicht über betriebseinschränkende Flugverfahren nehmen darf.² Soweit die Rahmenbedingungen.

Im Vorfeld der damals noch für den 30.10.2011 geplanten Inbetriebnahme des BER stimmte die FLK im Dezember 2010 für die vom MUGV und dem Namenspaten der heutigen Q-Abflugverfahren, Herrn Hoffmann, gestellten Anträge. Beide schlugen frühes Abdrehen nach dem Start nach rechts, spätestens am Ende der Startbahn 06R vor, ließen aber einen Mindeststeiggradienten vermissen.

Nach Prüfung dieser Vorschläge beschied die DFS im Januar 2011, **dass eine ordnungsgemäße und flüssige Betriebsdurchführung durch die Erhöhung des Konfliktpotentials nicht mehr gewährleistet ist. Vorstellbar wäre jedoch ein frühes Abdrehen in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr.**³ Daraufhin bat die FLK die DFS, die Durchführung der kurzen Südabflugrouten (heute KISUC 1Q/ SUKIP 3Q) auch am Tage zu untersuchen.⁴

¹ Vgl. MIL (14.02.2011), Bedeutung der durch die DFS geänderten Grobplanung der Flugverfahren für den Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 und den Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 zum Flughafen ausbau BBI, S. 1–2.

² Vgl. BAF (10.06.2025), Festlegung von Flugverfahren am Flughafen Berlin-Brandenburg, S. 8–9.

³ Vgl. DFS (17.01.2011), Vortrag zur 71. Sitzung der Kommission nach §32b LuftVG für den BER, S.22 und S.40.

⁴ Vgl. DFS (14.02.2011), Vortrag zur 72. Sitzung der Kommission nach §32b LuftVG für den BER, S.46ff.

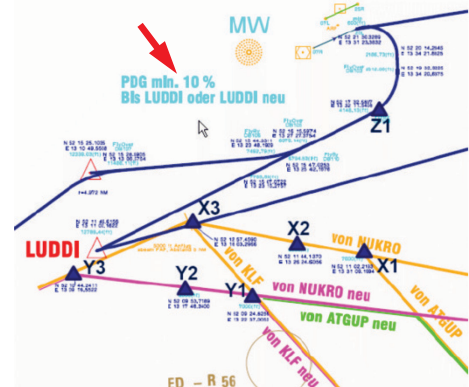
Ortsteile: Brusendorf, Gallun, Mittenwalde, Motzen, Ragow, Schenkendorf-Krummensee, Telz und Töppchin





Also führte die DFS der Bitte entsprechend erneut Simulationen der kurzen Südabflugrouten durch. Auswertekriterium war die ordnungsgemäße Betriebsdurchführung gemessen anhand zu erwartender Konfliktpunkte durch interagierenden Verkehr.

Im März 2011 berichtete die DFS der FLK, der Planfeststellungsbehörde und dem BAF über den Fortgang der Untersuchung. So war u. a. für die kurzen Südabflugverfahren ab Startbahn 06R in Richtung LUDDI ein Steiggradient von mindestens 10% eingeführt worden (siehe Grafik⁵).



Im Mai 2011 gab dann die DFS das Ergebnis der betrieblichen/ sicherheitstechnischen Validierung der Abflugstrecke „LUDDI kurz“ (heute KISUC1Q/SUKIP3Q) in Bezug auf die Südanflüge der FLK, der Planfeststellungsbehörde und dem BAF bekannt:

Sie hielt die geänderten Abflugverfahren mit den eingeführten Höhenvorgaben jetzt auch am Tag für betrieblich möglich, aber ein Steiggradient von 10,0% ist zwingend erforderlich.⁶

Die DFS hat somit klar die Konsequenzen beider Szenarien entweder mit oder ohne zwingend erforderlichen Steiggradienten aufgezeigt.

Das BAF legte die Abflugverfahren KISUC1Q/SUKIP3Q ohne den für die Durchführung am Tage zwingend erforderlichen Steiggradient fest.⁷ Der Erklärung der DFS folgend, ist deren betriebliche Nutzung genau wie die der Vorschläge des MUGV und von Herrn Hoffmann durch die Erhöhung des Konfliktpotentials nur in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr vorstellbar.

Beschlussantrag

Die FLK wird gebeten, die obigen Stellungnahmen der Planfeststellungsbehörde, des BAF sowie die gewonnenen Erkenntnisse und Erklärungen der DFS zu berücksichtigen und sich für eine der möglichen Optionen zu entscheiden und diese dem BAF vorzuschlagen;

entweder a) mit zwingend erforderlichlichem Steiggradienten:

Die Abflugverfahren KISUC1Q/SUKIP3Q sollen für die Nutzung am Tage dadurch ertüchtigt werden, dass der Steigflug wie bisher mit dem zwingend erforderlichen Steiggradienten von mindestens 10,0% (610ft/NM) durchzuführen ist. Hält das BAF den Vorschlag der FLK für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilt es dies der Kommission unter Angabe der Gründe bis spätestens zum 10. Januar 2026 mit.

⁵ Vgl. DFS (14.03.2011), Vortrag zur 73. Sitzung der Kommission nach §32b LuftVG für den BER, S.24.

⁶ Vgl. DFS (09.05.2011), Vortrag zur 76. Sitzung der Kommission nach §32b LuftVG für den BER, S.6.

⁷ Vgl. BAF (11.06.2025), LuftVODV 247, V96-1-2-247-2, (BGBl. 2025 I Nr. 142 13.06.2025) S.48/S.51; geändert durch V96-1-2-247-2 vom 23.09.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 224 30.09.2025)



oder b) ohne zwingend erforderlichen Steiggradienten:

Die Abflugverfahren KISUC1Q/SUKIP3Q sollen unverändert beibehalten und gemäß der Erklärung der DFS grundsätzlich nur für 22:00–06:00 Uhr zur Verfügung gestellt werden. Hält das BAF den Vorschlag der FLK für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, so teilt es dies der Kommission unter Angabe der Gründe bis spätestens zum 10. Januar 2026 mit.

für die Stadt Mittenwalde



Achim Lorber