



Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Monzastraße 1, 63225 Langen

Fluglärmkommission BER

Per E-Mail

Victoria Reuter

[www.baf.bund.de](http://www.baf.bund.de)

### **Beschlussantrag 113-02; Stellungnahme BAF**

LFR I/40.15.20.20-00001#0009/0011

Langen, 27.11.2025

Seite 1 von 2

Sehr geehrte Frau Biesterfeld,

sehr geehrte Mitglieder der Fluglärmkommission Berlin-Brandenburg,

der Beschlussantrag 113-02 für die 113. Sitzung der Fluglärmkommission Berlin-Brandenburg soll sich an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) richten. Aus diesem Grund möchte ich bereits vorab den Standpunkt meiner Behörde zu dem Thema Wegfall des Mindeststeiggradienten (Procedure Design Gradient - PDG) auf den Q-SIDs von der Südbahn bei Betriebsrichtung 06 über die Ihnen bereits aus dem Abwägungsvermerk bekannten Erwägungen hinaus konkretisieren. Die Ausführungen wurden im Kern bereits gegenüber der Aufsichtsbehörde (Bundesministerium für Verkehr) im Rahmen von u.a. von der Antragstellerin gegen das BAF in dieser Sache eingereichten Fachaufsichtsbeschwerden gemacht. Diese Fachaufsichtsbeschwerden sind erfolglos geblieben.

Der Mindeststeiggradient auf den bisher bestehenden Verfahren SUKIP 2Q und LOGDO 2Q wurde seinerzeit aus Gründen der flugbetrieblichen Sicherheit eingeführt, nämlich um einen ausreichenden Abstand zwischen dem anfliegenden Verkehr und dem über die genannten Flugverfahren abfliegenden Luftverkehr sicherzustellen. Diese Einschätzung erfolgte vor Inbetriebnahme des Flughafens, mithin vor knapp 15 Jahren und ohne praktische Erfahrungen im tatsächlichen Flugbetrieb als Prognose. Es wurde seither im Rahmen der betrieblichen Nutzung der Flugverfahren festgestellt, dass der PDG nicht erforderlich ist, um die Trennung von An- und Abflugstrom zu gewährleisten. Hierfür genügt die Festlegung einer Mindesthöhe von Flugfläche 100 (entspricht je nach Luftdruck ungefähr



Seite 2 von 2

10.000 Fuß über NHN) am Wegpunkt POBAM (ca. 5km südwestlich von Ludwigsfelde). Das Steigverhalten der Flüge vor POBAM ist für die Herstellung eines sicheren Abstandes bei POBAM nur insoweit relevant, als bei POBAM die genannte Höhe erreicht sein muss.

Betriebseinschränkungen, die durch die Festlegung der in Rede stehenden Flugverfahren entstanden wären oder möglicherweise entstehen könnten, sind im BAF nicht bekannt. In dem Beschlussantrag wird auf Flugverfahren mit dem Arbeitstitel „LUDDI kurz“ Bezug genommen und auf Informationen und Einschätzungen verwiesen die aus der Zeit vor der Erstfestlegung der Flugverfahren für den Flughafen BER im Jahr 2012 stammen. Meine Behörde geht davon aus, dass seitens der DFS als zuständiger Flugsicherungsorganisation sowie Flugverfahrensplaner, seitens des Flughafens oder seitens der den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften solche Einschränkungen des Betriebes im Rahmen des bisherigen Betriebs und der Planungen erkannt und dann auch an das BAF als festlegende Behörde herangetragen worden wären. Die im Antrag in Bezug genommenen Tatsachen sind veraltet und stellen damit keine geeignete Grundlage für Entscheidungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt mehr dar.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es von Seiten des BAF keine ersichtlichen Anhaltspunkte dafür gibt, dass die beantragten Optionen zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs am Standort Berlin-Brandenburg geboten wären. Es bestehen keine Zweifel daran, dass der anfallende Verkehr mit den derzeit bestehenden Flugverfahren sicher abgewickelt werden kann. Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel, ob die beantragten Empfehlungen in den Bereich fallen würden, in dem die Fluglärmkommission das BAF nach § 32b Absätze 1 und 3 Luftverkehrsgesetz berät und berechtigt ist Vorschläge zu unterbreiten. Fluglärmgesichtspunkte finden sich in dem Antrag nicht, auch wenn anzunehmen sein dürfte, dass partikulare Lärmschutzinteressen unter dem Deckmantel der Planfeststellungskonformität der Flugverfahren für die Antragstellung leitend gewesen sind.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Victoria Reuter