Stadt Mittenwalde – Paul-Gerhardt-Stadt
Mitglied der Kommission zum Schutz gegen Fluglärm
und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge
für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

Stadt Mittenwalde, Rathausstraße 8, 15749 Mittenwalde

Rainer Teschner-Steinhardt
Stv. Vors. d. „Fluglärmkommission“ f. d. BER
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin Brandenburg
12529 Schönefeld
Mittelstraße 5/5a

Ansprechperson
Achim Lorber
Berufener Vertreter der Stadt
in der Kommission

E-Mail flk@politik.mittenwalde.de
Telefon 033764/898-0
Telefax 033764/898-50

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Mittenwalde, den
			03.02.2026

Gegenvorstellung zur Mitteilung des BAF (LFR I/40.15.20.20-00001#0009/0017) bezüglich des Beschlusses der FLK aufgrund des Beschlussantrags 113-02 a)

Sehr geehrter Herr Teschner-Steinhardt,

Den Antrag 113-02 betreffend hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) fristgemäß seine Meinung zum Vorschlag der FLK mitgeteilt.

Zunächst hält es diesen für unzulässig, da nicht erkennbar sei, dass es sich um eine Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge handle.

Tatsächlich aber sollen die Abflugverfahren KISUC 1Q/SUKIP 3Q gemäß Vorschlag der FLK für die Nutzung am Tage ertüchtigt werden. Aus Sicht der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) dient dies durchaus zum Schutz gegen Fluglärm, denn:

> „Eine der prominentesten Bemühungen um Lärmschutz im Nahbereich des Flughafens Berlin [sic] ist die sogenannte ‚Hoffmann-Kurve‘. Diese beschreibt ein Abflugverfahren, welches bei Betriebsrichtung 07 [!] (Ostwind) kurz nach dem Start und noch vor Erreichen der Gemeinden Zeuthen, Schulzendorf und Königs Wusterhausen nach Süden abdreht.“[1]

[1] DFS (30.10.2024), Umwelterklärung 2024 gemäß Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 vom 25.11.2009, S. 37.

Ferner ist nicht zu leugnen, dass die DFS damit einer Bitte der FLK nachkommt.[2]

Als Grund für die mangelnde Durchführbarkeit des Vorschlags der FLK macht sich das BAF ohne jegliche Referenz zur Fachliteratur zu eigen, dass ein vorgeschriebener Steiggradient (PDG) nur noch aus Hindernisgründen zulässig sei und nicht mehr Bestandteil der Abflugverfahren sein werde.[3]

Dem steht folgendes entgegen:

I. Um Abflüge bis zum Erreichen der IFR-Mindesthöhe vor Hindernissen zu schützen, ist für jedes IFR-Abflugverfahren unter Berücksichtigung relevanter Bauwerke und Geländeerhebungen ein spezieller Abflug-Steiggradient, der sogenannte Verfahrensplanungsgradient (PDG) zu bestimmen.[4]
II. Zusätzlich kann abhängig von Umgebungsbedingungen für einzelne Abflugverfahren noch ein anderer Abflug-Steiggradient bestimmt werden.[5]

Das heißt, dass laut ICAO neben einem PDG, der für jedes Abflugverfahren festgelegt werden muss, noch ein anderer Abflug-Steiggradient erforderlich sein kann, um z. B. wie bei den Abflugverfahren KISUC 1Q/SUKIP 3Q dem nachgewiesenen erhöhten Konfliktpotential Rechnung zu tragen.

Damit stellt sich der Einwand des BAF gegen die Durchführbarkeit des Vorschlags der FLK als unzutreffend heraus.

Bezüglich einer fehlenden Eignung des Vorschlags der FLK verweist das BAF auf seine Schriftsätze vom 27.11.2025, Az. LFR I/40.15.20.20-00001#0009/0011 sowie vom 11.06.2025, Az. LFR I/40.15.10.25-0009#0001/0043, S. 15 (Ziffer 2). Darin beruft es sich im Kern auf die Festlegung einer Mindesthöhe von FL 100 am Wegpunkt POBAM, die zur Sicherstellung notwendiger Abstände ausreicht.

Die Höhenvorgabe über POBAM sorgt keineswegs dafür, dass das nachgewiesene erhöhte Konfliktpotential auf ein gerade noch akzeptables Maß für eine ordnungsgemäße und flüssige Betriebsdurchführung abgesenkt werden würde.

[2] Vgl. DFS (14.02.2011), Vortrag zur 72. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den BER, S. 46.
[3] Vgl. DFS (10.12.2024), Vortrag zur 111. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den BER, S. 26.
[4] Vgl. ICAO (2020). Doc 8168, Volume II. Seventh Edition. Part I, Section 3, Chapter 2.
[5] Vgl. ICAO (2018). Doc 8168, Volume I. Sixth Edition, Attachment B-2, 2.3.1

Warum wohl sonst hatte die DFS schon für die Abflugverfahren LOGDO 1Q/SUKIP 1Q und später LOGDO 2Q/SUKIP 2Q neben der Flughöhe von mindestens FL 100 über POBAM auch noch den Abflug-Steiggradienten von mindestens 10 % vorgesehen?

I. Ein Abflug-Steiggradient von mindestens 10 % soll verhindern, dass die ordnungsgemäße und flüssige Betriebsdurchführung durch das erhöhte Konfliktpotential der Abflugverfahren KISUC 1Q/SUKIP 3Q nicht mehr gewährleistet ist.[6] Darum ist dieser gemäß DFS zwingend erforderlich.[7]
II. Die Flughöhe von mindestens FL 100 über POBAM entspricht durchschnittlich einem Steiggradienten von weniger als 10 % und kann daher lediglich als letzte Sicherheitsvorkehrung für notwendige Abstände dienen.

Das BAF geht irrtümlich davon aus, dass Einschränkungen der ordnungsgemäßen und flüssigen Betriebsdurchführung, die aus dem erhöhten Konfliktpotential resultieren, von der DFS, der FBB oder den betroffenen Fluggesellschaften an das BAF herangetragen worden wären. Doch das operative Eingreifen der Fluglotsen zur Entschärfung unnötiger potentieller Konflikte wird von niemandem ausgewertet. Diesbezügliche Kritik der Fluglotsen verhallt ungehört. Darum wird aufgrund der aktuellen luftseitigen Kapazitätsauslastung des BER die ineffiziente Verschwendung der begrenzten Kapazität der Flugsicherungskontrollstelle dem BAF noch einige Zeit bis zu einem gewissen Verkehrsaufkommen verborgen bleiben. Die Untersuchungsergebnisse der DFS zum Konfliktpotential sind bislang durch nichts widerlegt.

Bleibt nur noch festzustellen, dass der Einwand des BAF gegen die Eignung des Vorschlags der FLK unbegründet ist.

für die Stadt Mittenwalde

Achim Lorber
Ingenieur f. Flugsicherung

[6] Vgl. DFS (17.01.2011), Vortrag zur 71. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den BER, S. 22/S. 40 .
[7] Vgl. DFS (09.05.2011), Vortrag zur 76. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den BER, S. 6.