

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

Wolfgang Ruths
Leiter Referat LFR
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
Monzastraße 1
63225 Langen

Ansprechperson

Herr Lorber
Berufener Vertreter der Stadt in
der Kommission

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

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Mittenwalde, den
03.03.2025

Verletzung von Abflugverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg

Sehr geehrter Herr Ruths,

in Ihrer Funktion als Aufsichtsbehörde über die zivilen Flugsicherungsorganisationen in Deutschland bitte ich Sie, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH anzuweisen, die Daten über die hiermit angezeigten Abflüge vom BER vom **06.02.2025** ab **14:00** Uhr bis zum **26.02.2025** um **16:45** Uhr über die vorgesehene Aufbewahrungsfrist hinaus zur Verfügung zu halten, um gegen Ordnungswidrigkeiten ermitteln zu können.

Begründung:

Es ist den Bürgerinnen und Bürgern, insbesondere aus den Ortsteilen Brusendorf und Ragow, nicht vermittelbar, weshalb sie Fluglärm von den Abflügen hinnehmen sollen, die ordnungswidrig über ihre Häuser fliegen. Um ggf. den Bußgeldtatbestand wegen der Nichtbefolgung der Abflugverfahren LOGDO 2Q oder SUKIP 2Q gemäß § 44 (1) Nr. 29 LuftVO im Sinne des § 58 (1) Nr. 10 LuftVG zu vermeiden, sollten diese Abflüge via Z-SID oder von Piste 06L abfliegen. Außerdem ist zwingend ein Z-SID zu planen, wenn der Verfahrensplanungsgradient (PDG) des Q-Abflugverfahrens nicht eingehalten werden kann. Insgesamt gäbe es dadurch viel mehr ordnungsmäßige

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

Deutsche Kreditbank AG Berlin – DKB
IBAN: DE78 1203 0000 0000 6168 13
BIC: BYLADEM1001

Gläubiger-
Identifikationsnummer
DE47ZZZ00000082252



Mittenwalde
Paul-Gerhardt-Stadt

Natürlich in
Brandenburg



Abflüge vom BER und zugleich weniger Flüge über Mittenwalde. Um meinen Pflichten als Bürgermeister gegenüber meinen Bürgerinnen und Bürgern sowie deren vom Grundgesetz garantierten Recht auf Wahrung unserer rechtsstaatlichen Ordnung bestmöglich gerecht zu werden, habe ich diese Abflüge überprüft und ausgewertet.

Die TH Wildau bescheinigt unseren Berechnungen, dass das Steigverhalten der Abflüge durch die Diagramme mathematisch korrekt abgebildet wird. Für jedes einzelne Steigprofil wird ein eigenes Diagramm gezeichnet. Wird der Steigflug über mindestens 1 NM mit weniger als 607,6 ft/NM durchgeführt, wird der betreffende Profilabschnitt rot hervorgehoben. Mit den beigefügten Flugverlaufsdaten können Sie das Steigverhalten in diesen Flugabschnitten selbst nachvollziehen. Die zugrunde liegenden ADS-B Daten der Abflüge stellt die DFS GmbH zur Verfügung.

Die ausgewerteten Flugverlaufsdaten vom 06. Februar bis 26. Februar 2025 zeigen, dass die Abflugverfahren LOGDO 2Q und SUKIP 2Q fast immer nicht befolgt, die Abflüge also nicht gemäß 247. LuftVODV durchgeführt wurden. Im angegebenen Zeitraum wurden **1022** Abflüge überprüft. Davon haben **917** den Steigflug vor dem Erfliegen von FL100 nicht mit mindestens 10,0 % (610 ft/NM) durchgeführt, weil sie innerhalb einer Nautischen Meile weniger als 607,6 Fuß stiegen. Das trifft auf **89,7 %** der überprüften Abflüge zu. Manche dieser Abflüge verletzen den vorgeschriebenen Mindestwert mehrfach bzw. sehr deutlich. Bis Flughöhe A050 verfehlte **EWG62M** im betreffenden Flugabschnitt die Mindeststeigrate von 610 ft/NM mit \varnothing **264** ft/NM (\varnothing **4,3 %**) am weitesten. Die Flugverkehrskontrolle erteilt vor dem Erfliegen von A050 grundsätzlich keine Freigabe zum Abweichen vom Abflugverfahren, auch nicht für einen Steigflug mit weniger als 10,0 %. **DLH175** führte den Steigflug während des Abflugverfahrens fast durchgängig mit weniger als 10,0 % durch.

Zudem haben im angegebenen Zeitraum **23** Abflüge den zu den Abflugverfahren LOGDO 2Q und SUKIP 2Q gehörenden Bereich der Mindesthindernisfreiheit (MOC) nach dem Start bei Waltersdorf lateral verlassen. Infolgedessen unterschritten sie ohne besondere Genehmigung in weniger als 8 km Abstand zum Luftfahrthindernis auf dem Funckerberg Königs Wusterhausen die IFR-Mindesthöhe gemäß SERA.5015 Buchst. b Nr. 2 DVO EU 923/2012. Damit wurde beim Abfliegen der Verfahren



LOGDO 2Q oder SUKIP 2Q ein weiterer Bußgeldtatbestand ausgelöst. Entsprechende Abflüge sind in der Monatsliste und in den Tageslisten mit „S“ gekennzeichnet. Den Link zu den zugehörigen Flugspuren finden Sie am Ende der Monatsliste.

Sie stützen Ihren Standpunkt hauptsächlich auf folgende Kontradiktion:

„Der Verfahrensplanungsgradient von 10,0 % (610 ft/NM) ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.“¹

Sie meinen, es dürfe mit geringerer Steigleistung geflogen werden, solange sich ein Flug oberhalb des PDG befinde.² Und Sie missverstehen „*Procedure Design Gradient (Abk.: PDG; dt.: Verfahrensplanungsgradient)*“ als Synonym für „*Mindeststeiggradient*“.³ Jeder Mensch kann irren, aber kluge Köpfe verharren nicht im Irrtum.

Sämtliche festgelegte Gradienten von Abflugverfahren sind mit einer geschwindigkeitsabhängigen Mindeststeigrate verknüpft (siehe Abb. II-2-1-2). Daher empfiehlt die ICAO, dass Piloten sich über die Steigrate informieren sollten, die zur Einhaltung des Gradienten erforderlich ist.⁴ Dabei werden die Piloten u. a. von LHS oder Jeppesen unterstützt, die entsprechende Tabellen für den Steigflug zur Verfügung stellen.

Zudem ist ein PDG niemals aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich, sondern einzig aufgrund der Hindernissituation. Als international definierter Fachbegriff ist „*PDG*“ inhaltlich eindeutig abgegrenzt⁵ und als Synonym für „*Mindeststeiggradient*“ in diesem Zusammenhang unzulässig. Demzufolge kann obige Kontradiktion mit der unstreitigen Umstandsangabe nur wie folgt widerspruchsfrei aufgelöst werden:

„Der Mindeststeiggradient von 10,0 % (610 ft/NM) ist aufgrund der Luftraumstruktur erforderlich.“

Ordnungswidrig handelt, wer ein vorgeschriebenes Flugverfahren nicht befolgt. Die angezeigten Abflüge führten mutmaßlich den Steigflug ordnungswidrig durch, da bei

¹ LuftVODV 247 (2021, 2. November). §5 Absatz 4 Nr. 3 SUKIP 1Q LOGDO 1Q [Bundesanzeiger]. BAF

² Vgl. Ruths (2023, 16. Mai). LFR/2.8.3/0077-006/22, LFR/2.8.3/0097-006/22, LFR/2.8.3/0098-006/22 [E-Mail]. BAF

³ Vgl. Ruths (2025, 10. Januar). LFR II/60.15.00.99-00002#0002 [E-Mail]. BAF

⁴ Vgl. ICAO (2018). Doc 8168, Volume I. Sixth Edition. Part II, Section 2, Chapter 2, 2.2.3; Attachment A, A-17, Section 3, 3.1.1; Attachment B, B-2, 2.3

⁵ Vgl. ICAO (2020). Doc 8168, Volume II. Seventh Edition. Part I, Section 3, Chapter 2, 2.7



ihnen im Steigflug Gradienten unter 10,0 % (607,6 ft/NM) festgestellt wurden, obwohl der Steigflug mit mindestens 10,0 % (610 ft/NM) durchzuführen ist. Damit liegt jeweils ein zureichender tatsächlicher Anhaltspunkt vor, der den Anfangsverdacht für eine Ordnungswidrigkeit begründet. Mit einem Anfangsverdacht ist die Verfolgungsbehörde verpflichtet, zu ermitteln. Gemäß § 63 Nr. 4 LuftVG sind Sie für Ermittlung und Verfolgung im Zusammenhang mit der Verletzung von Flugverfahren zuständig. Ihre Untätigkeit als Verfolgungsbehörde ist bei dieser Sachlage nicht zu rechtfertigen. Ich fordere Sie auf, Ihre diesbezügliche Verweigerungshaltung zu beenden.

Für eine Erörterung oder Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dirk Knuth
Bürgermeister

Anlagen

Abbildung II-2-1-2

Monatsliste der ausgewerteten Abflüge im Februar 2025

Steigprofil EWG62M

Steigprofil DLH175

Wegen der großen Datenmenge übermittle ich Ihnen die Steigprofile und Flugspuren per Cloud. Für den Zugang nutzen Sie bitte den QR-Code oder den Link:



<https://magentacloud.de/s/sEQQBfy7FmgwMRt>

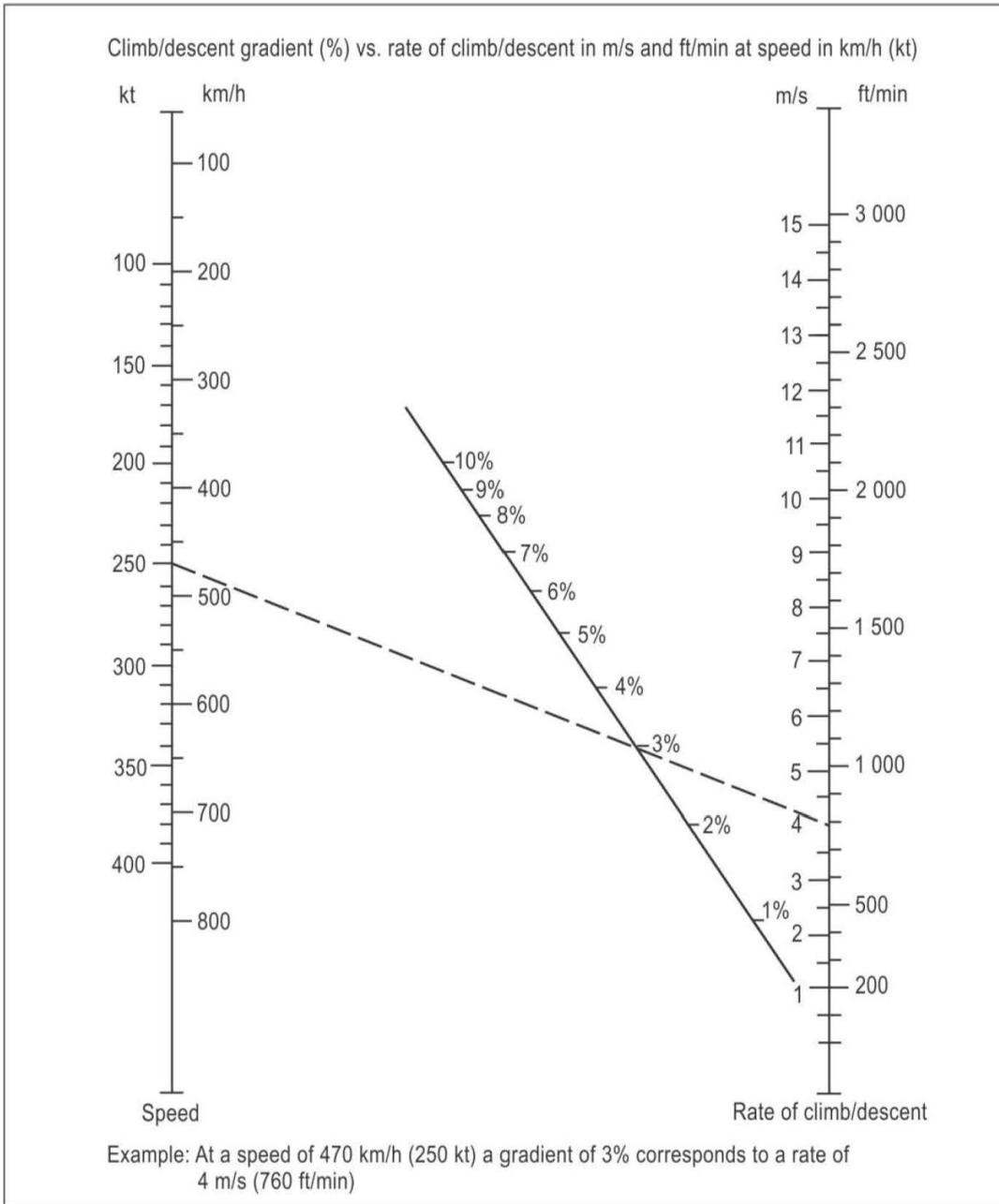
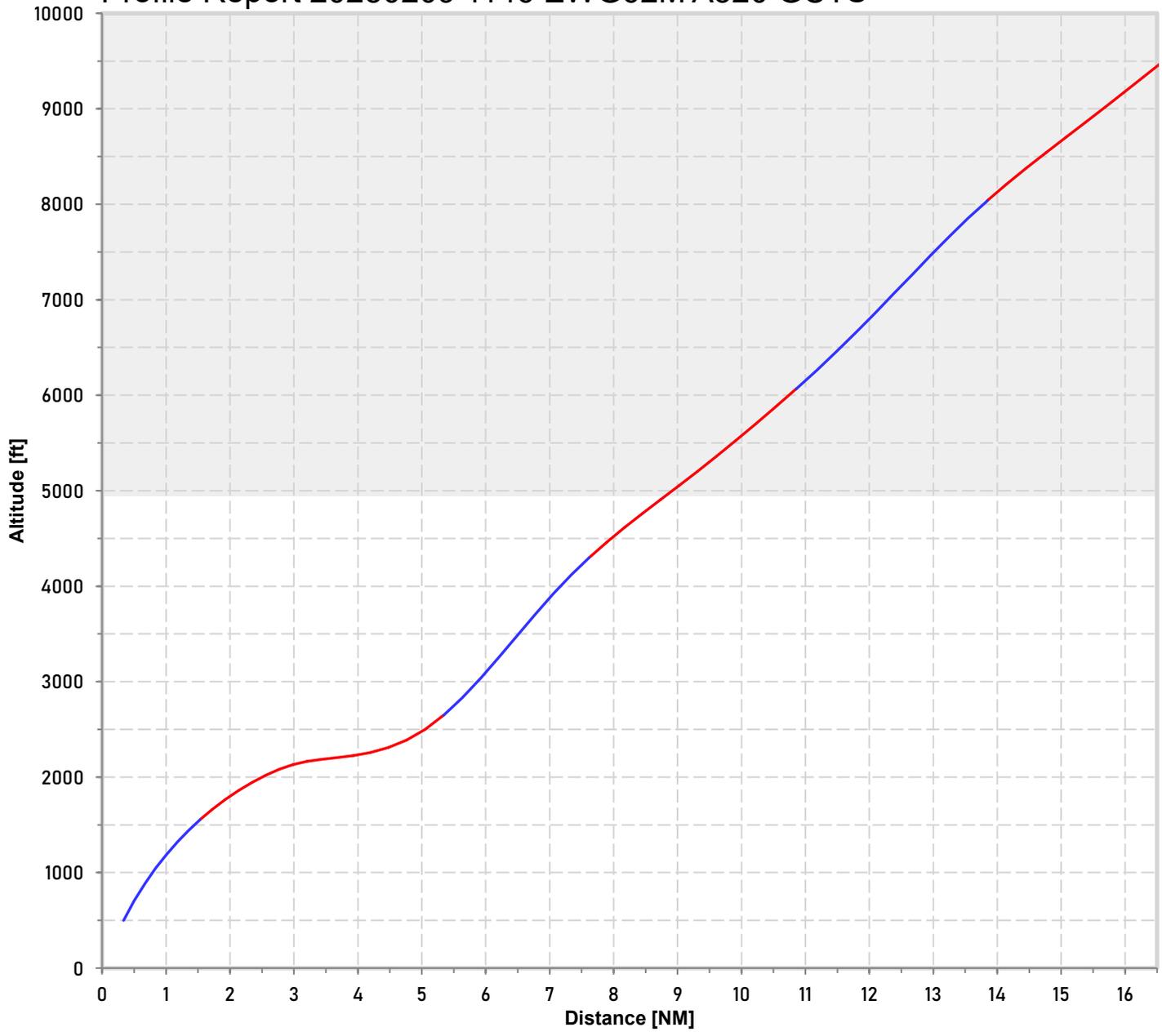


Figure II-2-1-2. Conversion nomogram

Selection Criteria: LOGDO 2Q/SUKIP 2Q

Latitude N [°]	Longitude E [°]	Altitude [ft]	Gradient [%]	Ø ft/NM
52,35593	13,54160	1555		
52,35436	13,54617	1663	9,25%	
52,35229	13,55053	1766	8,38%	
52,34978	13,55451	1861	7,46%	
52,34691	13,55794	1946	6,56%	
52,34376	13,56064	2021	5,79%	
52,34039	13,56246	2084	4,87%	
52,33688	13,56322	2132	3,72%	
52,33330	13,56276	2165	2,52%	
52,32969	13,56113	2186	1,54%	
52,32603	13,55852	2204	1,24%	
52,32232	13,55509	2225	1,35%	
52,31859	13,55106	2257	1,96%	
52,31480	13,54659	2309	3,05%	
52,31097	13,54188	2387	4,47%	
52,30711	13,53710	2499	6,35%	
52,30320	13,53240	2649	8,48%	287
52,27465	13,49192	4298		
52,27192	13,48580	4462	9,71%	
52,26948	13,47936	4616	9,11%	
52,26734	13,47261	4762	8,61%	
52,26554	13,46554	4906	8,43%	
52,26410	13,45814	5051	8,37%	
52,26304	13,45041	5201	8,49%	
52,26238	13,44236	5360	8,77%	
52,26207	13,43406	5527	9,00%	
52,26203	13,42557	5701	9,18%	
52,26220	13,41698	5882	9,44%	
52,26254	13,40836	6068	9,65%	546
52,26384	13,32724	8037		
52,26317	13,31902	8212	9,46%	
52,26225	13,31075	8380	8,96%	
52,26102	13,30257	8542	8,62%	
52,25944	13,29459	8701	8,50%	
52,25747	13,28692	8858	8,46%	
52,25505	13,27970	9014	8,49%	
52,25215	13,27302	9172	8,64%	
52,24871	13,26701	9332	8,71%	
52,24479	13,26163	9495	8,73%	
52,24046	13,25675	9659	8,55%	
52,23584	13,25225	9823	8,36%	
52,23101	13,24800	9986	8,15%	524

Profile Report 20250209 1146 EWG62M A320 GCTS



Selection Criteria: LOGDO 2Q/SUKIP 2Q

Latitude N [°]	Longitude E [°]	Altitude [ft]	Gradient [%]	Ø ft/NM
52,32953	13,55560	3205		
52,32665	13,55316	3322	9,90%	
52,32376	13,55040	3434	9,18%	
52,32086	13,54739	3539	8,39%	
52,31793	13,54419	3637	7,63%	
52,31497	13,54085	3727	6,87%	
52,31195	13,53743	3809	6,12%	
52,30887	13,53392	3885	5,55%	
52,30570	13,53032	3959	5,26%	
52,30245	13,52663	4034	5,20%	
52,29908	13,52284	4113	5,30%	
52,29560	13,51894	4198	5,53%	
52,29199	13,51493	4294	6,03%	
52,28823	13,51080	4402	6,54%	
52,28440	13,50651	4524	7,21%	
52,28058	13,50198	4657	7,73%	
52,27689	13,49716	4801	8,36%	
52,27344	13,49198	4954	8,96%	
52,27032	13,48636	5115	9,51%	436
52,26406	13,46628	5629		
52,26311	13,45847	5804	9,85%	
52,26258	13,45022	5977	9,35%	
52,26240	13,44163	6144	8,71%	
52,26244	13,43278	6304	8,10%	
52,26262	13,42376	6452	7,35%	
52,26282	13,41467	6586	6,60%	
52,26296	13,40558	6704	5,82%	
52,26302	13,39651	6808	5,14%	
52,26302	13,38744	6903	4,69%	
52,26300	13,37833	6994	4,48%	
52,26299	13,36915	7087	4,54%	
52,26303	13,35986	7188	4,87%	
52,26314	13,35043	7302	5,42%	
52,26337	13,34083	7433	6,11%	
52,26373	13,33105	7587	7,04%	
52,26408	13,32114	7757	7,68%	
52,26438	13,31116	7939	8,16%	
52,26450	13,30119	8129	8,54%	
52,26434	13,29128	8320	8,64%	
52,26379	13,28150	8507	8,53%	
52,26276	13,27191	8685	8,19%	
52,26114	13,26258	8850	7,62%	
52,25895	13,25350	9001	6,93%	
52,25627	13,24465	9143	6,44%	
52,25317	13,23597	9278	6,02%	
52,24973	13,22743	9411	5,83%	
52,24604	13,21899	9546	5,83%	
52,24219	13,21061	9686	5,99%	
52,23824	13,20225	9835	6,32%	
52,23426	13,19389	9995	6,77%	415

Profile Report 20250208 0653 DLH175 A321 EDDF

