

Anly 1

6441/11 101-201

106



DFS Deutsche Flugsicherung

Abteilung 4
5314
28. OKT. 1998
44

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH · Postfach 10 05 51 · 63005 Offenbach a.M.

Ministerium für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr
Referat 44, Herrn Bayr
Postfach 601161

14411 Potsdam

Ministerium
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg
28. OKT. 1998
Eingang Poststelle
4
Abt

29.10.98

→ 44.3. Sime
PPS Inform.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
FLL 20

((069) 80 54-
1215
oder 80 54 - 0

FAX (069) 80 54-
1295

Datum
26.10.1998

31. 30.10.98

**Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld
Grobplanung IFR-Abflugverfahren**

- 1) Besprechung vom 30.03.1998 in Potsdam
- 2) Besprechung vom 29.09.1998 in Offenbach

Sehr geehrter Herr Bayr,

in der Besprechung vom 30.03.1998 in Potsdam wurde seitens der DFS eine Grobplanung der IFR-An- und Abflugverfahren für den neuen Großflughafen Berlin-Schönefeld vorgestellt. Basierend auf diesen Verfahrensentwürfen wurde daraufhin seitens der Projektplanungsgesellschaft mbH Schönefeld (PPS) ein Lärmgutachten und ein medizinisches Gutachten als notwendige Bestandteile für das Planfeststellungsverfahren in Auftrag gegeben. Die dort dargestellte Streckengeometrie entspricht grundsätzlich den derzeitigen Planungen der DFS.

In o. Besprechung kündigte die DFS eine zusätzliche Prüfung im Hinblick auf eine gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beide Pisten an.

Als Ergebnis dieser Prüfung ergab sich, daß bei dem geplanten Bahnabstand IFR-Anflüge unabhängig voneinander auf beide Pisten durchgeführt werden können. Um allerdings auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Divergenz der Abflugwege von 15° erforderlich.



DFS Deutsche Flugsicherung

Blatt - 2 -

Dies bedeutet, daß es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte.

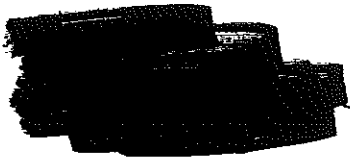



Es wird darauf hingewiesen, daß die nach § 27 a LuftVO vom LBA per Rechtsverordnung festzulegenden Flugverfahren nicht Gegenstand einer Planfeststellung oder Flugplatzgenehmigung sein können, sondern jederzeit optimiert werden können, wenn

- die Verkehrsentwicklung
- der Umweltschutz (Fluglärm) oder
- sich ändernde navigatorische Möglichkeiten dies erfordern.

Die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren wird demzufolge erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte und in enger Zusammenarbeit mit allen Betroffenen erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
-Hauptverwaltung
i.V.

i.A.



Leiter Luftraum und Verfahren

Leiter Luftraum- und Verfahrensplanung

Bundesrepublik Deutschland) und ENR 1.5-15 (Treibstoffsparende und lärmindernde ILS-Anflugverfahren) definiert und werden den Flugzeugführern zur Fluglärminderung empfohlen.

Die Verfahren sehen für Flugzeuge, die nach ICAO Anhang 16, Kapitel 3 zugelassen sind, vor, dass nach dem Start mit den Auftriebshilfen in Startstellung bei Erreichen einer Flughöhe von 1.500 ft über Grund die Startleistung der Triebwerke auf nicht weniger als Steigflugleistung zurückgenommen wird. Anschließend wird im Steigflug Geschwindigkeit aufgeholt und die Auftriebshilfen werden eingefahren. Danach erfolgt in 3.000 ft Flughöhe über Grund der Übergang zum Streckensteigflug. Dieses Verfahren orientiert sich an dem im Anhang A (noise abatement departure climb guidance) ICAO PANS-OPS Volume 1, Part V, Chapter 3 beschriebenen Verfahren NADP 2. Ziel ist es, die Einwirkdauer der Geräusche und die entstehenden Maximalpegel an flughafenfernen Gebieten zu verringern. Nach ICAO kann neuerdings die Schubreduzierung und damit die Lärmentlastung bereits bei einer Flughöhe von 800 ft über der Flugplatzhöhe eingeleitet werden. Ferner sollen die vorhandenen modernen Flugführungseinrichtungen genutzt werden, um die Standard-Instrumenten-Abflugverfahren möglichst genau einzuhalten.

Für die Landung werden u. a. lärmoptimierte Anfluggeschwindigkeiten und die Einhaltung optimierter Höhen und Gleitpfade vorgegeben, sofern die flugbetrieblichen Verhältnisse dies zulassen. In ENR 1.5-15 wird schließlich das spezielle ILS-Anflugverfahren „Continuous Descent Approach (CDA)“ beschrieben, mit welchem an geeigneten Flughäfen in der gesamten Anflugphase die Einhaltung einer kontinuierlichen Sinkflugrate 300 ft/NM bei einem Sinkwinkel von ca. 3° und damit sowohl lärm- als auch treibstoffverbrauchsminimiertes Fliegen erreicht werden soll. Der CDA-Anflug steht auf Anforderung durch den Luftfahrzeugführer bei der Flugsicherung zur Verfügung.

Die Flugverfahren werden von den Fluggesellschaften unter Berücksichtigung der Vorgaben der Flugzeughersteller auf die Bedingungen an den einzelnen Flughäfen abgestimmt, um lärmarme Flugverfahren zu erreichen. Die Verfahren dürfen keinesfalls die Arbeitsbelastung so erhöhen, dass die Luftfahrzeugführer bis an die Leistungsgrenzen beansprucht werden.

10.1.8.1.5 Festlegung der An- und Abflugwege

Die verbindliche Festlegung der An- und Abflugverfahren geschieht durch Rechtsverordnung (§ 27 a LuftVO) und wird erst kurz vor Betriebsbeginn der neuen Start- und Landebahn erfolgen. Zuständig sind das Luftfahrt-Bundesamt und bei Eilbedürftigkeit die Flugsicherung. Aufgrund der §§ 29 b Abs. 2 und 29 Abs. 1 LuftVG ist auch bei der Festlegung der An- und Abflugrouten dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Rechnung zu tragen. Eine Regelungsmöglichkeit im Planfeststellungsbeschluss ist mangels Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, aber auch unter sachlichen Gesichtspunkten wegen der Notwendigkeit der Integration der An- und Abflugwege in das überregionale Netz nicht gegeben.

10.1.8.1.6 Konzept des „Balanced Approach“

In der Resolution A33-7 vom 29. November 2001 haben die ICAO-Mitgliedsstaaten auf der 33. ICAO-Vollversammlung beschlossen, gemeinsame Strategien und Verfahren zum Umweltschutz zu erarbeiten. Ein wesentlicher Punkt ist die Behandlung und Lösung von Lärmproblemen in der Umgebung internationaler Verkehrsflughäfen auf Grundlage eines gemeinsamen Konzeptes. Hintergrund dieses Konzeptes ist das Ziel einer ausgewogenen (balanced) Entwicklung des Luftverkehrs im Hinblick auf Sicherheit, Umwelteinfluss und wirtschaftliche Aspekte. Der Begriff „Balanced Approach“ (ausgewogener Ansatz) wurde geprägt, um die Ausgewogenheit zwischen Umwelteinfluss und Wirtschaftlichkeit deutlich zu machen. Die ICAO/CAEP Arbeitsgruppe 2 erhielt den Auftrag, Leitlinien zu entwickeln, welche