

# DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Sitzung der Fluglärmkommission BBI am  
28.03.2011



# Vorschläge mit der Bitte um Prüfung bis zum 28.03.2011

- Nr. 37/2011 73-16-2011 Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf und BA Steglitz-Zehlendorf (Potsdam südwestlich umfliegen)
- Nr. 38/2011 73-17-2011 Gemeinde Rangsdorf (Kurze Südabkurvung bei BR Ost verlegen )

# Vorschläge mit der Bitte um Prüfung bis zum 28.03.2011

- Nr. 39/2011 73-18-2011 Gemeinde Schönefeld (Variante 4 bei BR West von der Nordbahn, Variante 3 Bei BR Ost von der Südbahn)
- Nr. 40/2011 73-19-2011 Gemeinde Rangsdorf (Beantragung einer „Geradeaus“-Variante bei BR West als ICAO-Abweichung oder Kapazitätsbeschränkung)
- Nr. 41/2011 73-20-2011 Landkreis Potsdam-Mittelmark (Entgeldordnung)

## Notwendige Änderungen für BBI

- Allgemeines
- Teil 1 Abflugverfahren
- Teil 2 Radarführungsstrecken  
(Transition-Verfahren)
- Teil 3 Einflugverfahren
- Teil 4 Anflugverfahren
- Teil 5 ATS-Strecken

*Modifikation/Neueinführung*

*Modifikation/Neueinführung*

*Zurückziehen der bestehenden  
Verfahren*

*Modifikation/Neueinführung*

*Modifikation/Neueinführung*

# Flugsicherungsbegriffe, Erläuterungen

## 1. Abflugverfahren (Standard Departure Routes, SIDs)

Verfahren zum Führen des Luftfahrzeugs vom Flughafen zu den ATS-Strecken.

## 2. Radarführungsstrecken (Transitionsverfahren)

Im Nahbereich wird mit diesen Strecken die ansonsten per Radar durchgeführte Lenkung abgebildet. Sie findet als Ersatz zur Radarführung bei starkem Verkehr Anwendung, da Sprechfunk reduziert und Staffelung vereinfacht wird (Sicherheit).

Nachteil ist die im Einzelfall längere Strecke als bei Radarführung.

# Flugsicherungsbegriffe, Erläuterungen

## 3. Einflugverfahren (Standard Arrival Routes, STARs)

Verfahren zum Führen des Luftfahrzeugs von den ATS-Strecken in den Nahbereich des Flughafens (zum Beginn des Anflugverfahrens (sog. Initial Approach Fix, IAF)

Diese Verfahren werden praktisch nicht genutzt, finden zum Training oder bei Funkausfall Anwendung. Stattdessen Führung der Luftfahrzeuge mit Radar.

## 4. Anflugverfahren

dienen der Führung des Luftfahrzeugs bis auf die Landebahn, in der Regel mit einem Instrumentenlandesystem im gerade verlaufenden „Endanflug“. Die Führung zu diesem Endanflug erfolgt mit:

- a) Radar, auch aus dem Transitionsverfahren heraus (Normalfall)
- b) Standardanflugverfahren (selten, bei Funkausfall)

# Flugsicherungsbegriffe, Erläuterungen

## 5. ATS-Strecken (Überflüge)

dienen der Führung der Luftfahrzeuge zu ihrem Zielgebiet, üblicherweise in großen Höhen und ohne Verbindung zu einem Flughafen

# Beratung

## FLK-Sitzung am 28. März 2011

- Teil 1 Abflugverfahren
- Teil 2 Radarführungsstrecken  
(Transitions-Verfahren)
- Teil 4 Anflugverfahren

*Modifikation/Neueinführung*

*Modifikation/Neueinführung*

*Modifikation/Neueinführung*

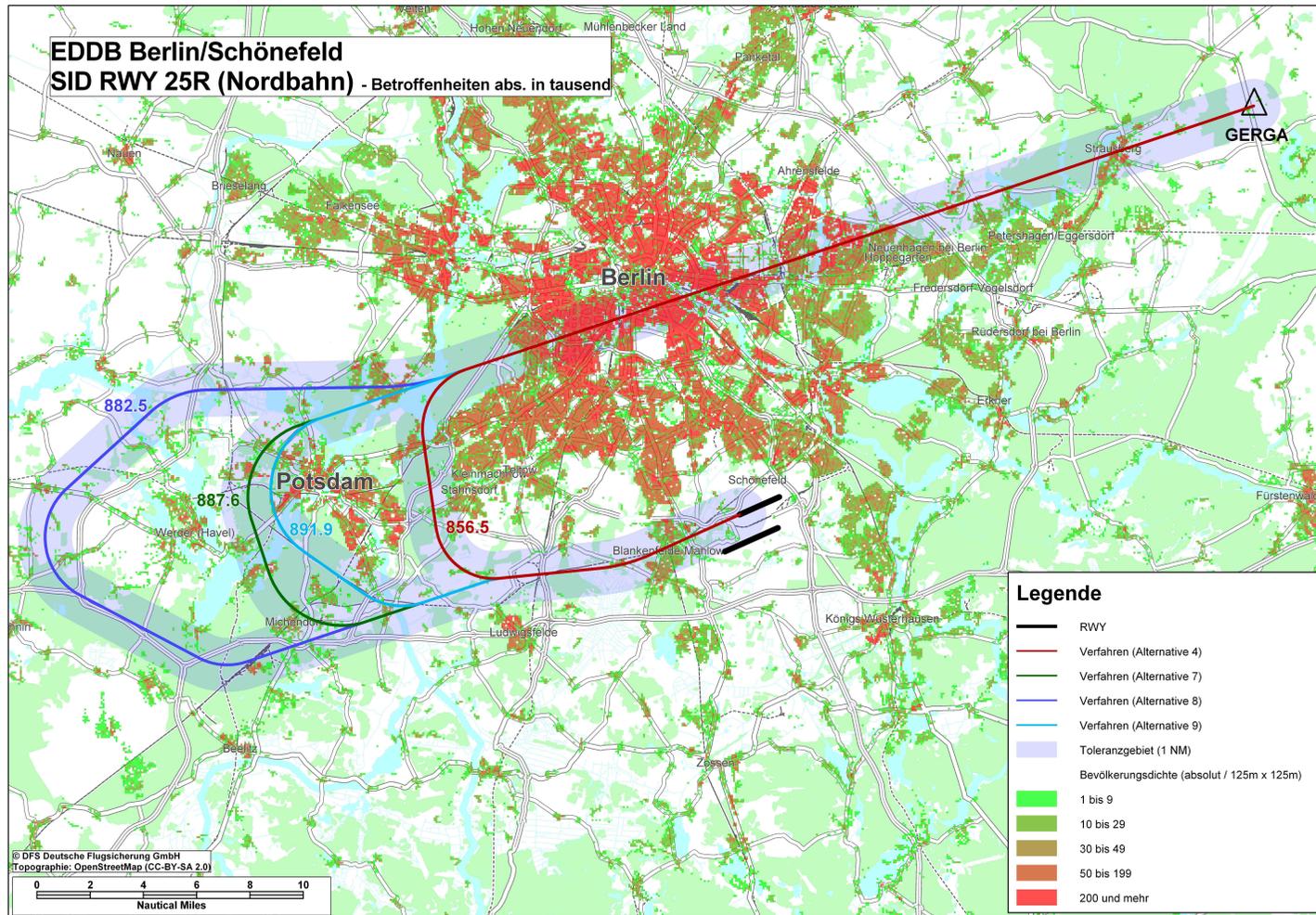
# Teil 1 Abflugverfahren

Die DFS hat der FLK Abflugverfahren und Alternativen hierzu gemäß der Bitte der FLK in den Sitzungen vom

- 06.09.2010
- 08.11.2010
- 17.01.2011
- 14.02.2011 und
- 14.03.2011

vorge stellt. Zusammen mit den nachfolgend präsentierten Prüfaufträgen wurden bis jetzt 37 Alternativen gerechnet und präsentiert.

# Nr. 37/2011 73-16-2011 Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf und BA Steglitz-Zehlendorf (Potsdam südwestlich umfliegen)



Nr. 37/2011 73-16-2011 Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf und BA Steglitz-Zehlendorf (Potsdam südwestlich umfliegen)

**Schallpegel  $L_{den}$**  (Äquivalenter Dauerschallpegel, day, evening, night) **in db(A)**

	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	Gütwert	Flugweglänge
	Betroffene Bevölkerung in tausend Einwohner					
GERGA 25R Alt. 4	22.3	10.5	8.2	0.5	1.50	50 NM
GERGA 25R Alt. 7	20.8	10.5	8.2	0.5	1.46	63 NM
GERGA 25R Alt. 8	19.6	10.5	8.2	0.5	1.44	78 NM
GERGA 25R Alt. 9	21.5	10.5	8.2	0.5	1.48	60 NM

Der Gütwert ist nicht das alleinige Abwägungskriterium. Die Schallpegelbereiche sind immer ergänzend zu betrachten (siehe Punkt 15.2, Seite 6).

Je kleiner der Gütwert desto geringer die Belastung; bei geringen Unterschieden geht die Trennschärfe verloren;

Ein absoluter Gütwertvergleich kann nur innerhalb einer Variantengruppe durchgeführt werden;

Rechenoperationen mit den Gütwerten sind methodisch nicht zulässig.

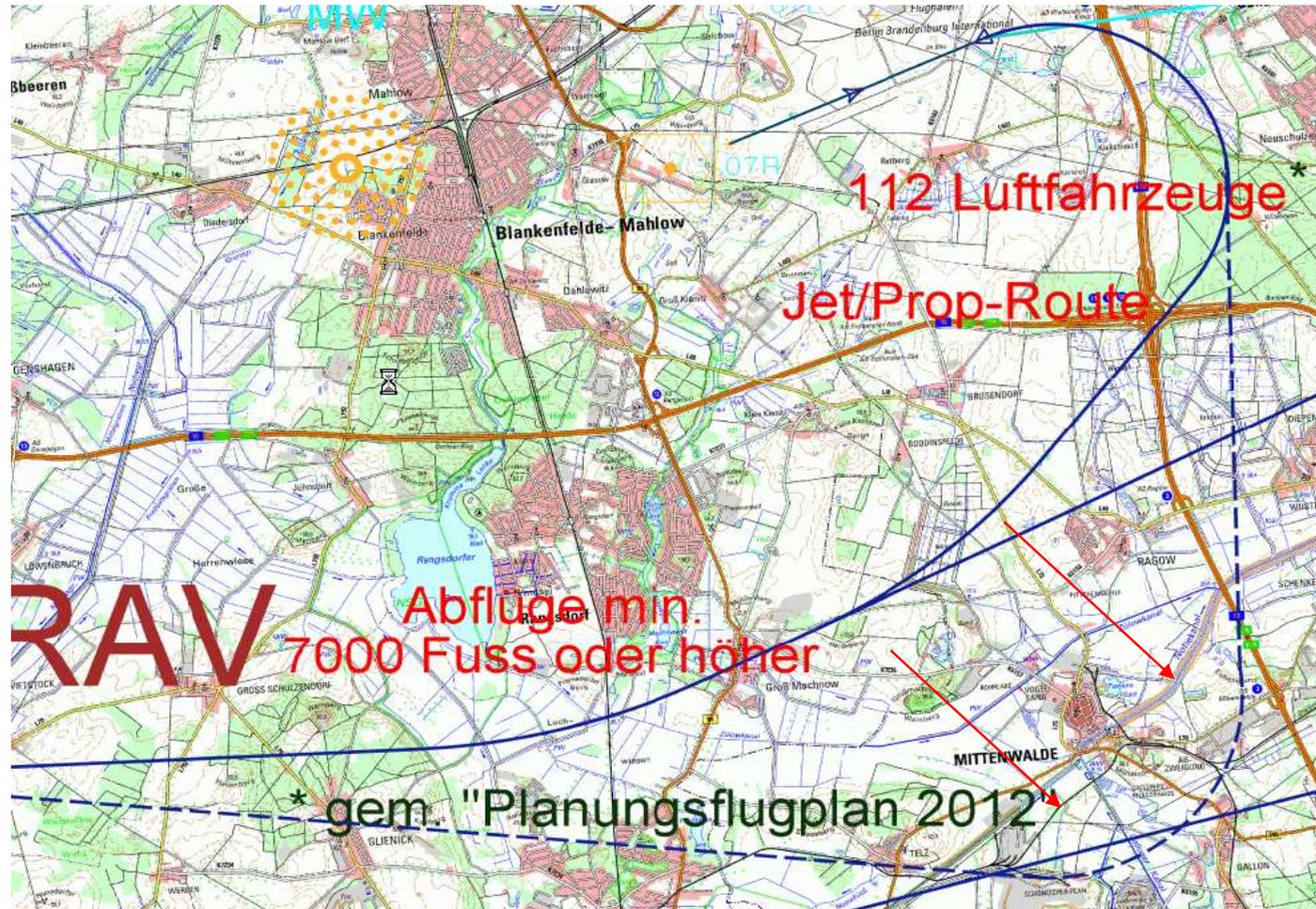
Nr. 38/2011      73-17-2011 Gemeinde Rangsdorf (Kurze  
Südabkürzung bei BR Ost verlegen )

Prüfauftrag:

Sofern für den Abflug Richtung Osten von der Südstartbahn für die Flugroute eine Kurzabflugstrecke vorgesehen wird, soll die Route zwischen Ragow und Deutsch Wusterhausen, zwischen Mittenwalde und Schenkendorf und zwischen Mittenwalde und Gallun geführt werden.

Nr. 38/2011

73-17-2011 Gemeinde Rangsdorf (Kurze  
Südabkürzung bei BR Ost verlegen )



Nr. 39/2011 73-18-2011 Gemeinde Schönefeld (Variante 4 bei BR  
West von der Nordbahn, Variante 3 Bei BR Ost von der  
Südbahn)

Antrag:

Die Gemeinde beantragt die o.a. Varianten als Beschlussvorlage für  
die FLK.

Nr. 40/2011 73-19-2011 Gemeinde Rangsdorf (Beantragung einer „Geradeaus“-Variante bei BR West als ICAO-Abweichung oder Kapazitätsbeschränkung)

## Erläuterungen DFS

Die Umsetzung der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Betriebskonzeption zum unabhängigen Betrieb ist Planungsauftrag der DFS zur Flugroutenplanung.

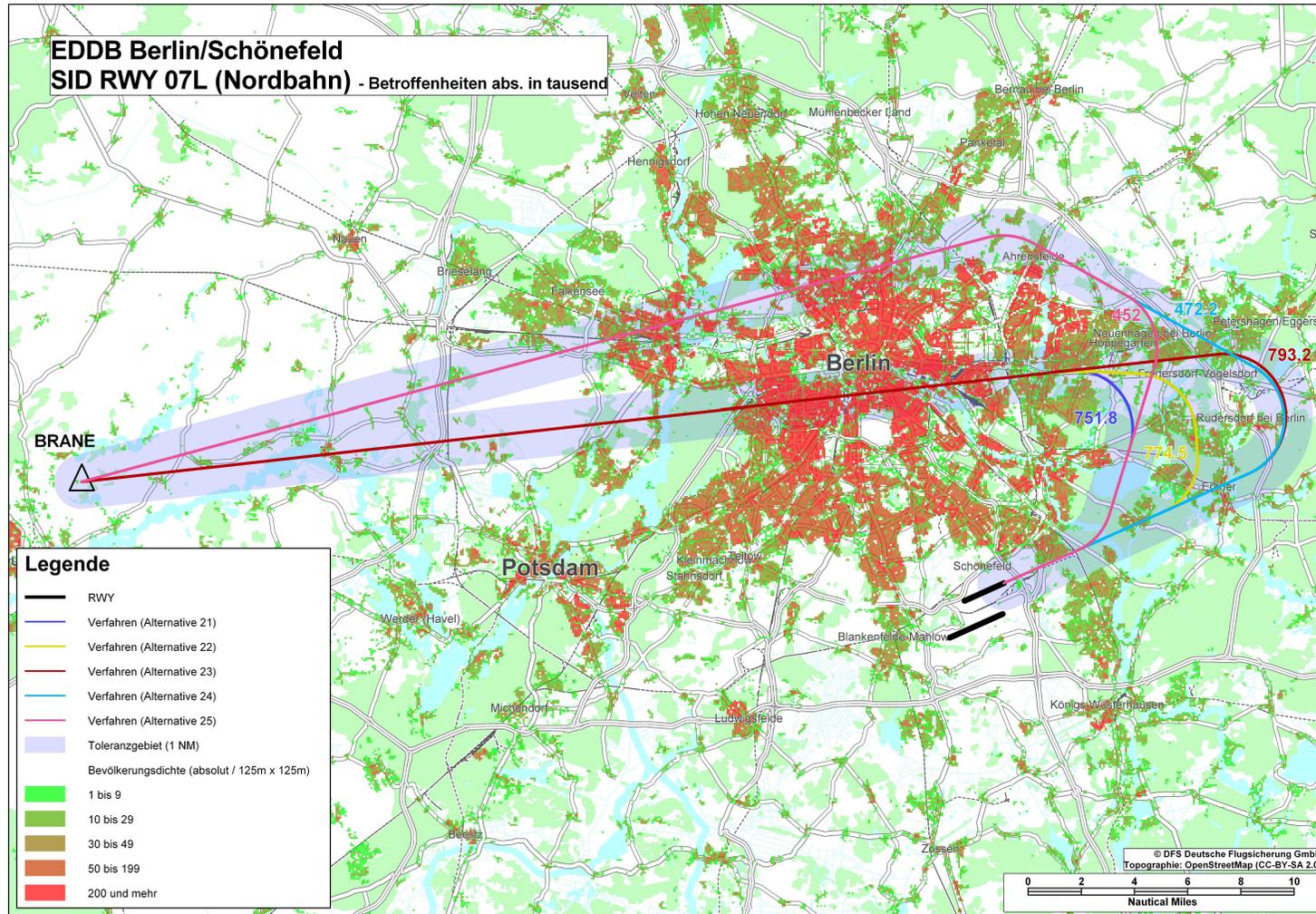
### **Fazit:**

Der parallel unabhängige Betrieb ist notwendig, um Verzögerungen im Betriebsablauf zu vermeiden. Für einige Stunden während der Nacht kann aber über DROPs (siehe Punkt 1.4 der Sitzung vom 17. Januar 2011) eventuell ein verändertes Betriebskonzept angewendet werden. Die DFS sieht keine Notwendigkeit der Beantragung einer Abweichungen von ICAO bei BAF und BMVBS in Hinblick auf die Ergebnisse, die im Vergleich zu den Alternativrouten am besten sind.

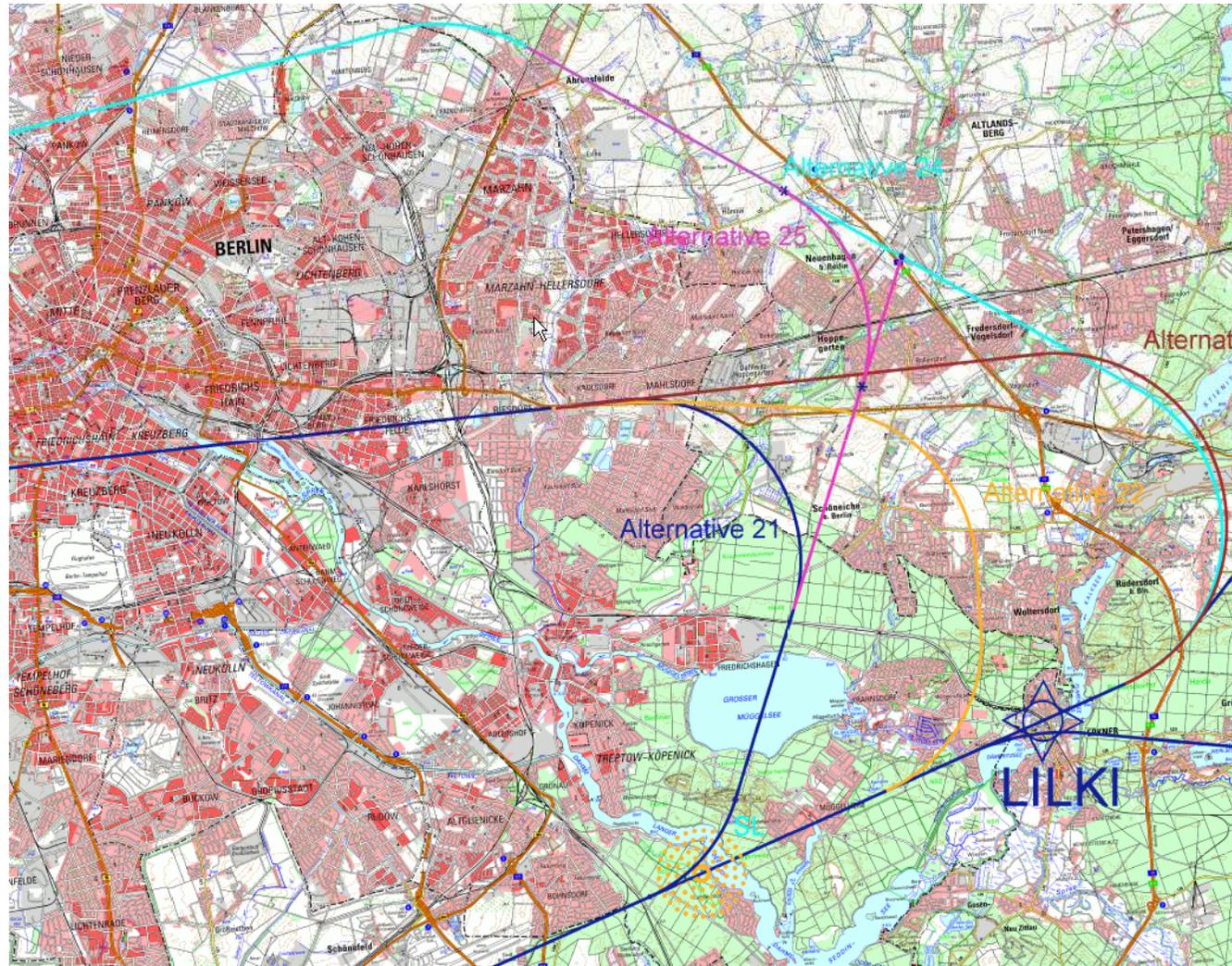
## Erläuterungen DFS

Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Flughafengesellschaft und der Genehmigungsbehörde.

# Nr. 43/2011      27/2011 LOS (Landkreis Oder Spree) (Nordabbiegung hinter Bohnsdorf bei 07L)



Nr. 43/2011      27/2011 LOS (Landkreis Oder Spree)  
(Nordabbiegung hinter Bohnsdorf bei 07L)



Nr. 43/2011 27/2011 LOS (Landkreis Oder Spree)  
(Nordabbiegung hinter Bohnsdorf bei 07L)

**Schallpegel  $L_{den}$**  (Äquivalenter Dauerschallpegel, day, evening, night) **in db(A)**

	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	Gütwert	Flugweglänge
	Betroffene Bevölkerung in tausend Einwohner							
BRANE 07L Alt. 21	1159.0	119.8	9.4	5.7	1.4	0.1	36.49	49 NM
BRANE 07L Alt. 22	1024.9	45.3	16.0	5.7	1.4	0.1	29.26	53 NM
BRANE 07L Alt. 23	445.3	42.1	14.3	5.7	1.4	0.1	13.93	59 NM
BRANE 07L Alt. 24	201.6	40.0	14.3	5.7	1.4	0.1	8.13	61 NM
BRANE 07L Alt. 25	544.7	58.2	9.1	5.7	1.4	0.1	17.07	54 NM

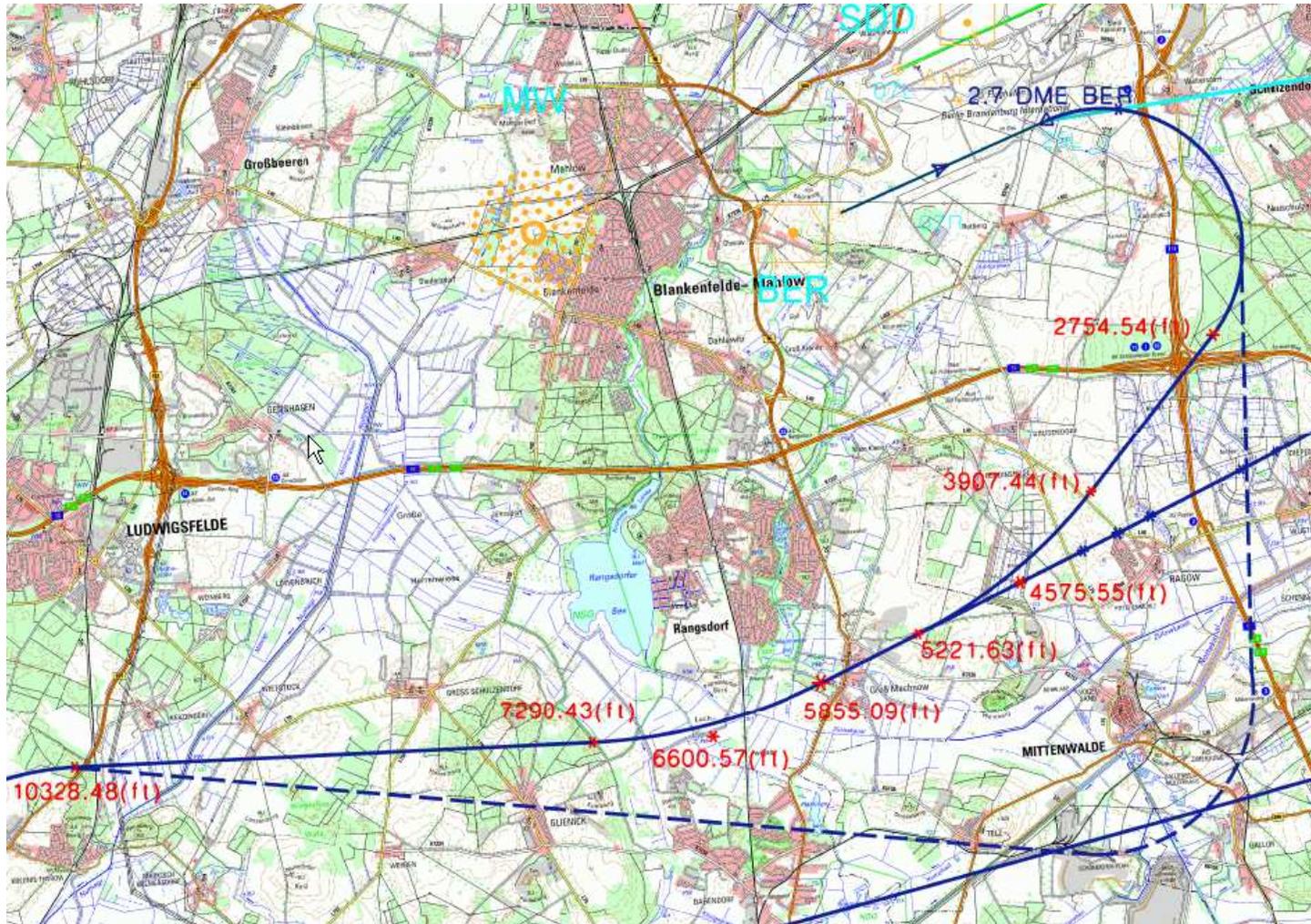
Der Gütwert ist nicht das alleinige Abwägungskriterium. Die Schallpegelbereiche sind immer ergänzend zu betrachten (siehe Punkt 15.2, Seite 6).

Je kleiner der Gütwert desto geringer die Belastung; bei geringen Unterschieden geht die Trennschärfe verloren;

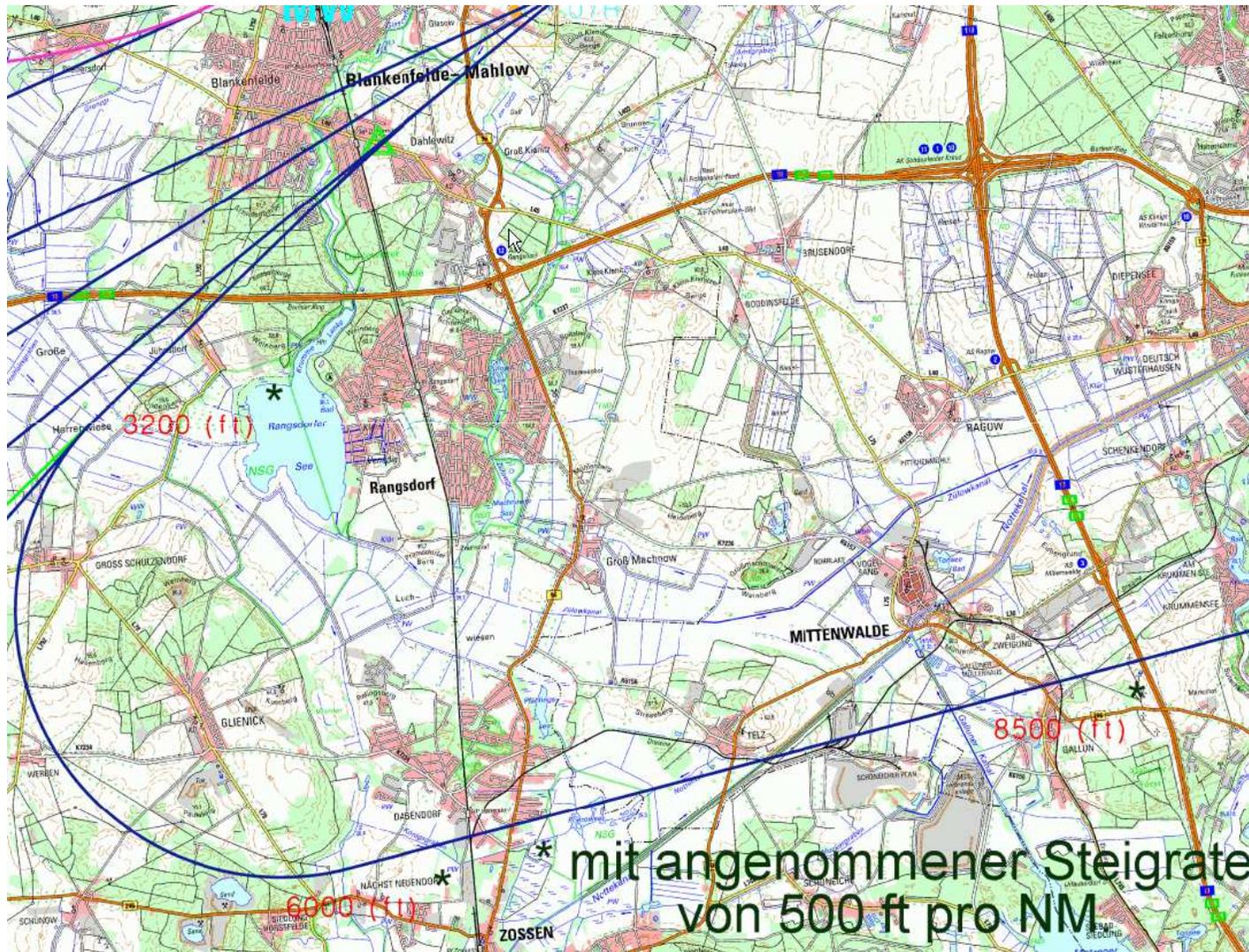
Ein absoluter Gütwertvergleich kann nur innerhalb einer Variantengruppe durchgeführt werden;

Rechenoperationen mit den Gütwerten sind methodisch nicht zulässig.

Nr. 44.1/2011 23/2011 Untersuchung kurzer Südabflugrouten bei BR Ost mit Höhenangabe (Präsentation am 14.03.2011)



# Nr. 44.2/2011 Untersuchung Südabflugrouten bei BR West mit Höhenangabe



# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25R *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 1	X	X	1.72	51.2	18 NM
Alternative 2	X	X	1.50	32.2	16 NM
Alternative 3	X	X	1.77	34.9	15 NM
Alternative 4	X	X	1.50	33.7	16 NM
Alternative 5	X	X	1.78	37.0	16 NM
Alternative 6	X	X	2.87	55.3	14 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* Berechnung bis NOOST

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25R	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge **
Alternative 4 (modifiziert)**	X	X	1.50	856.5	19 NM
Alternative 7	X	X	1.46	887.6	32 NM
Alternative 8	X	X	1.44	882.5	47 NM
Alternative 9	X	X	1.48	891.9	29 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \*\* Berechnung bis zum erster gemeinsamer Punkt

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25R *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 11	X	X	1.64	43.1	18 NM
Alternative 12	X	X	1.23	26.2	17 NM
Alternative 13	X	X	1.25	30.6	18 NM
Alternative 14	X	X	1.29	27.5	17 NM
Alternative 15	X	X	1.44	30.8	18 NM
Alternative 16	X	X	1.66	37.6	18 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* Berechnung bis WESTI

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25L

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25L *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 1	X	X	1.61	33.4	15 NM
Alternative 2	X	X	1.20	17.9	14 NM
Alternative 3	X	X	1.09	15.0	14 NM
Alternative 4	X	X	1.00	14.6	14 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* Berechnung bis LUDDI

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07L

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07L *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 1	X	X	2.15	38.3	24 NM
Alternative 2	X	X	2.60	54.9	23 NM
Alternative 3	X	X	3.22	58.3	23 NM
Alternative 11	X	X	0.44	38.5	21 NM
Alternative 12	X	X	0.52	41.4	21 NM
Alternative 13	X	X	0.57	49.1	22 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP

\*\* Berechnung bis GERGA / TUVAK

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07L

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07L *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 21	X	X	36.49	751.8	49 NM
Alternative 22	X	X	29.26	774.5	53 NM
Alternative 23	X	X	13.93	793.2	59 NM
Alternative 24	X	X	8.13	472.2	61 NM
Alternative 25	X	X	17.07	452.0	54 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* Berechnung bis BRANE

# Übersicht der Abflugstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07R *	Lärm-betroffene (in Tsd.) **	Flugweg-länge **
Alternative 1	X	X	1.03	25.1	22 NM
Alternative 2	X	X	1.19	26.7	22 NM
Alternative 3	X	X	1.26	27.9	21 NM
LUDDI Alternative 1	X	X	1.37	14.4	20 NM
Alternative 2 (15° )	X	X	2.54	37.6	35 NM
Alternative 3	X	X	2.42	33.6	35 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP

\*\* Berechnung bis GORIG / LUDDI

# Petition

## Abflugstrecken

Im Zeitraum September 2010 – März 2011 hat die FLK der DFS 69 Bitten um Prüfung übersandt. Alle Prüfaufträge wurden bearbeitet. Insgesamt sind 37 Alternativen für die 4 Abflugrichtungen (07R/L und 25 R/L) vorgelegt und gerechnet worden. Die Analyse der Alternativen ist in den vorangegangenen Tabellen zusammengefasst.

Die DFS hat die Alternativen und die Ergebnisse in den Sitzungen am 17.01.2011, 14.02.2011, 14.03.2011 und am 28.03.2011 vorgestellt.

**Die FLK wird gebeten, in Bezug auf die vorgestellten Abflugverfahren die DFS zu beraten. In Hinblick auf die intensive Zuarbeit der DFS zur FLK wurden mittlerweile 37 Alternativen überprüft, vorgestellt und umfassend diskutiert.**

# Ausblick Abflugstrecken

## Weitere Schritte

Die DFS wird gemäß Gesetz ( § 32b LuftVG) durch die FLK beraten.

Anschließend nimmt die DFS auf Basis der vorgenannten Analysen und der Beratung durch die FLK die Abwägung vor.

## Teil 2 Radarführungsstrecken

### Erläuterungen DFS

Die DFS hat der FLK Korridore für mögliche Radarführungsstrecken am 14.03.2011 vorgestellt und angekündigt, in der Sitzung am 28.03.2011 verschiedene alternative Radarführungsstrecken vorzustellen.

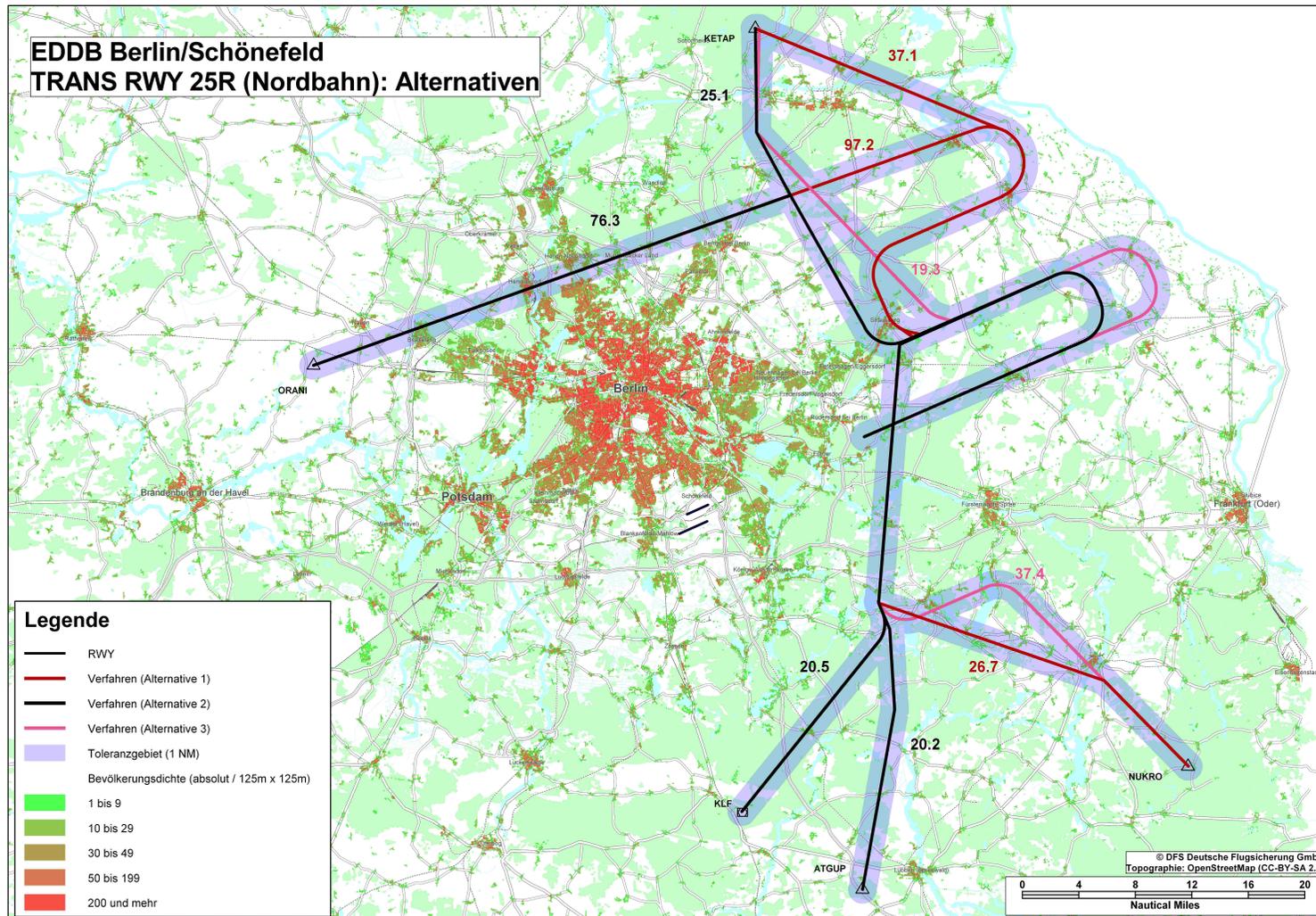
Die im Folgenden dargestellten Routenführungen bilden unterschiedliche betriebliche Alternativen ab.

Um die Auswirkungen auf die Kapazität sowie auf eine flüssige Verkehrsabwicklung feststellen zu können, werden die Alternativen noch in einer Realzeitsimulation validiert.\*

Die Ergebnisse dieser Simulation werden in den DFS-internen Abwägungsprozess einfließen.

\* Bearbeitung verschiedener Verkehrsbeispiele unter Anwendung der jeweiligen Alternative an einem Flugsicherungssimulator

# Radarführungsstrecken für BR 25R



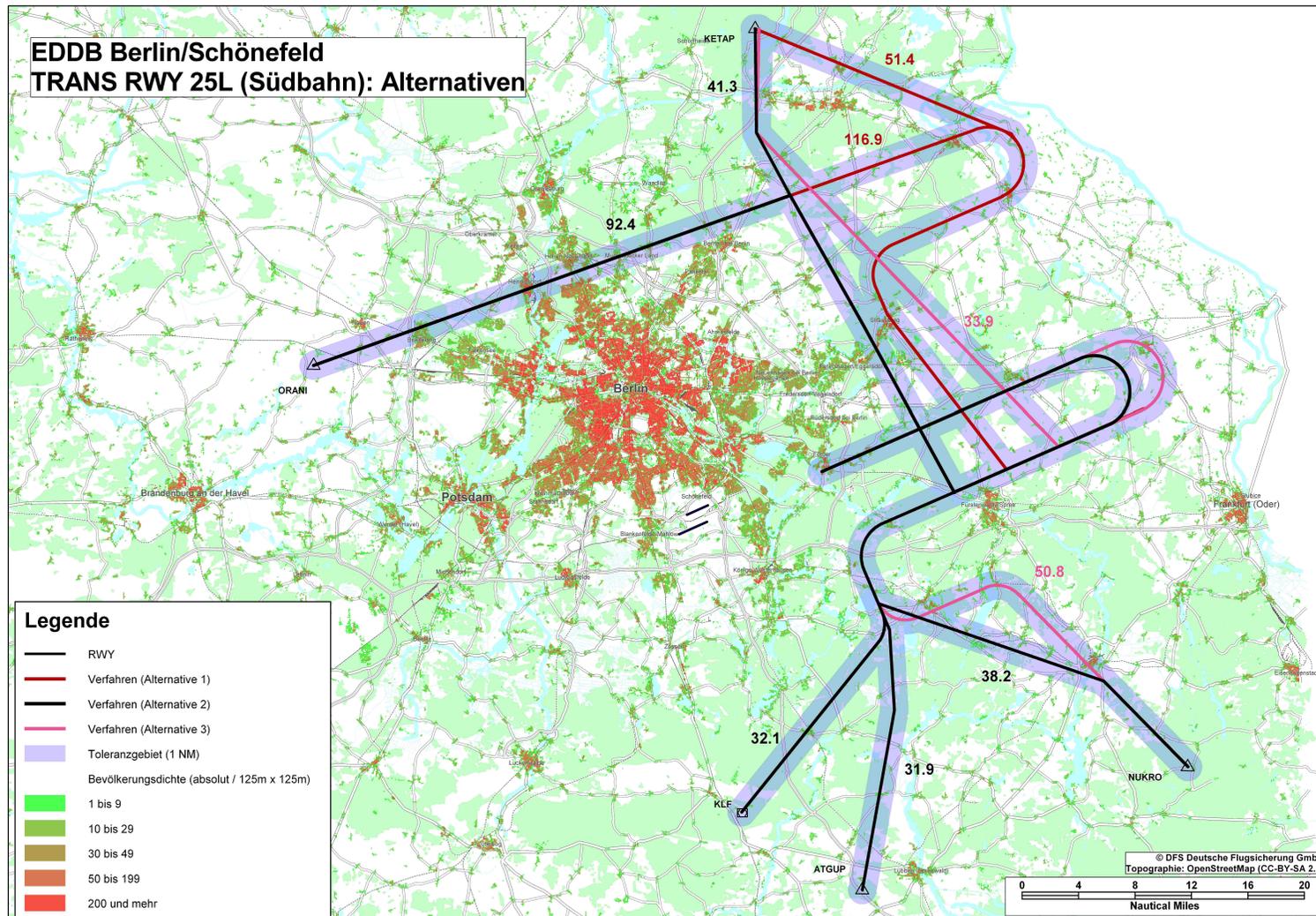
# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25R *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 1 - KETAP	x	**	noch offen	37.1	75 NM
Alternative 1 - ORANI	x	**	noch offen	97.2	106 NM
Alternative 1 - NUKRO	x	**	noch offen	26.7	82 NM
Alternative 2 - KETAP	x	**	noch offen	25.1	63 NM
Alternative 2 - ORANI	x	**	noch offen	76.3	86 NM
Alternative 2 - KLF	x	**	noch offen	20.5	72 NM
Alternative 2 - ATGUP	x	**	noch offen	20.2	75 NM
Alternative 3 - KETAP	x	**	noch offen	19.3	66 NM
Alternative 3 - NUKRO	x	**	noch offen	37.4	82 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

# Radarführungsstrecken für BR 25L



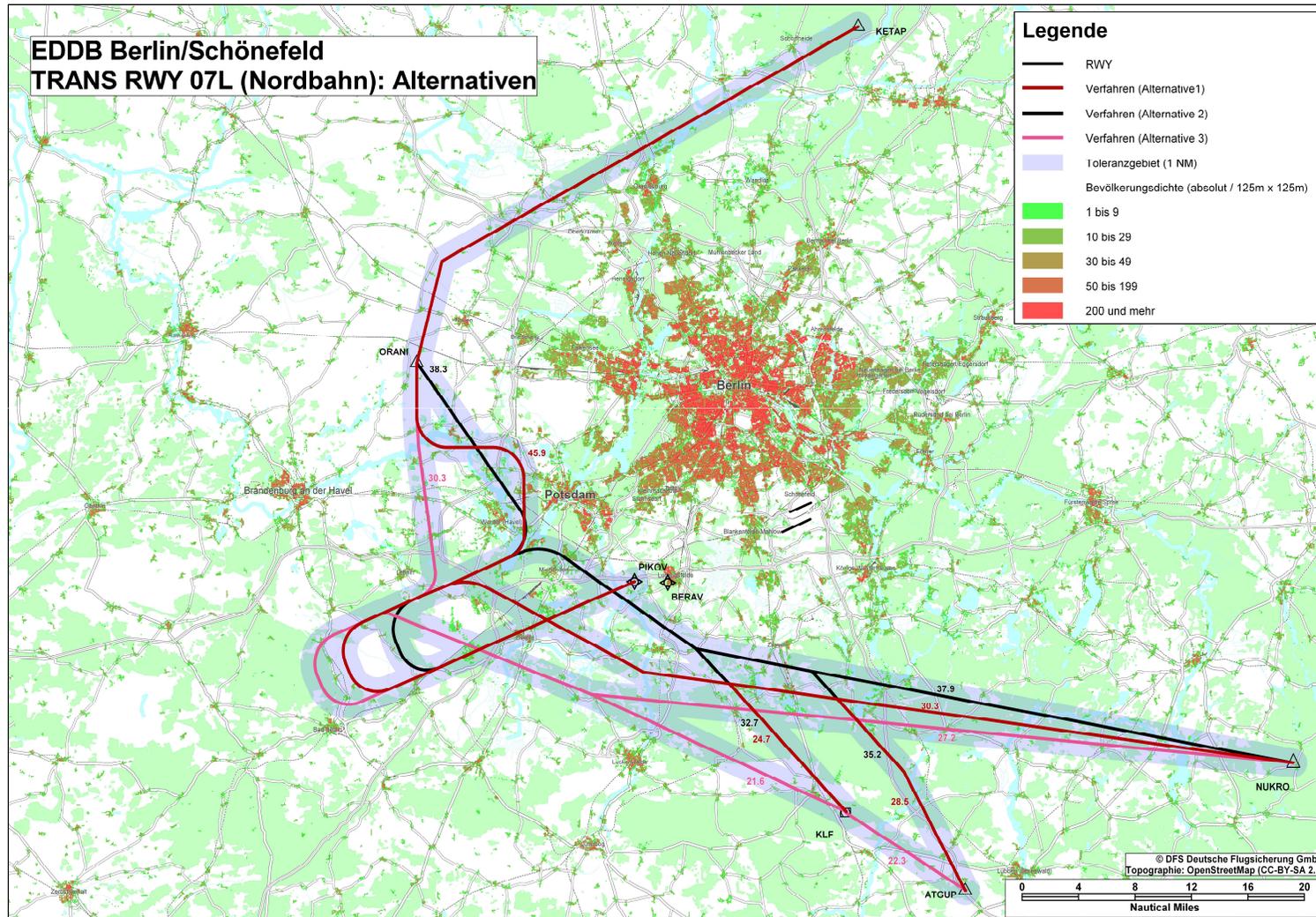
# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 25L

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 25L *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 1 - KETAP	x	**	noch offen	51.4	95 NM
Alternative 1 - ORANI	x	**	noch offen	116.9	125 NM
Alternative 2 - KETAP	x	**	noch offen	41.3	77 NM
Alternative 2 - ORANI	x	**	noch offen	92.4	100 NM
Alternative 2 – KLF	x	**	noch offen	32.1	70 NM
Alternative 2 - ATGUP	x	**	noch offen	31.9	71 NM
Alternative 2 - NUKRO	x	**	noch offen	38.2	78 NM
Alternative 3 - KETAP	x	**	noch offen	33.9	75 NM
Alternative 3 - NUKRO	x	**	noch offen	50.8	81 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

# Radarführungsstrecken für BR 07L



# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07L

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07L *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 1 - KETAP	x	**	noch offen	45.9	99 NM
Alternative 1 - KLF	x	**	noch offen	24.7	66 NM
Alternative 1 - ATGUP	x	**	noch offen	28.5	78 NM
Alternative 1 - NUKRO	x	**	noch offen	37.9	88 NM
Alternative 2 - KETAP	x	**	noch offen	38.3	87 NM
Alternative 2 - KLF	x	**	noch offen	32.7	61 NM
Alternative 2 - ATGUP	x	**	noch offen	35.2	72 NM
Alternative 2 - NUKRO	x	**	noch offen	37.9	88 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

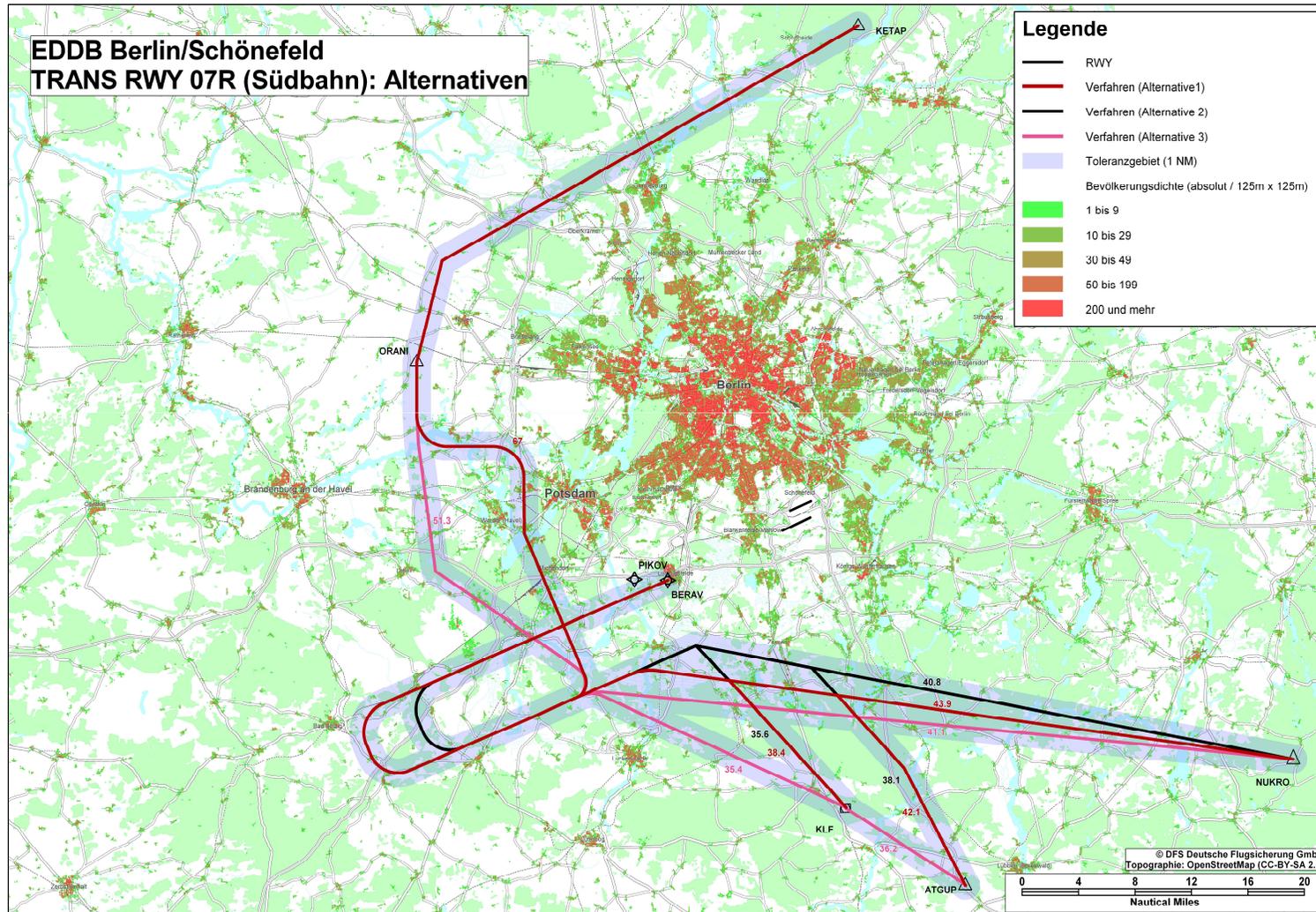
# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07L - Fortsetzung

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07L *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 3 - KETAP	x	**	noch offen	30.3	93 NM
Alternative 3 - KLF	x	**	noch offen	21.6	68 NM
Alternative 3 - ATGUP	x	**	noch offen	22.3	78 NM
Alternative 3 - NUKRO	x	**	noch offen	27.2	97 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

# Radarführungsstrecken für BR 07R



# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07R

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07R *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 1 - KETAP	x	**	noch offen	67	99 NM
Alternative 1 - KLF	x	**	noch offen	38.4	66 NM
Alternative 1 - ATGUP	x	**	noch offen	42.1	78 NM
Alternative 1 - NUKRO	x	**	noch offen	43.9	88 NM
Alternative 2 - KLF	x	**	noch offen	35.6	61 NM
Alternative 2 - ATGUP	x	**	noch offen	38.1	72 NM
Alternative 2 - NUKRO	x	**	noch offen	40.8	88 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

# Übersicht der Radarführungsstrecken

## Analyse der Alternativen BR 07R - Fortsetzung

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz		
			Gütwert NIROS 07R *	Lärm-betroffene (in Tsd.)	Flugweg-länge
Alternative 3 - KETAP	x	**	noch offen	51.3	93 NM
Alternative 3 - KLF	x	**	noch offen	35.4	68 NM
Alternative 3 - ATGUP	x	**	noch offen	36.2	78 NM
Alternative 3 - NUKRO	x	**	noch offen	41.4	97 NM

X Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt \* Simulation in Kachel 80 km x 80 km mit Mittelpunkt ARP \*\* abhängig von Simulation

# Petition

## Radarführungstrecken

Die DFS hat Korridore sowie Alternativen zu Radarführungstrecken vorgestellt.

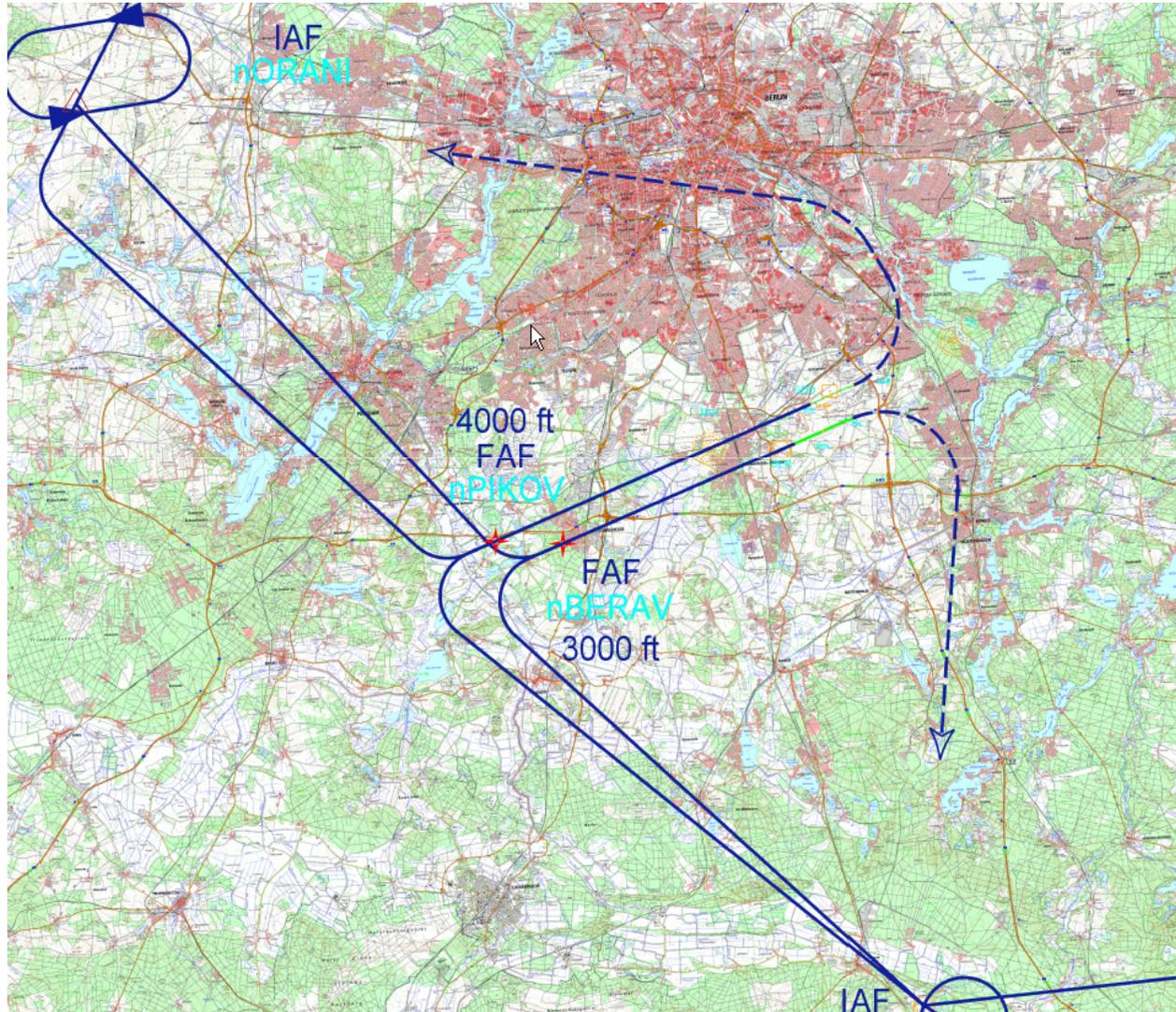
Die FLK wird gebeten, die DFS in Bezug auf die vorgelegten Radarführungstrecken zu beraten.

# Teil 4 Anflugverfahren

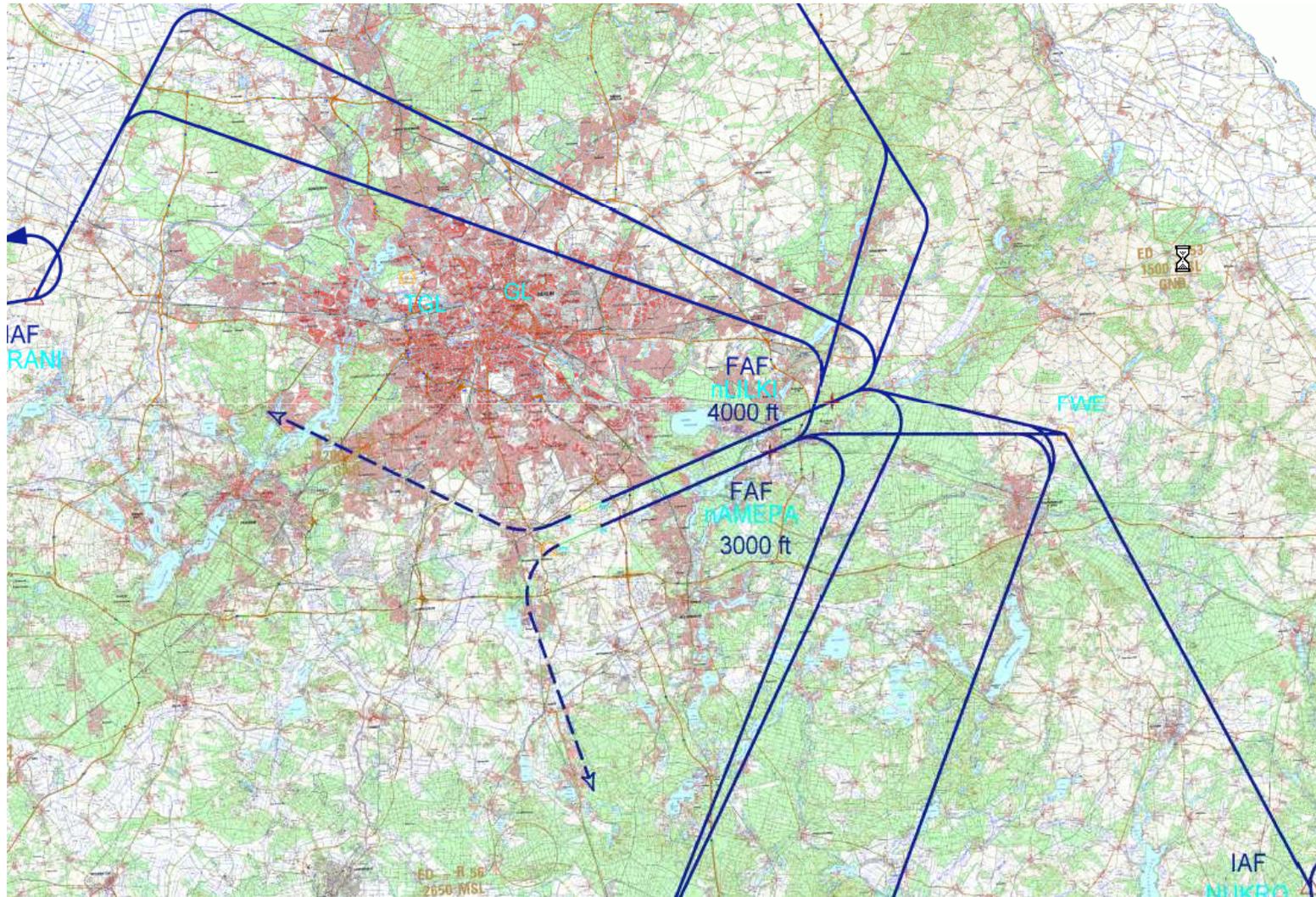
## Erläuterungen DFS

Die DFS hat in der FLK-Sitzung vom 14.03.2011 angekündigt, in der Sitzung am 28.03.2011 die Anflugverfahren vorzustellen und die Beratung der FLK zu Anflugverfahren einzuleiten.

# Anflugverfahren für BR 07



# Anflugverfahren für BR 25



# Petition

## Anflugverfahren

Die DFS hat Anflugverfahren vorgestellt.

Die FLK wird gebeten, die DFS in Bezug auf die vorgelegten Anflugverfahren zu beraten.

# Ausblick

In Bezug auf die zeitnahe Planung für BBI kündigt die DFS die Vorstellung der Verfahren wie folgt an:

Teil 3 Einflugverfahren 11.04.2011

Teil 5 ATS-Strecken (Y- / T-Routen) 11.04.2011

**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**