

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

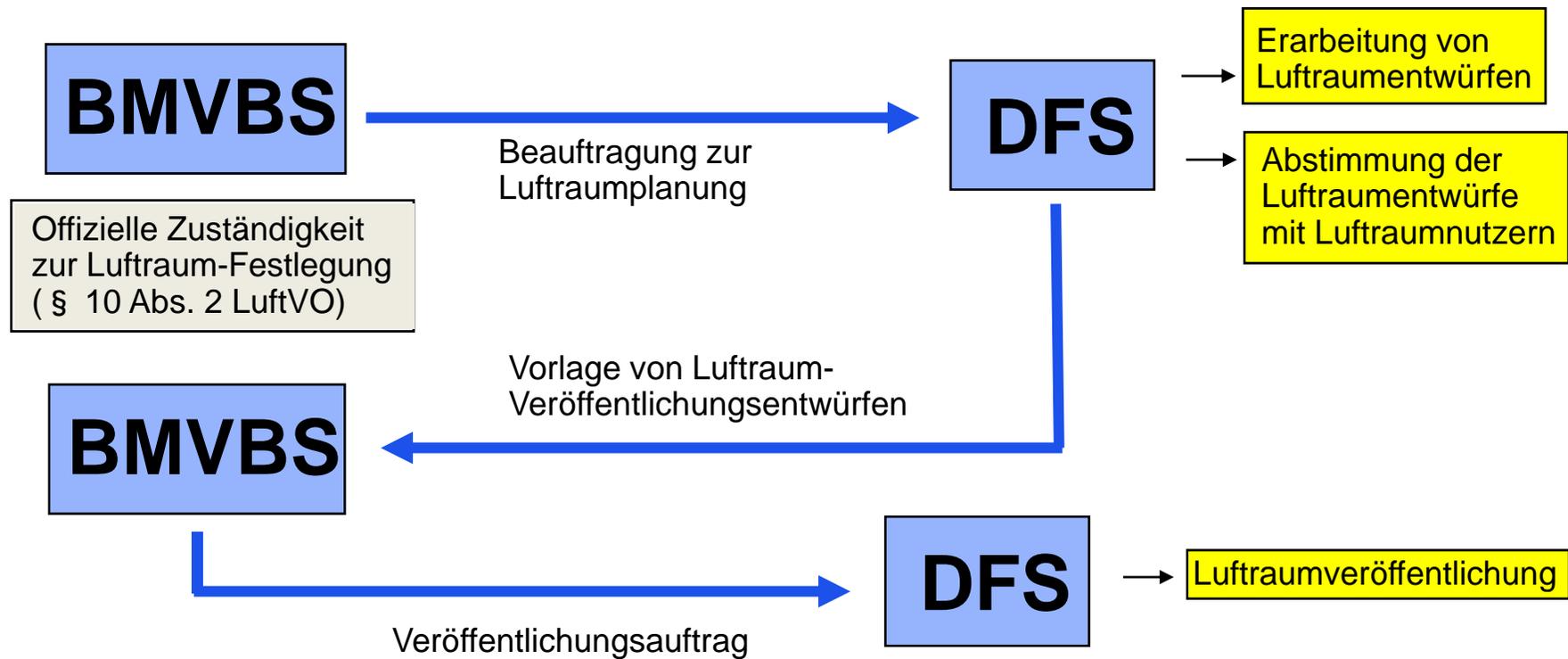
Sitzung der Fluglärmkommission BER am 26.09.2011

Informationen zur Luftraumplanung gemäß Wunsch der FLK



Luftraumplanung allgemein

Verantwortlichkeiten und Planungsprozesse:



Luftraumplanung Berlin (1)

- Luftraum C-Berlin dient ausschließlich der Flugsicherheit, d. h. der Vermeidung von gefährlichen Annäherungen / Kollisionen zwischen der gewerblichen Großluftfahrt und nach Sicht fliegenden Luftfahrzeugen (z.B. Sportflugzeuge).
Die Luftraumplanung beinhaltet einen vertikalen Sicherheitspuffer von 500 ft zu den betroffenen Luftfahrzeugen.
- Die Dimensionierung des Luftraums C-Berlin ist die unmittelbare Konsequenz der vorgestellten An-/Abflugstrecken und Radarführungsstrecken, wie sie von der FLK beraten wurden.
- Es gibt keine Änderung der am 04.07.2011 präsentierten Flughöhen.

Luftraumplanung Berlin (2)

- Über dem Stadtgebiet Berlin kommt es zu deutlichen Anhebungen der Untergrenzen des Luftraums C im Vergleich zum Ist-Zustand (TXL und SXF).
- Absenkungen des Luftraums C in den Randgebieten der verlängerten Start-/Landebahn-Richtung sollen abhängig von der jeweiligen Betriebsrichtung nur in den Anflugspitzenzeiten genutzt werden, um eine verzögerungsfreie Abwicklung des Flugverkehrs am neuen Flughafen zu gewährleisten.

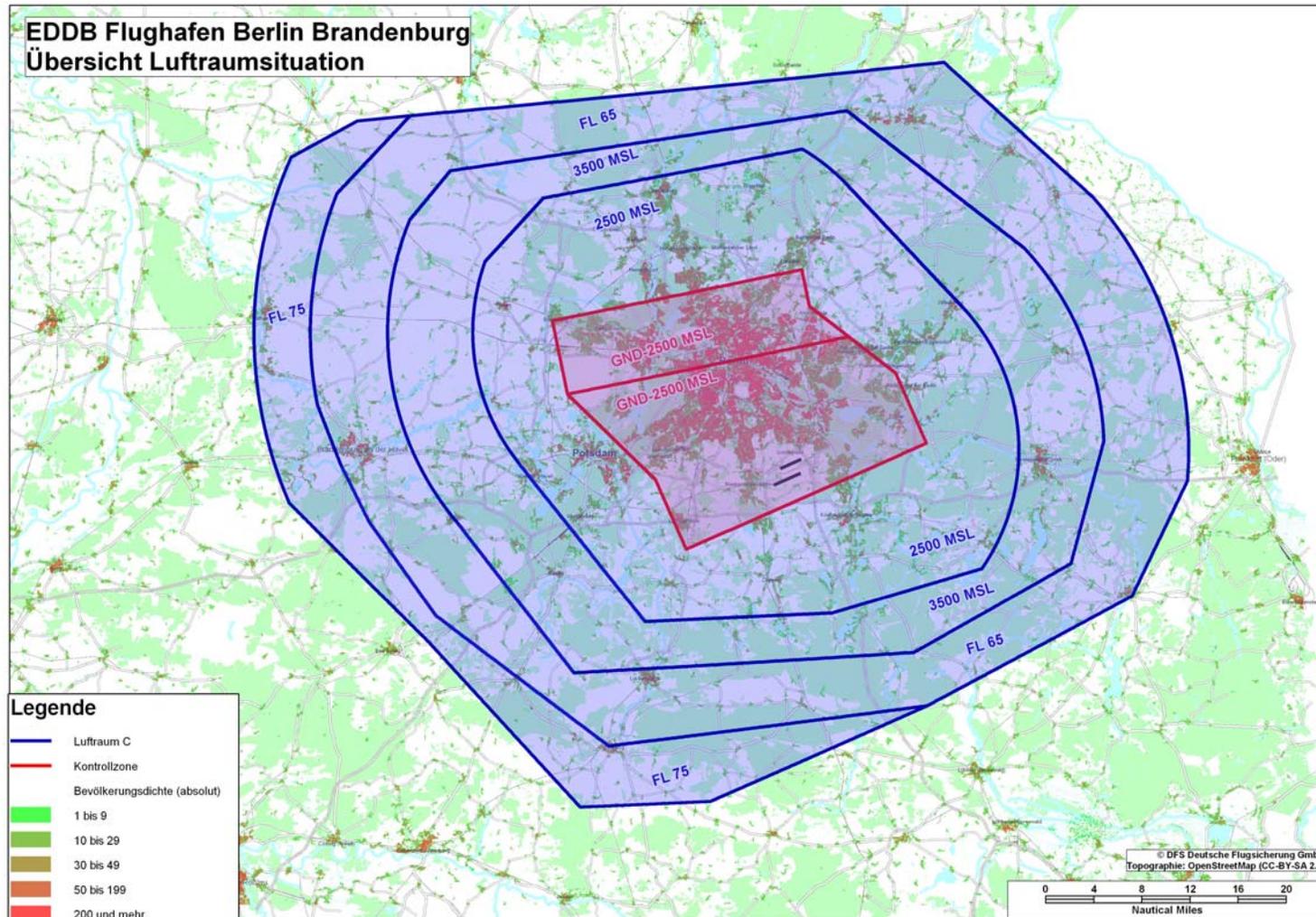
Luftraumplanung Berlin (3)

- Der Luftraumentwurf C-Berlin wurde als DFS-Vorschlag am 17.08.2011 den Luftraumnutzergruppen übermittelt und am 19.09.2011 ein Luftraumabstimmungsgespräch durchgeführt.

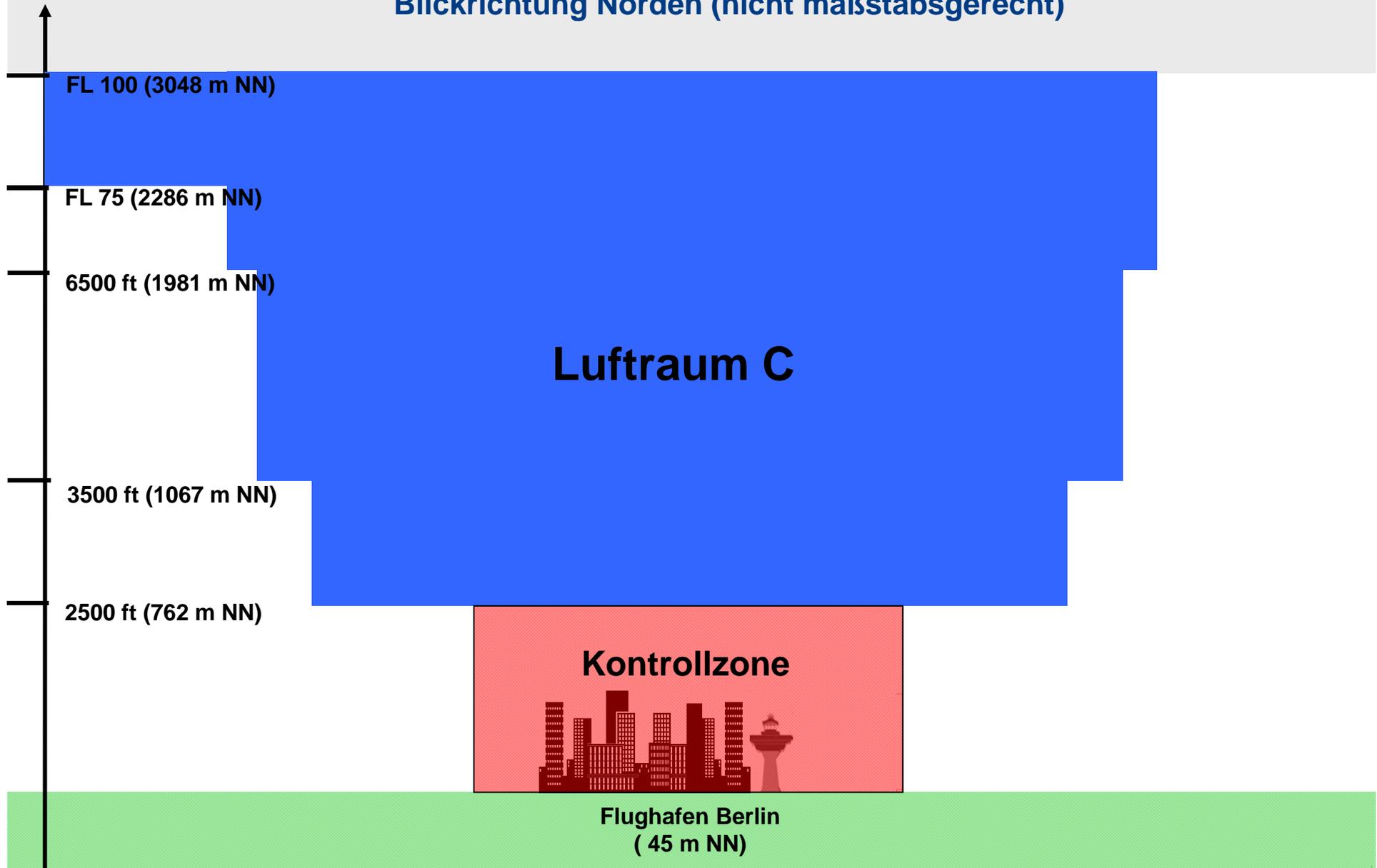
Anmerkung:

Diese Vorgehensweise bei Luftraumänderungen basiert auf den Vorgaben des BMVBS (Luftraumkriterienkatalog) und kommt seit Jahren in dieser Form zur Anwendung.

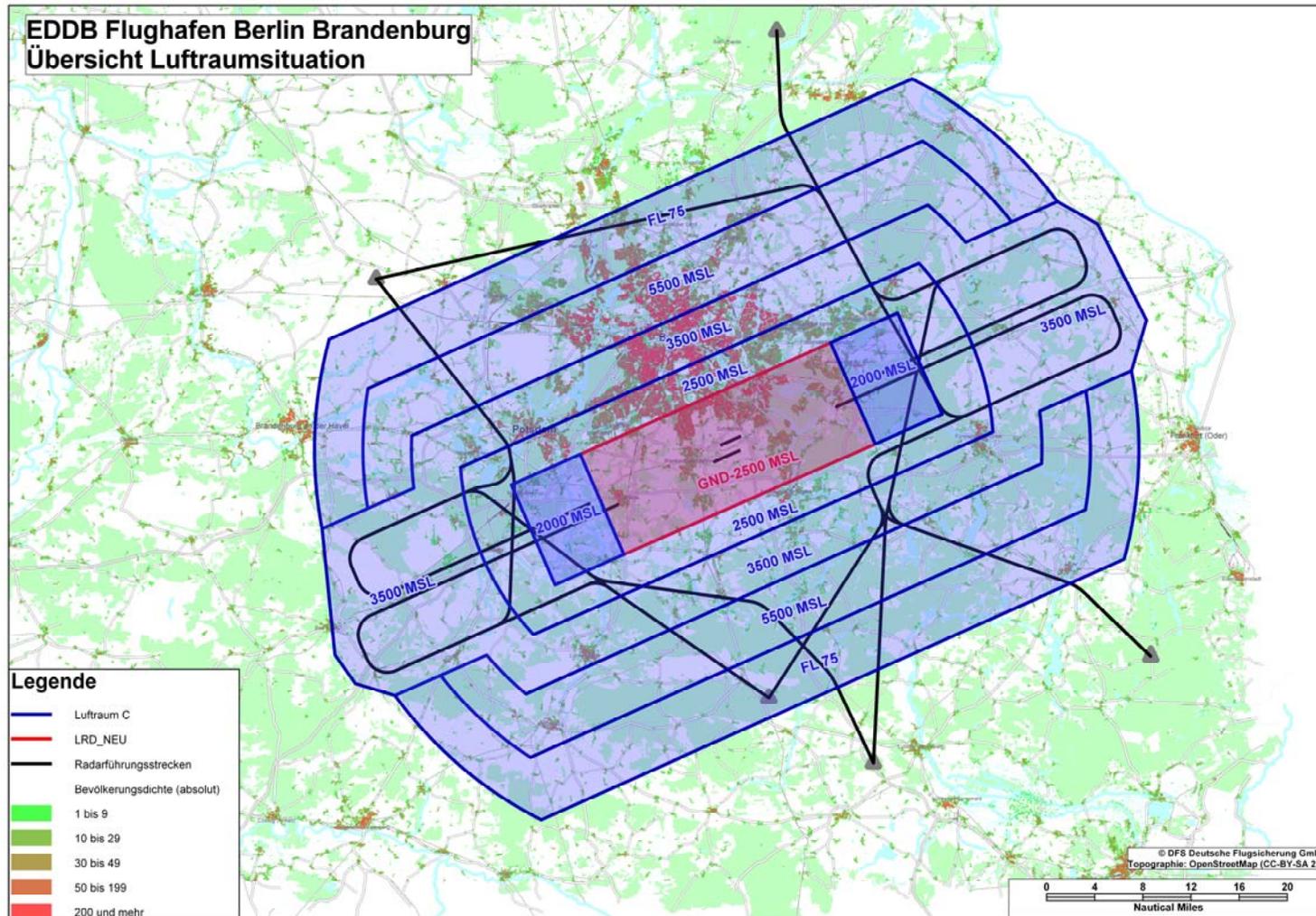
Luftraum Berlin „Heute (TXL und SXF)“



Höhe (MSL) **Luftraum Berlin „Heute“ schematische Vertikal-Darstellung** Blickrichtung Norden (nicht maßstabsgerecht)



Luftraumentwurf BER auf Basis des Designs der Flugverfahren vom 04.07.2011



Erläuterungen:

hier Darstellung der
Luftraumuntergrenzen

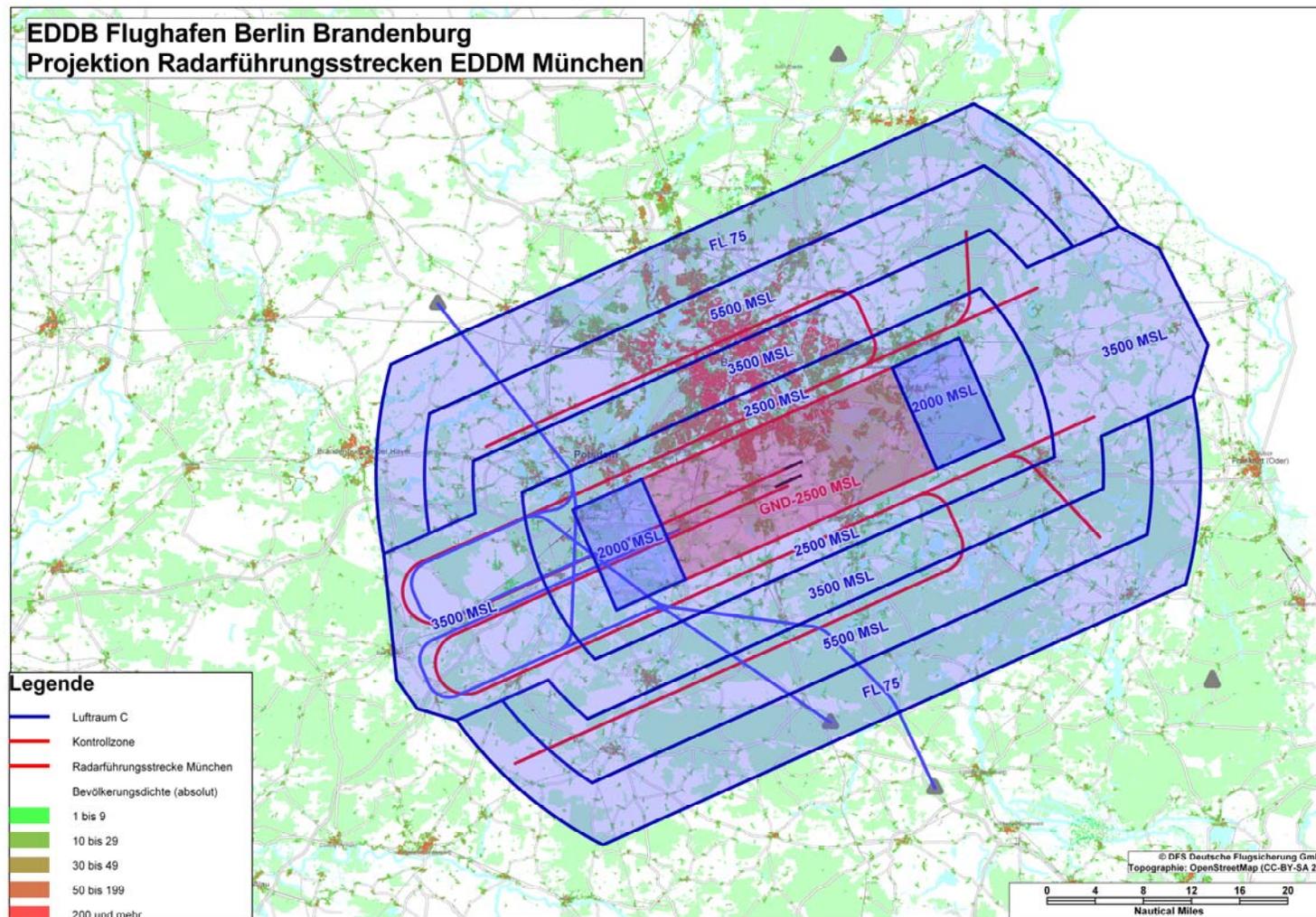
Minimum-Flughöhen
jeweils 500 ft höher

Beispiele:

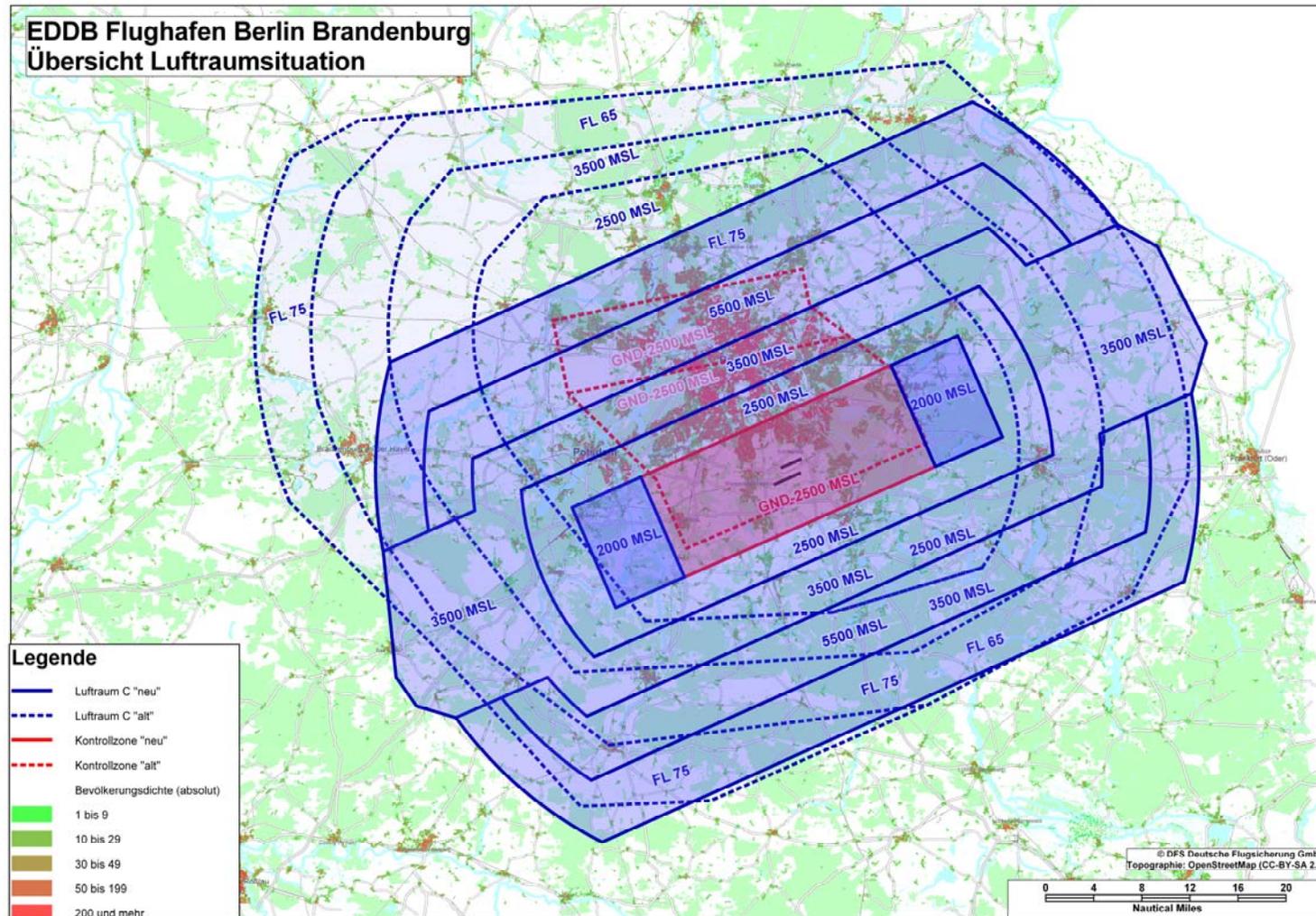
Luftraumuntergrenze
'3500 MSL' entspricht
3500 Fuß über NN.
Minimum-Flughöhe in
diesem Bereich
4000 Fuß über NN.

Luftraumuntergrenze
'FL 75' entspricht
ca. 7500 Fuß über NN.
Minimum-Flughöhe in
diesem Bereich
FL 80 (ca. 8000 Fuß
über NN).

Projektion Radarführungstrecken EDDM auf Luftraumentwurf vom 04.07.2011



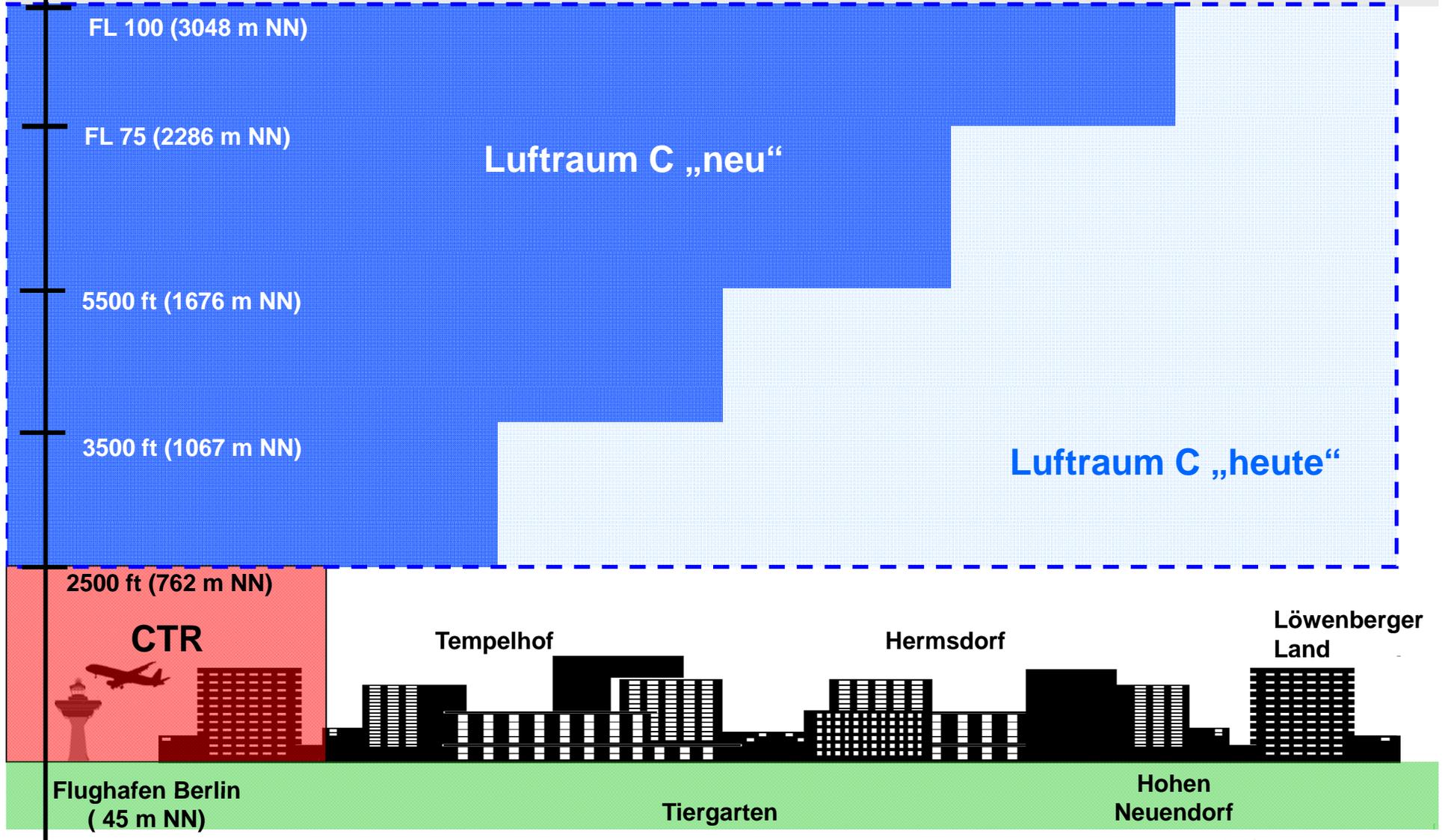
Projektion Luftraum „heute“ und Luftraumentwurf BER auf Basis der Flugverfahren vom 04.07.2011



Höhe
(MSL)

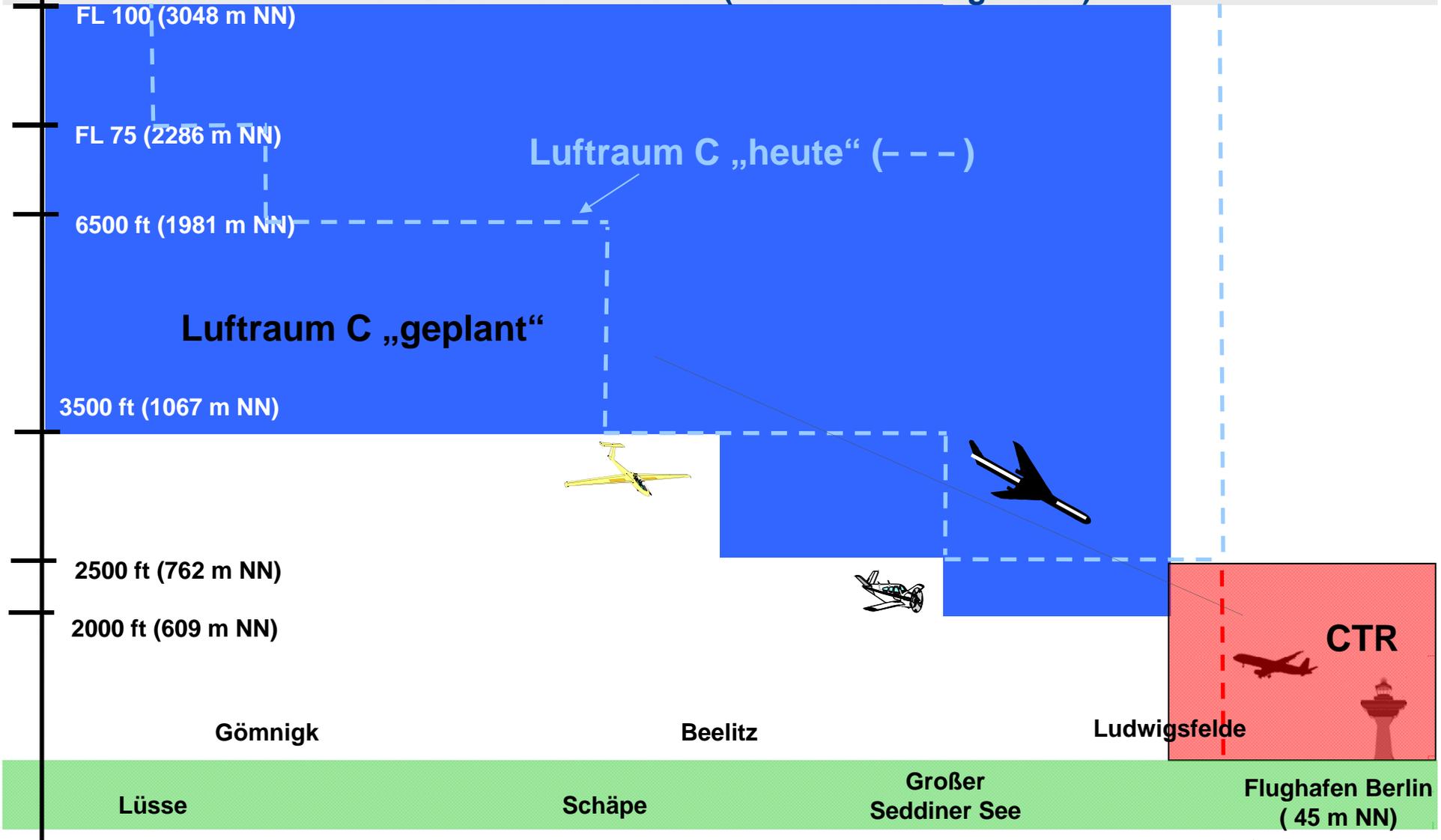
Luftraum „heute“ und Luftraumentwurf BER schematischer Vertikal-Schnitt

von Süden nach Norden (nicht maßstabsgerecht)



Höhe
(MSL)

Luftraum „heute“ und Luftraumentwurf BER schematischer Vertikal-Schnitt von Osten nach Westen (nicht maßstabsgerecht)



Luftraumabstimmungsgespräch 19.09.2011

- Der Luftraumentwurf Berlin wurde am 19.09.2011 den Vertretern der Luftraumnutzergruppen vorgestellt und diskutiert.
- Teilnehmer (gemäß Vorgabe BMVBS-Luftraumkriterienkatalog) waren Vertreter von Militärischer Luftfahrt, Gewerblicher Luftfahrt, Allgemeiner Luftfahrt (DAeC, AOPA) sowie der Landesluftfahrtbehörden (Berlin, Berlin-Brandenburg).

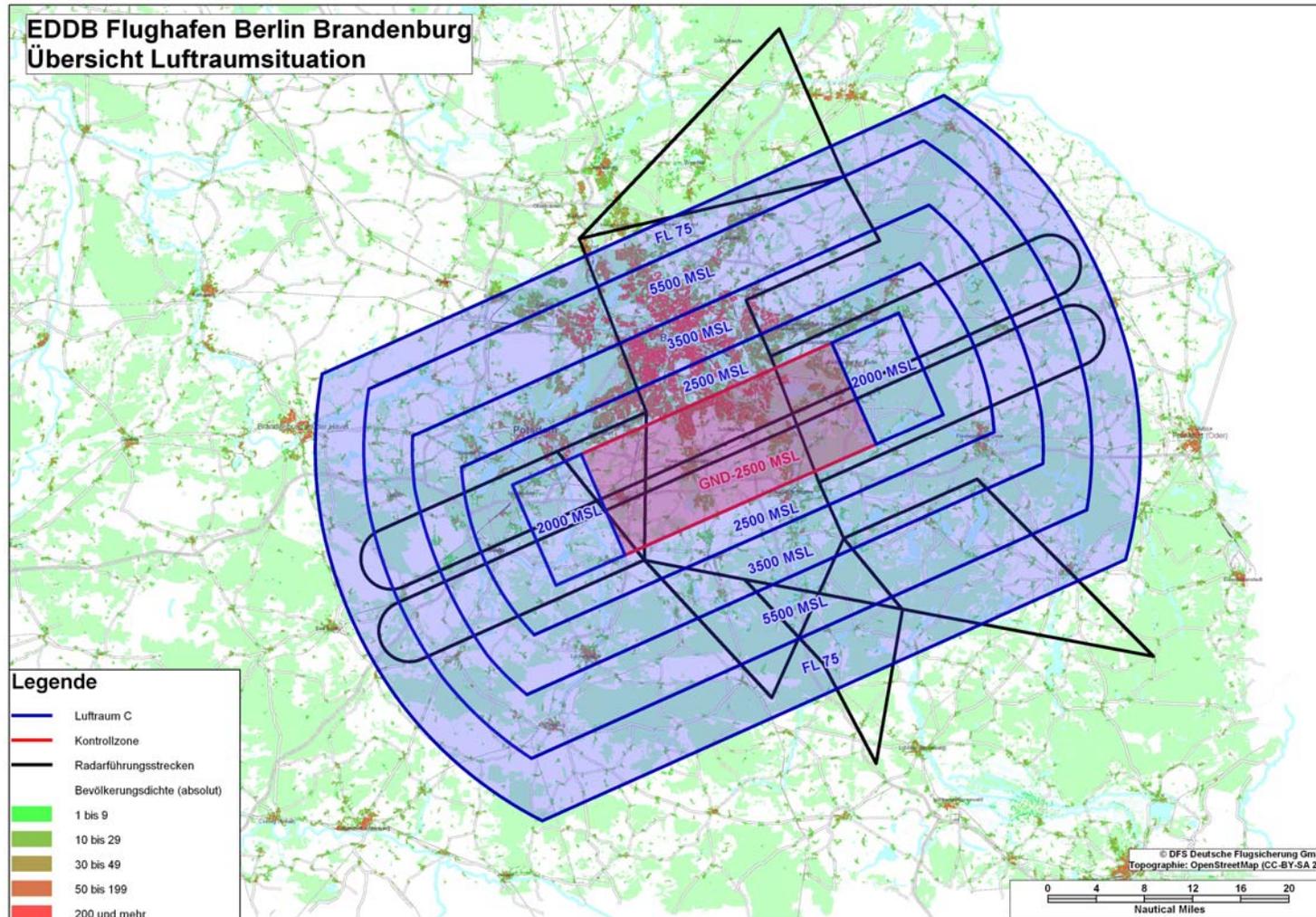
Ergebnisse:

- Der Luftraumentwurf der DFS wurde insbesondere von der Allgemeinen Luftfahrt, aber auch von den Landesluftfahrtbehörden in der vorgelegten Form kritisiert.
- Es wurden verschiedene Änderungsvorschläge unterbreitet.
- Die DFS prüft die erhaltenen Luftraumänderungsvorschläge.

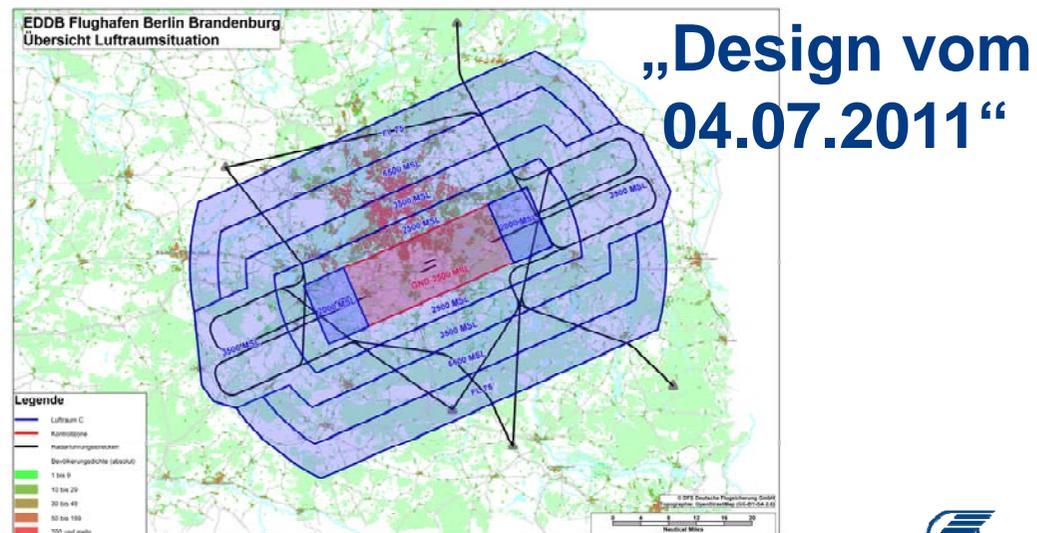
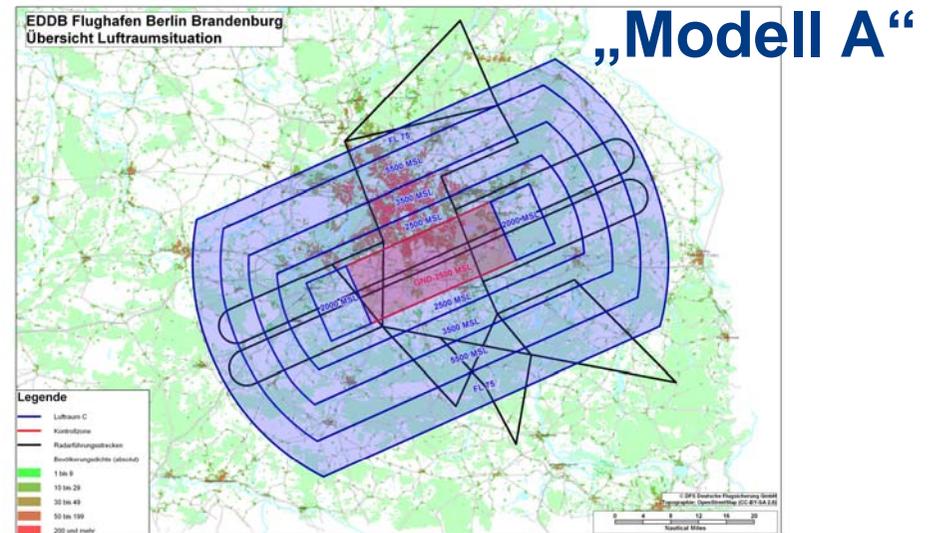
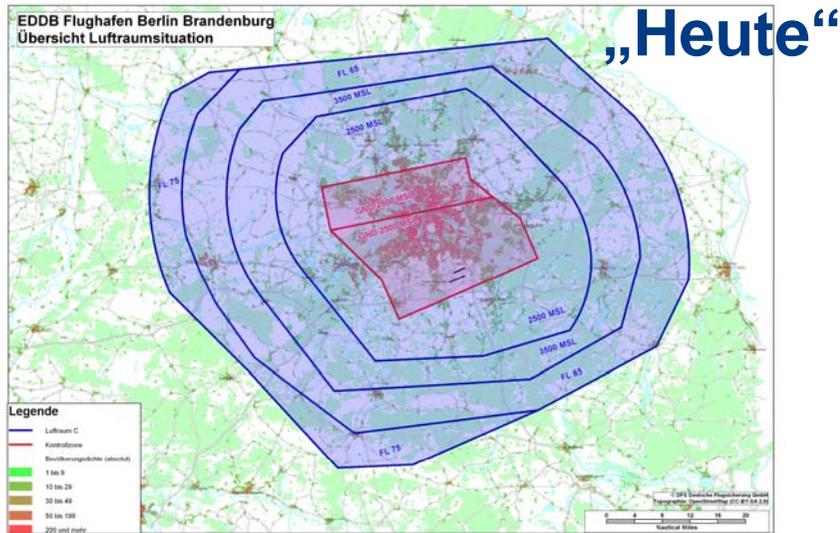
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Backup

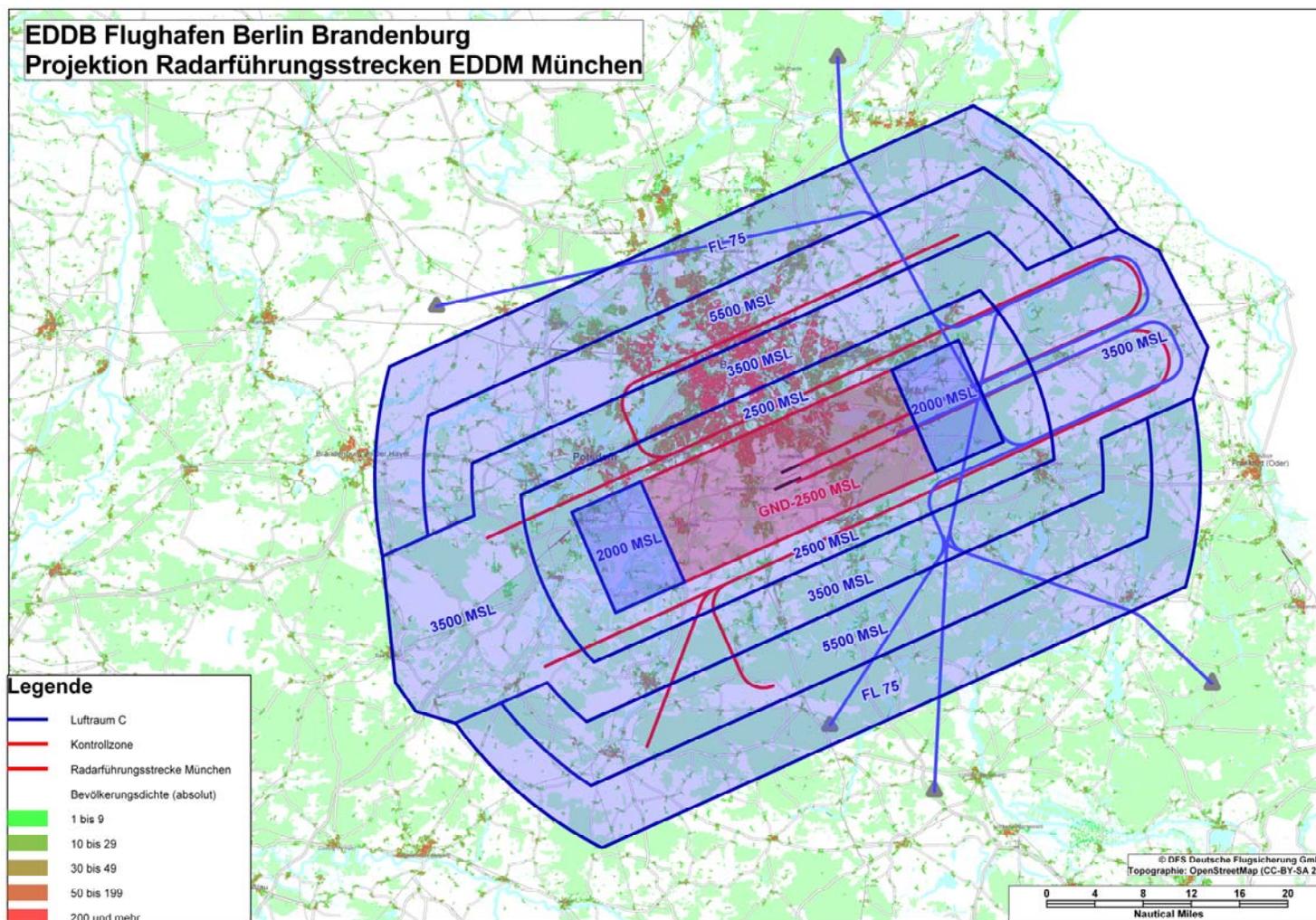
Luftraumentwurf BER auf Basis Flugverfahren „Modell A“ vom 06.09.2010



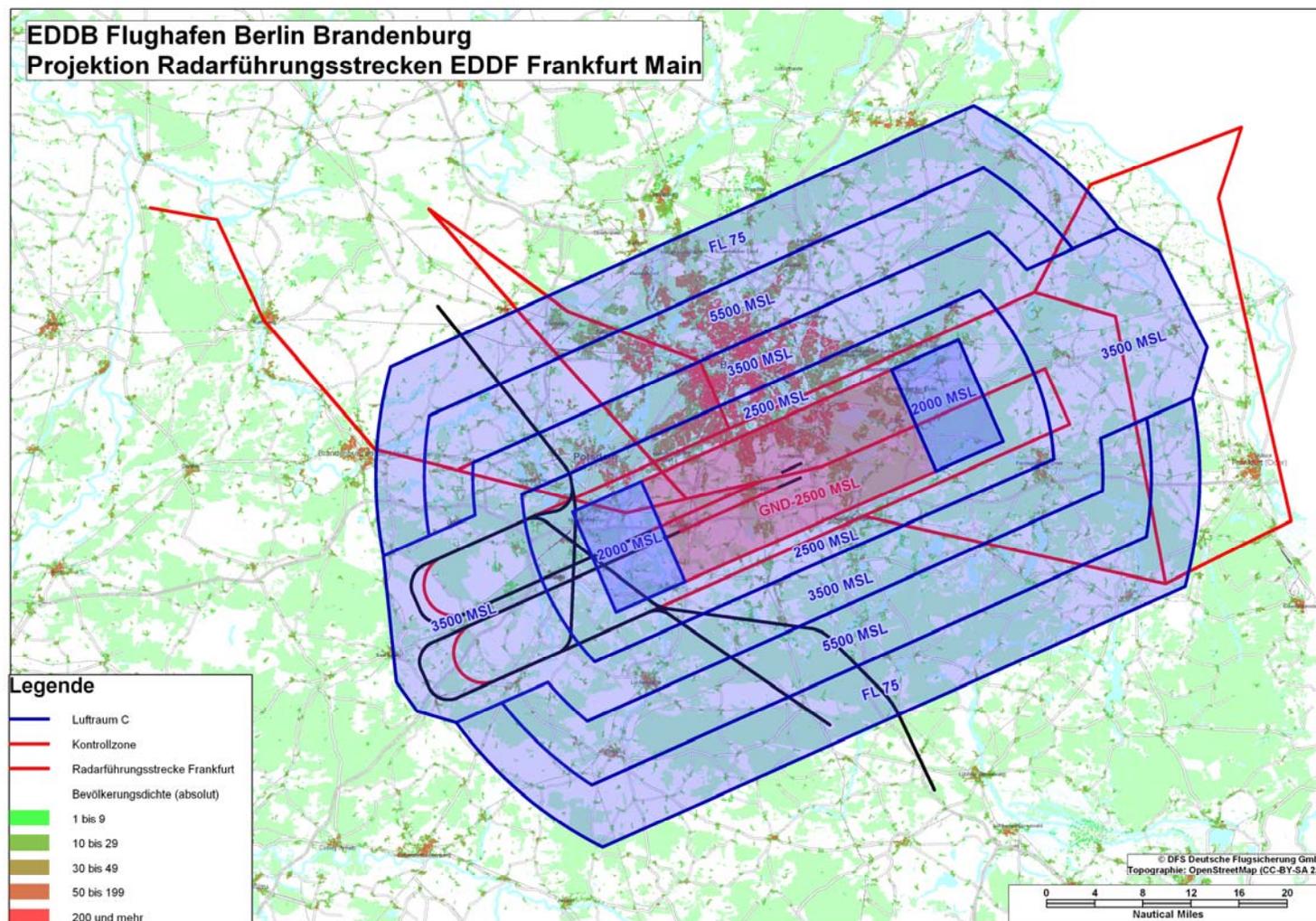
Gegenüberstellung Luftraum „heute“, Luftraumentwurf BER vom 04.07.2011, Luftraumentwurf BER vom 06.09.2010 „Modell A“



Projektion Radarführungstrecken EDDM auf Luftraumentwurf vom 04.07.2011



Projektion Radarführungstrecken EDDF auf Luftraumentwurf vom 04.07.2011



Projektion Radarführungstrecken EDDF auf Luftraumentwurf vom 04.07.2011

