So wurden die wahren Routen vertuscht

Kommunikation zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) , der Flughafengesellschaft (FBS) und der Deutschen Flugsicherung (DFS)

30.03. 1998

Geplant ist ein abhängiger Parallelbetrieb. Berlin wird umflogen (Flugverkehr südlich von Berlin). Die Anzahl der von Lärm Betroffenen und Lärmschutzzonen werden daraufhin berechnet.

20.08. 1998

Die FBS entscheidet sich für den unabhängigen Parallelbetrieb, was eine 15°-Abknickung erforderlich machen würde. Die bisherige Grobplanung ist damit nicht mehr zutreffend.

1.10. 1998

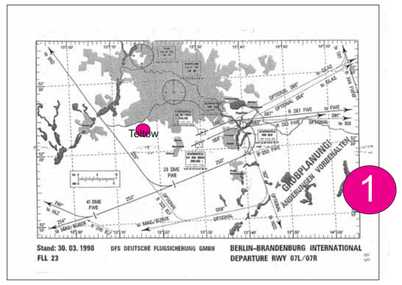
Die DFS hat eine neue Grobplanung erstellt, um dem Wunsch der FBS nach einem unabhängigen Parallelbetrieb nachzukommen. Auch die Lärmplanung, insbesondere die Lärmschutzzonen müssten neu erstellt werden.

7.10. 1998

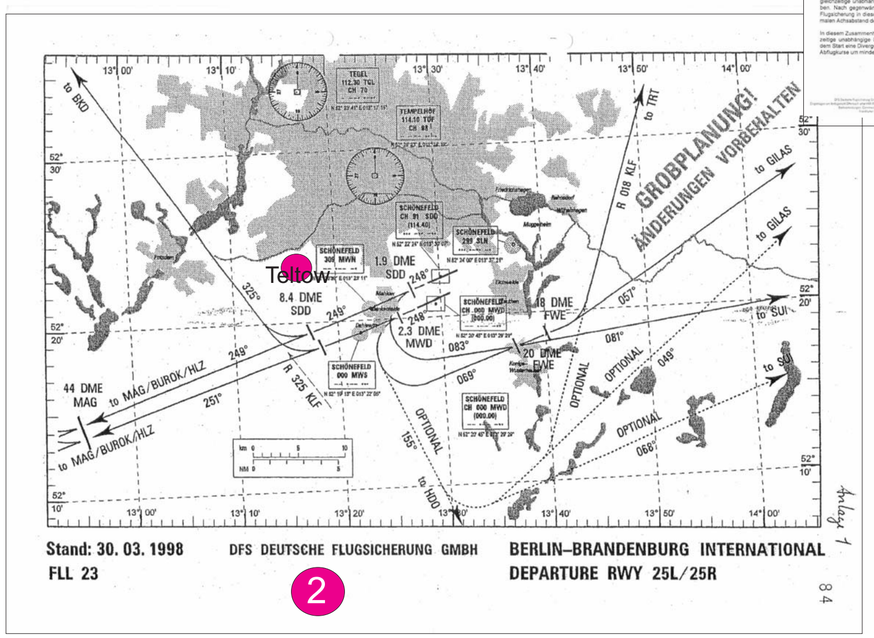
Herr Herberg von der Flughafengesellschaft bittet das Bundesministerium um Einflussnahme auf die DFS und Beibehaltung der bisherigen Planungen (”Herberg-Schreiben”)

26.10. 1998

Die DFS ist einverstanden. Die “falschen Flugrouten” werden beibehalten. Sie werden nach außen weiterhin kommuniziert und z.B. in den Prospekten der FBS für die Bürger veröffentlicht. Bürger haben auf diese Aussagen vertraut.



1



2

DFS Deutsche Flugsicherung

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

14411 Potsdam

FDB-6/RB1a 2380 3391 20.08.1998

Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld
hier: 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB"

Sehr geehrter Herr Bayr,

wie in der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" erwähnt, haben wir die zuhandenen flugsicherungstechnischen Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten geprüft.

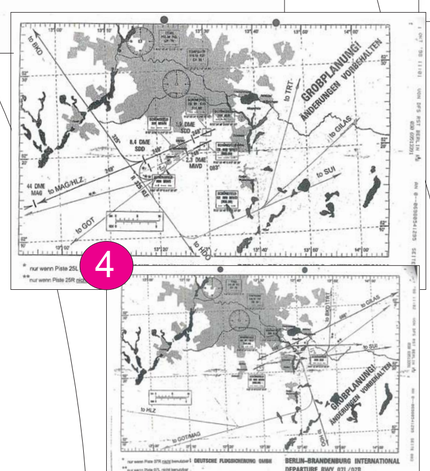
Im Ergebnis dieser Prüfung kann ich Ihnen mitteilen, daß die im Verlauf der o.g. Sitzung von Herrn Schindler genannten präzisierten Werte für Achsabstand (1900 m) und Schwellenversatz (1250 m bezogen auf die östlichen Schwellen) keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem haben. Nach gegenwärtiger Regelungslage und voraussichtlicher technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich ist ein unengeführdrähtler Parallelbetrieb bis zu einem minimalen Achsabstand der Pisten von 1525 m möglich.

In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, daß die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. Ebenso müssen die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abweichen. Die exemplarische Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.

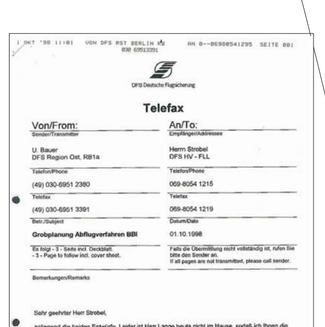
Mit freundlichen Grüßen

T. H. Klüger

3



4


DFS Deutsche Flugsicherung

Telefax

Von/From:	An/To:
U. Bauer	Herrn Strobel
DFS Region Ost, RB1a	DFS HV - FLL
(49) 030-6951 2380	069-8054 1215
(49) 030-6951 3391	069-8054 1219
01.10.1998	

Grobplanung Abflugverfahren BBI

Es sind - 3 - Seite incl. Deckblatt.
- 3 - Page to follow incl. cover sheet.

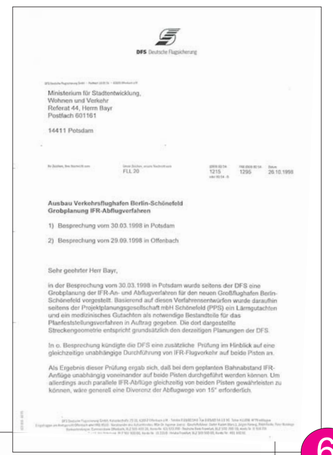
Sehr geehrter Herr Strobel,

anliegend die beiden Entwürfe. Leider ist Herr Lange heute nicht im Hause, sodaß ich Ihnen die Entwürfe zunächst nur vorbehaltlich eventueller Einwände seinerseits übergeben kann.

Mit freundlichen Grüßen

U. Bauer

5


DFS Deutsche Flugsicherung

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

14411 Potsdam

FLL 23 26.10.1998

Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld
Grobplanung IFR-Abflugverfahren

1) Besprechung vom 30.03.1998 in Potsdam

2) Besprechung vom 29.09.1998 in Offenbach

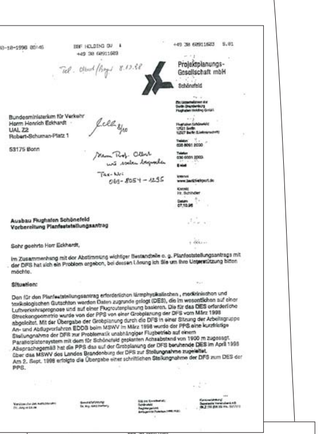
Sehr geehrter Herr Bayr,

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 (PPG) 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.

6


Projektplanungs-Gesellschaft mbH

Bundesministerium für Verkehr
Herrn Heinrich Eckhardt
UAL 22
Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Ausbau Flughafen Schönefeld
Vorbereitung Planfeststellungsantrag

Sehr geehrter Herr Eckhardt,

Im Zusammenhang mit der Abstimmung wichtiger Bestandteile o. g. Planfeststellungsantrags mit der DFS hat sich ein Problem ergeben, bei dessen Lösung ich Sie um Ihre Unterstützung bitten möchte.

Situation:

Den für den Planfeststellungsantrag erforderlichen lärmphysikalischen, markteinsichten und sozialwissenschaftlichen Gutachten wurde folgende Daten zugrunde gelegt (GEB), die ihr wesentlichen auf einer Luftverkehrsprognose und auf einer Planungsrechnung basieren. Die für das DES erforderliche Streckengeometrie wurde von der PPG von einer Grobplanung der DFS vom März 1998 übernommen. Mit der Übergabe der Grobplanung durch DFS in einer Sitzung der Arbeitsgruppe An- und Abflugverfahren EDDB beim MSWV im März 1998 wurde der PPG eine kurzfristige Stellungnahme der DFS zur Problematik unabhängiger Flugbetriebs auf neuen Parallelpistensystem mit dem für Schönefeld geplanten Achsabstand von 1900 m zugesagt. Abgeschlossen hat die PPG das auf der Grobplanung der DFS beruhende GES im April 1999.
Über das MWV des Landes Brandenburg der DFS zur Stellungnahme zugeleitet.
Am 5. Sept. 1998 erfolgte die Übergabe einer schriftlichen Stellungnahme der DFS zum DES der PPG.

In dieser Stellungnahme wird festgestellt, daß bei gleichzeitiger unabhängiger Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten nach ICAO-Richtlinien eine Divergenz der Abflugkurse von 15° erforderlich wird. Dies ist in der Streckengeometrie des DES nicht berücksichtigt. Nach Auffassung der DFS ist infolgedessen ein Kapazitätsinvestrückbrückungen des Pistensystems in Betuvertreten zu nehmen, wobei diese Einschränkungen derzeit nicht quantifizierbar sind. Die DFS fordert die grundsätzliche Vorgabe der Divergenz von 15° für alle Abflüge und wird ihre Grobplanung entsprechend kurzfristig überarbeiten. Als Konsequenz ergibt sich die Notwendigkeit der gesamten Überarbeitung des GEB, insbesondere durch die geänderten Streckengeometrien. Es ist zu befürchten, daß die Fertigstellung der Verfahren auf eine Verzögerung der Vorbereitung der Grobplanung der DFS und deshalb lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humanstatistischen Gutachten erfordern. Es muß mit erheblichen Inanspruchnahmeverzögerungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden.

Lösungsvorschlag:

Das BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Einlegungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die geänderte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird, daß die Divergenz der Abflugkurse als ein zusätzliches Kapazitätsvorgabe von Abflügen setzen der DFS führt, was wiederum bei unverändertem unveränderten technischen und technologischen Bedingungen bei Einhalten der Kapazitätsgrenzen des Pistensystems zu Bewegungsbeschränkungen in Spitzenzeiten führen kann. Diese Situation würde der des Flughafens München entsprechen und könnte vom Antragsteller akzeptiert werden. Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann gebauten technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.

Für evtl. Rückfragen steht Ihnen seitens der PPS Herr Schindler zur Verfügung.
Im voraus danke ich Ihnen für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Projektplanungs Gesellschaft mbH

Dr. Herberg

7

DFS Deutsche Flugsicherung

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 jedoch optimiert werden können, wenn
- die Verkehrsentwicklung
- der Umweltschutz (Fluglärm) oder
- sich ändernde navigationsche Möglichkeiten dies erfordern.

Das 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.

Prof. Heinrich Olbert
Leiter Luftraum und Verfahren

Andreas Meyenkamp
Leiter Luftraum- und Verfahrensplanung

8