



DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Region Ost  
Flughafen Tempelhof  
12161 Berlin

**Ministerium für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr**  
Referat 44, Herrn Bayr  
Postfach 601161  
  
14411 Potsdam

|  |                       |
|--|-----------------------|
| <b>Ministerium<br/>für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr<br/>des Landes Brandenburg</b> |                       |
| 2.6. AUG. 1998   |                       |
| <i>4</i>   | Eingang - D           |
| Ara  | Anl. .... Blatt/Seite |

**Abteilung 4**  
Q33

2.6. AUG. 1998  
44

Ihr Zeichen, Ihr Belehrer oder

Ihr Zeichen, oder Belehrer von

Tel (03 0) 621

Fax 650 0951

D 1000

FOB 6/RB1a

2380

3391

20.08.1998

4. Belehrer

*07.08.1998  
Q33 44  
→ 44.3 mk tk*

*Zum Vorjg*

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

Sehr geehrter Herr Bayr,

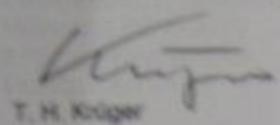
wie in der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" vereinbart, haben wir die zutreffenden flugsicherungsbetrieblichen Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von 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 voraussehbarer technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich ist ein uneingeschränkter 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 abwei-

chen. Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Untertagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



T. H. Krüger