



DFS Deutsche Flugsicherung

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (German Air Navigation Services)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer (Aeronautical Publication Agency)

Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany

Redaktion/Editorial office: desk@dfs.de

<https://dfs.de>

AIP AIC

IFR 13/20

22 OCT 2020

Handhabung von An- und Abflügen am Flughafen Berlin Brandenburg (EDDB)

Am 04 NOV 2020 wird am Standort des bisherigen Flughafens Berlin/Schönefeld die zweite Start- und Landebahn in Betrieb genommen und damit der Flughafen umgewandelt in den neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Ab diesem Zeitpunkt erfolgt der Betrieb auf zwei parallelen Start- und Landebahnen inklusive neuer Flugverfahren, deren Anwendung nachfolgend erläutert werden soll.

Da der 04 NOV 2020 kein AIRAC-Termin ist, werden die Flugverfahren bereits zum 08 OCT 2020 in das Luftfahrthandbuch aufgenommen, treten aber erst zum 04 NOV 2020 in Kraft. Luftfahrzeugführer werden um erhöhte Aufmerksamkeit insbesondere bei der Auswahl von Flugverfahren aus der Datenbank des Flug Management Systems gebeten.

1. Abflüge vom Flughafen Berlin Brandenburg

1.1 Zuweisung der Startbahn

Die Zuweisung der Piste für den Start erfolgt entsprechend der folgenden Erwägungen:

- Abflügen von Parkpositionen auf den Vorfeldern 1, 2, 2a, 3, 3a oder 3b wird grundsätzlich die Piste 07L/25R zugewiesen.
- Abflüge mit Abflugrouten nach SOGMA oder HLZ nutzen die Piste 07L/25R.

- Alle anderen Abflüge werden nach Parkposition und aktuellem Verkehrsaufkommen so auf die Pisten verteilt, dass eine möglichst frühzeitige Startzeit ermöglicht wird.

1.2 Nutzung der Abflugrouten

Bei Starts von den Pisten 07L und 07R machen es die Umstände erforderlich, dass auf den lärmoptimierten Abflugrouten ein erhöhter Steiggradient (PDG) einzuhalten ist. Auf Grund der hohen Lärmsensitivität müssen alle Flüge, die diese Gradienten einhalten können, die folgenden Abflugrouten planen:

- Abflüge von der Piste 07L auf Abflugrouten Richtung SOGMA, HLZ, POVEL, MAXAN oder ODLUN nutzen, Routen mit dem Kenner B (Jets) bzw. D (Props).

- Abflüge von der Piste 07R auf Abflugrouten Richtung SOGMA, HLZ, POVEL, MAXAN oder ODLUN nutzen, Routen mit dem Kenner Q (Jets) bzw. R (Props).

- Abflüge von der Piste 07R auf Abflugrouten Richtung GERGA, ARSAP oder LUROS nutzen, Routen mit dem Kenner Q.

Sollte ein Luftfahrzeugführer aus aerodynamischen oder meteorologischen Gründen den in der Abflugstrecke vorgegebenen Steiggradienten nicht erfüllen können, muss dies bei der Anlassfreigabe mitgeteilt werden. Nur in diesen Fällen gibt dann die DFS die Freigabe für die alternativen Abflugstrecken. Bei Nichtbeachtung kann es zu einer Überprüfung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kommen.

Handling of arrivals and departures at Berlin Brandenburg Airport (EDDB)

On 04 NOV 2020, the second runway at the site of the present Berlin Schönefeld Airport will be taken into operation, thus transforming the airport into the new Berlin Brandenburg Airport (BER). From this point on, operations will be carried out on two parallel runways, involving new flight procedures, the application of which will be explained below.

As 04 NOV 2020 is not an AIRAC date, the flight procedures will be included in the Aeronautical Information Publication on 08 OCT 2020, but will not come into force until 04 NOV 2020. Aircraft pilots are asked to pay special attention, especially when selecting flight procedures from the database of the flight management system.

1. Departures from Berlin Brandenburg Airport

1.1 Assignment of the take-off runway

The assignment of the runway for take-off is based on the following considerations:

- Departures from the aircraft stands on aprons 1, 2, 2a, 3, 3a or 3b will always be assigned runway 07L/25R.

- Departures with departure routes to SOGMA or HLZ will use runway 07L/25R.

- All other departures will be assigned to the runways based on the aircraft stand and current traffic volume in such a way that the earliest possible take-off time is ensured.

1.2 Use of departure routes

For take-offs from runways 07L and 07R, circumstances require an increased climb gradient (procedure design gradient, PDG) to be maintained on the noise-optimised departure routes. Due to the high noise sensitivity, all flights that can comply with these gradients must, plan the following departure routes:

- Departures from runway 07L on departure routes in the direction of SOGMA, HLZ, POVEL, MAXAN or ODLUN will use routes with the identifier B (jets) or D (propeller-driven).

- Departures from runway 07R on departure routes in the direction of SOGMA, HLZ, POVEL, MAXAN or ODLUN will use routes with the identifier Q (jets) or R (propeller-driven).

- Departures from runway 07R on departure routes in the direction of GERGA, ARSAP or LUROS will use routes with the identifier Q.

If, for aerodynamic or meteorological reasons, an aircraft pilot is unable to fulfil the climb gradient specified in the departure route, this must be communicated at the start-up approval. Only in such cases DFS will then give the clearance for the alternative departure routes. In case of disregard it may result in a review by the Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

1.3 Unabhängiger Abflugbetrieb

In der Regel erfolgen Starts von beiden parallelen Pisten im unabhängigen Betrieb. Auf eine genaue Einhaltung der Verfahren ist zu achten und Abweichungen insbesondere in Richtung der parallelen Piste unbedingt zu vermeiden. Dieses betrifft auch Abweichungen aus meteorologischen Gründen, die nur nach Absprache mit der Flugverkehrskontrolle erfolgen dürfen.

2. Anflüge zum Flughafen Berlin Brandenburg

2.1 Zuweisung der Landebahn

Die Zuweisung der Piste für den Anflug erfolgt entsprechend der folgenden Erwägungen:

- Anflügen mit Parkpositionen auf den Vorfeldern 1, 2, 2a, 3, 3a oder 3b wird grundsätzlich die Piste 07L/25R zugewiesen.
- Allen anderen Anflügen wird eine Piste gemäß ihrer Parkposition zugewiesen, soweit möglich.
- Abhängig von der Verkehrssituation kann von dieser Verteilung abgewichen werden, insbesondere im Sinne eines Lastausgleiches.

2.2 Frequenzwechsel zu BERLIN DIRECTOR

Beim Frequenzwechsel von BREMEN RADAR zu BERLIN DIRECTOR ist der Einleitungsruf auf das RUFZEICHEN zu beschränken, um eine Überlastung der Frequenz zu vermeiden.

2.3 Unabhängiger Anflugbetrieb

In der Regel werden Anflüge im unabhängigen parallelen Anflugbetrieb durchgeführt. Dieses wird bei Anwendung per ATIS auf der Frequenz 123.780 MHz bekanntgegeben.

Die Vorgaben beinhalten insbesondere:

- Anflüge werden so geführt, dass vor dem Erfliegen des Endanflugkurses eine NM Geradeaus- und Horizontalflug ermöglicht wird.

- Vor Erfliegen des Gleitweges werden mindestens zwei Nautische Meilen Horizontalflug entlang des Endanflugkurses sichergestellt.

- Zwischen zwei Luftfahrzeugen wird Radarstaffelung oder Höhenstaffelung gewährleistet, bis beide Luftfahrzeuge auf den Landekursen etabliert sind. Sofern erforderlich wird Wirbelschleppenstaffelung erstellt.

Diese Vorgaben dienen der Sicherheit und führen unter Umständen zu ungewohnt längeren Horizontalflügen in niedrigen Flughöhen. Sollten Abweichungen eines Luftfahrzeuges vom Landekurs erkannt werden, so wird umgehend Radar- und/oder Höhenstaffelung erstellt.

Führt die Abweichung vom Landekurs zu einem Einflug in die zwischen den Endanflugkursen befindliche Non Transgression Zone (NTZ), so erhält auch ein Anflug auf die parallele Piste Anweisungen zum sofortigen Abbruch des Anfluges. Diesen Anweisungen muss ohne Verzögerungen Folge geleistet werden.

3. Luftraumstruktur

Um eine Balance zwischen einem ausreichenden Schutz der IFR-Flüge am Flughafen Berlin Brandenburg und der Nutzung des Luftraumes durch die Allgemeine Luftfahrt zu erreichen, wurde eine betriebsrichtungsabhängige Gestaltung der Luftraumklasse C festgelegt.

Details können dem AIC VFR 04/20 entnommen werden, das als Anlage beiliegt.

4. Übergangszeitraum 05 NOV bis 08 NOV 2020

Bis einschließlich 08 NOV 2020 werden die Flughäfen Berlin Brandenburg (BER/EDDB) und Berlin-Tegel (TXL/EDDT) parallel betrieben. Da die Verfahren an diesen beiden Flughäfen nicht unabhängig voneinander genutzt werden können, kann es zu Verzögerungen oder eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten der Verfahren kommen. Auf Grund der hohen Komplexität wird darum gebeten, von besonderen Anfragen abzusehen, sofern diese nicht für den sicheren Betrieb des Luftfahrzeuges unabdingbar sind.

AIC IFR 11/20 wird hiermit aufgehoben.

Anlage: AIC VFR 04/20

1.3 Independent departure operations

Usually, take-offs from both parallel runways take place independently of each other. Care must be taken to comply with the procedures exactly. Any deviations, especially in the direction of the parallel runway, must be avoided at all costs. This also applies to deviations due to meteorological reasons, which may only take place after consultation with air traffic control.

2. Approaches to Berlin Brandenburg Airport

2.1 Assignment of landing runway

The assignment of the runway for the approach is based on the following considerations:

- Approaches with aircraft stands on aprons 1, 2, 2a, 3, 3a or 3b will always be assigned runway 07L/25R.
- All other approaches will be assigned a runway based on their aircraft stand, if possible.
- Depending on the traffic situation, deviations from this distribution are possible, especially in terms of load balancing.

2.2 Changing frequency to BERLIN DIRECTOR

When changing frequencies from BREMEN RADAR to BERLIN DIRECTOR, the initial call shall be restricted to the CALL SIGN to avoid frequency congestion.

2.3 Independent approach operations

As a rule, approaches will be performed in independent parallel approach operations. This will be announced through the ATIS on the frequency 123.780 MHz.

These provisions include in particular:

- Approaches will be guided in such a way that one nautical mile of straight and horizontal flight is possible before intercepting the final approach course.
- Before intercepting the glide path, at least two nautical miles of horizontal flight along the final approach course will be ensured.
- Between two aircraft, radar separation or vertical separation will be ensured until both aircraft are established on the localiser courses. If necessary, wake turbulence separation will be provided.

These provisions are for safety reasons and may lead to unusually long horizontal flights at low levels.

If deviations of an aircraft from its localiser course are detected, radar and/or vertical separation will be immediately provided.

If the deviation from the localiser course leads to the entry into the no transgression zone (NTZ) located between the final approach courses, aircraft on approach to the parallel runway will also receive instructions to immediately abort the approach. These instructions must be followed without delay.

3. Airspace structure

In order to achieve balance between adequate protection of IFR flights at Berlin Brandenburg Airport and the use of airspace by general aviation, class C airspace has been designed to be dependent on the active runway.

Details can be taken from AIC VFR 04/20, which is included as an attachment.

4. Transitional period: 05 NOV to 08 NOV 2020

Up to and including 08 November 2020, the airports Berlin Brandenburg (BER/EDDB) and Berlin Tegel (TXL/EDDT) will be operated in parallel. Since the procedures at these two airports cannot be used independently of each other, delays or restricted use of the procedures may occur. Due to the high level of complexity, we ask you to refrain from making special requests unless they are indispensable for the safe operation of the aircraft.

This AIC supersedes AIC IFR 11/20.

Attachment: AIC VFR 04/20



DFS Deutsche Flugsicherung

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY**

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (German Air Navigation Services)

Büro der Nachrichten für Luftfahrer (Aeronautical Publication Agency)

Am DFS-Campus 7 · 63225 Langen · Germany

Redaktion/Editorial office: desk@dfs.de

<https://dfs.de>

AIP AIC

VFR 04/20

24 SEP 2020

Änderung der Luftraumstruktur Berlin mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER)

Am 04 NOV 2020 wird am Standort des bisherigen Flughafens Berlin/Schönefeld die zweite Start- und Landebahn in Betrieb genommen und dieser damit zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) erweitert. Dieser Termin ist nicht identisch mit dem Beginn der Nutzung des neuen Fluggastgebäudes.

Im Zusammenhang mit der Aufnahme des Flugbetriebs am neuen Flughafen Berlin Brandenburg kommt es zu verschiedenen Änderungen der Luftraumstruktur in der Umgebung von Berlin.

Der regelmäßige Flugbetrieb am Flughafen Berlin-Tegel wird erst nach der Betriebsaufnahme der neuen Flugverfahren am Flughafen BER eingestellt werden. Da für den BER die neue Luftraumstruktur und für den Flughafen Berlin-Tegel noch die alte Luftraumgestaltung benötigt wird, besteht für die Zeit des Parallelbetriebes beider Flughäfen eine Überlagerung der bisherigen und der neuen Luftraumgestaltung.

1. Luftraumänderungen zum 04 NOV 2020:

- a) Einrichtung einer neuen Kontrollzone Berlin (für BER) bei gleichzeitiger Festlegung einer neuen separaten Kontrollzone Berlin-Tegel
- b) Einrichtung eines neuen Luftraums C-Berlin (für BER)
- c) Einrichtung eines neuen Luftraums E 1000 AGL Berlin (für BER)
- d) Anpassung der RMZ Schönhagen an die neue Kontrollzone Berlin (BER)

Changes to the Berlin airspace structure with the opening of the Berlin Brandenburg Airport (BER)

On 04 NOV 2020, the second runway at the site of the present Berlin Schönefeld Airport will be taken into operation, thus expanding the airport to become the new Berlin Brandenburg Airport (BER). This date is not identical with the opening for use of the new passenger terminal building.

In connection with the start of flight operations at the new Berlin Brandenburg Airport (BER), there will be various changes to the airspace structure in the vicinity of Berlin.

Regular flight operations at Berlin-Tegel Airport will only be terminated when the new flight procedures at BER Airport have become operational. Since BER Airport will require a new airspace structure and Berlin Tegel Airport will still keep the old airspace design, the old and the new airspace structures will overlap during the period of parallel operation of the two airports.

1. Airspace changes as of 04 NOV 2020:

- a) Establishment of a new Berlin control zone (for BER) and, at the same time, definition of a new separate Berlin-Tegel control zone.
- b) Establishment of a new airspace C-Berlin (for BER)
- c) Establishment of a new airspace E 1000 AGL Berlin (for BER)
- d) Adaption of the RMZ Schönhagen to the new Berlin control zone (BER)

Hinweis:

Die gegenwärtig existierenden Lufträume C-Berlin und E 1000 AGL Berlin bleiben noch für vier Tage bestehen (Abwicklung der restlichen Flüge vom Flughafen Berlin-Tegel).

Die sich daraus ergebende Übergangsluftraumstruktur für den Zeitraum vom 04 NOV bis 08 NOV 2020 ist in Anlage 1 dargestellt.

In der Übergangszeit ist mit einem komplexen Zusammenspiel der IFR-Flugbetriebe an den beiden Flughäfen Berlin Brandenburg und Berlin-Tegel zu rechnen, so dass die Nutzungsmöglichkeit des Luftraums C für VFR-Verkehr oder besondere Flugvorhaben eingeschränkt ist.

2. Luftraumänderungen zum 09 NOV 2020:

a) Kontrollzone Berlin-Tegel: Deaktivierung per Notam

b) Aufhebung des alten Luftraums C-Berlin (für Tegel)

c) Aufhebung des alten Luftraums E 1000 AGL Berlin (für Tegel)

Die sich daraus ab dem 09 NOV 2020 ergebende finale Luftraumstruktur Berlin ist in Anlage 2 dargestellt.

Hinweis:

Die Kontrollzone Berlin-Tegel wird ab dem 09 NOV 2020 per Notam deaktiviert. Bei Bedarf kann die Kontrollzone durch Aufhebung des NOTAMs reaktiviert werden. In diesem Fall muss mit IFR-An- und Abflügen in Luftraum E gerechnet werden.

3. Flexible Nutzung des Luftraums C-Berlin (HX):

Der Luftraum C für den Flughafen Berlin Brandenburg wurde mit dem Ziel entwickelt, eine bestmögliche Balance zwischen einem Schutz der IFR-Verfahren und der freien Nutzbarkeit für den VFR-Verkehr zu erreichen. Dazu wurde eine flexible HX-Lösung gewählt.

Der gesamte Luftraum C Berlin ist zeitlich 24 Stunden täglich wirksam mit Ausnahme der nachfolgenden mit HX ausgewiesenen Bereiche (s. a. Kartendarstellung), die flexibel in Abhängigkeit von der jeweiligen Betriebspiste aktiviert bzw. deaktiviert werden.

Note:

The currently existing airspaces C-Berlin and E 1000 AGL Berlin will remain in place for four days (to handle the remaining flights from Berlin-Tegel Airport).

The resulting transitional airspace structure for the period from 04 NOV to 08 NOV 2020 is depicted in Annex 1.

During the transitional period, the usability of airspace C will be limited for VFR traffic or special flight intentions because of the expected complex interaction of IFR operations at the two airports of Berlin Brandenburg (BER) and Berlin-Tegel.

2. Airspace changes as of 09 NOV 2020:

a) Berlin Tegel control zone: Deactivation via NOTAM

b) cancellation of the old airspace C-Berlin (for Tegel)

c) Cancellation of the old airspace E 1000 AGL Berlin (for Tegel)

The resulting final airspace structure of Berlin as of 09 NOV 2020 is depicted in Annex 2.

Note:

The Berlin Tegel control zone will be deactivated from 09 NOV 2020 via NOTAM. If required, the control zone may be reactivated by cancelling the NOTAM. In this case, IFR approaches and departures can be expected in airspace E.

3. Flexible use of airspace C-Berlin (HX):

The objective when designing airspace C for Berlin Brandenburg Airport was to achieve the best possible balance between the protection of IFR procedures and free usability for VFR traffic. For this reason, a flexible HX solution has been chosen.

The entire Berlin Class C airspace is effective 24 hours a day with the exception of the following areas marked with HX (see also chart), which are flexibly activated or deactivated depending on the respective runway-in-use.

1) Luftraum C (HX) Berlin West

Der Luftraum C (HX) Berlin West ist grundsätzlich deaktiviert bei Betriebspiste 25 des Flughafens Berlin Brandenburg.

2) Luftraum C (HX) Berlin Ost

Der Luftraum C (HX) Berlin Ost ist grundsätzlich deaktiviert bei Betriebspiste 07 des Flughafens Berlin Brandenburg.

In Ausnahmefällen können die Lufträume C (HX) Berlin West und C (HX) Berlin Ost auch zeitlich befristet gemeinsam aktiv sein, insbesondere während der Vorbereitung eines Betriebsrichtungswechsels oder bei besonderen Wetterlagen.

Außerhalb der Öffnungszeiten von LANGEN INFORMATION bleibt der gesamte Luftraum C (HX) aktiv.

Regeln:

Luftfahrzeugführer haben sich vor Einflug in den Luftraum C (HX) über den Luftraumstatus zu informieren.

Die Aktivierung/Deaktivierung der Lufträume C (HX) erfolgt durch die Flugverkehrskontrollstelle Bremen und wird über eine VFR ATIS auf der Frequenz 133.630 MHz (Dauerrundfunksendung) bekanntgegeben.

Informationen über den Aktivierungsstatus der Sektoren erteilt auch LANGEN INFORMATION (Frequenz 132.650 MHz).

Wichtig ist: Die HX-Bereiche dürfen nur dann ohne Einzelflugfreigabe befliegen werden, wenn eindeutig die Information empfangen wurde, dass die Bereiche deaktiviert wurden. Stehen dem Luftfahrzeugführer keine der o. g. Informationen zum Status der Lufträume C (HX) zur Verfügung, so sind diese als 'aktiv' zu betrachten.

Die Aktivierung/Deaktivierung des Luftraums C (HX) wird mit einem Zeitvorlauf von mindestens 10 Minuten durch Änderung der Aufsprache auf der Frequenz 133.630 MHz (Dauerrundfunksendung) und über LANGEN INFORMATION (Frequenz 132.650 MHz bzw. 119.825 MHz bzw. 125.800 MHz) angekündigt.

Bei einem Flug innerhalb des deaktivierten Luftraums C (HX) müssen die Luftfahrzeugführer auf der Frequenz, auf der die Luftraumstatusanfrage erfolgte (VFR ATIS bzw. FIS-Frequenz), in Hörbereitschaft bleiben, um über kurzfristige Luftraumstatusänderungen benachrichtigt werden zu können.

1) Airspace C (HX) Berlin West

Airspace C (HX) Berlin West shall be generally deactivated when runway 25 is the runway-in-use at Berlin Brandenburg Airport.

2) Airspace C (HX) Berlin Ost

Airspace C (HX) Berlin Ost shall be generally deactivated when runway 07 is the runway-in-use at Berlin Brandenburg Airport.

In exceptional cases, Class C airspaces (HX) Berlin West and C (HX) Berlin Ost may also be active simultaneously for a limited period, in particular in preparation of a runway change or in particular weather situations.

The entire Class C airspace (HX) shall remain active outside the opening hours of LANGEN INFORMATION.

Rules:

Pilots shall inform themselves about the airspace status before entering Class C airspace (HX).

The activation/deactivation of Class C airspaces (HX) shall be carried out by the Bremen air traffic control unit and broadcast through VFR ATIS on frequency 133.630 MHz (continuous broadcast).

LANGEN INFORMATION also provides information on the activation status of the sectors on frequency 132.650 MHz.

Important: HX areas may only be entered without an individual clearance if the information that the areas are deactivated has been clearly received.

If none of the above information sources on the status of Class C airspace (HX) are available to the pilot, the airspace shall be considered 'active'.

The activation/deactivation of Class C airspace (HX) shall be made known at least 10 minutes in advance by changing the recording on frequency 133.630 MHz (continuous broadcast) and via LANGEN INFORMATION (frequency 132.650 MHz or 119.825 MHz or 125.800 MHz).

When flying within deactivated Class C airspace (HX), pilots shall maintain air-ground voice communication watch on the frequency on which the airspace status request was made (VFR ATIS or FIS frequency) so they can be notified of short-term airspace status changes.

Zum Zeitpunkt der Aktivierung müssen Luftfahrzeugführer den Luftraum C (HX) verlassen oder sich ersatzweise eine Kontrollfreigabe auf der Frequenz 120.630 MHz (BREMEN RADAR) eingeholt haben.

Unabhängig vom Status der HX-Lufträume können Einzelflugfreigaben zum Durchflug des Luftraum C, einschließlich der aktiven HX-Bereiche, angefragt werden. Die Anfragen können auf den jeweiligen Frequenzen von BREMEN RADAR oder über LANGEN INFORMATION abgegeben werden.

At the time of activation, pilots must have left Class C airspace (HX) or alternatively have obtained a control clearance on frequency 120.630 MHz (BREMEN RADAR).

Regardless of the status of HX airspace, individual clearances to cross airspace C, including activated HX areas, can be requested. These requests can be made on the corresponding frequencies of BREMEN RADAR or via LANGEN INFORMATION.





