

Antrag Nr. 12/2010 FLK SXF - Flugrouten

Guten Morgen Herr Friedrich,

wie versprochen, übersende ich Ihnen anbei die aktuelle Fassung meines auf formal korrektem Weg über Mitglieder der Fluglärmkommission eingebrachten Vorschlages (von Herrn Bretschneider einfach als Hoffmann-Kurve bezeichnet).

Die Vorteile sind in acht Punkten herausgearbeitet. Die Praktikabilität ist mir auf der Ebene anerkannter Experten, von Piloten und (privaten bekannten) DFS-Mitarbeitern bestätigt worden.

Die in den beiden angehängten Abbildungen aufgezeigten Kurven zeigen einen Durchmesser von 2 NM (Nautische Meilen), rund 3,7 km. Selbst bei einer etwas weiteren Kurve würden die Flugzeuge noch westlich der Autobahn verbleiben. Die Mehrzahl der Maschinen könnte übrigens bereits am Mittelmarker (Hälfte der Bahn, also nach 2.000m) abdrehen.

Dieser Kurvenvorschlag sollte von der DFS nicht als Wunsch, sondern als Forderung der Fluglärmkommission verstanden werden. Die Fluglärmkommission als Vertretung der betroffenen Bürger ist dazu nicht nur legitimiert, sondern auch verpflichtet, das Maximum an Lärmschutz für die Bürger herauszuholen.

Hierzu gehören weitere Forderungen, die insgesamt ein **schlüssiges Forderungspaket** ergeben und **in dieser Kombination eine deutliche Nettolärmentlastung** der Bürger erreichen:

1. Zurückverlegung der Startschwelle

2. Full Power Take-Off

Diese Startart ist auf zahlreichen Flugplätzen vorgeschrieben. Sie sollte durchaus die Unterstützung der Politik finden: Die Morgenpost schreibt am 27.10., S. 3 : **Wowereit** geisselt BBI-Flugrouten als "Skandal". Bei der Wahl der Flugrouten müsse die Sicherheit an erster Stelle stehen. **Die Vermeidung des Fluglärms stehe aber mindestens an zweiter Stelle.** Die Frage, ob die Fluggesellschaften weniger Kerosin verbrauchten, wenn sie auf den geplanten Routen flögen, käme erst **weit** dahinter.

3. Einleitung einer Rechtskurve in 400 ft AGL

(400 Fuss oberhalb der Bahn, etwa 120m). Dies entspricht den Vorgaben der deutschen Fluggesellschaften für ihre Piloten.

In diesem Zusammenhang möchte ich anmerken, dass Herr Wowereit hochgradig öffentlichkeitswirksam das Thema Flugrouten belegt hat, aber von den Bürgern durchschaut worden ist (die Presse spricht von Heuchelei etc.). Demgegenüber ist von Herrn Platzek lediglich die eine, aber bedeutsame Feststellung in Erinnerung geblieben, dass es keine Bürger zweiter Klasse gebe. Mit Verlaub, Herr Platzek wirkt derzeit sehr blass im Vergleich zu W. Aus strategischer Sicht sollte, obwohl nicht direkt Wahlen anstehen, hier kurzfristig ein stabiles Gegengewicht zu W. aufgebaut werden. Die Bürger östlich von Schönefeld und auch in Mahlow-Blankenfelde und Umgebung setzen grosse Hoffnungen auf Herrn Platzeks Feststellung, aber es kommt derzeit nichts mehr aus seiner Richtung. Neben dem Thema Flugrouten, das von W. belegt ist, kommt dem Nachtflug essentielle Bedeutung zu, denn ohne

Zweifel wird die Flugroutendiskussion immer sehr viele unzufriedene stark betroffene Bürger zurücklassen - für diese und alle anderen, deren Lärmbelastung lediglich reduziert werden kann, würde ein Nachtflugverbot "wie in Tegel - keine Bürger zweiter Klasse" ein gewaltiges Stück Lebensqualität sichern.

Und, das wissen Sie, lieber Herr Friedrich, gewiss besser als ich: die positive Wirkung eines "auf den Tisch hauens" durch den Landesvater in dieser insbesondere für die Brandenburger unsäglichen Situation würde durch das ganze Land gehen und der Partei von Wittenberge bis Cottbus einen ungeahnten Sympathiebonus bescheren.

Da Herr Bretschneider schon am Montag wieder in unserer Region ist, bitte ich Sie, diese Mail vorab mit Herrn Bretschneider zu erörtern. Für Wernsdorf könnte es auch hilfreich sein, die vorgeschlagene Kurve kurz vorzustellen - die Anhänge mögen Sie gern dafür verwenden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Besten Grüsse,

Marcel A. Hoffmann

Eichwalde
030 67819560
01722408710

Abflugrouten Berlin-Schönefeld EDDB

Optimierungsvorschlag für den Ostabflug von der Südbahn 07R auf Basis des Vorschlages der DFS

DFS-Vorschlag:

- Der vorgeschlagene Abflug erfolgt unmittelbar **nach dem Start direkt mitten über das dicht besiedelte Wohngebiet** der Gemeinden Schulzendorf/Eichwalde/Zeuthen hinweg.
- Die Orte sind auf der Karte leider nur als Punkte eingezeichnet, es handelt sich aber um **durchgängig bebaute verbundene Gemeinden**, man kann nicht einfach zwischen 2 Punkten durchfliegen! Der Abflug führt weiter über Rauchfangwerder, Wernsdorf und dann nach Westen auch noch über Königs Wusterhausen. So gesehen ein Volltreffer, der Vorschlag hat kaum eine Gemeinde ausgelassen.

- ICAO Doc 9643 (3.3.2) sieht bekanntlich eine Divergenz von "**by 15 degrees or more (!!!)** immediately after departure" vor, also auch 90 oder 180 Grad oder... Der Zusatz "or more" wurde offenbar übersehen?

Vorschlag zur Optimierung der Abflugroute:

Es wird daher vorgeschlagen, beim Abflug nach Osten von der Südbahn **unmittelbar nach dem Start einen Viertel- bis Halbkreis** nach Süden zu fliegen, wodurch der Flugverkehr über unbesiedeltem Gebiet westlich von Schulzendorf verlief und auch Königs Wusterhausen verschont bliebe. Diese Abflugroute wird übrigens heute schon des öfteren sogar von der Nordstartbahn aus geflogen (siehe dfld.de) und würde sich beim Abflug von der Südstartbahn noch weiter nach Westen verlagern, also Einwohner vor unnötigem Lärm schützen.

Der obige **Vorschlag** wurde der Vergleichbarkeit halber in eine Abbildung der DFS-Flugroutenvorschläge der Morgenpost eingearbeitet (s. Anhang). Hieraus ergeben sich **gewaltige Vorteile** im Vergleich zum DFS-Vorschlag, denen **keine Nachteile** gegenüber stehen.

- Zehntausende von Bürgern würden erheblich **weniger** durch **Lärm und Kerosinnebel** belastet (Kerosinnebel ist derzeit in der wissenschaftlichen Diskussion, da die Turbinen offensichtlich Nanopartikel ausstossen, denen krebserregende Wirkung nachgesagt wird - also ist Vorbeugen besser!).

- Durch die Abflugkurve erfolgt keine Verlagerung, sondern eine tatsächliche **Nettoentlastung der Bürger von Fluglärm.**

- Bei der Steigflugkurve nach rechts (Süden) handelt es sich unbestreitbar um ein **abflugtechnisch sicheres Verfahren.**

- Diese Kurve ist für alle Flugzeugtypen (gross und klein) fliegbar und würde sich bei Typen mit kürzerer Startstrecke (die anteilmäßig weit überwiegen) noch bis zu 3km nach Westen verlagern - insofern sollte eher von einem **Abflugkorridor** gesprochen werden, der mehrere Kilometer breit sein kann.

- Das **uniforme Procedere** für alle Starts auf der Startbahn 07R bedeutet **einfachstes Handling** für die Fluglotsen und damit ein **Höchstmass an Sicherheit.**

- Die vorgeschlagene Abflugroute **vermeidet Kreuzungen** mit anderen An- oder Abflugrouten, die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände der Flugebenen können problemlos eingehalten werden.

- Diese Abflugroute ist aufgrund der kürzeren Strecke **sogar nachhaltig wirtschaftlicher** für die Fluggesellschaften und gewährleistet im übrigen eine gleichmäßige Auslastung der Bahnen.

- Die abseits der dicht bewohnten Gebiete verlaufende "**neue Abflugkurve**" ist **erheblich sicherer** für den hoffentlich niemals eintretenden Fall eines Flugzeugabsturzes in der Startphase.

Beschlussvorschlag:

Die Fluglärmkommission beschliesst, den vorliegenden Optimierungsvorschlag für den Ostabflug von der EDDB Südbahn 07R der DFS zur Bewertung zuzuleiten. Die DFS soll aufgefordert werden, zwecks Beschleunigung des Verfahrens eine erste Vorabbewertung rechtzeitig vor der nächsten Sitzung der Fluglärmkommission am 8. November d.J. abzugeben.

Marcel A. Hoffmann
Fontaneallee 61
15732 Eichwalde
030 67819560
marcel.a.hoffmann@gmx.de