

## Fragestellung:

Wie wirken sich konkret die

**Abflugrouten-Vorschläge der DFS vom 14.03.2011**

auf die

**Fluglärmbelastung**

für

Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf und  
den Berliner Süden/Südwesten aus?

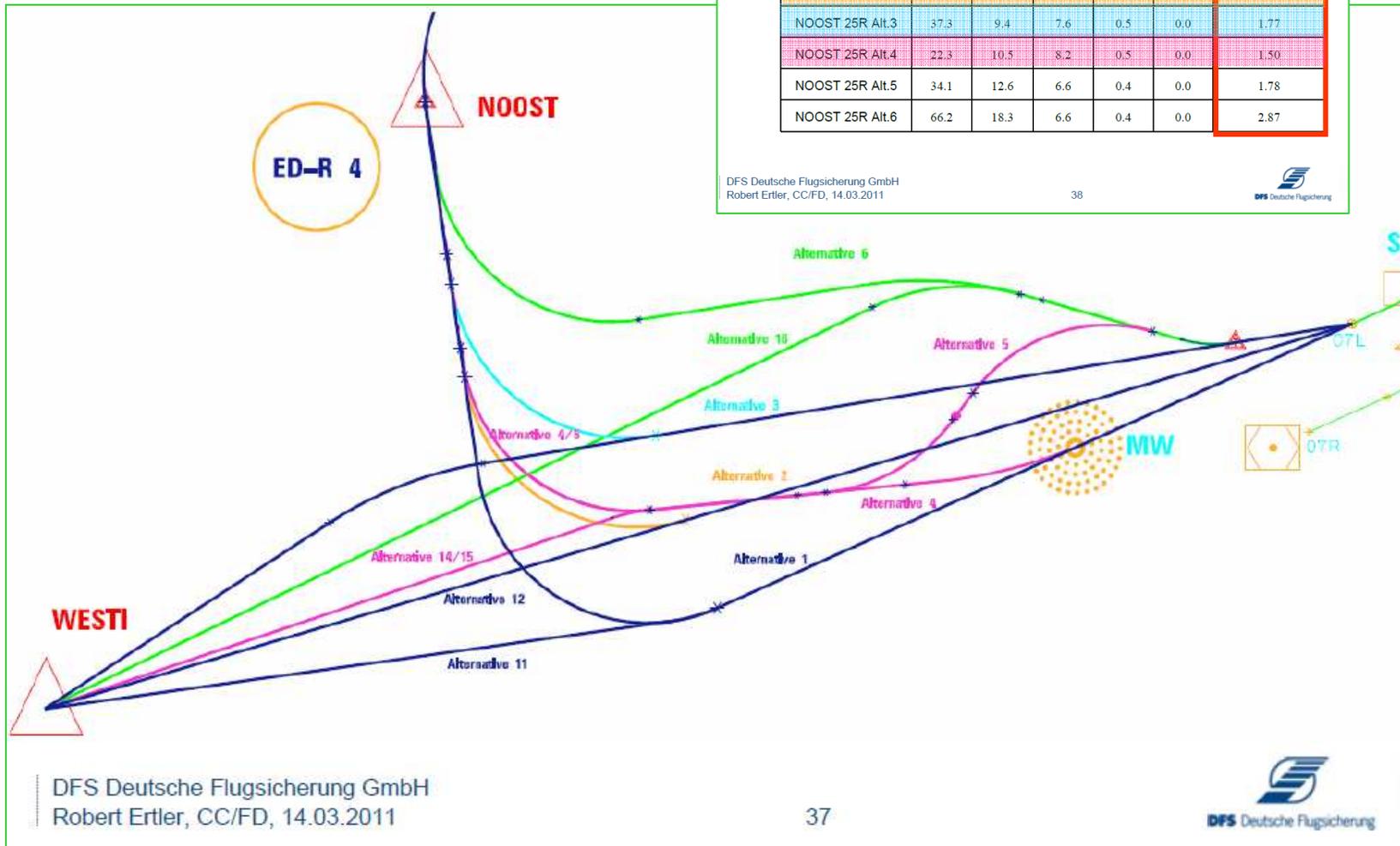
# Sitzung der Fluglärmkommission am Montag, 14.03.2011

## Abflug nach Westen, Nordbahn:

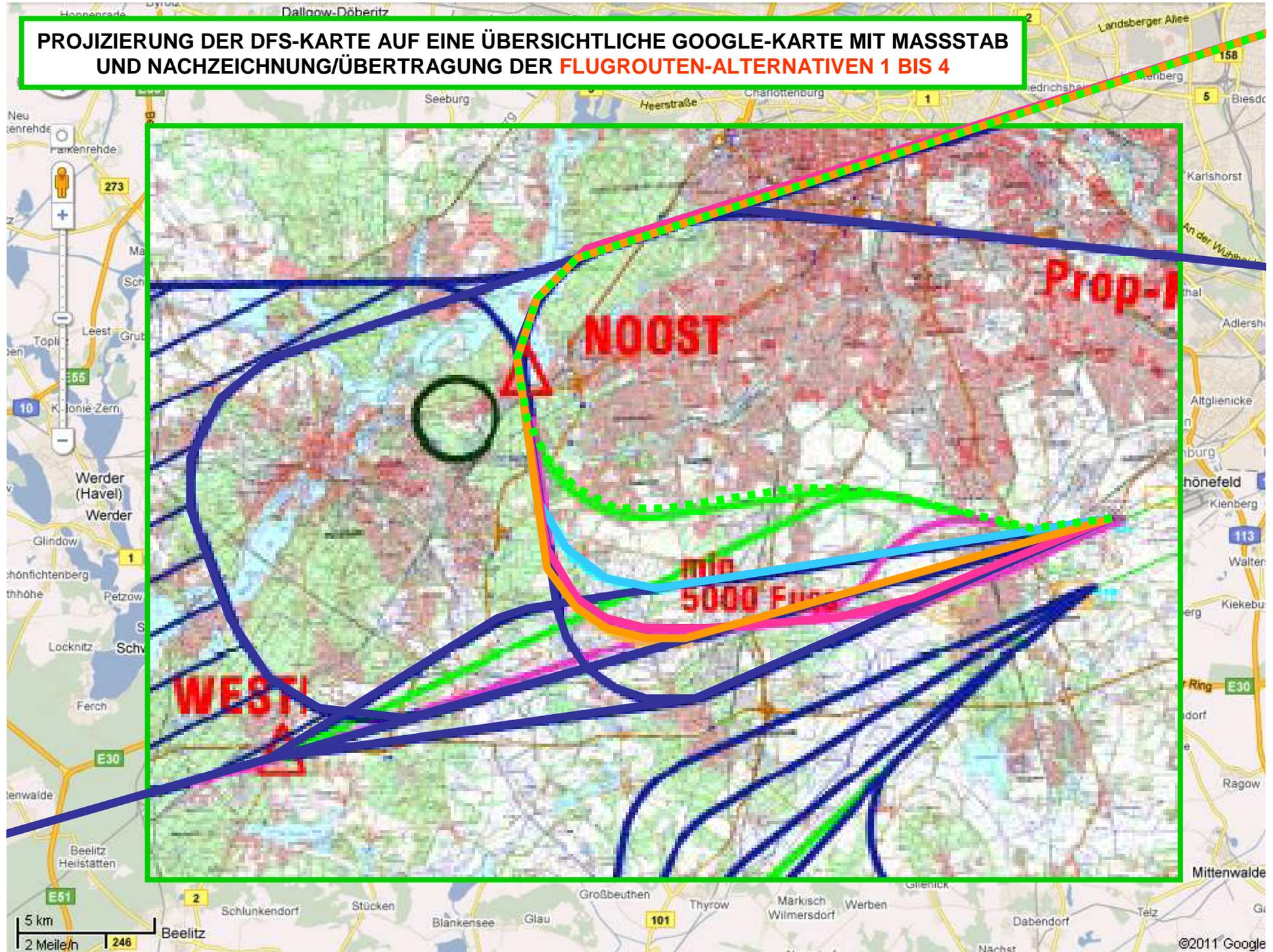
	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	Gütwert
	Betroffene Bevölkerung in tausend Einwohner					
NOOST 25R Alt.1	27.4	11.6	8.4	0.5	0.0	1.72
NOOST 25R Alt.2	27.0	8.1	8.1	0.3	0.0	1.50
NOOST 25R Alt.3	37.3	9.4	7.6	0.5	0.0	1.77
NOOST 25R Alt.4	22.3	10.5	8.2	0.5	0.0	1.50
NOOST 25R Alt.5	34.1	12.6	6.6	0.4	0.0	1.78
NOOST 25R Alt.6	66.2	18.3	6.6	0.4	0.0	2.87

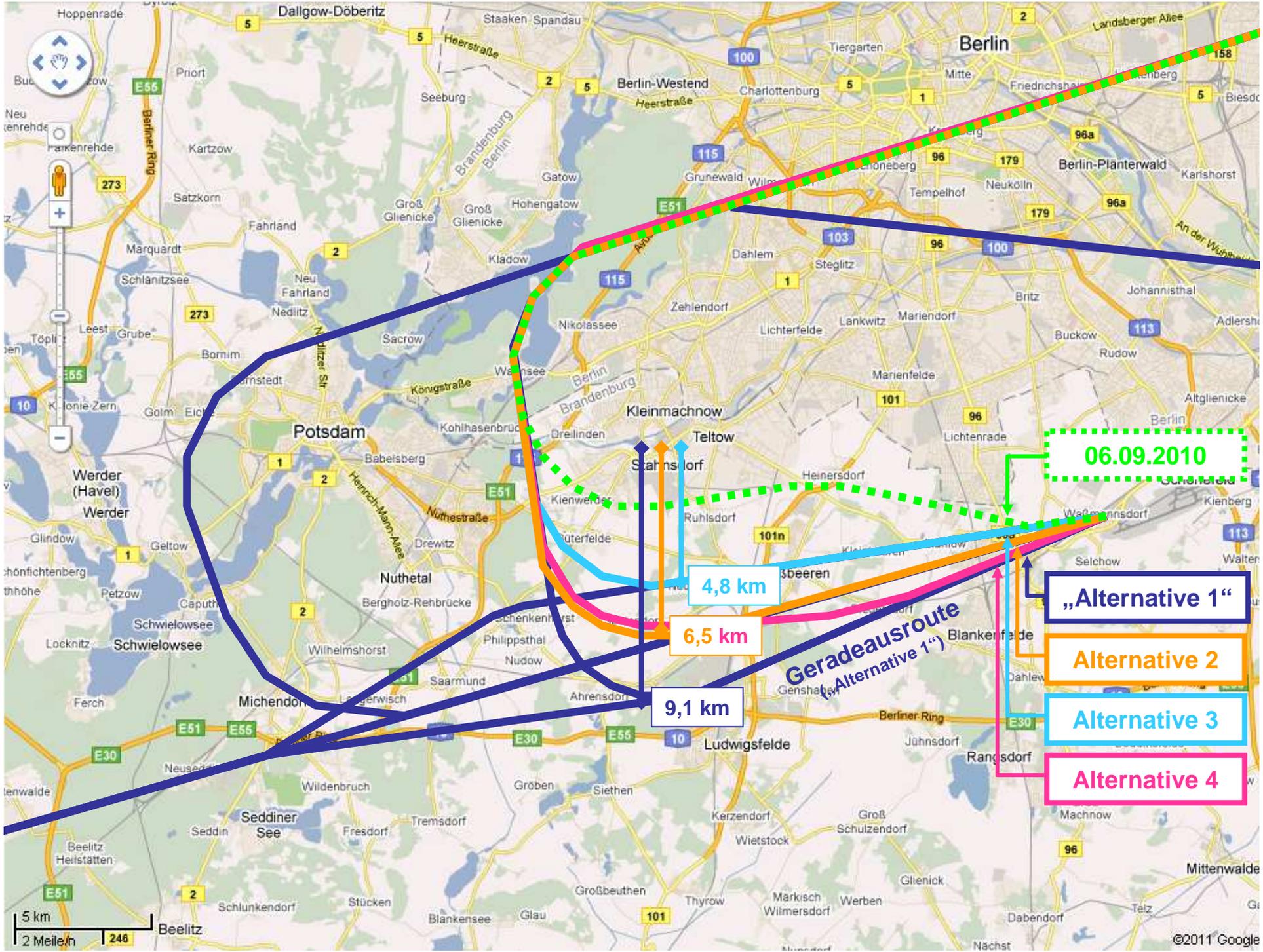
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Robert Ertler, CC/FD, 14.03.2011

38



**PROJIZIERUNG DER DFS-KARTE AUF EINE ÜBERSICHTLICHE GOOGLE-KARTE MIT MASSSTAB  
UND NACHZEICHNUNG/ÜBERTRAGUNG DER FLUGROUTEN-ALTERNATIVEN 1 BIS 4**





06.09.2010

„Alternative 1“

Alternative 2

Alternative 3

Alternative 4

4,8 km

6,5 km

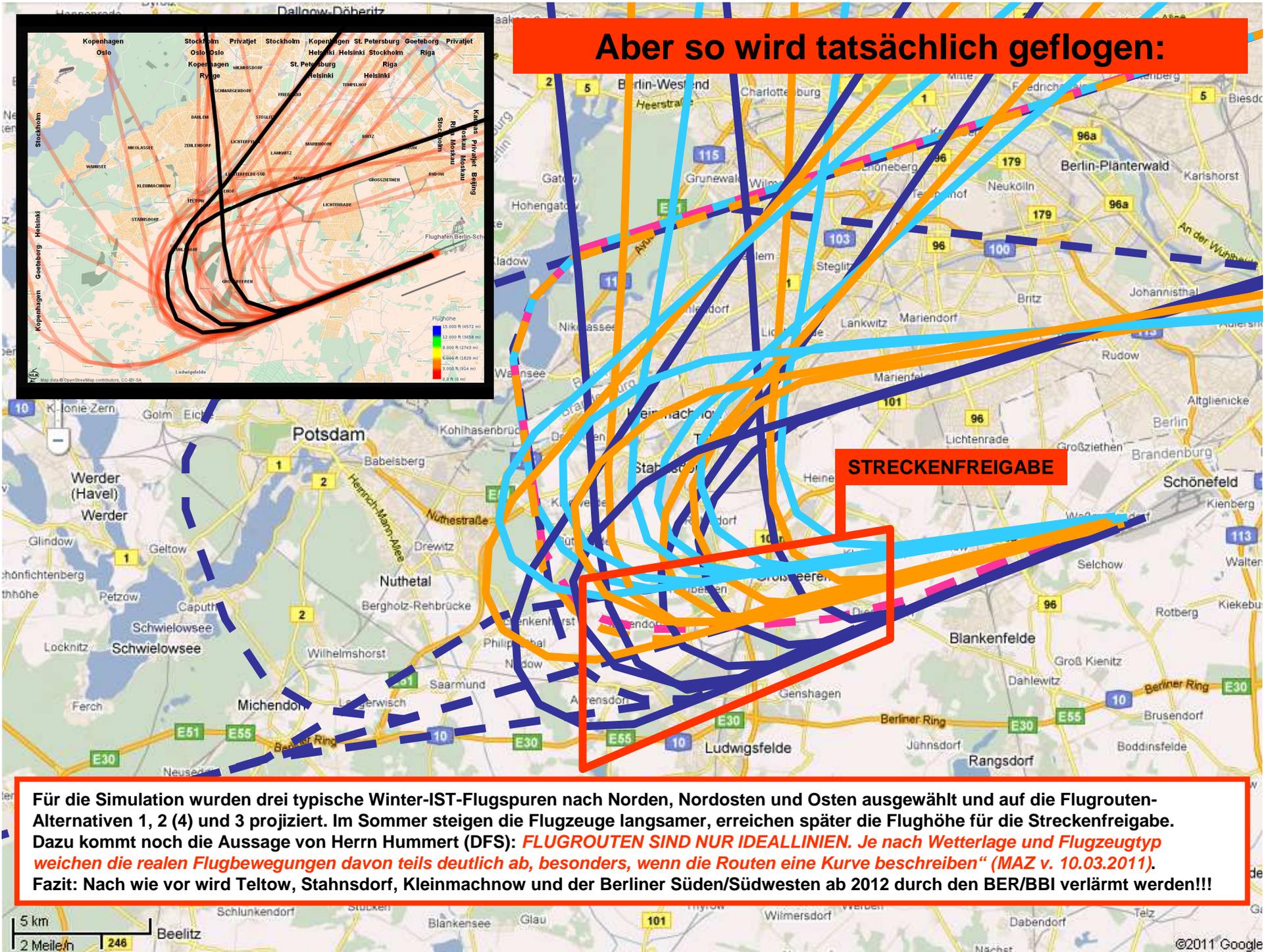
9,1 km

Geradeausroute  
(Alternative 1)

5 km  
2 Meilen

©2011 Google

Aber so wird tatsächlich geflogen:



STRECKENFREIGABE

Für die Simulation wurden drei typische Winter-IST-Flugspuren nach Norden, Nordosten und Osten ausgewählt und auf die Flugrouten-Alternativen 1, 2 (4) und 3 projiziert. Im Sommer steigen die Flugzeuge langsamer, erreichen später die Flughöhe für die Streckenfreigabe. Dazu kommt noch die Aussage von Herrn Hummert (DFS): *FLUGROUTEN SIND NUR IDEALLINIEN. Je nach Wetterlage und Flugzeugtyp weichen die realen Flugbewegungen davon teils deutlich ab, besonders, wenn die Routen eine Kurve beschreiben* (MAZ v. 10.03.2011). Fazit: Nach wie vor wird Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow und der Berliner Süden/Südwesten ab 2012 durch den BER/BBi verlärmert werden!!!