

Gemeinde Wildau

Der Bürgermeister



Postanschrift: Gemeinde Wildau * 15742 Wildau
Telefon (03375) 50 54 33 Telefax (03375) 50 54 71
www.wildau.de www.rwk-schoenefelder-kreuz.de

**Bundesaufsichtsamt für
Flugsicherung (BAF)
Herr Staudt
Robert-Bosch-Straße 28
63225 Langen**

Ihr Schreiben vom:
03.08.2011

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
K.Paul

Datum:
16.08.2011

Abflugrouten Flughafen Berlin Schönefeld BER
Ihr Antwortschreiben vom 03.08.2011, Posteingang am 09.08.2011

Sehr geehrter Herr Staudt,

hiermit bestätigen wir den Eingang Ihres Schreibens vom 03.08.2011 und möchten uns gleichzeitig für die Beantwortung bedanken.

Sie erläutern im Antwortschreiben das vorgeschriebene Verfahren von der Einreichung der von der DFS vorgeschlagenen Flugrouten bis zur Feststellung der Rechtsgültigkeit derselben.

Dies ist jedoch nicht Anliegen unseres Schreibens vom 12.07.2011, und ich möchte unsere Fragestellung bezüglich der Flugrouten „LUDDI/ GORIG kurz“ aus unserem Schreiben noch einmal kurz wiederholen und ergänzen:

„Aus unserer Sicht rechtfertigt die Verlagerung von Fluglärm nicht das erhöhte Risiko, das eine mehr als fünffache Anzahl an potentiellen Konflikten zwischen An- und Abflügen (Präsentation der DFS, S.26 vom 14.03.2011) darstellt. Wie bewerten Sie dieses mehr als fünffach erhöhte Risiko, das es beim Referenzszenario nicht gäbe?

Berücksichtigen Sie bitte auch, dass am DLH-Simulator der zwingend erforderliche Steiggradient von 8 bzw. 10 % nicht in jedem Fall von der zur Demonstration benutzten A320 eingehalten werden konnte (Präsentation der DFS, S.10 vom 09.05.2011). Das zeigt bereits beim ersten zur Simulation verwendeten Luftfahrzeugmuster, wie gering der Sicherheitspuffer zwischen PDG und Steigleistung ist. Wie es bei anderen Luftfahrzeugmustern aussieht, wurde nicht geprüft. Nach welchen Regeln darf der PDG um das bis zu Dreifache der ICAO-Vorgabe erhöht werden?

Außerordentlich bedenklich erscheint die Routenführung beider Flugrouten bezogen auf das Hindernis „Sendemast Königs Wusterhausen“, welcher mit 877 ft MSL in den Luftfahrtkarten als Hindernis veröffentlicht ist.

Wir bitten Sie um eine Stellungnahme bezüglich der Einhaltung der Vorgaben, wie sie sich aus dem ICAO Dokument 8168 Volume II, Part I, Section 3, Chapter 2, Punkt 2.5.3., und Punkt 2.7. ergeben.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass mit den SID „LUDDI/GORIG lang“ mindestens eine Alternative mit PDG 3,3% gemäß ICAO Dokument 8168 Volume II, Part I Section 3, Chapter 2, Punkt 2.2.6 als ICAO- konformer Abflug für die Südbahn existiert.“ (siehe auch unser Schreiben vom 12.07.2011)

Wir ergänzen unsere Fragestellung um folgenden Sachverhalt:

Wird bei den Routen „LUDDI/GORIG kurz“ auch außerhalb des ausgewiesenen Bereiches, der für den Start in Betracht kommt, von der Ausnahme, die § 36 LuftVO bei Starts zulässt, Gebrauch gemacht, die Sicherheitsmindesthöhe im Umkreis von weniger als 8 km um das Hindernis zu unterschreiten?

Öffnungszeiten: Mo. 09:00 – 12:00 Uhr
Di. 09:00 – 12:00 und 14:00 – 18:00 Uhr
Do. 09:00 – 12:00 und 14:00 – 17:00 Uhr

Bankverbindungen:
HypoVereinsbank
Mittelbrandenburg. Sparkasse
Deutsche Kreditbank AG

Kto.-Nr.: 6900020 BLZ 100 208 90
Kto.-Nr.: 3667020359 BLZ 160 500 00
Kto.-Nr.: 600494 BLZ 120 300 00

Wenn ja, erfolgt dann die Unterschreitung strikt nach den im Anhang zitierten Regeln der ICAO?

Wir erwarten nunmehr von Ihnen als zuständiger Prüfbehörde eine Bewertung der hier dargestellten sicherheitsrelevanten Aspekte dieser Flugrouten auch unter Berücksichtigung der Gewährleistung der Hindernisfreiheit in Not- und Gefahrenlagen.

Wir bitten um die Beantwortung des Schreibens bis zum 16.09.2011.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Uwe Malich

Anlage

Auszüge aus der LuftVO

§ 36

Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Instrumentenflugregeln

Die Sicherheitsmindesthöhe beträgt – außer bei Start und Landung – für Luftfahrzeuge, die nach Instrumentenflugregeln fliegen, abweichend von § 6 Abs. 1 mindestens 300 m (1000 ft) über dem höchsten Hindernis, von dem sie weniger als 8 km entfernt sind.

Auszüge aus ICAO Dokument 8168 Volume II, Part I Section 3, Chapter 2

2.3.1.1 Für Luftfahrzeuge beginnt das Abflugverfahren am in Abflugrichtung liegenden Ende der Piste, das das Ende des ausgewiesenen Bereichs ist, der für den Start in Betracht kommt.

2.3.1.1 For aeroplanes the departure procedure begins at the departure end of the runway (DER), which is the end of the area declared suitable for take-off.

2.2.6 Der Standard Gradient zur Verfahrensgestaltung (PDG) beträgt 3,3 % (Kat. H 5,0%). Der PDG beginnt an einem Punkt 5 m (16 Fuß) über dem in Abflugrichtung liegenden Ende der Piste (DER).

2.2.6 The standard procedure design gradient (PDG) is 3.3 per cent (Cat H, 5.0 per cent). The PDG begins at a point 5 m (16 ft) above the departure end of the runway (DER).

2.5.3 Zusätzlich zum oben genannten ist vor dem Einleiten einer Kurve von mehr als 15° eine Mindesthindernisfreiheit von 90m (295 Fuß) (Kat. H, 80m (265 Fuß)) erforderlich.

2.5.3 In addition to the above prior to the commencement of a turn of more than 15 degrees, MOC of 90 m (295 ft) (Cat H, 80 m (265 ft)) is required.

2.7.1 Vorausgesetzt keine Hindernisse durchbrechen die OIS, entspricht der Gradient zur Verfahrensgestaltung (PDG) dem Gradienten der OIS plus 0,8 %. (3,3%, Helicopter 4,2%)

2.7.1 The procedure design gradient (PDG) is the published climb gradient measured from the origin of the OIS (5 m (16 ft) above DER). Provided no obstacles penetrate the OIS the procedure design gradient (PDG) is the OIS gradient plus 0.8 per cent. (3.3 percent, Cat. H 4.2 percent).

2.7.2 Wo die 2,5% OIS durchbrochen wird, soll die Abflugroute so ausgerichtet werden, dass der Penetration ausgewichen wird. Wenn das nicht möglich ist, dann darf der PDG erhöht werden, um die Mindesthindernisfreiheit über der Penetration zu gewährleisten (0,8% der Entfernung vom DER)

2.7.2 Where the 2.5 per cent OIS is penetrated, the departure route should be adjusted to avoid the penetration. If this is not possible then the PDG may be increased to provide the minimum obstacle clearance above the penetration (0.8 per cent of the distance from the DER).