Stellungnahme zur Ablehnung der Nordverlagerung des Wegpunkt ARGUX auf der Ostvariante der Q-SIDs durch die DFS

Stephan Bartz

09.12.2024

KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Gegendarstellung und Begründung

1.“ Eine Verlagerung des Wegpunktes ARGUX bedingt eine kurze Abfolge von neuen Wegpunkten und Kurvenradien, die verfahrensseitig nicht planbar sind“ Zitat DFS

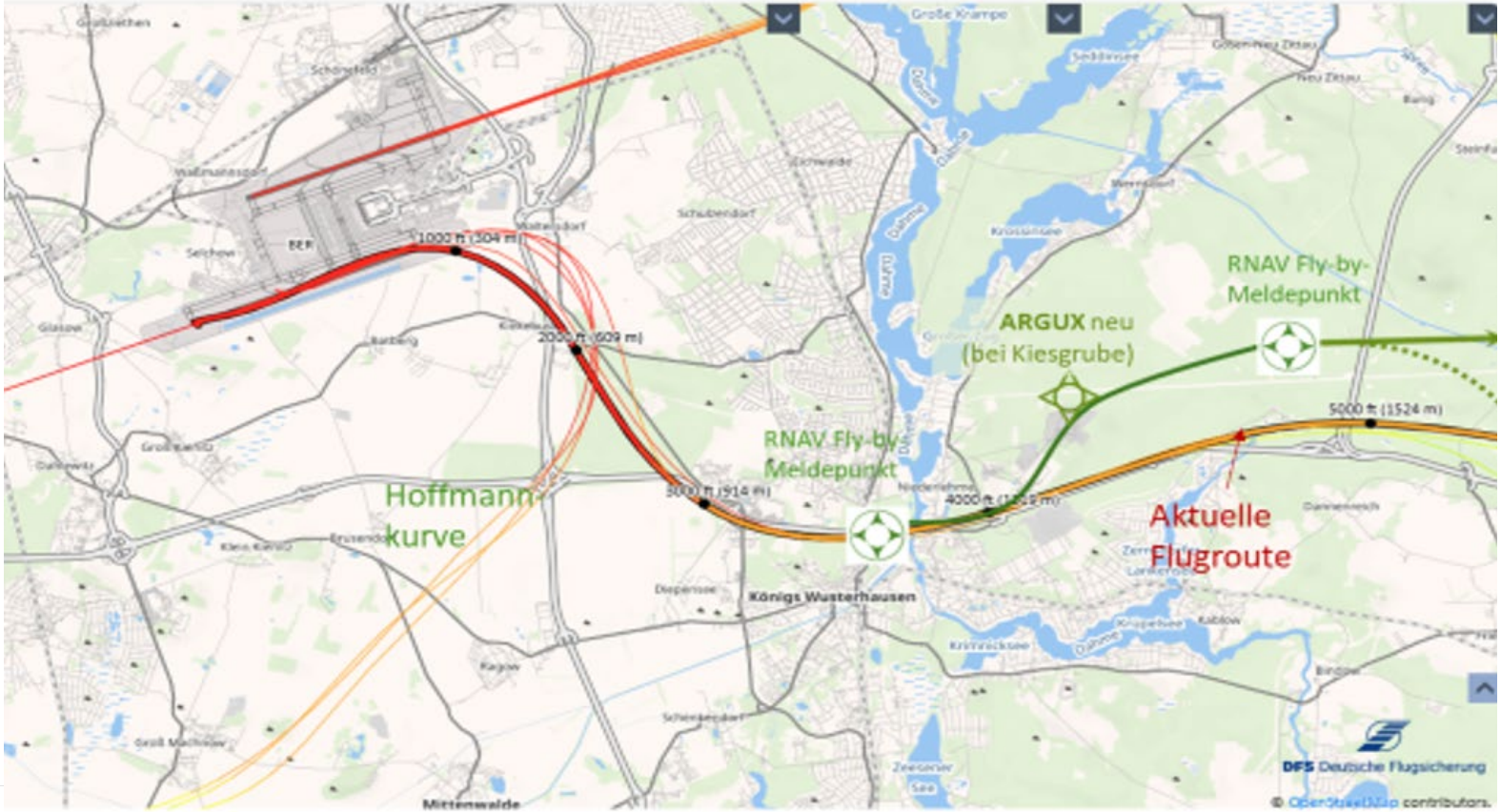
Diese Argumentation können wir nicht nachvollziehen, da wir schon positive Rückmeldungen diesbezüglich von der DFS hatten:
Auszug aus Mail vom 4.10.2023 Herr Ronny Klauß DFS

„Mit dieser Art der Navigation ist eine bessere Spurtreue auf An- und Abflugstrecken möglich. Auch auf den Q-SID´s wird noch besser geflogen werden können. Die Planungen dafür haben schon begonnen, ich werde aber Ihre Punkte Zernsdorf, Kablow-Ziegelei und Ukley nördlich zu umfliegen, mit in die Betrachtung der Abflugrouten aufnehmen. Ebenso Ihren Vorschlag einen fixen Punkt zu definieren, um ein Abknicken über unbewohntem Gebiet zu bevorzugen.
Ihre vorgeschlagenen Flugroutenanpassung Richtung Norden und Osten kann ich nachvollziehen und werde sie, wie oben geschrieben, in Betrachtung ziehen.“

KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Die Kurvenradien werden schon geflogen und wir haben nur einen Meldepunkt der das Abknicken vor dem Autobahndreieck Spreeau verhindern soll dargestellt. Bis KW und nach dem Meldepunkt befindet sich die Route auf dem Standardabflugverfahren.

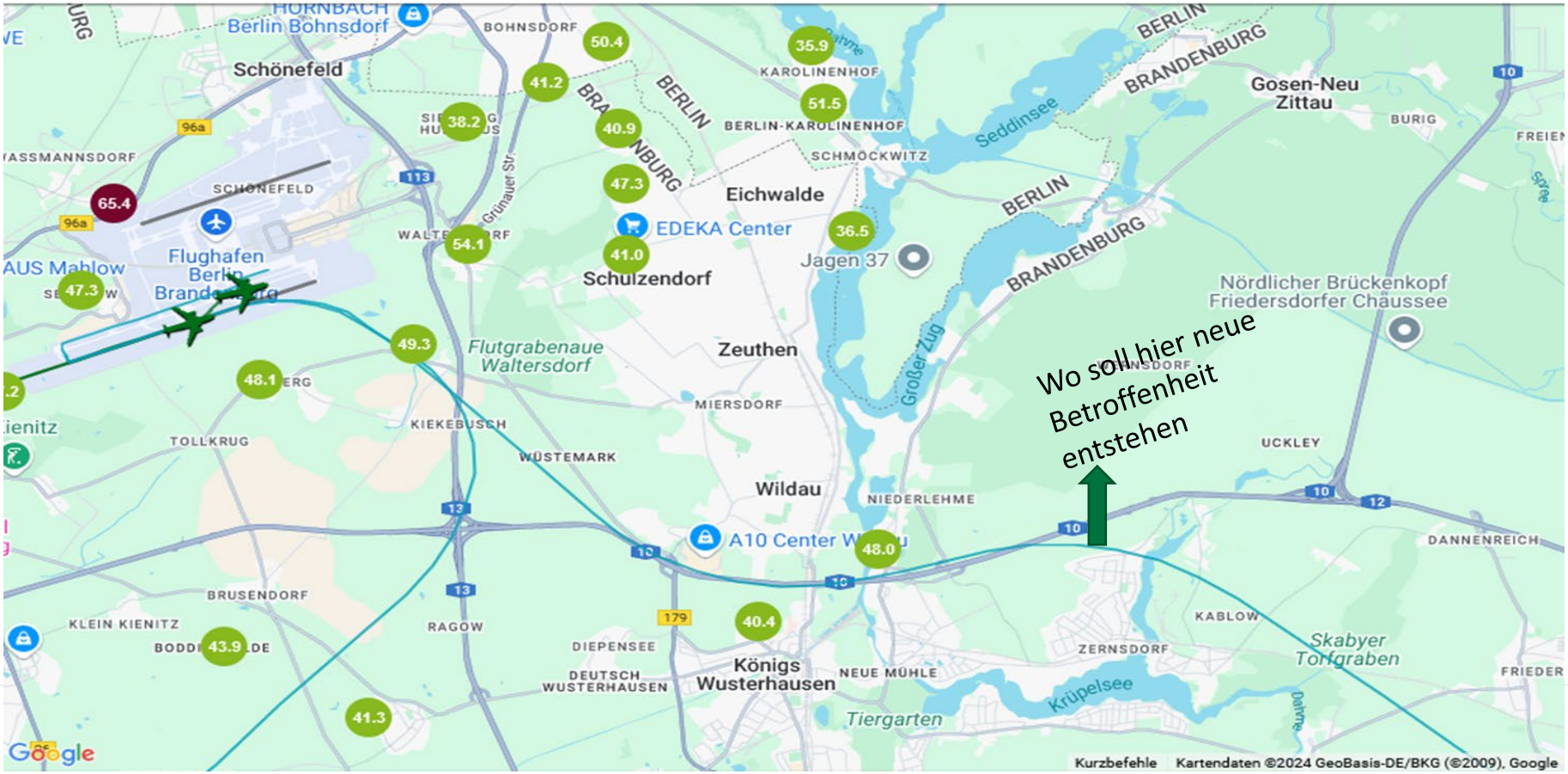
Nachfolgende Grafik macht diese Kurvenradien deutlich.



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

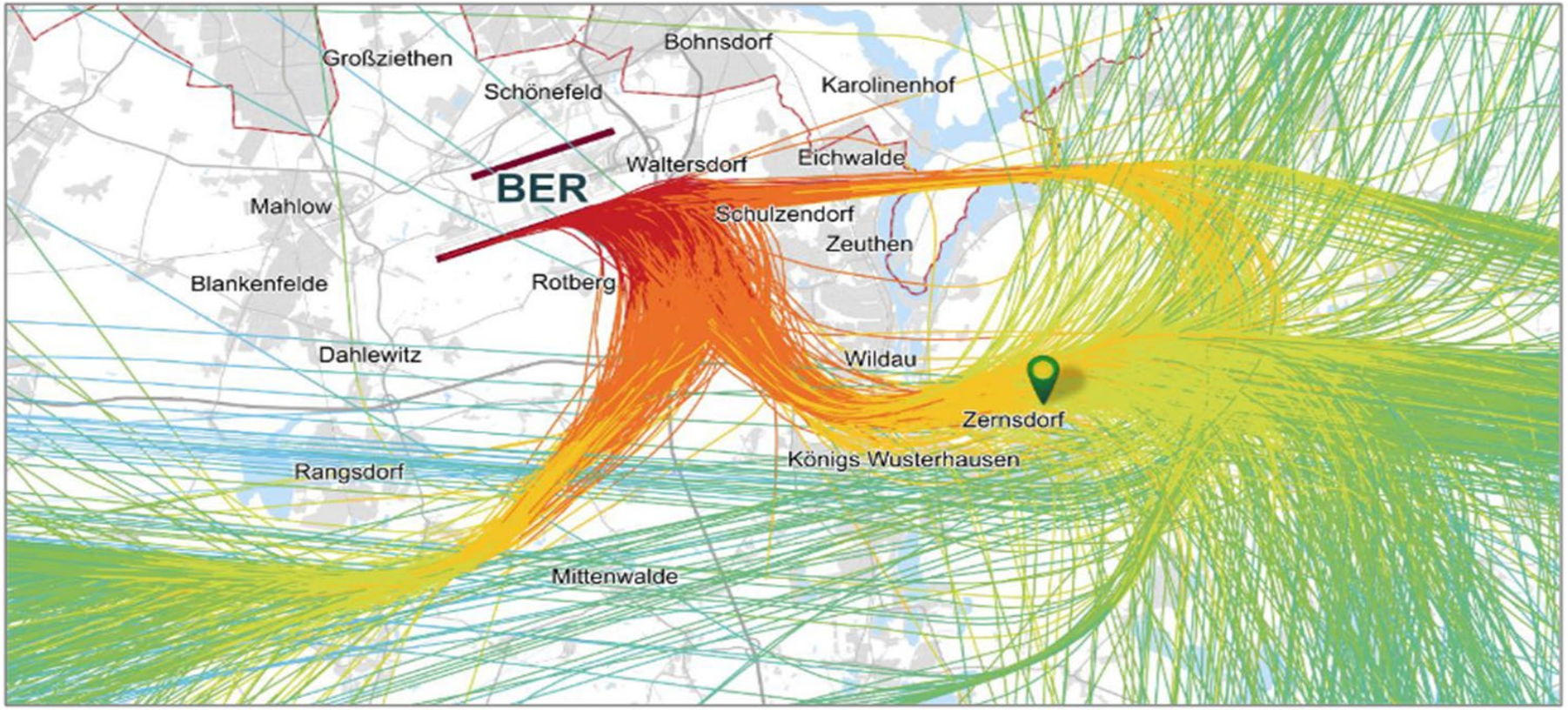
2. „Ein neuer ausgeprägter Rechts-links-rechts-Kurvenverlauf reduziert die gewünschte Spurtreue in diesem Bereich und erzeugt neue Lärm-Betroffenheiten.“ **Zitat DFS**

Lärmbetroffenheit von wem? Der Kurvenverlauf befindet sich hier über unbewohntem Gebiet. Wo soll hier Betroffenheit entstehen?



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

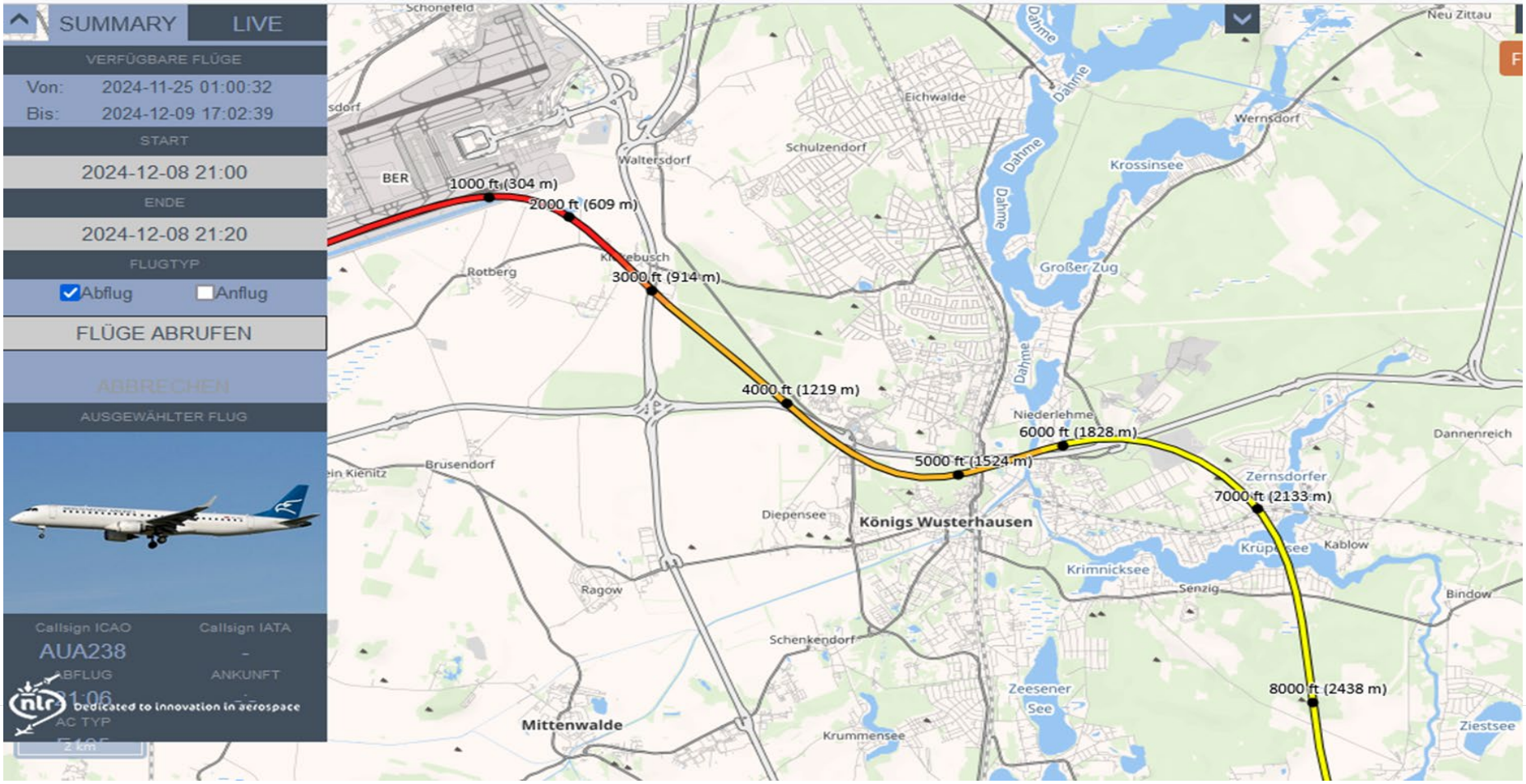
Spurtreue wäre jetzt schon wünschenswert.
Streuung aus Messbericht Zernsdorf August 2024



Karte hergestellt aus OpenStreetMap-Daten | Lizenz: Creative Commons BY-SA 2.0

KÖNIGS WUSTERHAUSEN

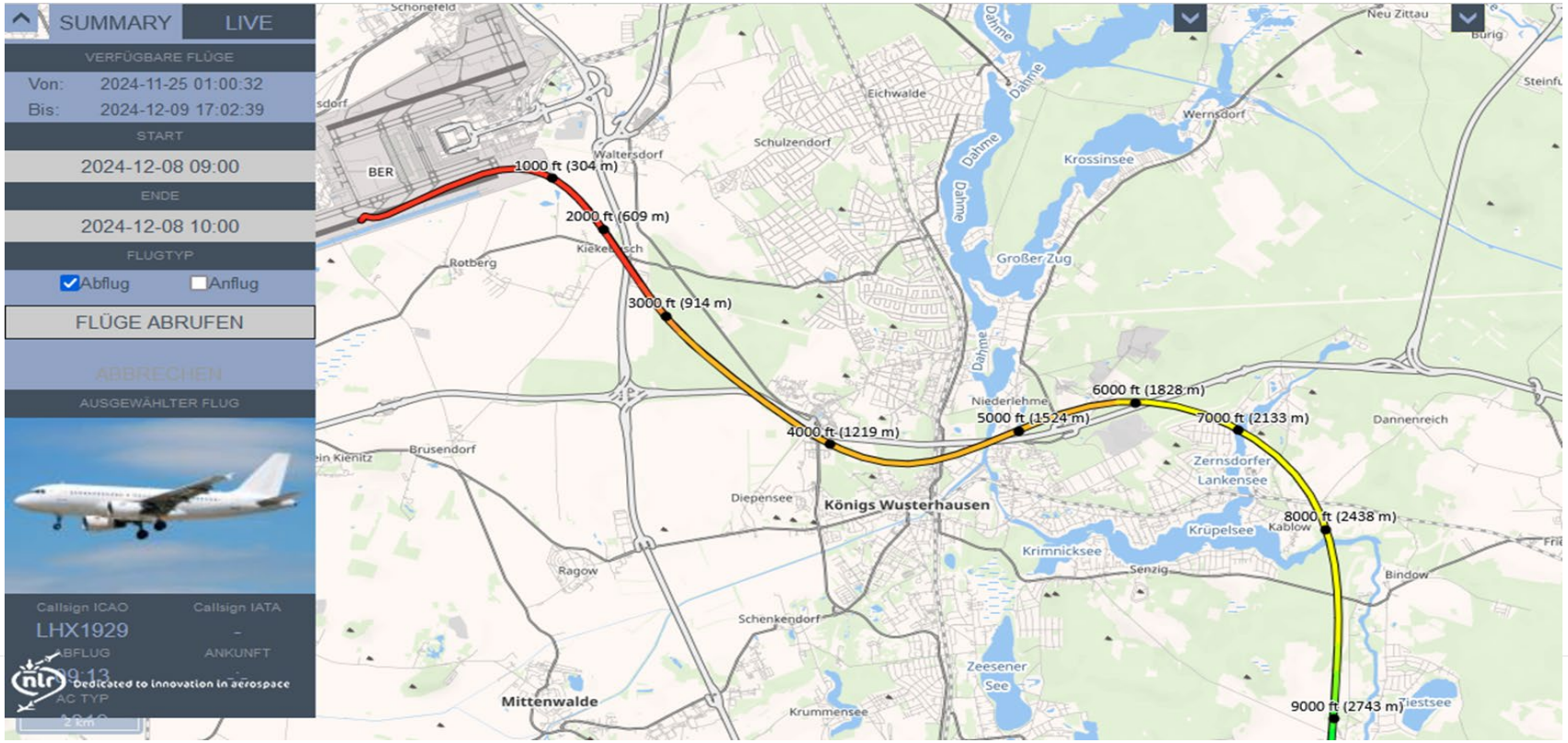
Diese rechts-links-rechts-Variante wird regelmäßig geflogen und verursacht Fluglärmbetroffenheit.
Diese Flüge sollten durch den Antrag verhindert werden.



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

3. „Die engen Kurvenradien bedingen niedrige Maximalgeschwindigkeiten, die typischerweise mit Landeklappen – und damit lärmintensiver – zu fliegen sind.“ Zitat DFS

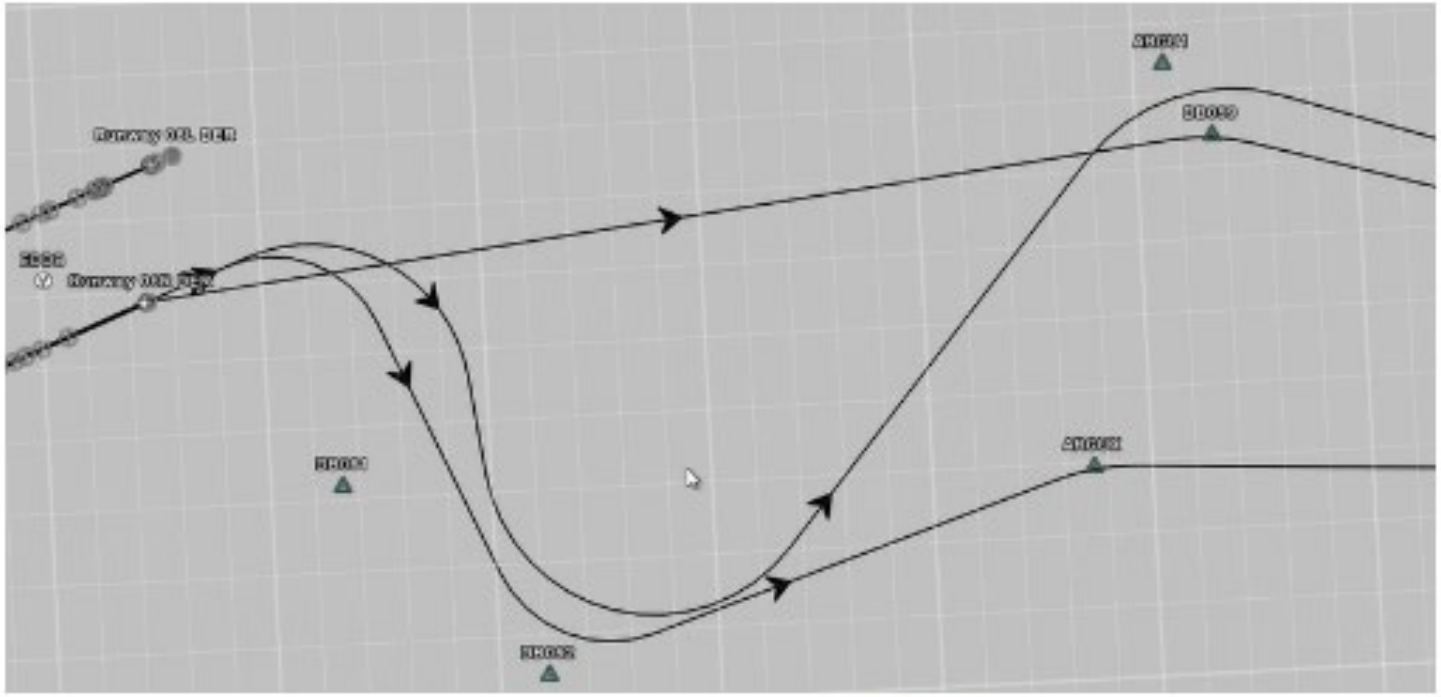
Die engen Kurvenradien? Ist das ein mit niedriger Maximalgeschwindigkeit typischerweise Landeklappenflug über dicht besiedeltem Gebiet? Dieser Flug würde durch unseren Antrag über unbewohntem Gebiet stattfinden.



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

4. „Eine Anpassung des Ostabflugs nach Norden erzeugt Konflikte mit dem bestehenden Z-SID-Abflugverfahren sowie den B- und K-SID-Abflugverfahren von Piste 06L.“ Zitat DFS

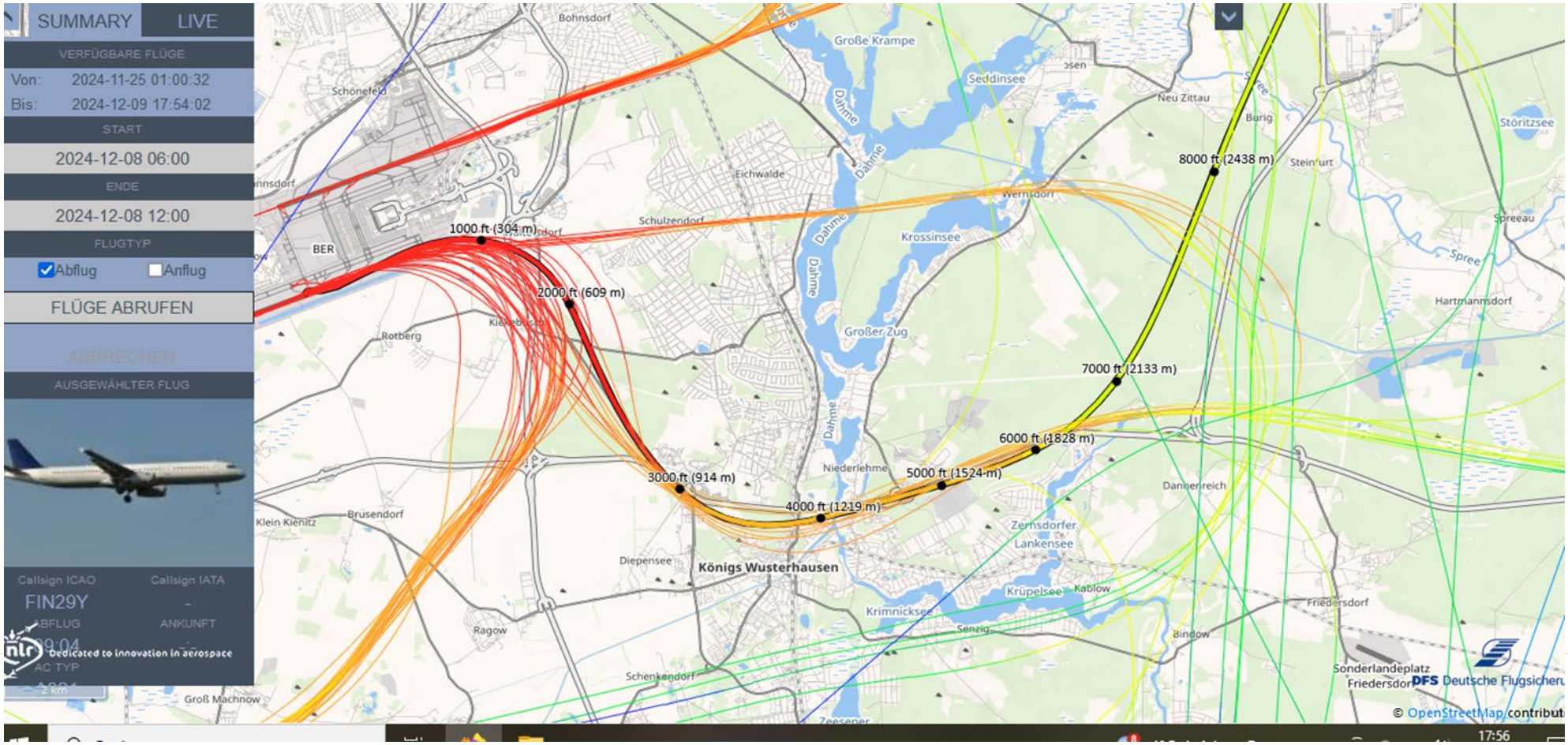
Konfliktdarstellung der DFS, hat mit unserem Antrag nichts zu tun.



DFS Deutsche Flugsicherung

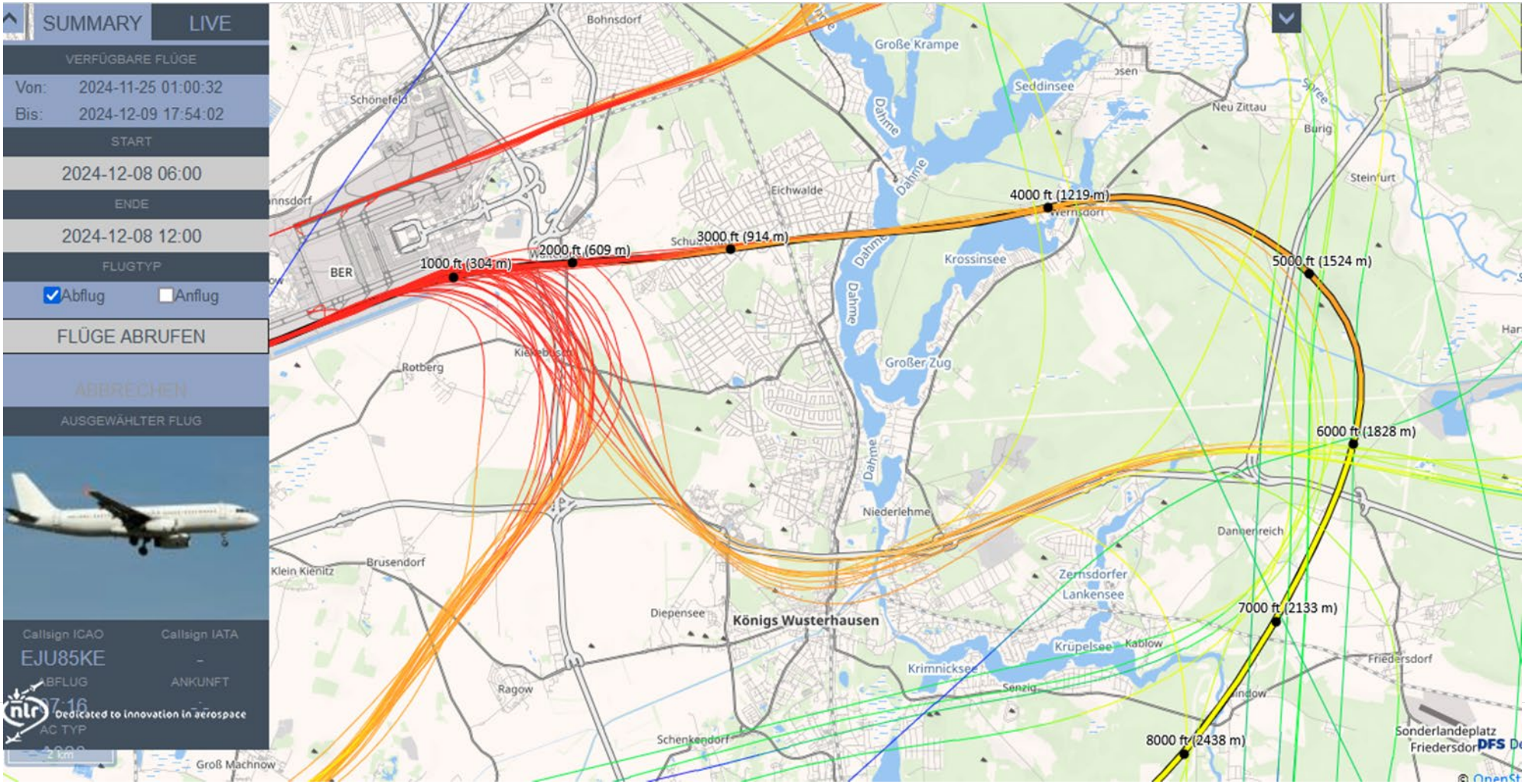
KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Diese Darstellung des Konfliktpunktes findet jetzt schon bei Z-Abflügen statt. Siehe Grafiken:



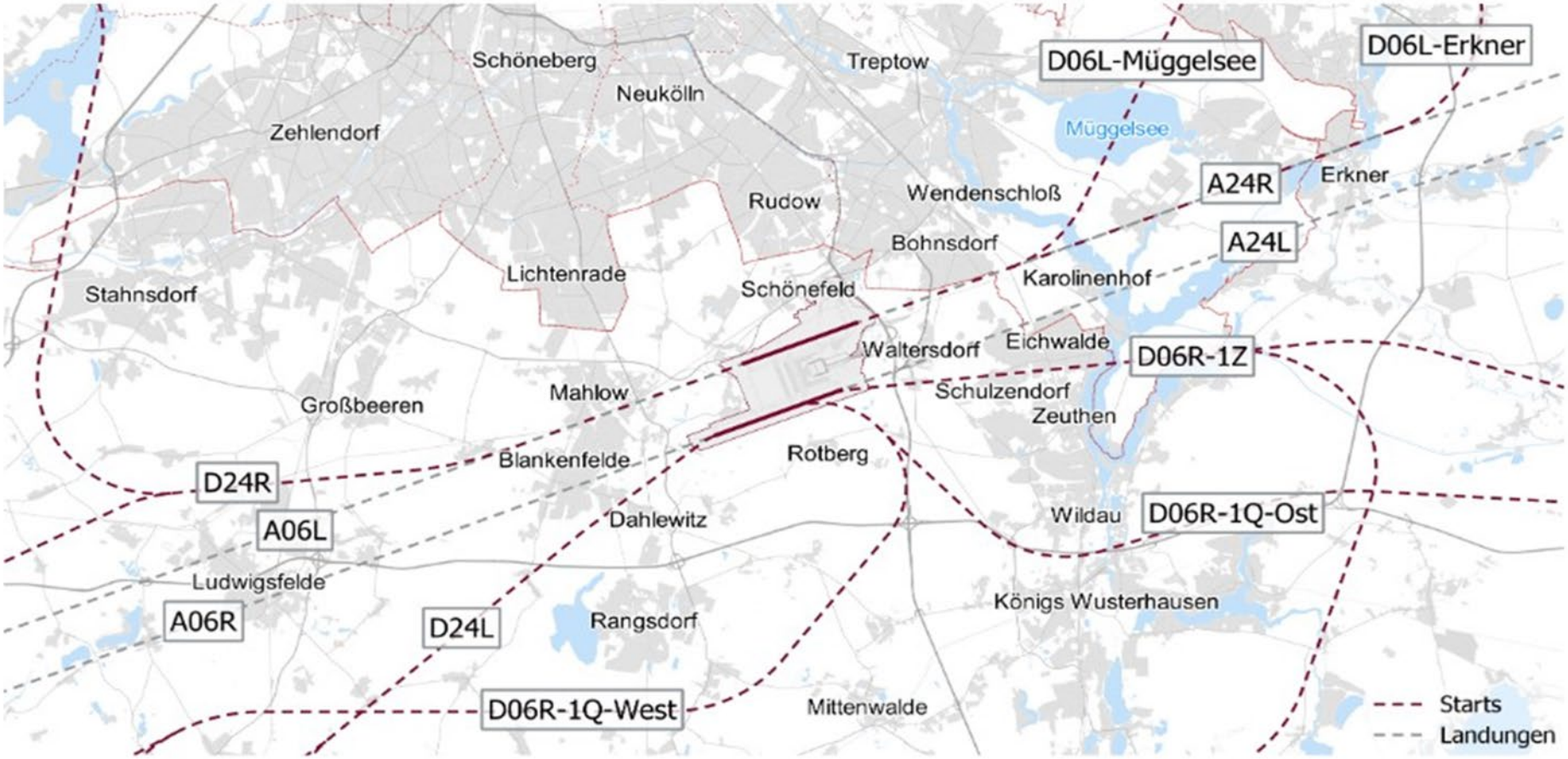
KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Konfliktpunkt mit Z-SIDs Abflugverfahren



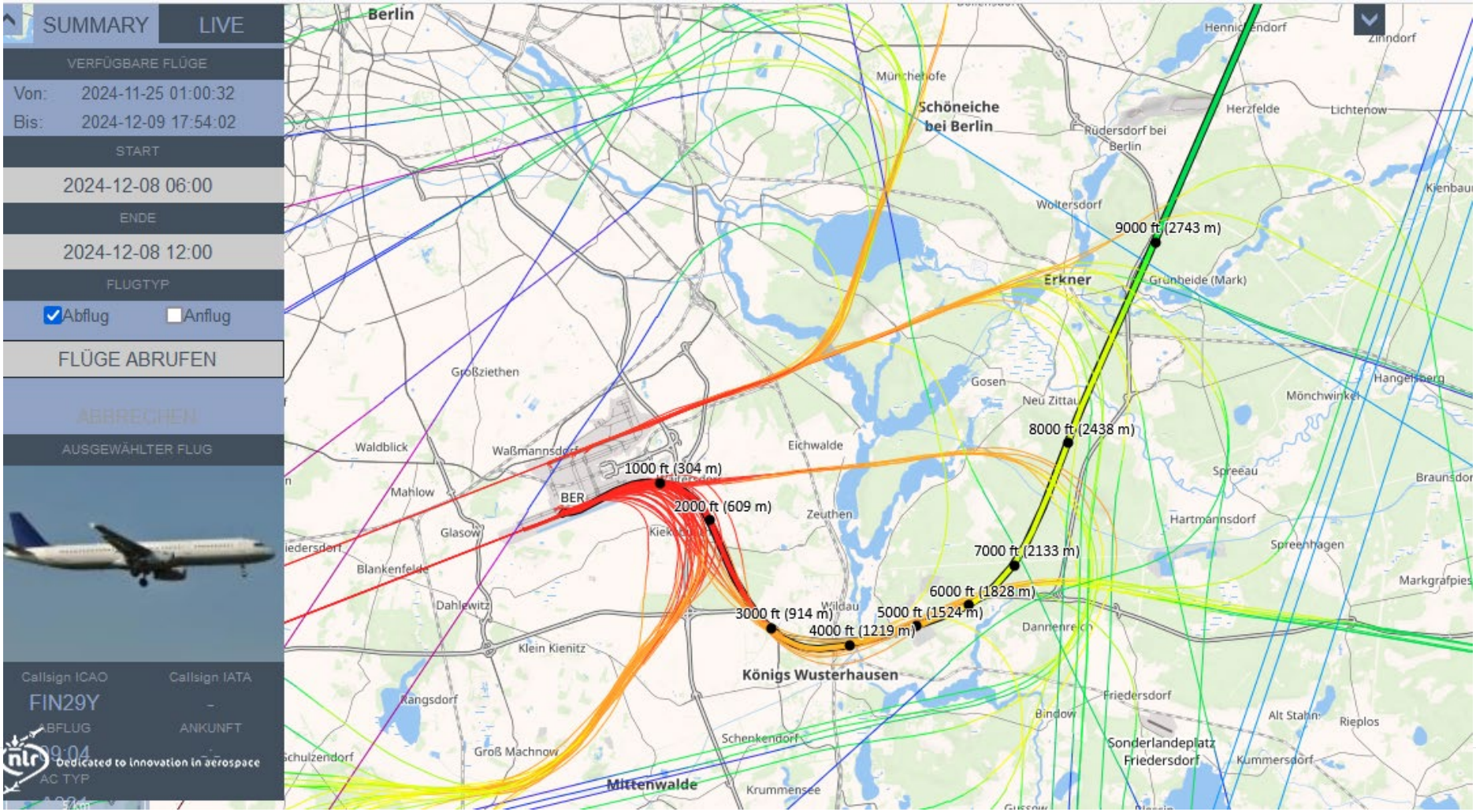
KÖNIGS WUSTERHAUSEN

….sowie den B- und K-SID-Abflugverfahren von Piste 06L.



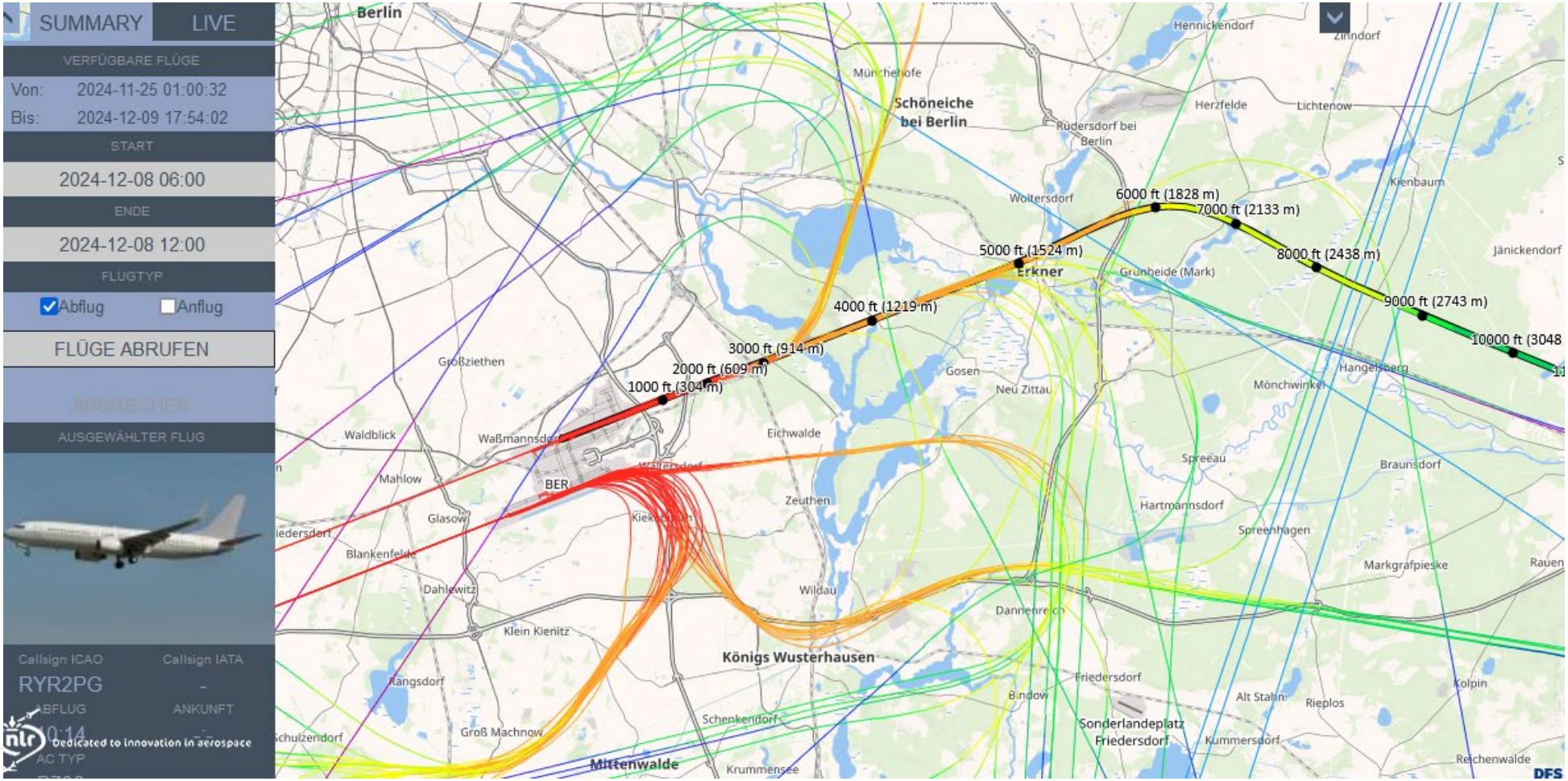
KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Konfliktpunkt von der 06L hat mit dem Antrag nichts zu tun. Jetzt schon durch Höhenstaffelung geregelt. Beide Grafiken belegen dies.



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

Kein Konfliktpunkt, wird seit Jahren praktiziert



KÖNIGS WUSTERHAUSEN

5. „Eine weitere Verkomplizierung des bestehenden Verfahrens kann zu mehr Z-SID-Abflügen führen.“ Zitat DFS

Diese geringfügige Verschiebung nach Norden von der Standardabflugroute stellt für uns keine Verkomplizierung der Abflugverfahren dar.
Somit ist die Ankündigung von mehr Z-Sids Abflügen für uns nicht nach vollziehbar.
Auf welchen Fakten beruht dieses Argument der Ablehnung?

FAZIT

Die von Ihnen vorgebrachten Ablehnungsbegründungen können wir nicht nachvollziehen und akzeptieren. Wir möchten Antworten und genaue Begründungen der Ablehnung und Antworten auf unsere Gegendarstellung.

Die letzte mobile Lärmmessung in Zernsdorf hat durch die Verschiebung der Messstelle, von der Schule näher an die Abflugroute (ca. 1 km) einen höheren Wert von 3 dB(A) ergeben. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass eine nach Norden verschobene Abflugroute um ca. 2 km einen Entlastungswert von ca. 3-6 dB(A) für die Wohngebiete zur Folge hätte, ohne andere mehr zu belasten.

Deshalb ist uns unverständlich, dass hier ein wirksames Mittel zur Lärmminderung für die Menschen in der Region nicht umgesetzt wird. Wir bitten und erwarten fachliche Begründungen und eine Überarbeitung der Ablehnung des Beschlussantrages der Stadt Königs Wusterhausen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Stephan Bartz

KÖNIGS WUSTERHAUSEN