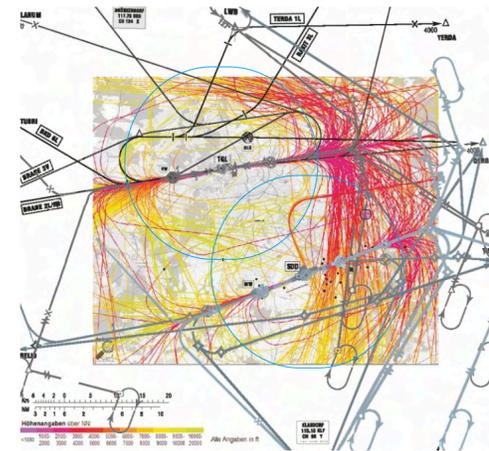
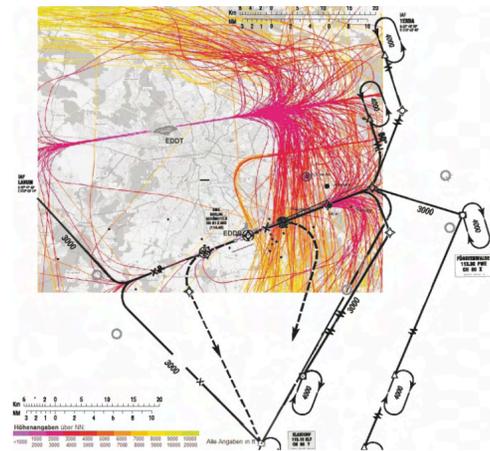
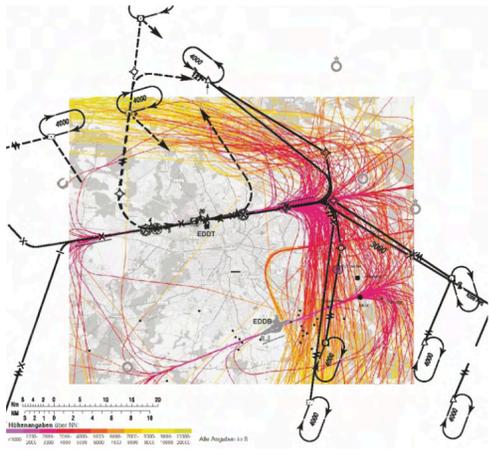
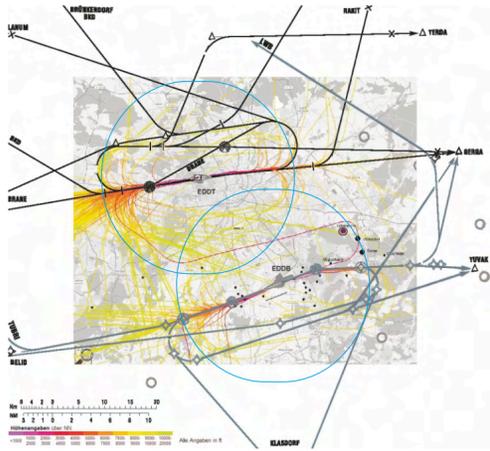


FLUGROUTEN < VERSUS > FLUGSPUREN < VERSUS > BBI-STANDORT

Datum: 09.02.2011: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 Uhr

Hauptwindrichtung: West



Abflug: am Beispiel 09.02.11

Anflug: EDDT - Tegel

Anflug: EDDB - Schönefeld

Anflug + Abflug; EDDT + EDDB

DFS Planungen der Flugrouten Ab- und Anflugverfahren BER / BBI Schönefeld

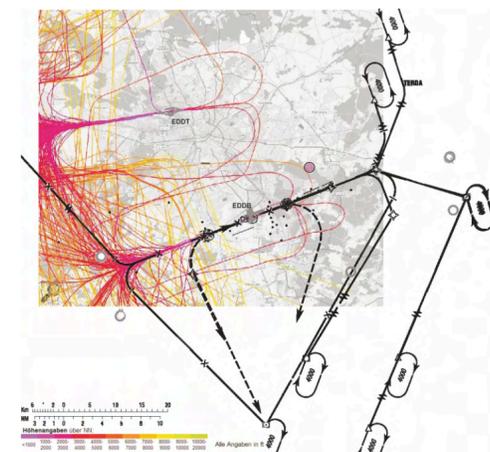
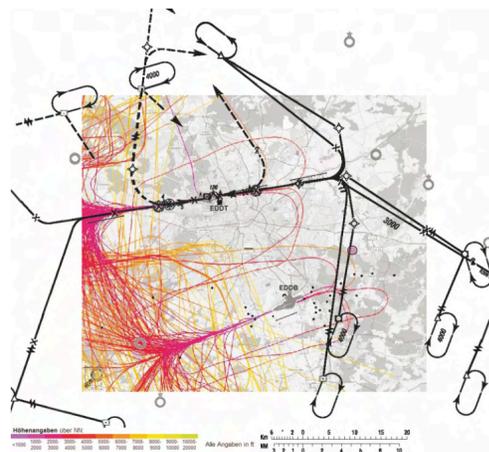
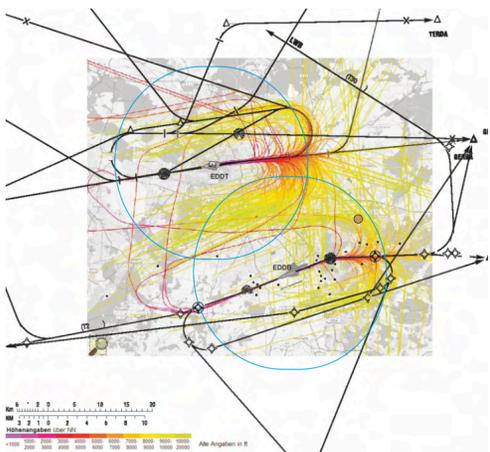
10 NM (18,5km) bzw. Höhe von 5000 ft (1,52 km)
Abflug
Steiggradient : 500 ft/ 1NM
Freigabe Auffächerung bei Höhe: 5000 ft (1,52 km) bzw. Entfernung: ca.10 NM (18,5km)
Wird wie gezeigt, derzeit auch nicht eingehalten!!



Abflug: SID RWY BR- 07L,R, 25L,R

Datum: 09.05.2011: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 Uhr

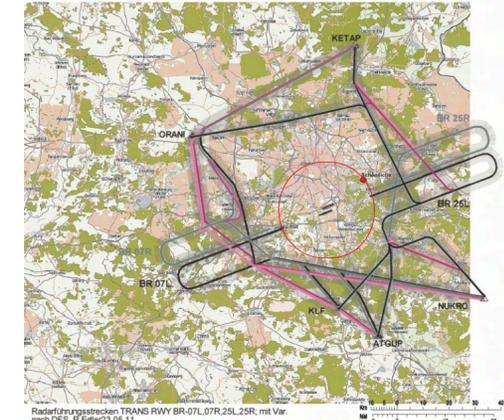
Hauptwindrichtung: Ost



"FLUGROUTEN SIND NUR IDEALLINIEN.
Je nach Wetterlage und Flugzeugtyp weichen die realen Flugbewegungen davon teils deutlich ab, besonders, wenn die Routen eine Kurve beschreiben" (DFS).
ODER: "Die festgelegten Flugrouten sind als Anhaltspunkte zu verstehen; in der Praxis bewegen sich die Flugzeuge ab einer Flughöhe über 5000 ft (ca. 1530 m) in der Regel auf dem kürzesten Weg zu ihrem nächsten Wegpunkt und können deutlich von den veröffentlichten Routen abweichen."
----- Das ist ein Teil der Wahrheit. -----

Feststellungen:

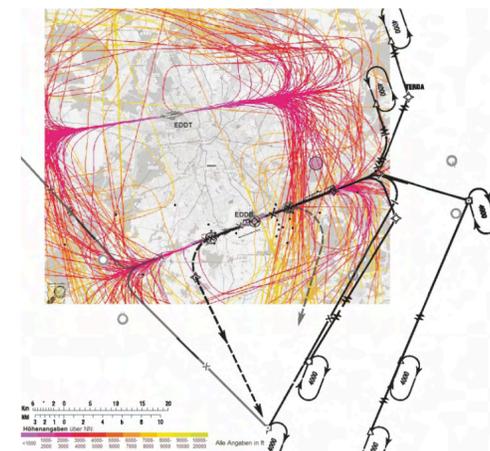
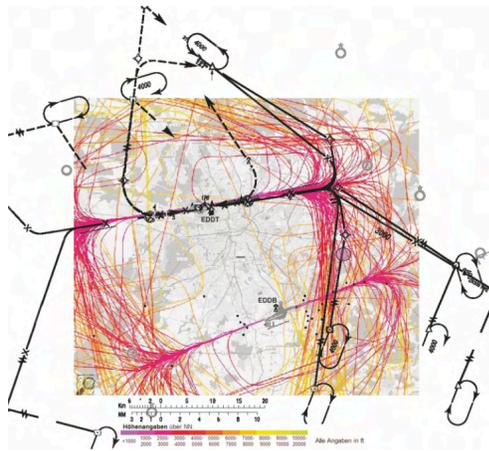
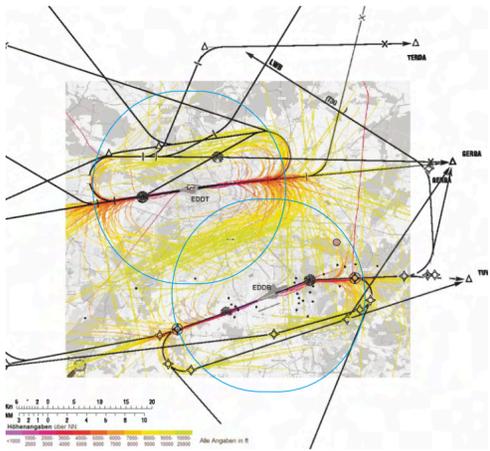
- > Flugrouten/-korridore sind >5000 ft (1,5 km) Flughöhe (siehe) unverbindlich und den erzeugten Erwartungen gegenüber prinzipiell unreal! Ausgewiesene Toleranzgebiete der geplanten Flugrouten von 1 NM (1,8 km) werden / können nicht eingehalten werden.
- > Ein Übertrag der Radar-Flugspuren der Flughäfen von Tegel und Schönefeld (links) auf die Flugroutenplanungen (rechts) ergibt ein realistisches Bild von Flugverhalten und Belastungen. Jede Flugspur oder auch Flugroute kennzeichnet zudem ein seitlicher direkter Emissionskorridor von mindestens 4 km. Die Streuung des gezeigten tatsächlichen Flugeschens beweist die flächenhafte Ausdehnung und Wirkung von Emissionen (Lärm, Abgase, Reaktive etc.). In der Planung ausgewiesene Flugrouten-Alternativen sind bedeutungslos. Da sie sowohl der gezeigten Streuung des Flugverhaltens als auch den Routen-Korridoren zum Opfer fallen, zeugen sie vom eisenbahnschiengleichen Linienbehaffeten Denken ihrer Verfasser, Verfechter und Diskutanten. Gleichzeitig wird zielgerichtet eine flugroutengebundene Verteilung und Wirkung der Emissionen suggeriert, der man mit Verschiebungen entgegen gehen könnte. Nicht unbeabsichtigt lenkt dieses Vorgehen vom dialekt. Bedingungssystem von Ursache und Wirkung ab. Als einzig ausgewiesene Variable in diesem widersprüchlichen System
- Flugrouten <-> Flugspuren <-> Flughafen - werden mit den (sie sind zudem stetig veränderbar) Flugrouten bei den Betroffenen Einflussmöglichkeiten und damit Hoffnungen erzeugt. Diese Denkschemen und dieses Vorgehen wurden mehrfach "offengelegt" - halten sich aber aufgrund einfach strukturierter Vorstellungskraft und Einsichtsmöglichkeiten.
- > Die Flugrealität zeigt, dass unter weitgehender Negierung der rechtlich festgestellten Flugrouten geometrisch, d.h. nach kürzesten Verbindungen geflogen wird. Ein Benutzungszwang besteht nicht. Daran wird sich nach Auskunft der DFS (23.05.2011) auch zukünftig nichts ändern. Also sind die so vermittelten sog. Flugrouten und die Diskussionen um ihr Hin- und Her-Verschieben und dies ohne eine Rechtsverbindlichkeit zu ihrer zwingenden Benutzung bis auf Ausnahmesituationen fast bedeutungslos.
- > Die Geometrien der geplanten An- und Abflugverfahren zeigen auffällige Entsprechungen zum Bestand. Dies ist durch das aufwändige elektronische System u.a. von Wegenetzpunkten bedingt. Hierdurch ist der Handlungsspielraum im Gegensatz zu den öffentlichen Darstellungen sehr gering und die Abstimmungsprozedere und Kommissionen werden nochmals ad absurdum geführt.
- > Planungen und Genehmigungen für einen Flughafen können im Gegensatz zum bisherigen praktizierten Verfahren nur im Zusammenhang mit der Auslegung des Betriebssystems, d.h. vor allem der An- und Abflugverfahren, sinnvoll durchgeführt werden. Alles andere führt, wie alle Beispiele zumindest in Deutschland zeigen, zum Mißerfolg und ist planerischer und rechtlicher Unfug.
- > Unter den gezeigten Bedingungen kann es kein Betriebssystem und keine Flugrouten für An- und Abflugverfahren ohne die bekannten gefährlichen Belastungen für Mensch und Umwelt geben. Ursachen sind dilettantische politische Entscheidungen ohne den Mut zur Korrektur sowie planerisches Unvermögen, die letztlich eine grundsätzlich falsche standortliche Einordnung und Auslegung des Flughafens BBI in Schönefeld bis hin zur Funktionsuntüchtigkeit bedingen.
- > Die ausgewiesenen, sich stetig erhöhenden Investitionssummen von derzeit ca. 2,8 Mrd. Euro, sind ohne Berücksichtigung der Vorbereitungsinvestitionen und der Folgeaufwendungen einerseits und zu erwartender Eigentumsentwertungen und -ersatz - letztere von mindestens 20 Mrd. Euro - andererseits, als falsch anzusehen. Hinzugerechnet werden müssen auch die wie mehrfach nachgewiesen mit Sicherheit eintretenden Gesundheits- und Umweltschäden. Die bekannten Auswirkungen auf das Klima werden ignoriert. Der Flughafen BBI am Standort Schönefeld dürfte in Anbetracht der Tatsache bezüglich Investition, Folgekosten und unwirtschaftlicher Betriebskosten einer der teuersten vergleichbaren air-ports in der Welt und zudem ohne ernsthafte Perspektive werden.
- > Die derzeit einzige Chance wird das auf bisherigen Erkenntnissen basierende und realisierbare Konzept des BVBB-e.V. für den Standort Sperenberg mit Nachnutzung der BBI Anlagen und Baulichkeiten in Schönefeld dringend vorgeschlagen und gefordert.



Anflug: Radarführungsstrecken(Trans)

Datum: 15.04.2011: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 Uhr

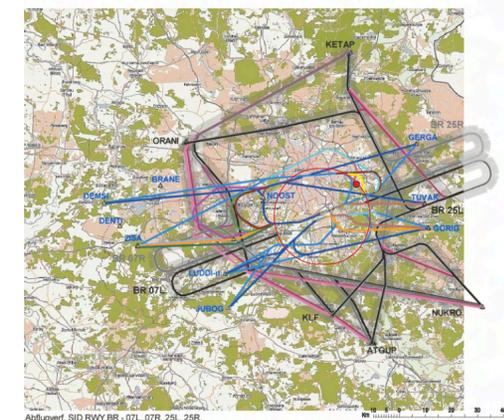
Hauptwindrichtung: West/Ost



Abflug: am Beispiel 15.04.11

Anflug: EDDT - Tegel

Anflug: EDDB - Schönefeld



Abflug SID + Anflug Trans

Wetterlage:

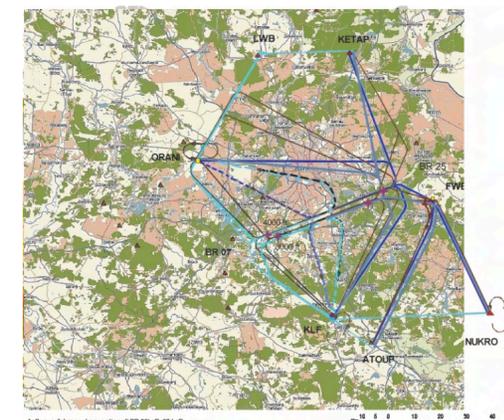
Windrichtung: Betriebsrichtung:

Zeile 1 Zeile 2

Quellen: Flugspuren: Deutsche Flugsicherung (DFS), stanly-track; Deutscher Fluglärmdienst e.V.; Open street map; Planungen: DFS;

DFS - Aeronautical Information Publication (AIP):

SID - Departure:	Instr. Approach:	Fehlflugverfahren
AD2 EDDT 581 SID	RWY 25 EDDB 422 C.o.L	EDDT 422
AD2 EDDTB 581 SID	EDDB 442 C.o.L	EDDT 442 NDB
RWY 08L/08L EDDT 577 SID	EDDB 462 GPS	EDDT 424
26L/26R EDDT 573 SID	RWY 07 EDDB 421 C.o.L	EDDT 443 NDB
07 EDDB 578 GPS	EDDB 441 NDB	EDDT 463 GPS
25 EDDB 574 GPS	EDDB 461 GPS	EDDT 441 NDB
		EDDT 423
		EDDT 461 GPS



Anflug: konvent. + GPS BR 07L,R 25L,R