

## **Absage der Flugsicherung an lärm-reduzierendes Landeverfahren weckt neue Zweifel an der Kompetenz der DFS**

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hat mit viel Getöse das lärm-mindernde Landeverfahren „Point Merge“ für tot erklärt, aber Totgesagte leben bekanntlich länger.

Die IGF kritisiert die Entscheidung der DFS und zweifelt an der Redlichkeit und der Kompetenz der DFS.

## **Her mit den Engländern! Was die DFS angeblich nicht kann ist in London geübte**

### **Praxis!**

Wenn die DFS argumentiert, das in Frankfurt wegen der Nähe zu den Flughäfen Stuttgart und Köln Point Merge nicht geht, dann ist das ziemlich unglaubwürdig. In und um London gibt es mehrere Flughäfen und trotzdem kann die dortige Flugsicherung lärmreduzierende Landeverfahren anwenden. Eric Ludwig - Vorsitzender der IGF – fordert, dass die Engländer den Flugbetrieb in Frankfurt übernehmen sollen, weil die noch immer **staatseigene deutsche Flugaufsicht unfähig** ist Lärmschutz und Effektivität unter einen Hut zu kriegen.

### **Horrorzahlen statt transparenter Argumentation**

Die DFS behauptet, das durch das alternative Flugverfahren eine Million Menschen neu mit Fluglärm belastet werden. Die Warteräume (Trichter) für die anfliegenden Maschinen müssten also ein riesiges Gebiet umfassen. Auch hier verweist die IGF auf das Beispiel London, wo diese Trichter begrenzt sind. Außerdem ist es das Ziel von Point Merge, das die Flugzeuge in größtmöglicher Höhe gestaffelt werden und zum passenden Moment in den Landeanflug einschwenken sollen.

Wenn die DFS viele neue Betroffene vorhersagt, dann muss erst mal abgeklärt werden wie hoch die Flugzeuge in der DFS-Warteschleife sind und welchen Anflugweg die Maschinen nehmen sollen.

### **Startbahn 18 West behindert effiziente Abwicklung von Landungen**

Seit die Planung für die Nordwestbahn begonnen wurde ist klar, das die Startbahn West die anderen Landebahnen behindert und deshalb nur wenig zusätzliche Kapazität beisteuert. Die IGF fordert deshalb auf die Nutzung der Startbahn West oder der Nordwestbahn zu verzichten, wenn dadurch der Lärmschutz (z.B. mit Point Merge oder CDO) verbessert werden kann.

**Es ist auch davon auszugehen, dass die DFS in ihrem Szenario von über 700.000 Flügen ausgeht. Der Flughafen stagniert aber bei 500.000 Flügen.** Es darf nicht sein, das heute weniger Lärmschutz praktiziert wird, weil es irgendwann (vielleicht) mehr Flugverkehr am Flughafen gibt. Die IGF fordert von Politik und DFS, dass der Lärmschutz für das heutige Flugaufkommen optimiert wird und die Menschen nicht unnötigem Lärm ausgesetzt werden.

Gleich aus mehreren Gründen (Klimawandel, Umweltschutz, Lärmschutz, verschärfter Wettbewerb) sind die Wachstumsziele der Luftfahrtindustrie auf dem Müllhaufen der Geschichte zu entsorgen.

### **Die DFS spart bei den Fluglotsen und macht es sich auf Kosten der Betroffenen bequem**

Das heute die Jets im Tiefflug über das Kinzigtal donnern hat nur einen Sinn: der Arbeitsaufwand der Fluglotsen wird dadurch minimiert, weil die Piloten quasi alleine auf den Flughafen zusteuern können, bis sie sich in den Gleitstrahl einklinken und den Endanflug beginnen.

Die IGF, der Main-Kinzig-Kreis und unsere Nachbarn in und um Aschaffenburg kritisieren diesen Missstand seit vielen Jahren.

In der FNP vom 14.06. wird die DFS mit dem Satz zitiert, das (bei hohem Flugaufkommen) die Arbeitsbelastung der Fluglotsen sprunghaft ansteigen könne. Hallo, geht's noch? Die Flugpläne der Airlines werden 2x im Jahr festgelegt. Die Arbeitsbelastung ist also auf Monate im voraus planbar. Es ist die Pflicht der DFS genügend Personal vorzuhalten und nicht auf Kosten der Umwelt und der Fluglärm-betroffenen den Arbeitsaufwand zu reduzieren.

Es ist kein Geheimnis das an Wochenenden weniger Fluglotsen Dienst verrichten und deshalb auch öfter auf das CDO-Verfahren verzichtet wird!

**Eine Ausweitung des Nachtflugverbots und ein Verzicht auf Kurzstreckenflüge sind die besten und schnellsten Wege für mehr Ruhe im Kinzigtal und im gesamten Rhein-Main-Gebiet**

Point Merge oder der sogenannte Gleitsinkflug können den Lärm in den weiter vom Airport entfernten Orten wie Gelnhausen wesentlich verringern. Hanau, Maintal, Mühlheim und Offenbach können leider nur durch weniger Flüge von Lärm entlastet werden.

Die IGF hat sich deshalb schon immer für weniger Flüge **und** für aktiven Lärmschutz eingesetzt.