

Leserbrief - ungekürzte Fassung!

Zur Information: da dieser Leserbrief in einer gekürzten Fassung veröffentlicht wurde, möchten wir Ihnen den vollständigen Text zur Verfügung stellen:

Autor: Herr Dr. Hackenberg

In dem von Herrn Remmert mit Herrn Jühe geführten Interview, das in der FAZ vom 29.01.2019 abgedruckt ist, wird mehrfach das Umfliegen von dicht besiedelten Gebieten als Lösung für Fluglärmprobleme mit Hilfe des Navigationsverfahrens GBAS angesprochen. Dazu ist folgendes zu sagen:

In der Diskussion über die Verlagerung von Fluglärm, was keine Reduzierung des Lärms ist, steckt schon das Eingeständnis, dass Fluglärm gesundheitsschädlich und unzumutbar ist.

- Kann in einem Rechtsstaat das Einhalten von Grundrechten von der Siedlungsdichte abhängig gemacht werden?*
- Bedeutet die Verlagerung von Fluglärm in weniger dicht besiedelte Regionen die Selektion einer Minderheit, deren Gesundheit dem wirtschaftlichen Erfolg geopfert werden soll?*
- Soll die Mehrheit zwecks Machterhalt der Regierenden geschont werden?*
- Wo bleibt das Vorsorgeprinzip als Leitlinie für politisches Handeln zumal, wenn es um die Gesundheit geht? Statt dessen wurden die Bewohner - auch Kinder und Kranke - einer ganzen Region zwangsweise zu Probanden für jahrelange Lärmversuche gemacht und dann die der Fraport nicht genehmen Ergebnisse schön geredet und negiert.*

Zu der gesetzlich vorgeschriebenen Einführung von GBAS, die Herr Jühe fordert, ist folgendes zu sagen:

Die notwendige Ausstattung der Flugzeuge mit der GBAS-Technik und die Lizenzierung der Piloten wird wohl nur dann erreichbar sein, wenn zumindest die HUB-Flughäfen mit den erforderlichen Bodenstationen ausgerüstet werden. Laut Fraport hat diese Investition in Frankfurt 5 Mio. € gekostet.

Ob Flughäfen, die mit dem bestehenden Anflugsystem (ILS) ohne Investitionen Kapazitätsprobleme und Lärmprobleme durch Einführung des kontinuierlichen Sinkfluges, sei es mit Point Merge oder CDA/CDO, lösen konnten, bereit sind in absehbarer Zeit in diese Technik zu investieren, darf angezweifelt werden. Immerhin wurde laut Eurocontrol seit 2011 weltweit an mindestens 14 Flughäfen Point Merge u. a. in Paris eingeführt. Und CDA/CDO ist, Stand 2013, an 117 europäischen Flughäfen eingeführt.

Dagegen gibt es die GBAS-Ausstattung nur für CAT I Landebedingungen und abhängigen Betrieb nur an den Flughäfen Bremen, Malaga, Frankfurt, und Zurich. Für CAT II und CAT III wird weiterhin das ILS benötigt. (CAT I - III definiert Wetter-/Sichtbedingungen).

Auch der erhöhte Anflugwinkel von 3,2 Grad bewirkt nur marginale Reduzierung des Fluglärms und ist in den lautesten Anflugphasen am wenigsten wirksam. Dies ergibt sich aus

folgenden Höhengewinnen: Offenbach 59 m , Sachsenhausen 47 m, Lerchesberg 40 m , Mainz 59 m, Hochheim 37 m und Flörsheim 17 m.

Und was das Lob von Herrn Jühe für Herrn Al-Wazir betrifft, kann man nur feststellen, dass er publikumswirksam an lärmunwirksamen Stellschrauben dreht.

Johannesberg, den 01.02.2019