

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

Zu den wichtigsten Aufgaben eines Vorsitzenden der Geschäftsführung gehört, dafür zu sorgen, dass die Schlüsselfunktionen des Unternehmens gut besetzt sind und kein Personalmangel entsteht, der die Entwicklung des Unternehmens behindert.

Wenn Prof. Scheuerle als eine der Ursachen fehlende Lotsen anführt und dies mit deren langer Ausbildungszeit begründet, muss er sich fragen lassen:

- *Hat er das erste heute festgestellt?*
- *Hat er wider besseres Wissen die bedarfsgerechte Ausbildung neuer Lotsen zu spät begonnen?*

Leider ist die Personalplanung nicht die einzige Schwachstelle der DFS. Zu dem desolaten Personalmanagement kommen Defizite in der Fachkompetenz hinzu.

Warum braucht die DFS bei der "lärmarmen" Luftraumgestaltung Unterstützung von einem freiwilligen "Expertengremium" EXPASS" und von den Experten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), obwohl die aus ihrer täglichen Praxis erfahrensten Experten in der DFS zu finden sein sollten?

Seit 2011 hat die DFS zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms versprochen, jedoch nicht eingehalten.

Hierzu 3 Beispiele:

Anhebung der Gegenanflüge:

Im Rahmen der Allianz für Lärmschutz für 2012 verbindlich zugesagte und nicht gelieferte Anhebung der Gegenanflüge um 1000 Fuß auf 5000 Fuß über NN über dem Bayerischen Untermain. Dagegen erfolgte eine Ausweitung der Flugzeit in 4000 Fuß über NN von täglich 6 Stunden auf 14,5 Stunden bei Westbetrieb (75 % der Flüge), ab dem 30.04.17. Dies ist das Gegenteil der verbindlich Zusage von 2012.

Für 2012 verbindlich zugesagte Einführung des Constant Descent Approach (CDO):

Dagegen wurde dann Sinkflug mit nachgeschaltetem Baseline Verfahren als CDO Anflug präsentiert. Lärmreduzierung wird damit nicht erreicht, aber eine "lärmwirksame" Maßnahme vorgetäuscht. Nur 25 % der Anflüge werden als CDO durchgeführt, 75 % werden an anderen Flughäfen erreicht (z.B. Heathrow).

Für 2015 verbindlich zugesagte Einführung von Point Merge:

Untersucht wurde nicht Point Merge, sondern die Kombination aus Point Merge mit nachgeschaltetem Baseline Verfahren. Die Einführung von Point Merge wurde daraufhin abgelehnt, weil es bei der Kombination der Verfahren mehr Fluglärm Betroffene gibt. Mit Point Merge alleine hätte es, - entsprechend dem internationalen Konsens - deutlich weniger Fluglärm Betroffene gegeben.

Folgende Zahlen werden von der DFS genannt:

Für die untersuchte Kombination der Verfahren 2.616.800 Betroffene

Für die Baseline alleine 2.019.700 Betroffene

Daraus ergeben sich für Point Merge alleine 597.100 Betroffene

Point Merge alleine wäre ein echter Fortschritt!

Anstatt sich mit voller Kraft seiner Aufgabe zu widmen, für die er schließlich bezahlt wird, hat Herr Prof. Scheurle noch Zeit für die eine Tätigkeit als Hochschullehrer in München und für das Amt des Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Jahannesberg, den 11.02.2019