

Autor: Herr Dr. Hackenberg

In der umfangreichen Schilderung der Aktivitäten und der Situation der DFS GmbH, im Main Echo vom 03.01.2018 in dem Artikel "25 Jahre ohne Unfall" fehlt leider ein Thema und das ist die Glaubwürdigkeit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Wenn die nachfolgenden Versprechungen und Stellungnahmen leichtfertig abgegeben wurden, sind es Beispiele für die Unfähigkeit der DFS.

Wenn sie als Täuschung angelegt waren, sind es Beispiele für die Unredlichkeit der DFS.

Der Geschäftsführer der DFS, Herr Prof. Scheurle, kann sich aussuchen, was ihm lieber ist. Für die Fluglärmopfer ist dieses Verhalten der vom Bundesverkehrsministerium geführten DFS GmbH eine Katastrophe.

Hier die Beispiele:

*Im Rahmen der Allianz für Lärmschutz*

- *für 2012 verbindlich zugesagte und nicht gelieferte Anhebung der Gegenanflüge um 1000 Fuß über dem Bayerischen Untermain*

Dagegen 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, was das Gegenteil zu der Angekündigten Anhebung ist.

- *für 2012 verbindlich zugesagte Einführung des CDO Anfluges*

Dagegen wurde dann Sinkflug mit nachgeschaltetem Base-Line Verfahren als CDO Anflug präsentiert. Lärmreduzierung wird damit nicht erreicht, aber eine "lärmwirksame" Maßnahme vorgetäuscht.

- *für 2015 verbindlich zugesagte Einführung von Point Merge.*

Untersucht wurde nicht Point Merge, sondern die Kombination aus Point Merge mit nachgeschaltetem Base-Line Verfahren. Die Einführung von Point Merge wurde dann abgelehnt, weil es bei der Kombination der Verfahren mehr Fluglärm Betroffene gibt. Mit Point Merge alleine hätte es, - wie es internationaler Konsens ist - deutlich weniger Fluglärm Betroffene gegeben.

Mit einer von der DFS erfundenen Kollisionsgefahr begründete Änderung des Anfluges über dem Bachgau, die zu einer Doppelbelastung führt. Diese Kollisionsgefahr wurde von der DFS und dem BAF zurückgenommen und von der DFS später gegenüber der Fluglärmkommission in einen optischen Konflikt auf dem Bildschirm umgedeutet. Bei der Doppelbelastung ist es geblieben.

Die Einführung von GBAS als lärmreduzierende Maßnahme wird, entgegen der Darstellung der DFS, am Bayerischen Untermain zu mehr Fluglärm führen, weil gekurvte Anflüge möglich werden, die dann über weniger dicht besiedelte Gebiete z. B. den Bayerischen Untermain geführt werden.

Bei der DFS wird ein Verhaltensmuster in der Kommunikation mit Politikern und der betroffenen Bevölkerung sichtbar, mit welchem die Realisierung von Maßnahmen zur Lärminderung vorgetäuscht, mit Vorwänden als "unmöglich" bezeichnet oder in die ferne Zukunft verschoben werden.