

LVZ, 2.12.09

## **Frachtflüge gezielt auf Südbahn gelotst**

**Leipziger Tower-Chef Uwe Liebscher: Grund ist Flugsicherheit**

Schkeuditz (-art). Am Flughafen Leipzig/Halle werden Frachtmaschinen vorrangig und gezielt auf die südliche der beiden Start- und Landebahnen gelenkt. Das räumte mit dem neuen Chef der drei mitteldeutschen Airport-Tower, Uwe Liebscher, erstmals ein Verantwortlicher ein. Er begründete dies gegenüber der Leipziger Volkszeitung mit Sicherheitsaspekten. Oberste Priorität bei der Abwicklung des Flugverkehrs habe die Sicherheit. Das ist laut Liebscher der Grund dafür, dass die nachts im südlichen Bereich des Flughafens abgefertigten etwa 50 Frachter vor allem auf der Südbahn landen und starten. Sie würden von den Lotsen ganz bewusst nicht auf die Nordbahn geschickt. Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau war dagegen noch von der gleichmäßigen Nutzung der beiden Bahnen die Rede, wodurch sich die Lärmbelastungen durch An- und Abflüge auf Leipzig und das Umland verteilen würden.

"Jeder Flughafen auf der Welt würde versuchen, eine aktive Runway möglichst nicht zu kreuzen", erklärte der 44-Jährige, der erst seit Juni die Gesamtverantwortung für die Tower in Schkeuditz, Dresden und Erfurt trägt. Während die auf die Südbahn gelenkten Flieger direkt neben dem Terminal des Frachtunternehmens DHL starten und landen, benötigen Flieger von der Nordbahn zur Abfertigung bis zu zehn Minuten. Sie müssen die Autobahn 14 und die südliche Runway überqueren. Die Deutsche Flugsicherung, die die Tower betreibt, unternehme alles Erdenkliche, um den Flugverkehr mit den geringsten Auswirkungen auf die Anwohner zu organisieren, so Liebscher. Zu den umstrittenen Militärtransporten sagte er, sie würden "wie jeder andere genehmigte Flug von uns gleichberechtigt bearbeitet". Der Flughafen wird seit Jahren bereits von der US-Armee als Zwischenstopp für Truppentransporte in den Irak genutzt. Vorige Woche war bekannt worden, dass auch die Bundeswehr seit 2005 über Schkeuditz 650 Militärtransporte abgewickelt hat, unter anderem würden deutsche Soldaten von hier nach Afghanistan geflogen.

© Seite 18

Uwe Liebscher Foto: Roland Heirnich

LVZ, 2.12.09

## **"Der Verkehr muss sicher und geordnet abgewickelt werden"**

**Neuer Tower-Chef Uwe Liebscher ist auch mit Fluglärmgegnern im Gespräch**

Schkeuditz. Er ist der Herr der drei Türme und betrachtet die neue Herausforderung als "Abrundung des Berufsbildes": Uwe Liebscher, 44 Jahre alt, neuer Tower-Chef am Flughafen Leipzig/Halle und dort zugleich verantwortlich für das Geschehen auf den Tovern der Flughäfen Erfurt und Dresden. Denn der schlicht-elegante Zweckbau nahe Schkeuditz an der A14 ist auch der Sitz des so genannten Clusters Ost der Deutschen Flugsicherung (DFS). Die LVZ sprach mit Uwe Liebscher über seine neue Aufgabe, Fluglärm und Flugrouten.

[Frage: Wie sehen Sie Ihre Rolle als Tower-Chef inmitten des Spannungsfeldes der Interessen von Flughafen, Politik, Wirtschaft und Fluglärmgegnern?](#)

Uwe Liebscher: Die Deutsche Flugsicherung muss den Verkehr managen. Wir schaffen selbst keine Flüge ran oder schränken sie ein. Es gibt ein gesetzlich genehmigtes Flugaufkommen und die Fluglotsen im Tower haben den Job, den Verkehr zu regeln.

[Aber gewissen Einfluss, welche Maschine wo entlang fliegt, haben Sie doch?](#)

Natürlich kennen wir die Gemengelage der unterschiedlichen Interessen und versuchen möglichst auch die Belange der vom Fluglärm Betroffenen zu berücksichtigen. Aber es wird nie so sein, dass niemand betroffen ist. An jedem Flughafen gibt es Konflikte, doch in Leipzig fällt auf, dass hier das St.-Florians-Prinzip besonders ausgeprägt ist. Einerseits will man gern eine Weltstadt mit jetzt schon vorhandener sehr guter Infrastruktur haben, aber die Auswirkungen eines dazu gehörigen Flughafens sollen möglichst woanders spürbar sein.

[Sie nehmen persönlich ja auch an den Beratungen der Lärmschutzkommission teil, wo zuletzt gerade über die heftig kritisierte Südabkurvung gesprochen und die seit 19. November eingeführte neue Variante anerkannt wurde. Doch die Kritiker gehen auch gegen diese Variante vor.](#) Wir haben wirklich versucht, mit Berechnungen nach dem so genannten Niros-Verfahren die Route mit den geringsten Auswirkungen auf Anwohner zu finden. Das Verfahren ist zertifiziert. Einen der Hauptkritiker, der die Ergebnisse anzweifelt, haben wir in die Zentrale nach Langen eingeladen, wo er die Unterlagen einsehen kann.

[Es ist doch aber verständlich, dass Menschen, denen plötzlich Überflüge über deren Häusern zugemutet werden, auf die Barrikaden gehen.](#)

Natürlich, man kann jeden einzelnen verstehen, das ist auch meine Botschaft. Und glauben Sie mir, die DFS als Flugsicherungsorganisation tut alles Erdenkliche, den sinnvollsten Weg, das optimale An- und Abflugverfahren zu entwickeln. Aber das ist alles auch ein Abwägungsprozess, der alles andere als einfach ist. Im Center München und in der Zentrale in Langen wird von kompetenten Leuten sehr viel getan um abzuwägen, zu prüfen und den optimalen Weg zu finden. Und es wird mit einem Riesenaufwand die Bearbeitung von Beschwerden betrieben.

[Können Sie das den Betroffenen glaubwürdig vermitteln?](#)

Ich hatte schon einige Gespräche und bin erleichtert, dass man sich sachlich und vernünftig unterhalten kann. Ich habe da bisher nur sehr gute Erfahrungen gemacht. Ich kann und will auch niemandem den Lärm wegreden. Natürlich gibt es auch Briefe, in denen die Anliegen mit einer gewissen Schärfe vorgebracht werden. Aber das läuft alles noch mit gegenseitigem Respekt ab und ich hoffe auch sehr, dass das so bleibt.

[Es wird auch kritisiert, dass doch größere Maschinen als erlaubt die kurze Südabkurvung nutzen.](#)

Mir ist nur ein einziger Fall bekannt, in dem ein Lotse aus Versehen die Route für einen großen Frachter frei gegeben hat. Das wurde ausgewertet. Alle Lotsen sind gebrieft, die Auflagen einzuhalten. Außerdem werden wir das vorhandene System so anpassen, dass es automatisch erkennt, ob die Maschinen für diese Route zugelassen sind oder nicht. Sollte da ein Lotse die Freigabe erteilen wollen, würde er eine korrigierende Meldung vom System erhalten. Zudem fliegen wir schon höher über Leipzig als vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Das wird über das Center München gesteuert, die machen eine sehr gute Arbeit, kennen die sensible Situation in Leipzig, was ihnen ja auch aus München selbst nicht unbekannt ist.

[Im Nord-Osten allerdings werden zum Beispiel über Taucha immer wieder Flugzeuge gesichtet, obwohl sie doch in einem 20 Kilometer großen Radius um die Stadt fliegen sollen.](#) Dem Flugzeug wird in zirka 20 Kilometern Entfernung das Endanflugverfahren zugewiesen. In dem Bereich ist ebenfalls noch München zuständig. Tagsüber kann es sein, dass Piloten ein verkürztes Anflugverfahren zugewiesen bekommen. Nachts darf das aber nicht praktiziert werden.

[Können Sie sich in Ihrer Arbeit wirklich wirtschaftlichen und politischen Interessen entziehen?](#)

Wir sind mit der hoheitlichen Aufgabe der Erbringung von Flugsicherungsdiensten betraut. Auf diese

hoheitliche Aufgabe kann die Politik nur in Form der Gesetzgebung und der Aufsichtsführung Einfluss nehmen. Unser grundsätzliches Gebot heißt Nutzerneutralität. Außerdem gilt: Der Verkehr muss sicher und geordnet abgewickelt werden. Gleich danach kommt die Anwendung von Verfahren unter Vermeidung von unnötigem Fluglärm, besonders nachts. Tagsüber tritt dieser letzte Punkt hinter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit zurück.

[Spielen die militärischen Transporte in Ihrer Arbeit eine besondere Rolle?](#)

Nein, sie werden wie jeder andere genehmigte Flug von uns gleichberechtigt bearbeitet. Wir sind keine Genehmigungsbehörde.

[Besonders Anwohner in Schkeuditz-Papitz südlich des Flughafens leiden nachts unter dem von DHL verursachten Flug- und Abfertigungslärm. Könnten Ihre Lotsen nicht doch vom Tower aus nachts für eine gleichmäßige Ausnutzung der Nord- und Südbahn sorgen und die DHL-Maschinen entsprechend anweisen?](#)

Ein sicherer, geordneter und flüssiger Betrieb ist oberstes Prinzip. Das gilt gerade auch nachts bei dem erhöhten Flugaufkommen. Die Vorfeldabfertigung von DHL befindet sich nun mal im Süden. Die daraus folgende hauptsächliche Nutzung der Südbahn ist eine Folge der Risikominimierung. Jeder Flughafen der Welt würde versuchen, eine aktive Runway möglichst nicht zu kreuzen, längere Roll- und Standzeiten der Flugzeuge und längere Laufzeiten der Triebwerke zu vermeiden. Die Lotsen wären sonst auch länger an eine Maschine gebunden. Außerdem werden ohne den Rollweg auf die Nordbahn die Emissionen am Boden minimiert.

[Wenn nun im Planfeststellungsbeschluss die Gleichverteilung der Flüge auf beide Bahnen nicht nur empfohlen, sondern verbindlich vorgeschrieben worden wäre, müsste es doch auch gehen?](#)

Wenn der Gesetzgeber Vorgaben erlässt, dann haben wir uns als Flugsicherungsorganisation daran zu halten und müssten entsprechend die An- und Abflugverfahren ausarbeiten und anpassen. Auch wenn das Flugaufkommen so wachsen würde, dass beide Start- und Landebahnen zwingend genutzt werden, müssten wir natürlich die Verfahren so anpassen, dass dies mit geringstem Risiko möglich ist.

[Vom wachsenden Flugaufkommen ist jetzt aber nichts zu spüren. Viele Stühle hier im Tower sind leer, nur zwei der fünf Arbeitsplätze besetzt.](#)

Das stimmt. Nachts haben wir sehr gut zu tun, tagsüber nicht viel. Doch wir rechnen damit, dass nach der Krise das Flugaufkommen zunimmt. Dieser Flughafen ist auf jeden Fall auf Wachstum vorbereitet und zukunftssicher. Ich sehe ihn als wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Region und als einen Qualitätsfaktor für die Stadt Leipzig. Es kann nicht wirklich jemand ernsthaft wollen, dass dieser Flughafen seinen Status verliert.

Interview: Olaf Barth