

Beantwortung der Anfrage der UWG im Bau- und Umweltausschuss zum Thema Fluglärm

Zu 1)

Entsprechend der Beschlussfassung des Rates aus der letzten Amtsperiode (20.2.2014) war in der Fluglärmkommission der Antrag gestellt worden, die Flugrouten über Lank-Latum dahingehend zu überprüfen, ob durch eine Verschiebung Entlastungen möglich sind, ohne dass neue Belastungen entstehen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Flughöhen im Hinblick auf das gewünschte Ziel einer Lärminderung untersucht werden. Wünschenswert sei, so bereits der damalige Beschluss, am Ortsrand von Lank-Latum eine Höhe von 3.000 Fuß zu erreichen.

Die Fluglärmkommission hat sich seinerzeit aufgrund des fehlenden Interesses der überwiegenden Anzahl der Mitglieder nicht inhaltlich mit der Problematik befasst, sondern das Thema in eine Kommission gegeben. Von kommunaler Seite waren in der Kommission die Städte Meerbusch, Krefeld und Düsseldorf vertreten.

Insofern wurde die Installation einer weiteren Messstelle nicht in der Fluglärmkommission beraten, sondern in einem Gespräch mit der Geschäftsführung des Flughafens vereinbart.

Zu 2)

Nein, siehe Antwort 1).

Im Auftrag der Kommission ist durch das Deutsche Zentrum für Raumfahrt eine entsprechende vergleichende Untersuchung durchgeführt worden, um eine etwaige Änderung der Fluglärmbelastung nach Einführung des sogenannten „Flachstartverfahrens“ zu überprüfen. Die Ergebnisse sind in der Ratssitzung am 25.02.2016, bei der auch Bürger Fragen stellen konnten, durch den Flughafen, die DFS und Deutsche Lufthansa vorgestellt worden.

Am Beispiel der damaligen Messstellen 6 (Lank-Latum Waldweg) und 27 (Lank-Latum Süd, jetzt MP 6 neu) wurden die Unterschiede anhand verschiedener Flugzeugmuster untersucht. Im Ergebnis sind die Änderungen in der Lärmbelastung uneinheitlich. So verursachte der A 340, der ein besonders schlechtes Steigprofil hat, an der seitlich gelegenen Messstelle 6 einen höheren, an der direkt unter der Flugroute liegenden Messstelle 27 dagegen einen geringeren Lärmpegel.

Die Radaraufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung zeigten überdies, dass insbesondere der A 340 die gewünschte Höhe von 3.000 Fuß häufig unterschritt. Der weit überwiegende Teil aller Flugzeuge hat jedoch bereits am Südrand von Lank-Latum Flughöhen weit über 3.000 Fuß.

Zu 3)

siehe Antwort 1)

Die temporäre Messstation erhebt die gleichen Daten wie die übrigen, dauerhaften Messstellen.

Folgende Parameter werden erfasst:

Schallpegel,

Uhrzeit des Lärmereignisses,

Start oder Landung,

Flugzeugtyp,

Fluggesellschaft,

Start- bzw. Landezeit,
Meteorologie,
Flugroute,
Fremdgeräusche.

Es erfolgt eine Korrelation mit den Radarauswertungen der DFS hinsichtlich Flughöhe, Geschwindigkeit usw. Anhand dieser Daten soll untersucht werden, ob sich die Lärmunterschiede zwischen Flugbewegungen mit Cutback bei 1.000 Fuß gegenüber Cutback bei 1.500 Fuß ermitteln lassen. Dies ist sicherlich nur näherungsweise möglich, da niemals die exakt gleichen Parameter vorausgesetzt werden können.

zu 4)

Ein zeitweiser oder gar täglicher Wechsel der Flugverfahren kann den Fluggesellschaften weder vom Flughafen noch von der Stadt Meerbusch vorgegeben werden. (Selbst dann würden aber externe Faktoren das Ergebnis beeinflussen. So ist z.B. die Flughöhe schon physikalisch bedingt bei höheren Außentemperaturen niedriger.)

zu 5)

Siehe Nr. 4)

Eine Auswertung auch hinsichtlich der Spitzenpegel wurde in Lank-Latum bereits erarbeitet und in den Gremien vorgestellt (siehe Nr. 2).

zu 6)

Die temporäre Messstelle ist seit dem 4. Januar 2017 in Büderich (Am Roten Kreuz) in Betrieb. Sie wird dort zunächst für je drei Monate des Winter- und des Sommerflugplans betrieben. Ich gehe davon aus, dass es für den eigentlichen Untersuchungszweck nicht erforderlich ist, die Standzeit der Station in die Ferienzeit hinein zu verlängern. Die Ergebnisse sollten zunächst ausgewertet werden.

zu 7)

Die Gemeinde Büttelborn ist insbesondere durch Starts in geradlinig südlicher Richtung von der Startbahn West des Flughafens FRA betroffen. Sie liegt in größerer Entfernung zum Flughafen FRA als der ebenfalls geradlinig überflogene Stadtteil Büderich zu DUS. Die dortige Situation ist daher nur bedingt vergleichbar. Bei den Untersuchungen zum sogenannten "Flachstartverfahren" (gemeint ist Cutback bei 1.000 Fuß), die vor dessen Einführung am Flughafen FRA stattfanden, wurde ebenfalls bereits betont, dass die Ergebnisse nicht zwingend auf andere Flughäfen übertragbar sind.

zu 8)

Wie bereits unter 1) ausgeführt, hatte in der seinerzeit gegründeten Kommission zum Thema „Flachstartverfahren“ außer der Stadt Krefeld und der Stadt Düsseldorf (diese allerdings zur Vermeidung von Belastungen von Lohhausen) keine andere der 13 in der FLK vertretenden Kommunen Interesse an der Bearbeitung des Themas. Im interkommunalen Arbeitskreis der Anrainerstädte, in dem die Stadt Meerbusch ebenfalls vertreten ist, sind die unterschiedlichen Abflugverfahren ebenfalls thematisiert worden. Die Notwendigkeit für einen erneuten Initiativantrag an die Fluglärmkommission wurde dort auch wegen der vielfältigen externen Einflussfaktoren auf die Flughöhe bislang nicht gesehen.

zu 9)

In welchem Umfang aufgrund der reduzierten Cutback-Höhe seit deren Einführung eine höhere Belastung entstanden ist, ist Gegenstand der jetzigen Untersuchung. (Eine "Neubelastung" im Sinne des Wortes, dass nunmehr Fluglärm an bisher nicht belasteten Stellen auftritt, kann aber wohl ausgeschlossen werden.) Die Verwaltung steht weiterhin im Austausch mit dem Flughafen, auf die Fluggesellschaften Einfluss zu nehmen, zum alten Verfahren zurückzukehren.

zu 10)

Die Stadt Meerbusch setzt sich in der Fluglärmkommission und auf politischer Ebene im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine Entlastung der Menschen ein. Dies umfasst jedoch keine juristische Unterstützung.

zu 11)

In der Konsensrunde (vgl. Nr. 1) wurden mögliche Routenänderungen der Nordroute diskutiert. Es bestand die grundsätzliche Bereitschaft der DFS, eine Parallelroute östlich von Lank-Latum einzurichten. Der Rat hat eine neue Routenführung allerdings aufgrund der damit verbundenen Betroffenheit von Nierst abgelehnt. Dies ist auch der UWG-Fraktion bekannt.

Sofern der Rat einen Auftrag an die Bürgermeisterin beschließt, in der FLK einen Antrag auf Änderung von Routenführungen zu stellen, wird dieser gestellt.

zu 12)

Kontinuierliche Luftqualitätsmessungen werden bereits vom Flughafen unmittelbar an den Startbahnköpfen durchgeführt und regelmäßig monatlich veröffentlicht.