

Antrag zum Bau und Umweltausschuss am 5.4.2017

Meerbusch den 14.3.2017

Sehr geehrter Herr Jürgens,

Betrifft Antrag der der UWG bezüglich Beantwortung der Anfragen der UWG vom 1.2.2016

hiermit beantragt die UWG eine erneute, detailliertere Beantwortung unserer Fragen wie folgt, mit dem Ziel, eine zeitnahe Umsetzung zum Schutz der Meerbuscher Bürger zu erzielen.

Begründung: am 3.11. stellte die UWG einen umfangreichen Antrag zum Thema Fluglärm und Neubelastungen durch das Flachstartverfahren. Die Mehrheit des Ausschusses unterstützte die im UWG Antrag geforderten Vorgehensweisen. Am 1.2. stellte die UWG Fragen zur weiteren Vorgehensweise der Verwaltung. Die Antworten sind nicht detailliert beantwortet worden. Die Verwaltung möge bitte die Fragen in der Bau und Umweltsitzung am 5.4. genauer und präziser beantworten.

Zu 1)

Wenn schon - obwohl für die Beantwortung der Frage unerheblich - auf den Antrag der Stadt aus 2014 bzgl. der Verschiebung von Routen über Lank und die „wünschenswerte“ Überflughöhe von 3.000 Fuß am Ortsrand von Lank, eingegangen wird, dann wäre mehr Information zu der seinerzeit gegründete Kommission der Städte Krefeld, Düsseldorf und Meerbusch dienlich gewesen:

Hat diese Kommission getagt, was sind die Ergebnisse, existiert diese Kommission noch bzw. was ist weiter geplant?

Aktuell beklagt die Stadt Krefeld in ihrer Stellungnahme zur Kapazitätserweiterung das Flachstartverfahren, da es in diversen Stadtteilen Beschwerden der Bürger gab, wie in Krefeld- Stratum.

Zu 2)

Die Antwort verblüfft; es wurde " in einem Gespräch" die Installation der weiteren Messstelle „vereinbart“ - wofür, wenn nicht wegen des Vergleiches zwischen Noise Abatement Departure Procedures 1 = sog. Steilstart oder NADP 2 = sog. Flachstart? Dies war auch der Hintergrund des UWG-Antrags und der Wunsch der Bürger.

Schlimmer noch ist der Bezug auf die Ratssitzung vom 25.02.2016 in der die Lärmverursacher ihre eigene „vergleichende Untersuchung“ vorstellen durften - für Lank. Die Messstelle ist für Büderich! Denn dort werden die 3000 Fuss (914,4 m) über der Messstelle 2 nie erreicht und (wie zu erwarten war) über der Messstelle 27 (neu) selten, aufgrund des kritisierten NADP 2 (Flachstart). Im übrigen muss die Beantwortung der Verwaltung bezichtigt werden: in der Vorlage des Flughafens wurden über der Messstelle 27 in Lank beim A340

der LH im Flachstartverfahren 1,9 dba mehr Lärm gemessen(Protokoll Ratssitzung 25.2.2016). Siehe Anlage 1.

Im Gutachten des Flughafens zur Kapazitätserweiterung wurde fälschlicherweise sogar mit Werten der alten Messstelle 6 (Latumer See) gearbeitet, was von Herrn Westerlage seinerzeit zu recht beanstandet wurde.

Zu 3)

Es fehlt die eindeutige Vergleichsmöglichkeit zwischen Steil- und Flachstart, da mit dem Flughafen keine Bedingungen vereinbart wurden. Falls hier mit „Korrelation“ gemeint ist, zu vergleichen, ob mit fallender Höhe der Fluglärm höher wird ist jetzt schon erwiesen, siehe Travis und das Gutachten von Prof. Isermann von der DLR, welcher darin beschreibt, dass es für die Betroffenen unterhalb der Flugroute im Nahbereich eine neue, erhöhte Lärmbelastung gibt.

Das Standard-Takeoff -Procedure bei den deutschen Fluggesellschaften ist seit 2013 das NADP 2 .

Wie will man nun die “ Lärmunterschiede zwischen Flugbewegungen mit Cutback bei 1000 Fuß gegenüber Cutback bei 1500 Fuß ermitteln“, wenn NADP 1 nicht mehr geflogen wird?? Oder will man die deutschen Airlines mit den ausländischen Airlines vergleichen, gleicher Flugzeugtyp, gleicher Tag, oder.....?

(Schaubild der LH: Ansatz einer Lärmbetrachtung Steigprofile, Schubreduktions-Höhe 1500 ft zu 1000 ft) Anlage 2

Im Schaubild der DLH wird deutlich, dass der Cutback für Lohhausen nicht relevant ist, da er ca. über dem Rhein stattfindet, für Meerbusch bedeutet es ab Stadtgrenze tiefer fliegende Flugzeuge mit entsprechender höheren dba und dementsprechend höheren Schadstoffwerten. Siehe Anlage 3 ICAO CAEP /7-WP/25 (NADP 2 tends to produce more NOx compare to NADP1)

Zu 4)

Es ist selbstverständlich richtig, ein „täglicher Wechsel der Flugverfahren kann den Fluggesellschaften“ von der Stadt Meerbusch nicht vorgegeben werden -ob das vom Flughafen möglich ist, wäre zu prüfen.Wurde dies von der Verwaltung getan? Bekanntlich gibt es in Europa mindestens 30 Flughäfen die das problemlos umsetzen (Liste der Flughäfen liegt der Verwaltung vor). In den Vorgaben/Empfehlungen der ICAO wird z.B. davon ausgegangen, dass bis zu 20km besiedeltem Gebiet das NADP 2 (Flachstart) zur Vermeidung von Lärm n i c h t angewandt werden soll. Wenn der Flughafen Düsseldorf wirklich so bürgernah und umweltbewusst ist wie er verkündet, dann sollte er sich entsprechend verhalten.

Zu 4 a +b)

Hierzu fehlt eine Antwort - wird die Verwaltung die Vorschläge (oder evtl. eigene andere) mit dem Flughafen besprechen?

Im übrigen ist das wiederholte Anführen von DLH-Behauptungen nicht dienlich. Der externe Faktor Außentemperatur ist beispielsweise für die Lärmerzeugung zu vernachlässigen.

Zu 5)

Ebenfalls nicht beantwortet - lediglich der Hinweis auf die „Auswertung“ der Lärmverursacher hinsichtlich des Spitzenpegel in Lank-Latum. Hierzu hatte Herr Lange, BgF sich detailliert geäußert.

Zu 6)

Was ist der Grund, der Herrn Assenmacher so sicher macht, dass es „nicht erforderlich ist, die Standzeit der Station in die Ferienzeit zu verlängern“? Es sollen die Ergebnisse „zunächst ausgewertet werden“ - welche Ergebnisse (s. 3 und 4) und von wem?

Zu 7)

Auch diese Antwort verblüfft:

Büttelborn liegt zwar genau wie Büderich geradlinig zur Startbahn, aber „in größerer Entfernung zum Flughafen“, „die dortige Situation ist daher nur bedingt vergleichbar“. Was soll uns das sagen? Wenn bei einer weiteren Entfernung Lärmunterschiede von 3-5 dB festgestellt werden, wie in Büttelborn, dann wird es in Meerbusch, da näher am Flughafen, leiser sein?? Es dürfte doch wohl jedem klar sein, dass bei näherer Entfernung und damit niedriger Überflughöhe der Lärm und die Lärmunterschiede mindestens, eher noch höher, liegen werden.

Außerdem, was hat das mit der Frage zu tun, Kontakt zu anderen Kommunen in Deutschland aufzunehmen, um einen sachlichen Informationsaustausch zu betreiben?

Zu 8)

Die Antwort ist mehrfach unbefriedigend.

- „seinerzeit“ ist nicht heute; andere Gemeinden wie z.B. Kaarst, Krefeld und Ratingen haben zwischenzeitlich den Fluch des Flachstarts erfahren dürfen und sehen das heute anders.
- Das Düsseldorf (50%ger Eigentümer der Flughafen Düsseldorf GmbH) ständig fälschlicherweise darauf hinweist, dass Lohausen durch den Flachstart entlastet würde, ist leicht nachweisbar - wenn man sich mit dem Thema wirklich beschäftigt. (Schaubild LH Steigverhalten Anlage 2).

zu 9)

Ob eine höhere Belastung durch das Flachstartverfahren entstanden ist, ist Gegenstand der jetzigen Untersuchung.“ Wie bereits vorher: welche Art der vergleichenden Untersuchung wird denn tatsächlich durchgeführt ?

Ist die Definition der Verwaltung zur „Neubelastung“ so zu verstehen, dass wer ohnehin schon (stark) belastet ist, ruhig nochmal mehr belastet werden kann, Hauptsache andere werden verschont?

Wie ist es dann möglich, dass eine Verschiebung der Nordrouten (siehe Präsentation Flughafen im Meerbuscher Rat am 25.2.2016) eine Neubetroffenheit der Lanker Bürger zur Folge hatte, um Nierster und Düsseldorf zu entlasten? Wie ist es denn damals physikalisch möglich gewesen Steigstartverfahren und einen noch engeren Radius zu fliegen mit " altem" Fluggerät ? Die damaligen Flugbewegungen über Nierst und Düsseldorf beinhalten

auch eine Streuung der Flugbewegungen um einseitige Belastungen zu minimieren. (siehe Anlage 4 Nordrouten 1998, Präsentation des Flughafens am 25.2. Rat).

Wenn die Verwaltung „weiterhin“ auf Flughafen und die Fluggesellschaften „Einfluss“ versucht zu nehmen, um „zum alten Verfahren zurückzukehren“, dann bitten wir hiermit, um Darstellung wie sie hier vorgeht. Was wird unternommen?

Zu 10)

Verständlich

Zu 11)

Auf das Thema „Routenänderungen“ wird die uwg-meerbusch getrennt zurück kommen. Allerdings beschreiben Sie fälschlicherweise, dass von der DFS Parallelrouten nur östlich von Lank vorgeschlagen wurden. Parallelrouten wären östlich und westlich möglich, zum Beispiel über die A 44 führend.

Falsch ist ebenfalls zu behaupten, dass der Rat neue Routenführungen abgelehnt hat. Dazu gibt es unseres Wissens keinen Beschluss. Sollte es diesen geben, bitten wir um Vorlage.

Zu 12)

Diese Antwort ist unbegreiflich.

Auf die Messungen (an nicht ausreichender Stelle), dazu vom Verursacher selber, hinzuweisen ist überhaupt nicht nachvollziehbar angesichts des Einsatzes der Bürgermeisterin und dem Leiter Recht, Herrn Westerlage in den letzten Monaten. Beide haben sich gerade in jüngster Zeit intensiv auch mit der Feinstaub, Stickoxid-Belastung durch den Flughafen beschäftigt (die zahlreichen Presseartikel hierzu liegen sicher auch dem Beantworter der Fragen vor). Die vom Bürger gegen Fluglärm e.V. durchgeführten und im Ergebnis katastrophalen Untersuchungen/Messungen sollten auch bekannt sein (z.B. Die Welt vom 6.11.2016). Daneben haben die Grünen über das Landesumweltministerium prüfen und bestätigen lassen, dass

1. der Flughafen Düsseldorf an einem Tag mit Starts und Landungen genau so viel NOx wie ca. 20 Mio. VW-Golf 2,0l Turbo-Diesel-Injektion-Motoren Ausstoß erzeugt (in Deutschland gibt es aber " nur" 15 Millionen Dieselfahrzeuge).
2. ein Tag Flugbetrieb in Düsseldorf erzeugt so viel CO2 Ausstoß , wie 5 Mio. VW Golf 2,0l Turbo-Diesel-Injektion-Motoren

In den Zahlen sind zudem Additive, (Ultra)Feinstäube, Emissionen durch Kerosinvernebelungen und Ablassen von Kerosin nicht enthalten.

Wir verweisen hier auch noch einmal an die ICAO Veröffentlichung (Flachstartverfahren erhöht die Stickoxid-Belastung).

Die Beantworter hätten gut daran getan, die Veranstaltung des BgF am 2.3. zu besuchen (Herr Westerlage war anwesend), um sich detaillierte Informationen zu diesem Thema zu beschaffen.

Daniela Glasmacher

Lothar Keiser

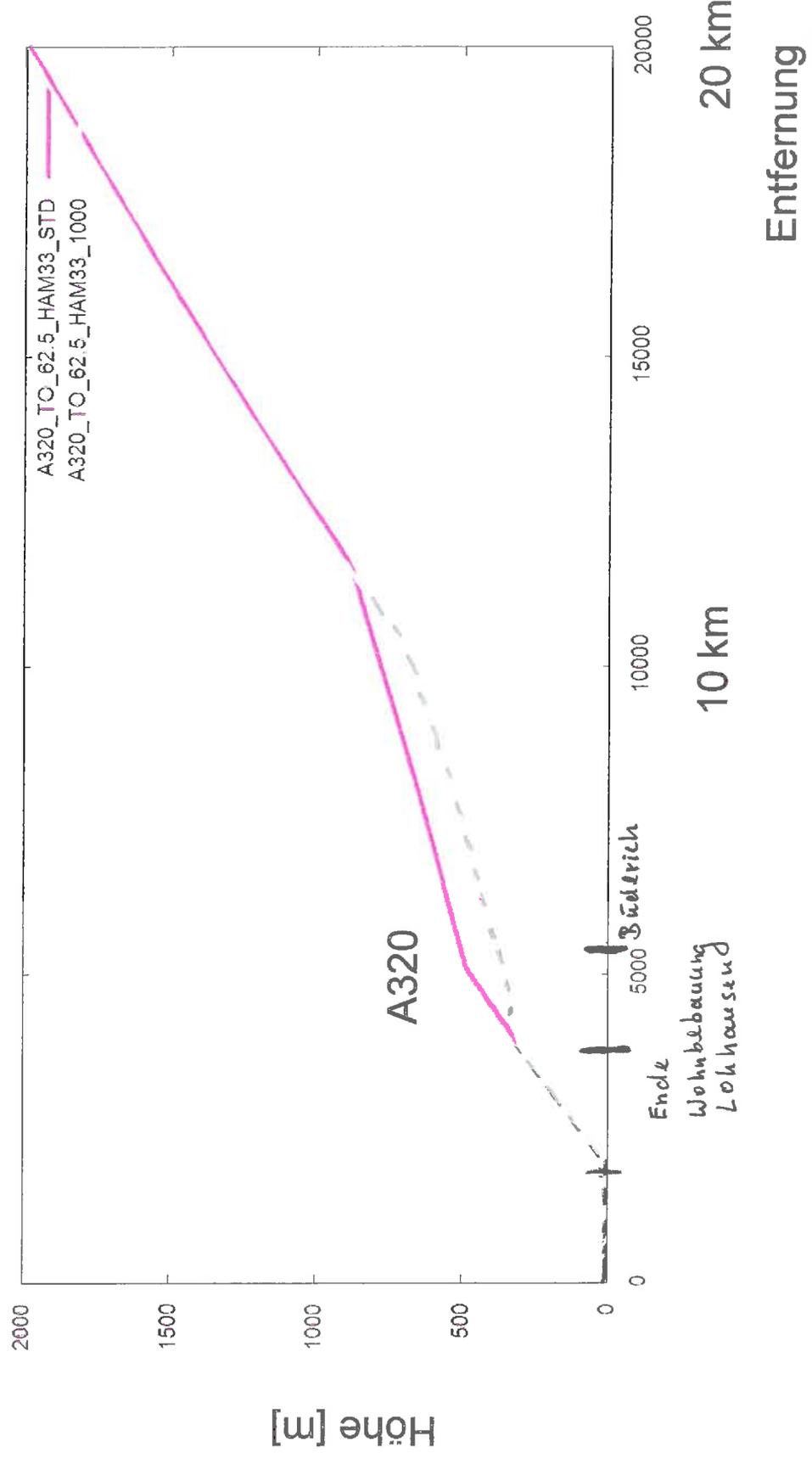
UWG Meerbusch

Vergleichende **Berechnung** der Startverfahren des A340-300

Messpunkt	Überflug	Berechnung	Berechnung	Differenz Berechnung
		NADP 1	NADP2	NADP2 - NADP1
		L _{AS,max}	L _{AS,max}	L _{AS,max}
MP01	direkt	99,5	99,2	-0,3
MP06	seitlich	68,8	68,8	0
<u>MP27</u>	direkt	79,7	81,6	<u>1,9</u>

Ansatz einer Lärmbetrachtung

Steigprofile, Schubreduktions-Höhe 1500 ft zu 1000 ft



6. CONCLUSIONS

6.1 Noise and emissions effects of noise abatement departure procedures designed according to PANS-OPS guidance have been analyzed for eight commercial jet aircraft. The following conclusions are valid for these eight aircraft.

6.7 NADP2 tends to produce less CO₂ and more NO_x compared to NADP1.

6.8 In terms of accumulated NO_x up to 3000ft above ground level, NADP2 appears to produce between 5 to 20% more NO_x than NADP1 for wide-body aircraft. For regional and business aircraft differences were smaller.

6.9 In terms of accumulated CO₂ up to adjusted top of climb, NADP2 variants appear to produce 0.6 to 2.7% less CO₂ than NADP1.

6.10 The results presented indicate that of the procedures included in this study no single departure procedure minimizes overall noise and emissions simultaneously. Depending on local airport requirements tradeoffs must be made between close-in versus distant noise, NO_x versus CO₂ emissions and finally noise versus gaseous emissions.

