

Dezernat III
Umwelt und Klimaschutz

Meerbusch, den 21. März 2017

Antrag der UWG-Fraktion vom 14.3.2017 zum Fluglärm Stellungnahme der Verwaltung

Zum Antrag auf eine erneute, ausführlichere Beantwortung der Fragen nimmt die Verwaltung unter Bezug auf die in der Antragsbegründung gegebenen Hinweise wie folgt Stellung:

zu 1)

Obwohl in der Tat für die Beantwortung der Frage unerheblich, wurden zusätzliche Informationen aus der Historie wiedergegeben, um den Sachverhalt zu erläutern. In diesem Fall erfolgte der Verweis auf die sogenannte „Konsensrunde“, über deren Arbeit und Ergebnisse die Bürgermeisterin im Rat ausführlich informiert hat. Diese Runde tritt derzeit nicht mehr zusammen.

zu 2)

Auch hier kritisiert die UWG die Erläuterungen, die über die eigentliche Antwort hinaus gegeben wurden. Die transportable Messstation wurde aufgrund des UWG-Antrages eingerichtet. Dadurch, dass dies auf der Ebene Bürgermeisterin/Geschäftsführung vereinbart wurde, war eine kurzfristige Realisierung möglich. Dass die Station dem Zweck gilt, nach Möglichkeit die Lärmunterschiede der Startverfahren zu dokumentieren, ist unstrittig.

Inhaltlich ist anzumerken:

Die Antwort der Verwaltung muss nicht berichtigt werden. Der Hinweis auf die Ergebnisse der Lanker Stationen bezog sich auf die Auswertung der an den Messstellen 6 und 27 verglichenen *Messungen*. Die Aussage der UWG bezieht sich dagegen auf die anhand der Steigprofile vorgenommenen *Berechnungen*. Dies ist der von der UWG beigefügten Anlage auch unmissverständlich zu entnehmen.

zu 3)

Es ist ebenfalls unstrittig, dass Ergebnisse aufgrund der unterschiedlichsten Parameter bestenfalls näherungsweise erwartet werden können, unabhängig von der für eine Auswertung verwendeten Methode. Ebenso unstrittig ist, dass die Belästigung durch das Startverfahren mit Cutback bei 1.000 Fuß höher geworden ist.

Inhaltliche Anmerkung:

Das Verfahren NADP 2 wurde von der Lufthansa auch *vor* der Einführung des Cutback bei 1.000 Fuß bereits genutzt (nämlich bis dahin mit Cutback bei 1.500 Fuß).

zu 4)

Dass ein Hin- und Herwechseln der Startverfahren den Fluggesellschaften vom Flughafen nicht vorgegeben werden *kann*, entspricht der Kenntnis der Verwaltung aufgrund der Aussagen von Flughafen und DFS. Insofern erübrigt sich für die Verwaltung, dies erneut vorzuschlagen.

Inhaltliche Anmerkung:

Die Verwaltung hat niemals behauptet, der Faktor Außentemperatur sei für die Lärmerzeugung zu vernachlässigen. Vielmehr wurde darauf hingewiesen, dass die Außentemperatur das *Steigverhalten* eines Flugzeugs beeinflusst.

Dabei handelt es sich im Übrigen nicht um das „wiederholte Anführen von DLH-Behauptungen“, sondern um eine physikalische Gesetzmäßigkeit.

zu 5)

Die Frage wurde von der Verwaltung unter Hinweis auf den nicht möglichen täglichen Wechsel der Startverfahren beantwortet (siehe auch hier Nr. 4).

Der Hinweis auf die Auswertungen in Lank erfolgte zur Klarstellung, dass auch die Spitzenpegel betrachtet werden und nicht, wie von der UWG angenommen, nur der äquivalente Dauerschallpegel.

zu 6)

Es geht darum, eine Aussage zur Lärmbelastung durch Flugzeuge mit unterschiedlichen Cutback-Höhen zu ermitteln. Ob dies zuverlässig gelingt, ist, wie mehrfach erläutert, nicht sicher. Davon unabhängig werden sich aber durch eine Verlängerung der Standzeit keine anderen Erkenntnisse mehr ergeben.

zu 7)

Mit der Anmerkung, dass die Situation in Büttelborn nicht mit Buderich unmittelbar vergleichbar ist, wollte die Verwaltung natürlich nicht implizieren, die Lärmunterschiede seien hier geringer.

zu 8)

Hinsichtlich des Ausdrucks „seinerzeit“ – siehe Anmerkung zu 1.

zu 9)

Inhaltliche Anmerkung:

Die Darstellung der UWG ist unzutreffend.

Die Nordroute wurde im Jahr 2000 nach Osten verlagert mit dem Ziel, möglichst eine Bündelung der Abflüge zwischen den Ortsteilen zu erzielen. Da dies nicht erreichbar war und logischerweise zu Protesten wegen der dadurch geänderten Belästigungssituation führte, wurde diese Route anschließend wieder *zurückgeführt*.

Die früher größere Streubreite diente auch nicht dazu, „einseitige Belastungen zu minimieren“. Sie war der damals noch nicht auf GPS basierenden, weniger genauen Funknavigation geschuldet. Übrigens ist dies den von der UWG als Anlage beigefügten Folien auch zu entnehmen.

zu 11)

Der Rat hat in seiner Sitzung vom 20.2.2014 (TOP 12.2) den Bürgermeister einvernehmlich beauftragt, überprüfen zu lassen, ob durch eine Verschiebung der Lancker Flugroute Entlastungen möglich sind, *ohne dass neue Belastungen entstehen*. Die daraufhin im Auftrag der Fluglärmkommission von der DFS entwickelten Varianten erfüllten diese Vorgabe nicht.

zu 12)

Inhaltliche Anmerkung:

Die Problematik der Luftschadstoffe, auch hinsichtlich der neu aufgekommenen Diskussion um die derzeit noch nicht erfassten „Ultra-Feinstäube“, ist der Verwaltung bekannt. Warum für Schadstoffmessungen hinsichtlich der „klassischen“ Schadstoffe gerade die emissionsnahen Startbahnköpfe ungeeignet sein sollen, erschließt sich allerdings nicht.

Ergänzende Information:

Bei der Fluglärmkommission hat die Bürgermeisterin inzwischen beantragt, den Flughafen und das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NW aufzufordern, sich bei den Airlines nachdrücklich für einen Verzicht auf ein Cutback bei 1.000 Fuß einzusetzen.