

Sehr geehrter Herr Jürgens,

27.3.2017

wir möchten Sie bitten, diese Anmerkungen bzgl. der schriftlichen Ausführungen der Verwaltung im Ausschuss zu behandeln.. Diese Anmerkungen der UWG dienen als Information und sollen keinesfalls die Diskussion bzgl. des Antrags der UWG zum Thema Fluglärm ersetzen.

Nach wie vor, können wir seitens der Verwaltung keine Antwort zu der Kernfrage erkennen, nach welchen Kriterien die Vergleichsmessungen vorgenommen werden sollen. Hier erwarten die Ausschussmitglieder und der Rat eine Antwort.

Zu 1.

In der „Konsensrunde“ wurde auf Anregung des Flughafens beschlossen, dass der DLR Experte Prof. Isermann ein örtliches Gutachten zum Flachstartverfahren anfertigt. Nach über einem Jahr wurde der Konsensrunde lediglich ein allgemeines, älteres Gutachten präsentiert. Schon in diesem Gutachten wird auf die Neubelastungen der Menschen hingewiesen die unterhalb der Flugroute leben. Die DLH wurde in die Ratssitzung eingeladen, um ihre Sicht zu präsentieren . Danach hat bedauerlicherweise die Konsensrunde nicht mehr getagt d.h. die Informationen wurden nicht mehr erörtert.

Zu 2.

Die UWG ist für die schnelle Umsetzung der zusätzlichen Messstelle der Bürgermeisterin dankbar. Wir möchten anmerken, dass die Umgebung des Düsseldorfer Flughafens mit den wenigsten Messtellen im Vergleich zu anderen Flughäfen Deutschlands und deren Umgebungen ausgestattet ist.

Die UWG erwartet seit Jahren einen förmlichen Antrag der Stadt Meerbusch in der FLK mit dem Thema " Einstellung des Flachstartverfahren " über Meerbuscher Stadtgebiet. Die anderen betroffenen Kommunen miteinzubeziehen, wäre durch Informationsaustausch möglich gewesen.

Zu 3.

Erneut keine Beantwortung der aufgeworfenen Fragen. „Wie will man nun die Lärmunterschiedeermitteln“ – keine Antwort!

Das unsägliche Thema „Cutback“ sollte noch einmal an anderer Stelle erwähnt werden. Keine Bemerkung zu den vorgelegten Unterlagen bzgl. der Schadstoffe – uninteressant?

Zu 4.

Warum konnte/kann die Verwaltung aufgrund der „unstrittigen“ Fakten keinen entsprechenden Antrag an die Fluglärmkommission erarbeiten (den nun von der Bürgermeisterin eingereichten Antrag kennt der Ausschuss bisher leider nicht), in dem die „Bitte“ den Flachstart zu stoppen an Flughafen, Fluggesellschaften und Verkehrsministerium gestellt wird?

Zu 5.

Hier wieder die Kernfrage. Welche Vergleichsmessungen werden durchgeführt? Der angedachte Termin mit Vertretern der UWG und Vertretern des Flughafens fand leider bis heute nicht statt. Unabhängig davon, es geht hier letztlich weder um Dauerschall noch Spitzenwerte sondern um die Korrelation zwischen Höhe und Lärm von Steilstart zu Flachstart.

Zu 6.

Die DLH hat sich mit ihrem irreführenden Ausdruck " CUTBACK-Verfahren" wieder einmal durchgesetzt. Auch die Verwaltung hielt sich jahrelang mit diesen Argumentationen der Lufthansa auf !

Um den Cutback geht es nicht.

Für Steil- und Flachstart ist der Cutback identisch, nämlich 1000ft. Entscheidend ist die ACCELERATION-Height, ab der beschleunigt wird. Beim Flachstart schon bei 1000 ft und beim Steilstart bei 3000 ft. Das bringt den Unterschied!

Die wurde von der UWG im Ausschuss und in persönlichen Gesprächen mit der Verwaltung bereits eindringlich erklärt.

Zu 7.

Was wollten sie dann „implizieren“?

Ihre Antwort impliziert, dass die Verwaltung nicht daran interessiert ist mit anderen Kommunen mit gleicher Problematik zusammenzuarbeiten um mehr politischen Druck zu erwirken, da „unstrittig“ ist, dass es bislang rein rechtlich keine Handhabe gegen die Fluggesellschaften gibt.

Trotzdem sind die Betreiber der Flughäfen und die Airlines verpflichtet, unnötigen Fluglärm zu vermeiden.

Zu 9.

Erneut keine Beantwortung:

- „...welche Art der vergleichenden Untersuchung wird den tatsächlich durchgeführt?“

-„Was wird unternommen?“

Die UWG Meerbusch stellt sich die Frage, warum die Stadt Meerbusch der DFS nicht in den letzten Jahren den Auftrag erteilte, Flugrouten über wenig besiedeltes Gebiet durch NIROS (Noise Impact Reduction and Optimization) untersuchen zu lassen, um die Lärmbelastung der Meerbuscher Bürger unterhalb der Abflugrouten darzustellen und ggf. Alternativen zu simulieren.

NIROS simuliert den Abflug von Flugzeugen, die eine Standard Abflugroute befliegen.

Aus den Geschwindigkeiten in den einzelnen Flugphasen wird errechnet, wie lange ein Flugzeug benötigt, um einen bestimmten Ort oder Gelände zu überfliegen. Daraus errechnet sich die Dauer der Beschallung an diesem Ort. Die von NIROS errechneten Schallimmissionen werden auch mit der Bevölkerungsdichte der überflogenen Flächenelemente gewichtet.

Für jedes Flächenelement ergibt sich dann eine Belastungskennzahl.

Warum ist die Verwaltung bis heute nicht daran interessiert, bei der DFS eine entsprechende Anfrage einzubringen, Niros eine Simulation durchführen zu lassen, um Kennzahlen der Belastungen in den jeweiligen Wohngebieten darzustellen? Eine entsprechende Anfrage wurde seitens der UWG an Herrn Bechert im Juni 2016 gestellt, der darauf antwortete, Niros wäre das letzte Mal 2002 für das Abflugverfahren MODRU-X eingesetzt worden. Aufgrund der geänderten Abflugverfahren seit 4 Jahren und der drohenden Kapazitätserweiterung wäre es dringlich, oben beschriebene Auswertungen vorzunehmen.

Sie beschreiben hier die größere Streubreite. Eine größere Streubreite würde nach heutigen Erkenntnissen einseitige Belastungen reduzieren und auch Überflüge über Felder westlich und östlich von Lank zulassen. Eine einseitige Belastung, wie zum Beispiel, dass genaue Überfliegen von gewissen Straßenzügen in Meerbusch in unter 1000 Metern mit 75-82 dba ist unverantwortlich. Die UWG hält dies für grob fahrlässig, besonders wenn sich hinter diesen Straßen freies Feld befindet.

Zu 11.

Es gibt zu denken, dass die Verwaltung erst jetzt zugibt, dass es keinen Beschluss im Rat zu Flugroutenänderungen gibt.

Ohne NIROS einzubeziehen oder Testüberflüge zu beantragen, wurden die Vorschläge der DFS ohne belegbare Zahlen abgelehnt. Die DFS ist daran interessiert wenig besiedeltes Gebiet zu überfliegen, warum ist die Stadt bis heute nicht darauf eingegangen?

Wir sehen hier eine massive gesundheitliche Gefährdung unserer Bürger aufgrund der Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet.

Zu 12.

Gerne erklärt ihnen die UWG mündlich den Unterschied zwischen Messungen an den Startbahnköpfen zum Vergleich zum Vorfeld-West. Evtl. reicht die Anlage (Graphik) zur Verdeutlichung.

Zu der ergänzenden Information:

Bitte fügen Sie den Antrag an der Bürgermeisterin an die FLK den Unterlagen bei für alle Mitglieder im Sinne der Transparenz.

Die deutschen Airlines müssen ebenfalls angeschrieben werden, das Steilstartverfahren im Flughafennahgebiet anzuwenden, wie es der Gutachter der DLR und die ICAO empfehlen. Auch hier wundern wir uns über Ihre Formulierung " Cutback".

Es geht nicht um den Cutback, sondern um Flachstartverfahren versus Steilstartverfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Daniela Glasmacher

Lothar Keiser

UWG Meerbusch