

An den Vorsitzenden des Bau und Umweltausschusses
Herr Leo Jürgens

17.11.2017

Sehr geehrter Herr Jürgens,

die UWG Ratsfraktion stellt folgenden Antrag zur Beschlussvorlage des Tagesordnungspunkt 2.2 der Sondersitzung am 21.11.2017 des Bau und Umweltausschusses zum Thema „Bürgeranregung des Wohngebiets Lank zum Thema Fluglärm.“

Sachverhalt:

Die von die Bürgeranregung gemäß § 24 GO NRW der Bürgerinnen und Bürger des Wohngebietes Lank-Ost zum Thema „Fluglärm“ hatte 3 Schwerpunkte:

1. Aufhebung von NADP 2 (sog. Flachstartverfahren) am Düsseldorfer Flughafen und Rückkehr von NADP 1 (sog. Steilstartverfahren).
2. Neu-Ausrichtung der Überflugroute Lank-Ost über landwirtschaftlich genutzte Flächen oder die Autobahn.
3. Verteilung der Belastung durch Fluglärm neu zu prüfen.

Zu 1. hat die Stadt Meerbusch für die Fluglärmkommission-Sitzung am 20.11.2017 den Antrag eingereicht, zu beschließen, die Eintragung des NADP 1 „mit empfehlendem Charakter“ im Luftfahrthandbuch beim Luftfahrtbundesamt zu beantragen.

Damit hat die Stadt der Bürgeranregung entsprochen. Anzumerken ist, dass der Einschub „mit empfehlendem Charakter“ leider dazu führen kann, dass einzelne Fluggesellschaften dieser „Empfehlung“ nicht folgen werden.

Zu 2. schlägt die Verwaltung eine Ablehnung des Antrages vor und

Zu 3. wird kein Beschlussvorschlag abgegeben.

Die UWG Meerbusch stellt folgenden Anträge:

Antrag 1

Die Beschlussvorlage wird in Punkt 1 und Punkt 2 unterteilt.

Punkt 1 lautet: „Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, der Bürgeranregung insoweit zu folgen, als die Stadt Meerbusch im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin darauf hinwirkt, das Flachstartverfahren aufzuheben“.

Punkt 2 lautet: „Zur Vermeidung neuer Belastungen wird von einem Antrag an die Fluglärmkommission, die Routenführung nach Norden zu verändern, abgesehen.

Antrag 2:

Die UWG Meerbusch beantragt Punkt 2 in der Beschlussvorlage, nämlich den Satz: „Zur Vermeidung neuer Belastungen wird von einem Antrag an die Fluglärmkommission, die Routenführung nach Norden zu verändern, abgesehen,“ zu vertagen.

Antrag 3:

Der Bürgeranregung unter 3. „ Verteilung der Belastung durch Fluglärm neu zu prüfen“ wird stattgegeben.

Begründung:

Die UWG ist der Meinung, dass vor einer Diskussion über Neu-Ausrichtung von Routen zunächst entsprechendes Datenmaterial zur Verfügung stehen muss. Der Ausschuss sollte sich mit der Frage einer objektiven Überprüfung der Routen über Meerbusch (nicht nur über Lank) durch Hinzuziehen der Deutschen Flugsicherung (DFS), ihres System NIROS und Experten, beschäftigen. Hierbei wird auch die Frage an den Flughafen zu stellen sein:

- Was sind nach einer durchzuführenden Untersuchung mit dem Verfahren „ Niros“, die Vor- und Nachteile der derzeitigen Routen und welche Änderungen werden durch „ Niros“ möglich?
- Wie würde der Routenverlauf über Meerbusch bei der vom Flughafen beantragten (von der Stadt Meerbusch abgelehnten) Kapazitätserweiterung sein?
- Welche Auswirkung haben diese Routen in Bezug auf die dann erzeugten Emissionen?
- Können bei Einführung des Verfahrens „ Radius to fix legs“ (exaktes Fliegen auf der Abflugroute), durch die genauere Festlegung der Routen über nicht/wenig besiedeltes Gebiet geführt werden?

Über die dadurch gewonnen Erkenntnisse kann dann sachdienlich diskutiert werden.

Zur **Informationsvorlage:**

Dank an die Verwaltung für die Allgemeine Information zu Lärm und Schallschutz. Leider wurden dabei wesentlichste Punkte nicht erwähnt und andere unbedeutende zu stark herausgestellt.

Lärm ist ab 65 dB extrem gesundheitsschädlich!

Die Vorlage benennt wieder nur den Dauerschallpegel. Man wird nicht durch ein durchschnittliches Dauer-Lärmereignis geweckt und geschädigt, sondern durch die vielen Einzel-Lärmereignisse mit sehr hohen dB-Werten.

Alleine die September-Messungen sind nicht sehr aussagekräftig wegen der starken Einschränkung von Langstreckenflügen der ehemaligen Air Berlin.

Wie sollen die Lärmunterschiede der verschiedenen Startverfahren ermittelt werden? (Vielleicht erfahren wir das von den Vertretern des Flughafens.) Laut Auskunft des Flughafens existiert keine Tabelle, die das angewandte Startverfahren der einzelnen Gesellschaften aufführt.

Die Verwaltung hätte dem Flughafen frühzeitig Vorgaben nennen müssen, nach dem die Messungen durchgeführt werden sollten. Stattdessen werden wieder die vom Flughafen immer gerne präsentierten „Parameter“ aufgeführt, die für die Gesamtbetrachtung der Korrelation von Höhe zum Lärm unerheblich sind. Im Einzelfall haben die Witterungsbedingungen oder die Beladung sicher ihre Auswirkung. Bei Messergebnissen über viele Monate (z. B. Februar bis Oktober) wird jeder Parameter im Durchschnitt ausreichend dargestellt und die Korrelation Höhe / Lärm reicht für ein klares Bild unter Berücksichtigung der einzelnen Flugzeugtypen.

Die Geräusentwicklung eines Flugzeugs ist zwar bei der Landung stark von der Klappenstellung abhängig, aber beim Start ist es in erster Linie das Triebwerk. Die Klappen spielen eine untergeordnete Rolle. Die durch die höhere Geschwindigkeit immer wieder erwähnte kürzere Überflugzeit wird immer wieder angebracht. Nicht erwähnt wird, dass 3 Sekunden länger bei 4 dB leiser immer noch die bessere Lösung ist.

Nachtflugregelungen: alle Ausführungen zu Nachtflügen sind blanke Theorie, die Statistik der letzten Monate zeigt, dass wir mehr Verletzungen der Nachtruhe haben als jemals zuvor. Wie das bei einer Kapazitätserweiterung aussehen soll, kann man sich denken.

„Festzuhalten ist, dass sich Fluglärm nicht auf die direkt überflogenen Stadtteile beschränkt.“ Das stimmt leider, umso schwieriger ist zu verstehen, dass man sich immer auf das Motto „keine neuen Belastungen schaffen“ beruft. Der Fluglärm ist für kaum ein Gebiet von Meerbusch „neu“.

Büderich und Lank sind jedoch die Höchstbelasteten und sie sollten auf keinen Fall höher belastet, sondern entlastet werden.

Nordroute:

Dass bei einer scharfen Kurve im Abflug eine Geschwindigkeitsbegrenzung (190 kts) notwendig ist leuchtet ein. Das spricht nun klar für ein Abflugverfahren NADP 1 (steil). Wenn man nicht schneller werden darf, setzt man doch die Triebwerksleistung in Höhe um. Würde im sog. Steilstart geflogen, ergebe das einen noch höheren Steiggradienten.

Startverfahren:

ICAO A und B gibt es nicht mehr, es gibt nur noch NADP 1 und NADP 2.

Es gibt von den Bürgern keine Forderung „das Cutback wieder anzuheben“. Die Ausdrucksweise " bzw. **sogar** das Steilstartverfahren einzuführen" stammt aus der damaligen Konsensrunde – es gehört hier nicht hin.

Ebenso hat der Bezug auf die Untersuchung des DLR und die Ergebnisse des Probetriebs am Flughafen Frankfurt durch die DLH mit der vorliegenden Problematik nichts zu tun. Es geht nicht um die Forderung: Wiedereinführung Cutback bei 1500 ft, sondern um den Wegfall von NADP 2 und die Wiedereinführung des für den Nahbereich des Flughafens vorgesehenen NADP 1. Insofern sind alle Ausführungen hierzu bedeutungslos – die damaligen Ergebnisse bezogen sich auf den Unterschied von 500ft = 152,4 Meter. Dass diese Distanz bereits mind. 1 db Unterschied verursacht, lässt doch annehmen, dass eine noch größere Distanz (zw. NADP 1 zu NADP 2) bei einem Flachstart wesentlich mehr Lärm am Boden verursacht.

Letztlich besteht hierzu Einigkeit zwischen den Bürgern und der Stadt Meerbusch (s. Antrag der Stadt zum Flachstart in der FLK am 20.11.2017).

Kapazitätserweiterung:

Auch hier ist die Stadt einig mit ihren Bürgern!

Zur **Beschlussvorlage:**

Die Forderungen im Antrag der Lanker Bürger sind es wert, differenziert betrachtet zu werden. Sie sollten nicht vermischt oder gar ganz übergangen werden (auf die 3. Forderung, eine Verteilung der Belastung neu zu prüfen, wird in der Beschlussvorlage nicht eingegangen).

Es ist der Sache nicht dienlich, über Abflugrouten zu beschließen, wenn keine objektiven Untersuchungen wie z. B. NIROS von der DFS vorliegen und das Verfahren „Radius to fix legs“ mit seinen Auswirkungen für Meerbusch noch nicht dargestellt wurde.

Alle Ausführungen hinsichtlich der Routenführung gehen am Kernpunkt vorbei. Die Stadt Meerbusch kann den Flughafen und/oder die DFS um Berechnung von Flugrouten (auch die bei Einführung von „Radius to fix legs“) bitten, sie kann darüber hinaus im Rahmen des gesetzlichen Auftrags der DFS nach Paragraph 27 c und

Paragraph 29 b ABS. 2 LuftVG die DFS zu einer objektiven Bewertung mit dem Berechnungssystem NIROS (Noise Impact Reduktion Optimisation System) auffordern.

Dies ist in Meerbusch noch nie geschehen - die Ergebnisse muss man sich dann ansehen und analysieren.

Wenn die heutigen technischen Möglichkeiten einen Abflug auf der „Ideallinie“ (Radius to fix legs) ermöglichen, heißt das für Lank und Büderich möglicherweise noch wesentlich mehr Belastung durch die von der DFS angedeuteten „Bündelung“ von Flügen auf dieser Ideallinie. Das muss auf jeden Fall verhindert werden. Oder ist bei Einführung von Radius „to fix legs“ eine Änderung der Routen über nicht bzw. wenige besiedeltes Gebiet geplant? (Die Bürgermeisterin hat genau diese Frage in der Anfrage an die Fluglärmkommission gestellt.)

Eine „Verteilung“ von Belastungen ist ein Grundprinzip unserer Demokratie. Lastenverteilung wird in zahlreichen Bereichen praktiziert. Eine höhere Belastung den bereits Höchst-Belasteten zuzumuten, um Randgebiete leicht zu entlasten, wäre unverantwortlich. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) und der hiesige Verein Bürger gegen Fluglärm (BgF) betonen dies immer wieder.

Die ICAO, das BAF im Benehmen mit dem LBA genehmigen die Flugverfahren. Richtig ist, dass die Fluggesellschaften sich für das ein oder andere Flugverfahren entscheiden, wobei natürlich von ICAO, LBA und BAF unterstellt wird, dass ihre Zuordnung (Nah- oder Fernbereich des Flughafens) berücksichtigt wird und die individuellen Vorgaben der Flughäfen Folge geleistet wird.

Dass auch der Gesetzgeber dies so sieht, schlägt sich nieder im Paragraph 29 b des LuftVG, in dem der Flughafenbetreiber als Erstverantwortlicher vor der Fluggesellschaft und dem Flugzeugführer genannt wird. Das heißt, der Flughafenbetreiber hat einen klaren gesetzlichen Auftrag, "die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen".

Der Gesetzgeber hat hier auf eine Definition für erhebliche Belästigung durch Lärm in Form von genauen Angaben der Dezibel Zahlen verzichtet. In Meerbusch haben wir (lt. TRAVIS) Unterschiede von mehreren dB(A) durch den flacheren Start und damit „erhebliche Belästigungen“.

Die zahlreichen Bürgerreaktionen auf das flachere Fliegen sind „der Prozess und das Ergebnis der Informationsgewinnung und Verarbeitung von Reizen aus der Umwelt und dem Körperinneren eines Lebewesens“ – die Definition von „Wahrnehmung“. So meint es wohl auch der Verfasser der Vorlage.

Wer hierzu nachvollziehbare Werte haben möchte, kann sich auf Travis (<http://dus-travis.dus.com/>) die Korrelation zwischen Höhe und Lärm der einzelnen Überflüge an den einzelnen Messstellen ansehen. Er wird dabei eine einfache Feststellung machen: je höher das Flugzeug desto niedriger der Lärmpegel. Diese Feststellung wird er für den weit überwiegenden Teil der Flugbewegungen machen.

Leider liest sich der Hinweis auf die Messungen der DLR (Prof. U. Isermann) wie ein Beleg für unbedeutende Lärmänderungen. Die deutsche Luft und Raumfahrt hat aber lediglich die Auswirkung der Differenz (152,4 m) zwischen Flachstart bei 1000 ft und Flachstart bei 1500 ft „theoretisch“ untersucht. Also werden hier Äpfel mit Birnen verglichen. Warum werden die Ausschuss-Mitglieder unnötig damit behelligt? Eine Messung zwischen NADP 1 (steil) und NADP 2 (flach) hat es nicht gegeben. Glücklicherweise hat die Bürgermeisterin mit ihrem Antrag in der FLK die richtige Einstellung gezeigt.

Zur Messstation MP 27 lagen der Verwaltung am 2.11. die geforderten Messdaten nicht vor, sie wurden am Mittwoch, 8.11.2017 persönlich vorgestellt, waren aber wohl noch nicht „endgültig bearbeitet“.

In den Ausschusssitzungen zu dem Thema wurde immer gesagt, dass keine Teilnahme des Flughafens gewünscht sei, wenn keine Ergebnisse vorliegen.

Da der Flughafen nun trotzdem zu der Sitzung am 21.11. eingeladen ist, gehen wir davon aus, dass dem Ausschuss die Daten auch übergeben werden, um diese evtl. zu überprüfen.

Die Darstellung der beschränkten Möglichkeiten der Stadt ist so nicht korrekt und zumindest in Bezug auf NADP 1 durch den Antrag der Bürgermeisterin widerlegt.

Darüber hinaus kann sie eine rechtliche Prüfung vornehmen, inwieweit der Flughafen und die Fluggesellschaften über den Paragraph 29b zu dem von der ICAO empfohlenen Startverfahren im Nahbereich gezwungen werden können. Wird der Antrag der Stadt Meerbusch in der FLK angenommen und auch von den Fluggesellschaften angewandt, wäre dies natürlich unnötig.

Wir erinnern, dass im Falle des Konverters (richtigerweise) bereits Gutachten in Auftrag gegeben wurden.

Der angeführte geringere Schadstoffausstoß bei 1000ft (Flachstart NADP 2) ist nur die halbe Wahrheit. Hier hätte man schon seinerzeit in der FLK mit den Aussagen der ICAO Klarheit schaffen sollen. Zwar spart man beim NADP 2 ca. 2 Prozent CO₂, aber verschwiegen wird immer wieder die immense Steigerung von NO_x um ca. 15 Prozent!

Mit freundlichen Grüßen

Daniela Glasmacher

Lothar Keiser

UWG Meerbusch