

Die PPT wurde am Abend des 21.11. erheblich ergänzt

Ausschuss-Sitzung 21.11.2017



Christoph Lange
Postfach 2327, 40670 Meerbusch
Tel.: 02159 2367, Email: langeBgF@yahoo.de

Helmar Pless
Heckstr. 81, 45239 Essen
Tel.: 0177 8371641, Email: helmar.pless@t-online.de

Die **Bürger gegen Fluglärm** sind mit über 6.500 Mitgliedern der mit weitem Abstand größte in der BVF organisierte Einzel-Verein und stellen mit Helmar Pless den Vizepräsidenten der BVF. Dipl. Ing. Heiko Bechert ist stv. Mitglied der FLK DUS für die BVF und Mitglied BgF.

Grundsätzliches vorab:

1. Die BVF ist ein eingetragener (Dach-)Verein, der allen Lärm- und Abgasbetroffenen verpflichtet ist. Daraus folgt: auch wir müssen immer Mehr- und Minderbelastungen abwägen
2. Die BVF bestellt für jede FLK (32b-Luft-VG) 1 oder 2 Vertreter. Die FLK hat aber nach §32b Luft-VG nur „beratende Funktion“ für Behörden und DFS.

Grundsätzliches vorab:

3. Man muss unbedingt trennen:

Startverfahren

Routendiskussionen

Entscheidung: Airline

DFS, BAF, Gerichte

Empfehlung: Airport

„Flugerwartungsgebiet“

ICAO? AIP? Programmierung der Bord-Comp.

„Ideallinie, Korridor“

Grundsätzliches vorab:

3. Man muss unbedingt trennen:

Startverfahren

was kann also eine FLK maximal erreichen?

Entscheidung: Airline

die Aufnahme einer

Empfehlung: Airport

Empfehlung ins AIP

ICAO? AIP?

Grundsätzliches vorab:

3. Man muss unbedingt trennen:

Startverfahren

was kann also eine FLK maximal erreichen?

Ob sich die Airlines an diese Empfehlung halten? Wie ist das zu erreichen?

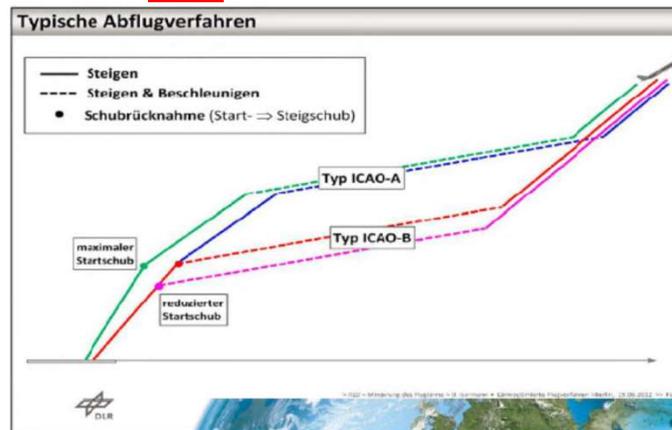
die Aufnahme einer Empfehlung ins AIP

BgF zu niedrigeren Überflügen (Starts)



241. Sitzung der Fluglärnkommision am 21.6.2017

Frühere Kategorisierung nach ICAO



Quelle: DLR aus FFR, FAQ Cutback, 2013

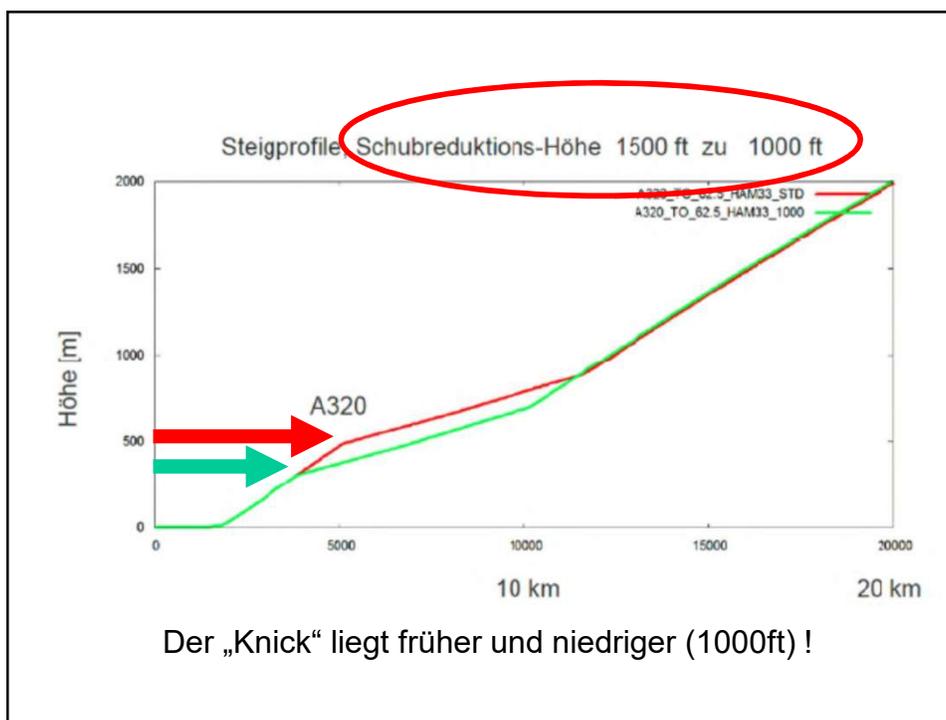


241. Sitzung der Fluglärmkommission am 21.6.2017

Aktuelle Kategorisierung nach ICAO

- **NADP1: Schneller Höhengewinn wird angestrebt**
 - **ausgelegt auf Lärmentlastung im Nahbereich**
 - Umwandlung des Steigschubs in Beschleunigungsschub (Klappen einfahren) erst in 3.000 Fuß
 - **angelehnt an früheres ICAO-A-Verfahren**

- **NADP2: Schnelle Geschwindigkeitszunahme und widerstandsarme Konfiguration werden angestrebt**
 - **ausgelegt auf Lärmentlastung in größeren Entfernungen**
 - ab frühestens 800 Fuß kann der Steigschub in Beschleunigungsschub umgewandelt werden
 - **angelehnt an früheres ICAO-B-Verfahren**



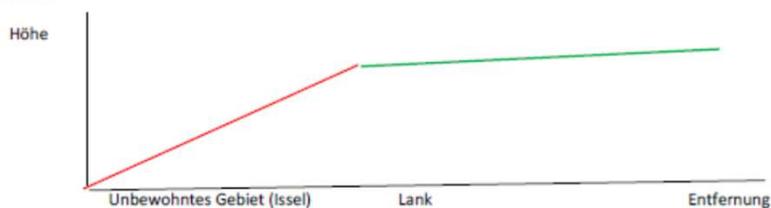
Bereits zu Beginn der Diskussionen: 1. Schreiben BVF an FDG/DFS

Sehr geehrte Frau Bappert, sehr geehrter Herr Heyne,

wir erlauben uns, Sie bzgl. der Lanker Abflugroute und der Steigprofile erneut anzuschreiben. Zu letzterem Punkt steht noch die Analyse von Herrn Dr. Isermann aus, die wir möglichst vor der FLK im November elektronisch zu übermitteln bitten. Nach den bisherigen Ausführungen schlagen wir folgende Verfahrensschritte vor:

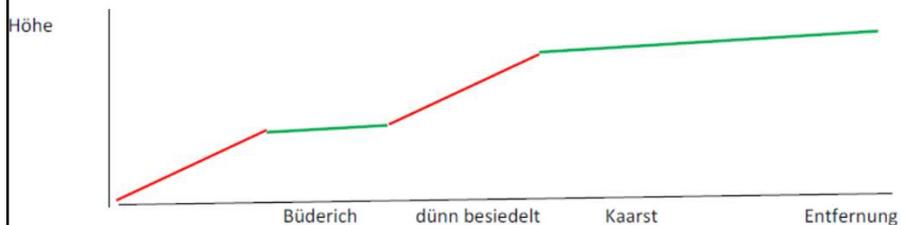
1) Abflugroute über Lank:

Die Jets sollten – wie auch immer dies mit geeigneten Vorgaben erreichbar ist, bis zum Beginn von Lank möglichst stark steigen, um VOR Erreichen des Lanker Stadtgebietes die Klappen einzufahren und den Schub so weit es geht zu drosseln:

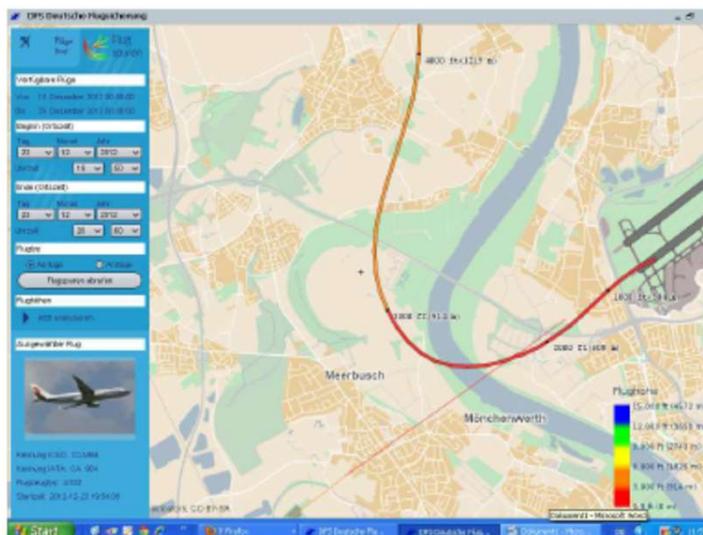


Wenn dies nur mit einer Mindesteinfughöhe am Beginn von Lank möglich scheint, dies aber an wenigen Typen scheitern sollte (so wie von der DFS berichtet), so ist der Antrag an ?? zu stellen, diese Vorgabe, dass alle Typen diese Höhe erreichen müssen, abzuändern, da es nicht sein kann, dass 3 oder 4 Starts das Flugverhalten von rd. 100 Starts bestimmen und diese somit niedriger als nötig und möglich Lanker Gebiet überfliegen. Es ist darauf zu achten, dass v.a. zwischen Strümp und Ilverich möglichst präzise geflogen wird, mittig über die Gärtnerei Wantikow, um die Lärmauswirkungen in Strümp und den Rheingemeinden zu verringern. (derzeit: hohe Streuung)

2) Für alle anderen Abflugouten schlagen wir hingegen ein anderes Verfahren vor, das aber die Grundidee, über unbewohntem bzw. geringer besiedeltem Gebiet stärker zu steigen, hingegen über stärker besiedeltem Gebiet möglichst lärmarm, d.h. ohne Klappen und mit maximal gedrosselter Triebwerksleistung zu fliegen, übernimmt:



Hier könnte man die „Cut-Back-Höhe“ möglichst weit herabsetzen, um für den Punkt „Lauenburg“ oder etwas später eine weitere Mindestflughöhen-Marke zu setzen. Wichtig auch hier die Ideallinie, derzeit hohe Streuung !



Es handelt sich um einen A 330-300. Einzig das „Anschneiden“ von Iverich ist hier nicht perfekt gelöst. Man erkennt aber deutlich das Bemühen, mit großer Höhe (3000 ft. werden hier schon über der Issel erreicht) östlich an Lank vorbeizufliegen, in Kombination mit 1) könnte ein „Vorbeihuschen“ den Lärm in Lank deutlich reduzieren, ohne andere über Gebühr stärker zu belasten. Diese Routenführung entspricht in etwa der früheren Route.



Christoph Lange
Postfach 2327, 40670 Meerbusch
Tel.: 02159 2367, Email: langeBGF@yahoo.de

Helmar Pless
Heckstr. 81, 45239 Essen
Tel.: 0177 8371641, Email: helmar.pless@t-online.de

Abs.: Christoph Lange PF 2327 40646 Meerbusch

03.03.2017

Frau Veronika Bappert FDG

per Email

CC an BM Goßen, BMin Mielke-Westerlage, L. Keiser, K. Hussein

2. Schreiben an FDG

Flachstartverfahren

Sehr geehrte Frau Bappert,

das Thema „flacherer Start“ lässt die Flughafen-Umgebung nicht zur Ruhe kommen. Neben der Unverschämtheit der Airlines (!), flachere Startverfahren ohne vorherige Information der Fluglärmkommission einzuführen, sehen wir die Airlines auch in der Pflicht, an der Beurteilung der Auswirkungen auf die Bewohnerinnen und Bewohner von Meerbusch und Kaarst und in der anderen Richtung von Ratings und Essen mitzuwirken. Wir bitten Sie daher, die unten von uns möglichst präzise formulierten Fragen, ggf. unter Zuhilfenahme der Expertise von Fachleuten (wie z.B. Herrn Dr. Isermann) möglichst genau zu beantworten. Wenn dies noch vor der Sitzung der Fluglärmkommission am 27. März möglich wäre, wäre dies sehr hilfreich.

1) Thema Treibstoffeinsparung:

- a) Das von den Airlines kommunizierte Motiv war das Einsparen von Treibstoff. Wie hoch ist die tatsächliche Ersparnis pro Passagier in Euro, differenziert nach Flugzeugtypen und Auslastung? Hier bitte keine sich auf den gesamten Flug beziehende Angaben, sondern nur für den Start bis zu einer Entfernung von rund 20 km.
- b) Wie genau wirkt sich das Verfahren auf die einzelnen Phasen des Starts/Steigflugs aus?
- c) Welche Alternativen der Einsparung gäbe es? Es wird u.a. gesagt, dass der Schub der gleiche bleibe, nur statt zu steigen beschleunigen die Jets nach dem „cut-back“, überfliegen also z.B. Meerbusch-Lank deutlich tiefer.
- d) Wie sind Unterschiede dort von 900 ft. zu 1.500 ft. Überflughöhe mit demselben Typ zu erklären? Dies ist so viel, das es nicht an „Beladung“ oder „Wetter“ liegen kann, sondern es müssen andere Gründe, ggf. neben den immer wieder angeführten sein.
- e) Welche Rolle spielen die modernen Triebwerke, z.B. beim gleichen Luftfahrzeug-Typ, aber unterschiedlichen Baujahren?
- f) Welche Anreize – ähnlich wie beim Nacht-Lärm – können und wollen Sie als Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) setzen?

2) Thema Schadstoffbelastung:

- a) Wie wirkt sich das flachere Startverfahren auf die Schadstoffbelastung in den Meerbusch Kaarst, Ratingen und Essen aus? Es geht ausdrücklich nicht um die Einhaltung

Vereinigung von Städten, Gemeinden und Schutzvereinen gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs; gegründet 1967; Amtsgericht Darmstadt VR 50441; vom Umweltbundesamt anerkannte Umweltschutzvereinigung nach § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG); Sitz des Vereins: Mörfelden-Walldorf; Vorstand: Präsident und 1. Vorsitzender: Helmut Breidenbach, Köln; Vizepräsidenten und stellvertretende Vorsitzende: Dr.-Ing. Berthold Fuld, Bad Homburg; Helmar Pless, Essen; Rainer Teschner-Steinhardt, Berlin; Schatzmeisterin: Christine Jäckel, Bremen; Pressesprecherin: Ina Hauck, Frankfurt/Main; Webmaster: Karsten Schülze, Halbergmoos; Bank: Commerzbank Düsseldorf, BLZ 300 400 00, Kto. 85 500 3000; IBAN: DE 83 3004 0000 0655 0030 00 – BIC: COBADE33XXX

irgendwelcher Grenzwerte, sondern wir wollen präzise wissen, um wie viel Prozent diese Belastung bei z.B. 20% niedrigerer Überflughöhe steigt und ob die Treibstoffersparnis in Litern pro km Flugweg die durch die geringere Überflughöhe sehr wahrscheinliche wenn nicht sichere, höhere Belastung der Umwelt auszugleichen vermag?

- b) Wie ist die präzise Bilanz jedes Schadstoffes z.B. in Ratingen oder Meerbusch im Vergleich von flacherem zu normalem Start?

3) Thema Überflüglärm:

- a) Nach unserem derzeitigen Verständnis ruft eine geringere Flughöhe nach den Gesetzen der Physik wohl direkt unter dem Flugweg höhere Lärmbelastungen hervor. Kann man dies differenzieren, und zwar
 - i) nach Flugzeugtyp,
 - ii) Turbinen,
 - iii) Entfernung vom Flughafen und
 - iv) ggf. auch nach Starttrouten?
- b) Wie wird bei der Berechnung der Lärm-Isophonen und damit auch der Schutzzonen gerechnet? Wenn es der Airline obliegt, den „cut-back“ bei 1.500 ft. oder schon bei rund 1.000 ft. zu setzen, so muss doch bei der Schutzzonenberechnung der pessimale Ansatz zugrunde gelegt werden, und zwar, wie unten erläutert wird, als Umhüllende beider berechneten Schutzzonen (mit und ohne früheres cut-back):

Es ist doch offenbar so, dass die flacheren Startverfahren dem einen mehr Lärm bringen, andere hingegen entlasten, was im Umkehrschluss bedeuten muss, dass ein höherer Überflug die direkt unter der Route wohnenden entlastet, andere, seitlich Wohnende, aber belastet. Dies sollt mit folgenden Skizzen versucht werden zu verdeutlichen:

Seitenansicht Draufsicht Versuch einer perspektivischen Darstellung:

→ Ggf. Seiten-Wind (Lank)

— = altes, „normales“ Verfahren - - - - = neues, flacheres Verfahren

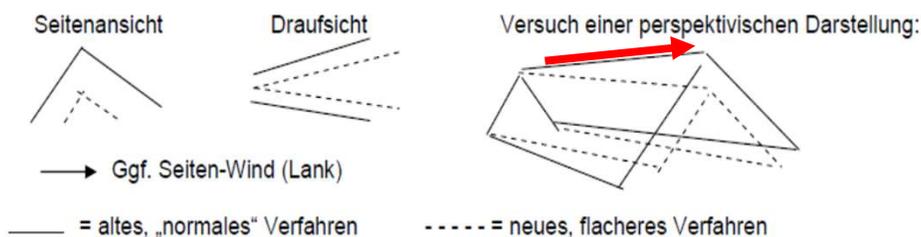
c) Nach unserem Verständnis würde dies bedeuten, dass die Schutzzonen schmaler, aber länger werden. Es wurde bereits der Verdacht geäußert, dass die FDG für die flacheren Verfahren sein könnte, weil die Schutzzone z.B. in Ratingen-Tiefenbroich, aber auch in Büderich schmaler würde, die Ausdehnung in der Länge aber kaum Kosten verursacht, weil dort kaum einer wohnt. Was entgegnet Sie diesem Verdacht? Was wir benötigen, sind belastbare (!) Vergleichs-Werte. Diese erhalten wir nur, wenn gleiche Typen der gleichen Destination, möglichst in ähnlichem Beladungszustand und bei vergleichbaren Wetterbedingungen deutlich unterschiedlich starten.

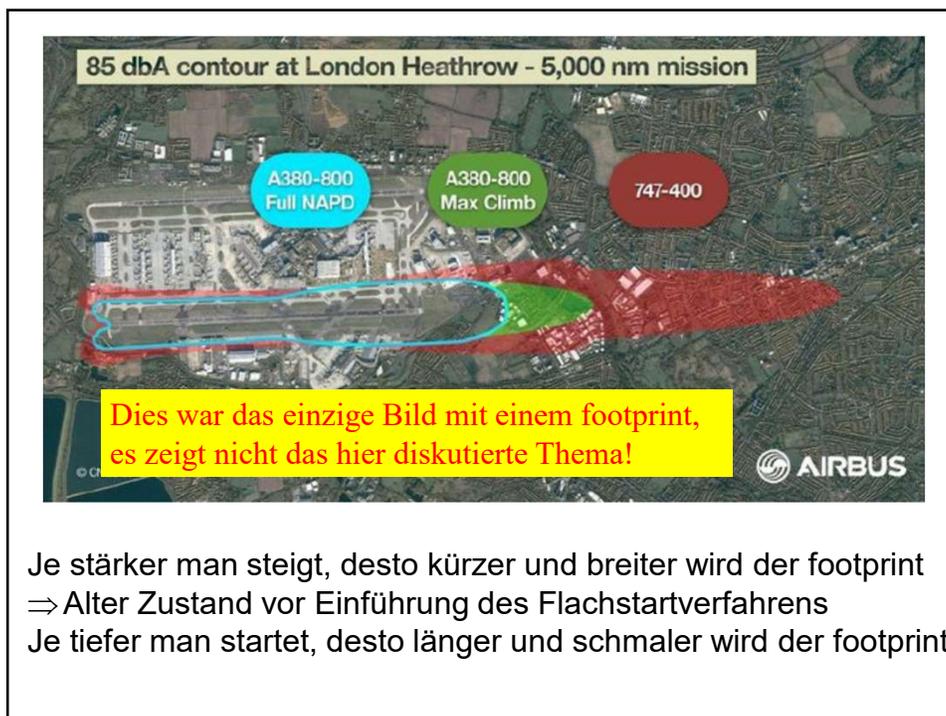
4) Antrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF):
Daher beantragt die BVF, die Messungen der mobilen Messstation in Büderich (Am roten Kreuz) dazu zu nutzen, für diesen Messpunkt, aber auch für die LMP's 2, 26, 11 und 13, (um nicht nur Ergebnisse für BR 23 und Büderich, sondern allgemeinen Nutzen zu erhalten) eine eindeutige Korrelation zwischen gewähltem (möglichst innerhalb kurzer Zeiträume) unterschiedlichen Startverfahren, der daraus (!) resultierenden Überflughöhe am jeweiligen Messpunkt UND dem dort gemessenen max. Pegel herzustellen.

Hier vergrößert dargestellt. Zu beachten:

- 1) Seitenwind führt zu einer (leichten) Verschiebung nach Lee
- 2) Der Jet fliegt im rechten Bild oben auf der Kante

Es ist doch offenbar so, dass die flacheren Startverfahren dem einen mehr Lärm bringen, andere hingegen entlasten, was im Umkehrschluss bedeuten muss, dass ein höherer Überflug die direkt unter der Route wohnenden ent- andere, seitlich Wohnende aber belastet. Ich versuche, dies mit einer – sicherlich laienhaften - Skizze zu verdeutlichen:





Eine Differenzierung nur nach Jahren, wie z.B. 2014/15 am MP 6 + 26 hilft nicht weiter, weil niemand beurteilen kann, ob der Pilot tatsächlich nach dem neueren, flacheren Verfahren geflogen ist und wie hoch die daraus (!) resultierende Überflughöhe tatsächlich war. Selbst wenn die Höhe bekannt ist und dem gemessenen Lärmwert zugeordnet werden kann, ist immer noch nicht sicher, dass ein Mehr- oder gar Minderlärm nicht auf andere Faktoren (z.B. Wetter) zurückzuführen ist.

Deshalb schlagen wir vor, dass bestimmte Flugnummern möglichst innerhalb einer Woche mehrmals absichtlich stärker steigen, um an anderen Tagen absichtlich flacher zu fliegen. Uns ist bewusst, dass dies nur mit einer Kooperationsbereitschaft der Airlines möglich sein dürfte, sehen diese aber in einer erhöhten Mitwirkungspflicht (s.o.). Sollte diese verweigert werden, werden wir dies gerne öffentlich machen.

Wir sehen den Flughafen in der Pflicht, für eine transparente, nachprüfbare Aufklärung der betroffenen Bevölkerung zu sorgen und bitten Sie daher um schnellstmögliche und detaillierte, schriftliche Bearbeitung unserer Fragen.

Darüber hinaus schlagen wir die Bildung einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der interessierten FLK-Vertreter, der Airlines, der DFS und des Flughafens vor, um die Problematik weiter zu erörtern und ggf. Beschlussvorschläge für die FLK zu erarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Lange

Helmar Pless

Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf

Das Bsp. Hamburg : aber Vorsicht ! LH/EW sagt: wir fliegen schon immer NADP2 und haben dies nicht geändert ! Aber: der „cut-back-Knick“ ist schon bei **1000 ft** statt 1500 ft.

- Für den Flughafen Hamburg wurde analog zu den Flughäfen Amsterdam (Schiphol) und Zürich eine Eintragung ins Luftfahrthandbuch mit empfehlenden Charakter aufgenommen.

EDDH AD 2.21 Noise abatement procedures

Startverfahren

Aus Lärmschutzgründen wird für alle Abflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen das Startverfahren NADP 1 empfohlen.

Steigen mit maximalem Gradienten bis zur Höhe 3000 ft:

- Luftfahrzeug für hohen Auftrieb konfigurieren
- Zurücknahme des Startschubes zum Steigschub in Höhe 1500 ft

Automatische Lärmessungen überwachen die Einhaltung des Verfahrens.

Departure procedures

The use of the noise abatement take-off and climb procedure NADP1 is recommended for all jet aircraft departures from Hamburg Airport.

Climb with MAX climb gradient to altitude 3000 ft:

- use the high lift devices TKOF configuration
- TKOF PWR reduction to climb PWR at altitude 1500 ft

Automatic measuring equipment is used to MNT adherence.

Quelle: Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP Germany) AD 2 EDDH 1-17 (30.03.2017)

Hier muss (v.a. für Büderich!) genau geprüft werden, ob dieses Steigen bis 3000 ft nicht sogar mehr Lärm bringt !



241. Sitzung der Fluglärmkommission am 21.6.2017

Vergleichsmessungen in Berlin-Tegel

- Alle Messstationen werden direkt überflogen, nur an Messstelle 47 beträgt der seitliche Versatz ca. 500 m. MP 43 und 48 liegen etwa 5 km entfernt vom Flughafen.
- An den flughafennahen Messstellen fallen die Unterschiede geringer aus als in Hamburg, was auf die Tatsache zurückgeführt wird, dass die Cutback-Höhe hier oftmals noch nicht erreicht wurde.



Hier ein sinnvoller Vergleich:
1000 ft ist **lauter** als 1500 ft

Messst.	Median der Maximalpegel dB(A) LH A320 bei CB 1.000 ft	Median der Maximalpegel dB(A) LH A320 bei CB 1.500 ft	Diff.
MP41	71,5	71,4	0,1
MP42	78,9	78,5	0,4
MP43	75,7	74,8	0,9
MP47	78,1	76,8	1,3
MP48	76,2	74,9	1,3
MP49	82,9	82,7	0,2

Quelle: Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (12/2015), Modelle und Daten zur Entwicklung von aktiven Schallschutzmaßnahmen im Luftverkehr, Schlussbericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH



241. Sitzung der Fluglärmkommission am 21.6.2017

↙ **DARUM GEHT ES**

- Höhere Pegel an Messstationen aufgrund von Cutback-Änderungen verursachten, dass A 320 ab dem Jahr 2016 in der Entgeltordnung eine Kategorie höher eingeordnet wurde.
- Die beiden Haupt-Fluggesellschaften in Berlin-Schönefeld wenden (teilweise seit April 2017) das Steilstartverfahren an (Unternehmensvorgabe).
- Beabsichtigt ist, die Mehrkosten (Kerosin) wieder über geringere Entgelte zu erwirtschaften. Ziel ist auch, die Akzeptanz des Flughafens und der Fluggesellschaften in der Region zu stärken.
- Der Flughafen (FBB) erarbeitet aktuell ein flugbewegungsspezifisches Abrechnungssystem.



241. Sitzung der Fluglärmkommission am 21.6.2017

- Höhere Pegel an Messstationen aufgrund von Cutback-Änderungen verursachten, dass A 320 ab dem Jahr 2016 in der Entgeltordnung eine Kategorie höher eingeordnet wurde.
- Die beiden Haupt-Fluggesellschaften in Berlin-Schönefeld wenden (Unternehmensvorgabe) **Genau dies fordern wir auch für DUS. Hier gibt es noch mehr**
- Beabsichtigt ist, die Mehrkosten (Kerosin) wieder über geringere Entgelte zu erwirtschaften. Ziel ist auch, die Akzeptanz des Flughafens und der Fluggesellschaften in der Region zu stärken. **Betroffene und obendrein auch noch eine Abflugroute, wo das stärkere Steigen so gut wie**
- Der Flughafen (FBB) erarbeitet aktuell ein flugbewegungsspezifisches Abrechnungssystem. **keinen mehr belastet !**

Zum TOP Startverfahren

FLK 20.11.2017

Die vollständige PPT der BVF zur Unterstützung des Antrags der Stadt Meerbusch.

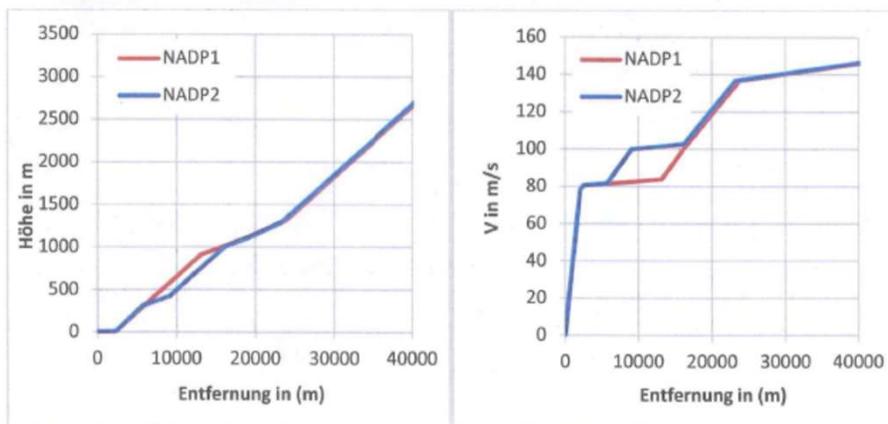
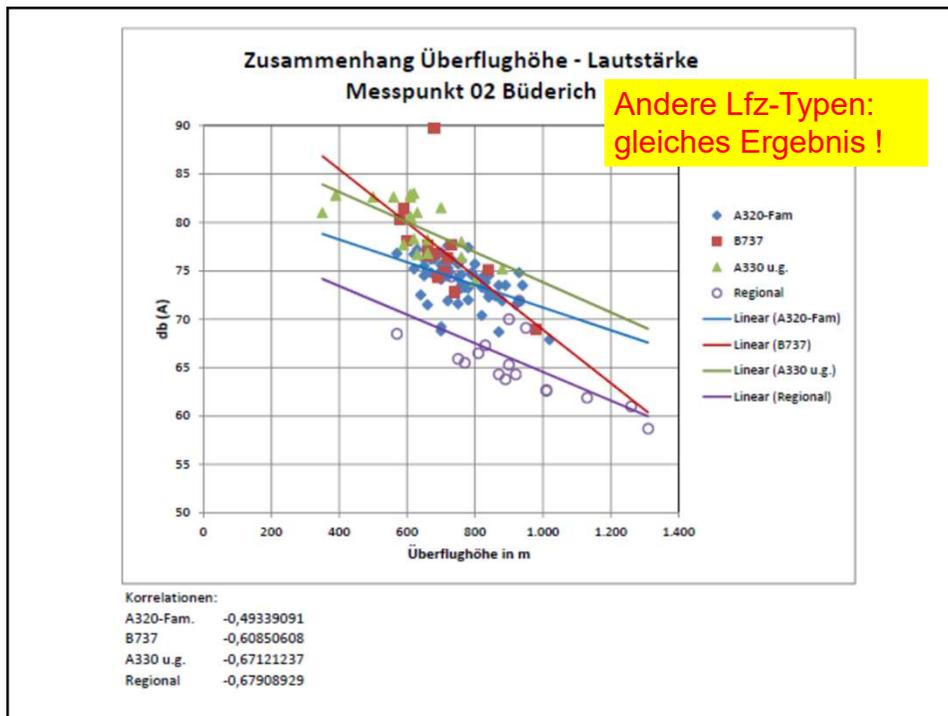
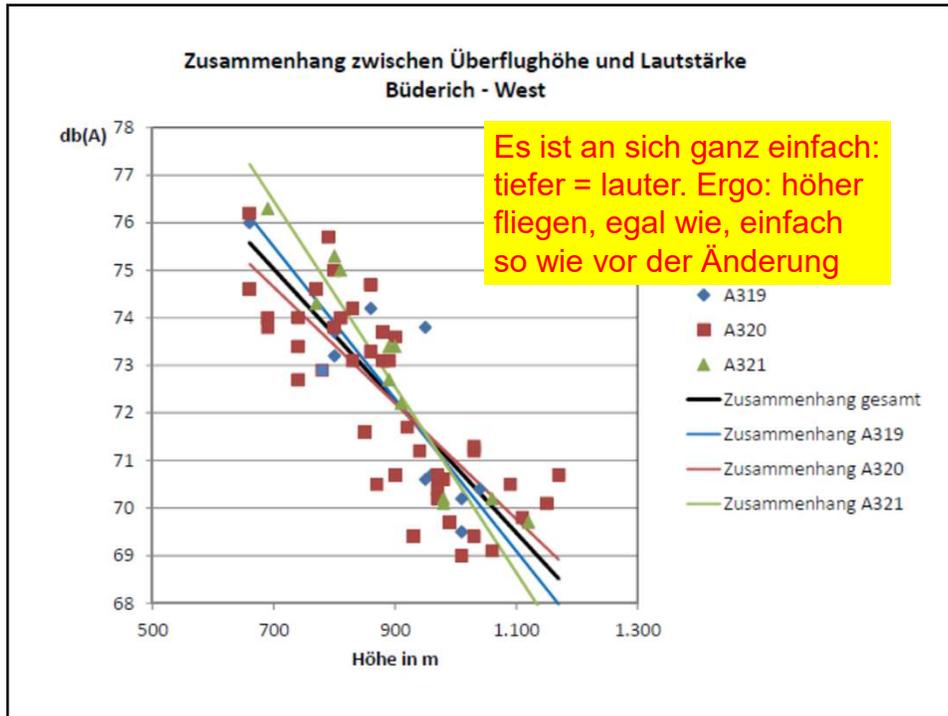
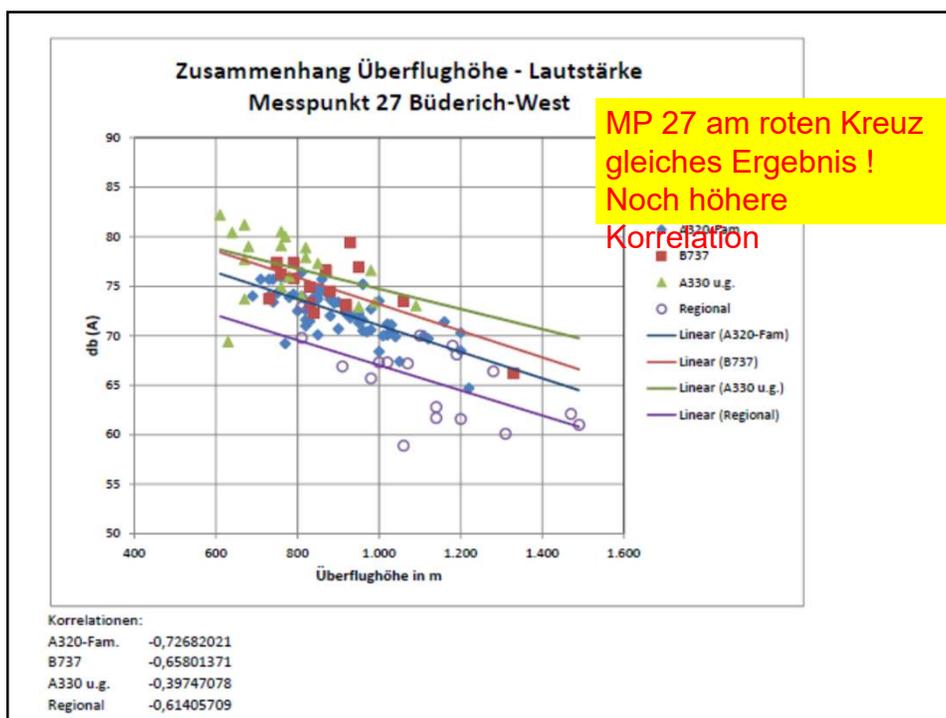


Abbildung 1: Steig- und Geschwindigkeitsprofil der Verfahren mit Cutback bei 1500 ft (NADP1) bzw. 1000 ft (NADP2).

Auch hier (FLK FRA) werden „cut-back“ (wo ist der Knick?) mit NDAP-Verfahren 1:1 gleichgesetzt, obwohl die Änderung in DUS z.B. der EW nur den Knick betraf. Wenn die Jets jetzt tiefer UND lauter sind, dann muss es am Knick liegen





1. Es besteht ein hoher, statistisch nachweisbarer Zusammenhang zwischen Überflughöhe und Schallpegel am Boden. Dies bestreitet auch der Flughafen nicht ! Er sagt: ein anderes NDAP-Verfahren kann mehr Lärm machen.
2. Es wird ein Zustand ähnlich dem vor der Einführung des Flachstartverfahrens hergestellt. Im Nahbereich eh keine Unterschiede, im Mittelbereich Lärm-Entlastung
3. Der Antrag der Stadt Meerbusch betrifft alle:
östlich: Ratingen, MH, Essen, Heiligenhaus u.a.
westlich: Meerbusch, Neuss, Kaarst, Willich, KR, TV u.a.

Die BVF unterstützt daher den Antrag zu TOP6 und empfiehlt allen Anrainer-Kommunen, dies ebenfalls zu tun !

Und was kam gestern in der FLK heraus?

Wie (fast) immer nicht genug....

Warum?

1. Die Auswirkungen der verschiedenen Verfahren sind immer noch nicht klar, selbst der Hinweis, dass man ja (fast) zum vorherigen Zustand zurückkehren würde, griff nicht.

Und was kam gestern heraus?

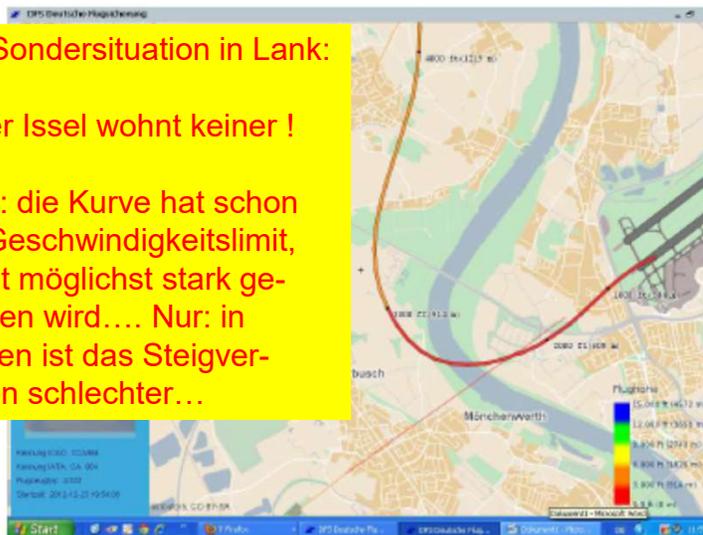
Wie (fast) immer nicht genug....

Aber: Der Flughafen hat zugesagt, die Be- und Entlastungen für alle Routen zu prüfen. GF Schnalke hat zugesagt, dass der Flughafen zu allem bereit sei, was erwiesen Lärm mindere.

Die Sondersituation in Lank:

In der Issel wohnt keiner !

Aber: die Kurve hat schon ein Geschwindigkeitslimit, damit möglichst stark gestiegen wird.... Nur: in Kurven ist das Steigverhalten schlechter...



Es handelt sich um einen A 330-200. Einzig das „Anschneiden“ von Iverich ist hier nicht perfekt gelöst. Man erkennt aber deutlich das Bemühen, mit großer Höhe (3000 ft. werden hier schon über der Issel erreicht)östlich an Lank vorbeizufiegen, in Kombination mit 1) könnte ein „Vorbeihuschen“ den Lärm in Lank deutlich reduzieren, ohne andere über Gebühr stärker zu belasten. Diese Routenführung entspricht in etwa der früheren Route.

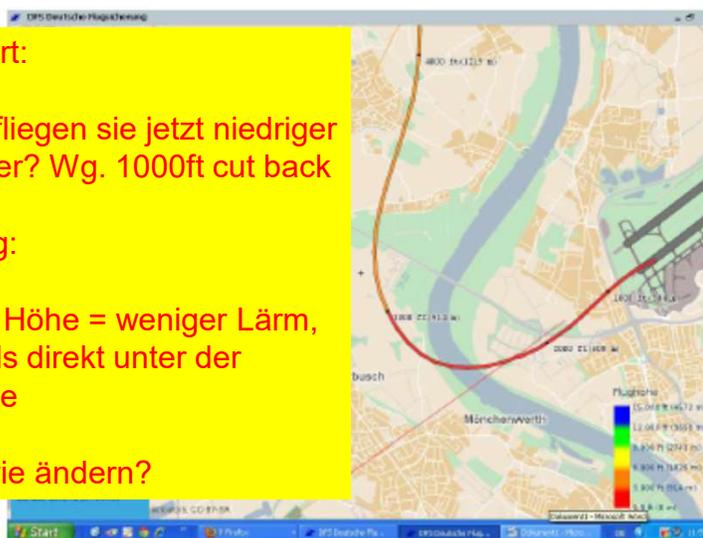
Ungeklärt:

Warum fliegen sie jetzt niedriger als vorher? Wg. 1000ft cut back

Unstrittig:

größere Höhe = weniger Lärm, jedenfalls direkt unter der Flugroute

Offen: wie ändern?



Es handelt sich um einen A 330-200. Einzig das „Anschneiden“ von Iverich ist hier nicht perfekt gelöst. Man erkennt aber deutlich das Bemühen, mit großer Höhe (3000 ft. werden hier schon über der Issel erreicht)östlich an Lank vorbeizufiegen, in Kombination mit 1) könnte ein „Vorbeihuschen“ den Lärm in Lank deutlich reduzieren, ohne andere über Gebühr stärker zu belasten. Diese Routenführung entspricht in etwa der früheren Route.

Ungeklärt:

Warum fliegen sie jetzt niedriger als vorher? Wg. 1000ft cut back

Unstrittig:
größere Höhe = weniger Lärm, jedenfalls direkt unter der Flugroute

Offen: wie ändern? Warum geht man HIER nicht zurück auf 1.500 ft und evaluiert die anderen Routen anschl. ?



Es handelt sich um einen A 330-200. Einzig das „Anschneiden“ von Iverich ist hier nicht perfekt gelöst. Man erkennt aber deutlich das Bemühen, mit großer Höhe (3000 ft. werden hier schon über der Isar erreicht) östlich an Lank vorbeizufliegen, in Kombination mit 1) könnte ein „Vorbeihuschen“ den Lärm in Lank deutlich reduzieren, ohne andere über Gebühr stärker zu belasten. Diese Routenführung entspricht in etwa der früheren Route.

Diese Evaluation kann aber nur zielführende Ergebnisse bringen, wenn:

Die Messungen am MP 27 und die Dauermessungen am MP2 und am MP6 in Lank eindeutig mit HÖHEN korreliert werden können.

Daher hat die BVF bereits am 08.01.2017 geschrieben:



Christoph Lange
Postfach 2327
40670 Meerbusch
Tel.: 02159 2367
Email: langeBgf@yahoo.de

Abs.: Christoph Lange, Postfach 2327, 40670 Meerbusch

08.01.2017

Frau Bürgermeisterin
Angelika Mielke-Westerlage
per e-mail
CC: Lothar Keiser, K. Hussein, Helmar Pless

Sehr geehrte Frau Mielke-Westerlage,

Ihnen und Ihren Mitarbeitern zunächst ein glückliches und gesundes neues Jahr. Um Sie nicht beim Neujahrsempfang mit dem Thema „Flachstart“ belästigen zu müssen, schreibe ich Ihnen diesen Brief, wenn gewünscht gerne auch zur Weiterleitung an Herrn Assenmacher.

Die BVF begrüßt Ihren Antrag und die Zusage der FDG, eine mobile Messstelle in Buderich einzurichten, um die Lärmauswirkungen der Flachstarts ggü. den „Normalstarts“ (der Begriff Steilstart ist irreführend, es geht um die sog. „cut-back-Höhe“ und nicht um den anfänglichen Steigwinkel) zu untersuchen. Bitte gestatten Sie mir hierzu einige Hinweise:

Wir müssen davon ausgehen, dass der Flughafen kein Interesse hat, den Airlines etwas vorzuschreiben oder ihnen etwas nahezu legen, was dort zu höheren Kosten führt. So waren die Vergleiche 2014-2015 nutzlos, weil niemand wissen kann, ob die Piloten 2015 tatsächlich das Flachstartverfahren benutzt haben? Wären sie „normal“ gestartet, ist die Aussage, dass es keine Lärmauswirkungen gab, wertlos. Es macht Sinn, in der zu über 70% genutzten BR 23 zu messen, weil die Ergebnisse auf die BR 05, also Starts Richtung Ratingen, übertragbar sind.

Damit aber alle Anwohner des Flughafens etwas davon haben und die o.g. Verzerrung der Ergebnisse durch andere Parameter als der „cut-back-Höhe“ vermieden werden kann, müssen einige Bedingungen zwingend erfüllt werden, die mit dem Flughafen ausgehandelt und auch schriftlich fixiert werden sollten. Diese Bedingungen sind:

1) Um möglichst viele der anderen Einflussfaktoren wie Wetter; Beladung usw. auszuschließen, wäre das Sinnvollste, wenn die Piloten im tageweisen Wechsel normal und flach starten, denn nur dann ist ein unmittelbarer Vergleich eines Lfz-Typs einer Airline und desselben Typs verschiedener Airlines gewährleistet. Die Flugspuren sind aufzuzeichnen, und zwar auch bzgl. der **exakten Flughöhe** über der jeweiligen Messstelle, um auszuschließen, dass evtl. Lärmunterschiede durch seitliche Abweichungen verfälscht werden und um sicherzustellen, dass eine eindeutige Korrelation nur zwischen Flughöhe und Lärm am Boden bestimmt werden kann. Alle Daten sind uns, also der Stadt und der BVF, zur Verfügung zu stellen, damit die Auswertung und Bewertung der FDG vollumfänglich nachvollzogen werden kann.

2

2) Die Untersuchungen sind für den LMP2, die mobile Messstelle (wie ich hörte, ist der Standort „Am roten Kreuz“ vorgesehen) und auch für den neuen Lanker Messpunkt LMP26 vorzunehmen. Ersterer und Letzterer werden sowieso erhoben und mit Überflügen korreliert, es muss einzig die genaue Überflughöhe ermittelt und festgehalten werden, was die DFS leisten kann, da diese Daten sowieso vorliegen. Natürlich ist dies ein zusätzlicher Aufwand, der aber angesichts der Diskussionen in Frankfurt, Hamburg und anderen Flughäfen nur zur immer wieder angemahnten Versachlichung der Diskussion beitragen kann und somit der FDG hilft.

Nur dann kann es gelingen, im Vergleich der Stationen LMP2 und der mobilen Station die genauen Auswirkungen (nur) der Überflughöhe auf den am Boden ankommenden Lärm zu erkennen. Die parallele Auswertung der Daten des LMP26 kann helfen, nachzuweisen, dass in Richtung Lank ein anderes Startverfahren sinnvoll ist, weil vorher die nahezu unbewohnte Issele überflogen wird.

3) Wenn diese Bedingungen geklärt sind und die Messungen und Auswertungen anlaufen, wäre sicherlich hilfreich, bereits Ende März erste Ergebnisse zu erhalten, um ggf.

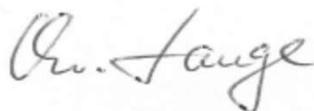
a) das Mess-Design anpassen zu können (ich erwarte, dass es gegen die Idealforderung des täglichen Wechsels des Verfahrens – dies wäre wg. des Wetters ideal – Widerstand geben wird. FDG und Airlines werden quartalsweise oder max. monatlich wechseln wollen. Dann aber haben wir die Faktoren „Beladung“ und „Temperatur“ nicht eliminiert. Dann wären die „Ergebnisse“, dass das Flachstartverfahren nicht lauter sei (oder aber der Mehrlärm auf andere Faktoren zurückzuführen sei) erneut wertlos. Erneut: es müssen alle Einflussgrößen bekannt sein. Da die FDG kaum die Startgewichte erfassen kann und will, ist es zwingend, dass zumindest bzgl. Wetter und Gewicht ähnliche Wochen miteinander verglichen werden können.)

b) Überlegungen anstellen zu können, ob die Messreihe im Sommer in die Ferienzeit hinein verlängert werden kann? Ggf. kann es auch sinnvoll sein, im Sommer die 2. Mobile Messstation des Flughafens an einem geeigneten Standort in BR 05 aufzustellen, um vergleichen zu können, ob sich in BR 23 und in BR 05 Unterschiede ergeben?

4) Die Airlines, die im Kreuzfeuer der Kritik stehen (so z.B. aktuell LH in Frankfurt, siehe u.a. www.cdu-buettelborn.de/Inhalte/58/presse/41430/fluglaerm-harsche-kritik-bei-informationsveranstaltung/index.html) sollten genauso wie der Flughafen und die DFS ein deutliches Interesse daran haben, dass die Diskussion versachlicht und ein erheblicher Imageschaden vermieden wird. Daher bitten wir Sie, die o.g. Forderungen in diesem Sinne durchzusetzen. Vielen Dank.

Wie immer stehe ich Ihnen für Gespräche und Abstimmung von Einzelheiten gern zur Verfügung. Die Arbeitsgruppe „Flachstart“ der BgF wird von Herrn Lothar Keiser geleitet.

Mit freundlichen Grüßen und erneut besten Wünschen für 2017



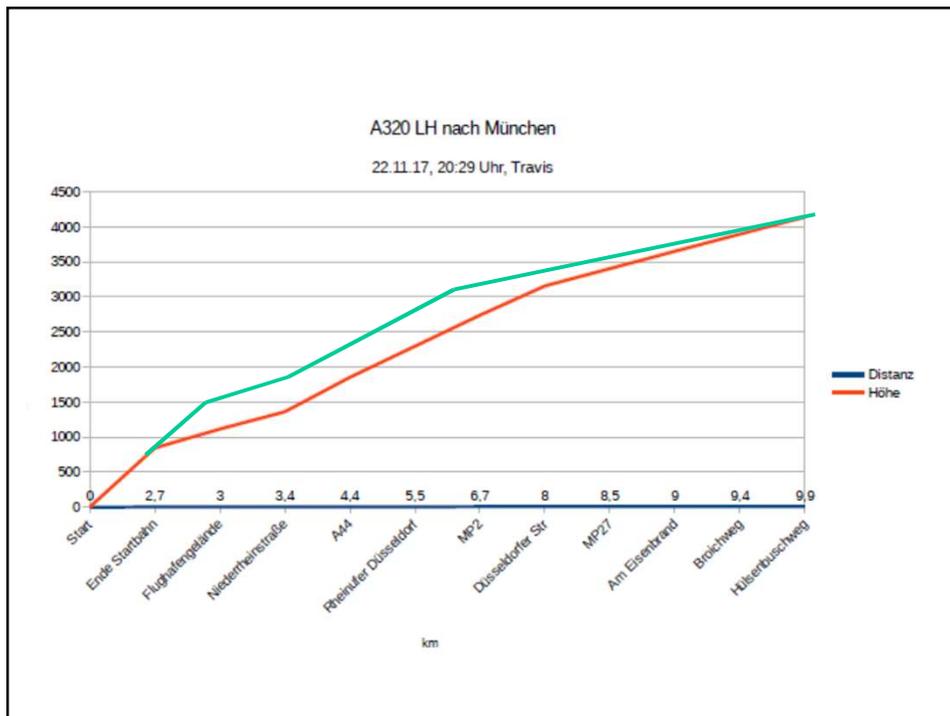
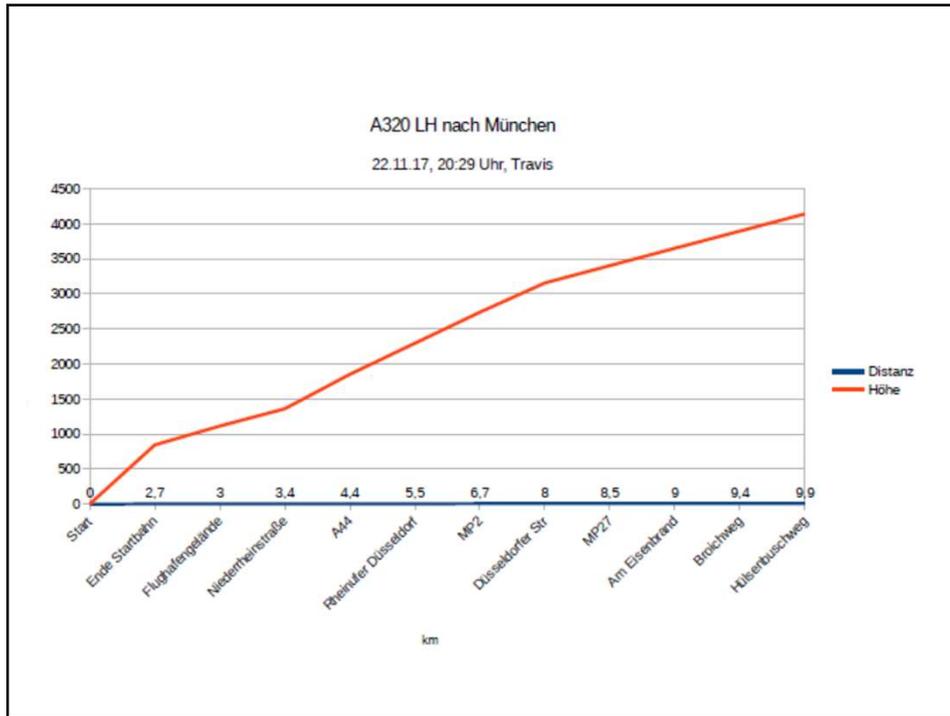
Christoph Lange, Mitglied der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf

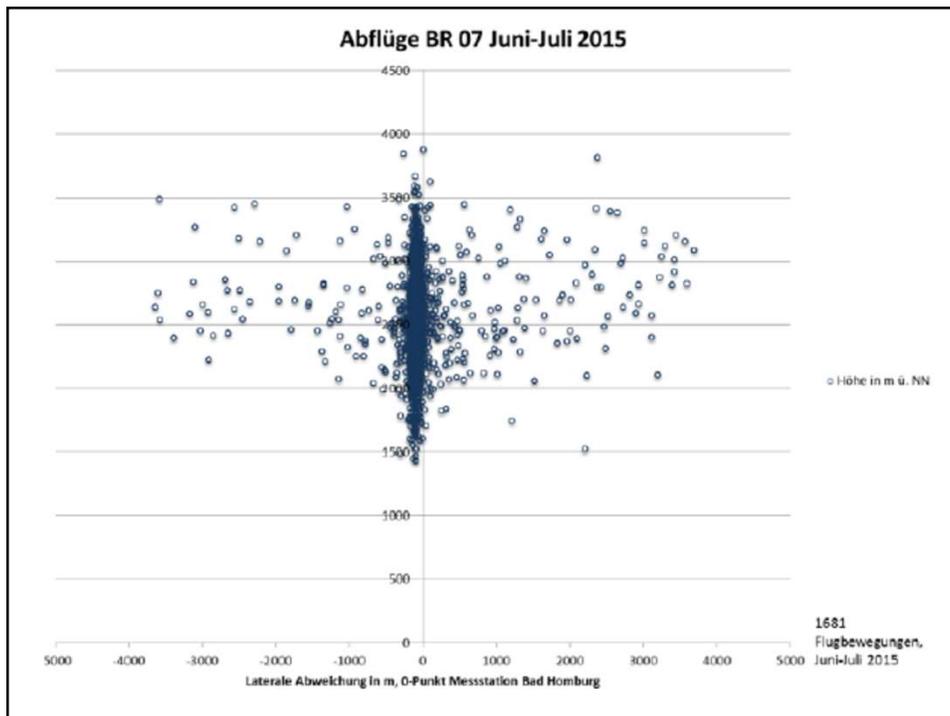
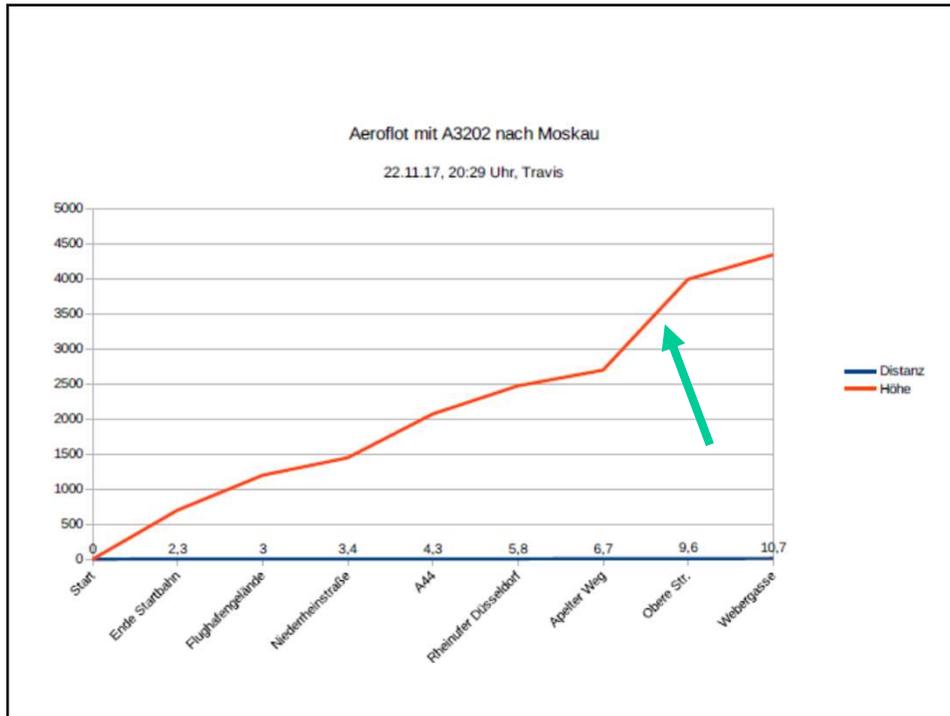
Was bleibt als Fazit?

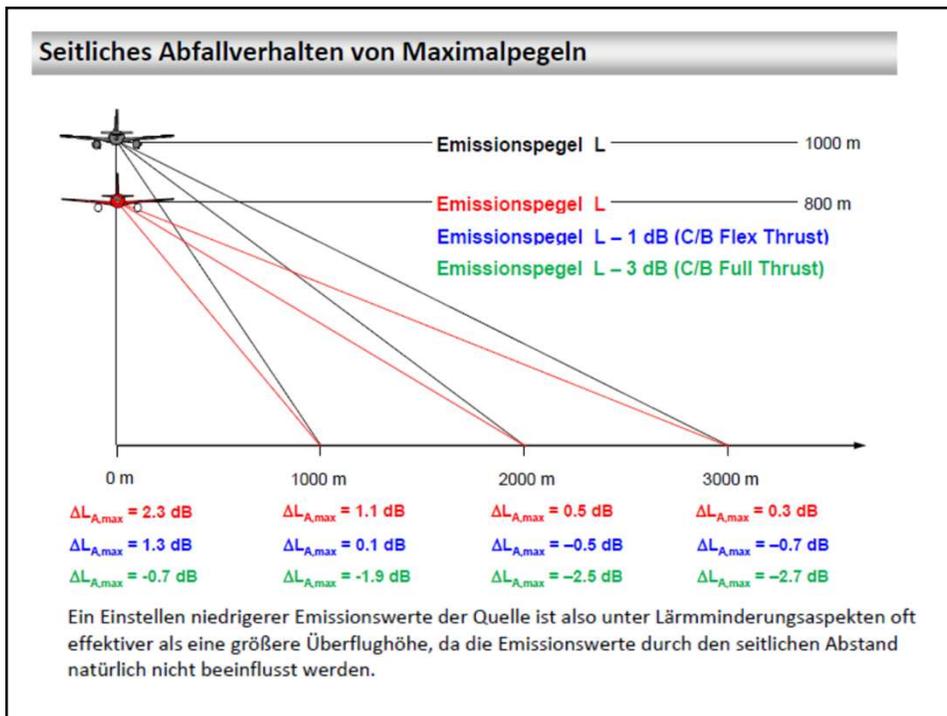
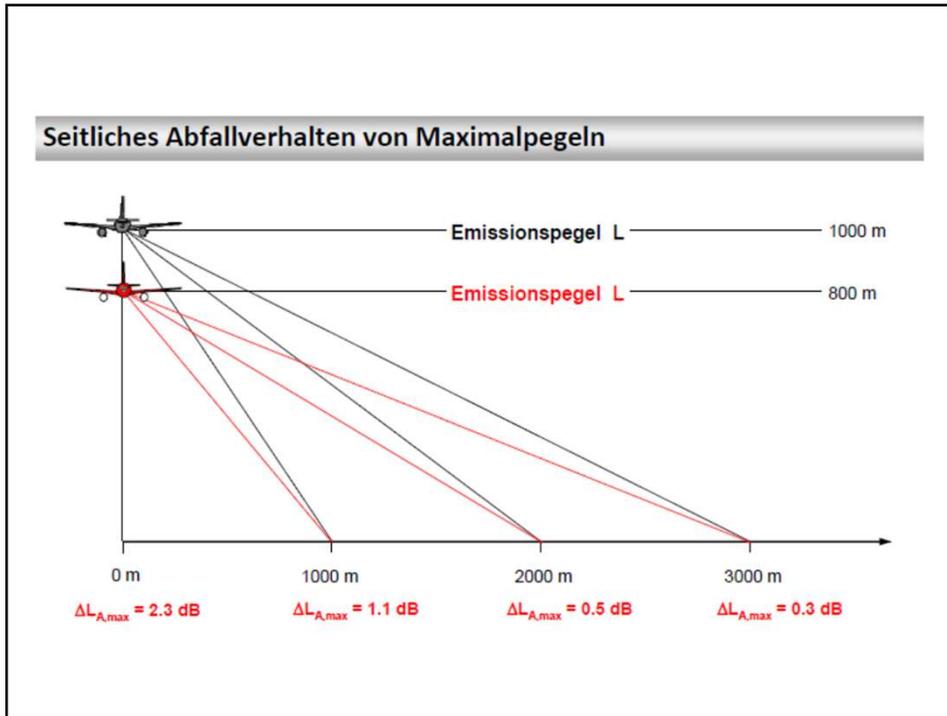
1. „an sich“ ist klar, was die BM´in, die Stadt, der Rat, die Betroffenen und auch BgF/BVF wollen:
weniger Lärm, Rückkehr zur Situation vor Einführung des wie auch immer geänderten Startverfahrens, auf jeden Fall (weil keine/kaum mehr Belastete – die aber wieder so belastet würden wie vor der Änderung) v.a. für Route LANK
2. Wie „man“ diesen klaren Wunsch so umdeuten kann, dass viele Nebelkerzen geworfen werden, Dinge untersucht werden, die eben nicht geändert wurden, das mag sich jede(r) selbst überlegen.

Was bleibt als Fazit?

3. Wenn man etwas für die Menschen erreichen will, dann geht das nur in einem konstruktiven Dialog, der nicht ständig die Aspekte und die Einwirkungsmöglichkeiten vermischt. Abflug-Routen haben mit Flughöhen und faktisch vor ca. 2-3 Jahren geänderten Startverfahren nichts zu tun.
4. Die Kernfrage lautet also ganz einfach:
will Eurowings/LH zum vorherigen cut-back bei 1500 ft zurückkehren?
wie kann und will der Flughafen dies unterstützen?



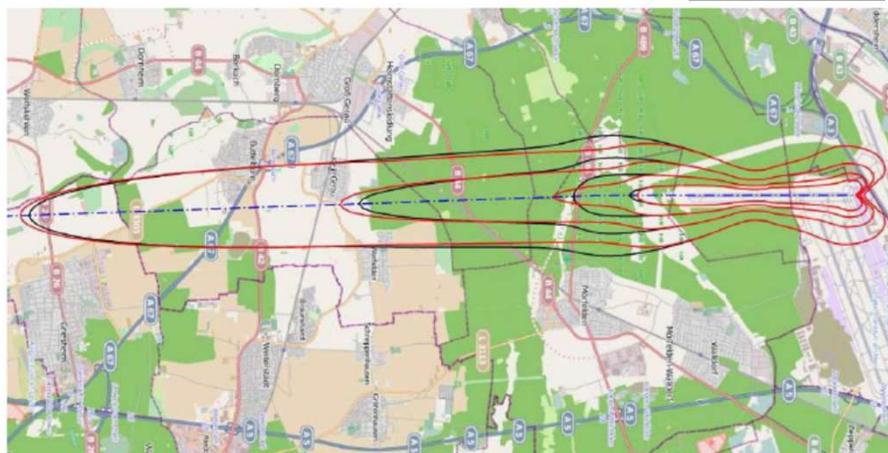




FRA – Abflug ANEKI 6L – B767-300 (TOW = 185 t)

SEL = 80, 85, 90, 95 dB

— Cutback 1000 ft
— Cutback 1500 ft



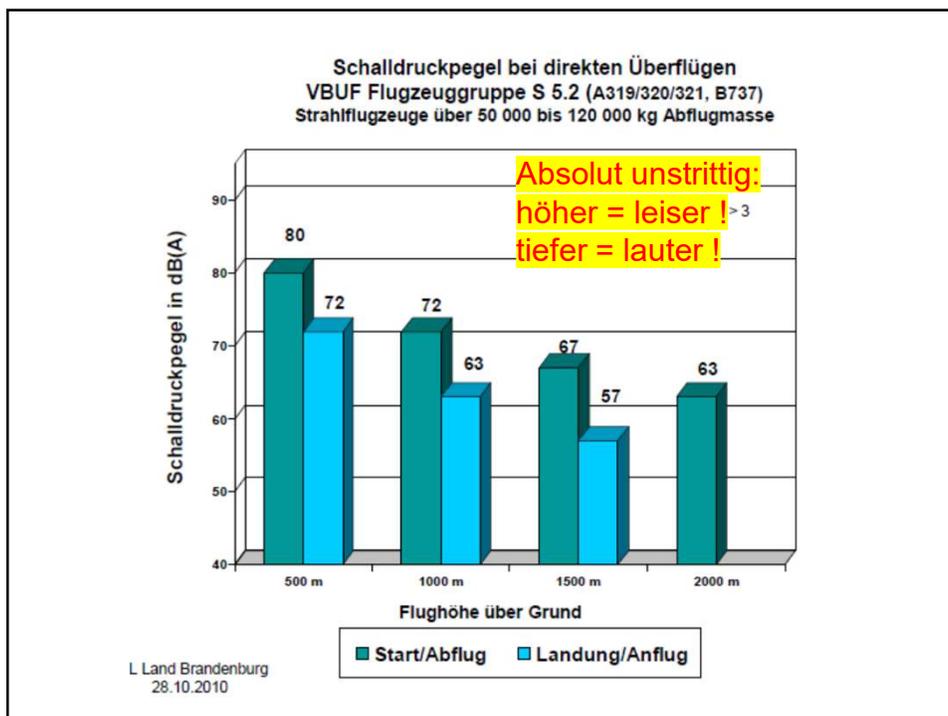
Lärmoptimierte Abflugverfahren - Zusammenfassung

Potenziale

- beim Abflug im wesentlichen Umverteilung von Lärm
- Änderung der Flughöhe wirkt sich primär unter der Flugbahn aus
- Absenkung der Triebwerksleistung ist effizientere Maßnahme

Konsequenz

- Einsatz muss an lokale Siedlungsstruktur angepasst werden



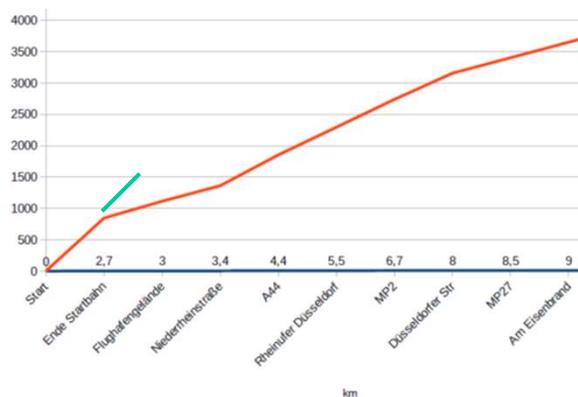
Zusammenfassung

1. Entscheidung:

1000 o. 1500 ft

2. Entscheidung:

NADP2 (wie vorher) oder NADP2



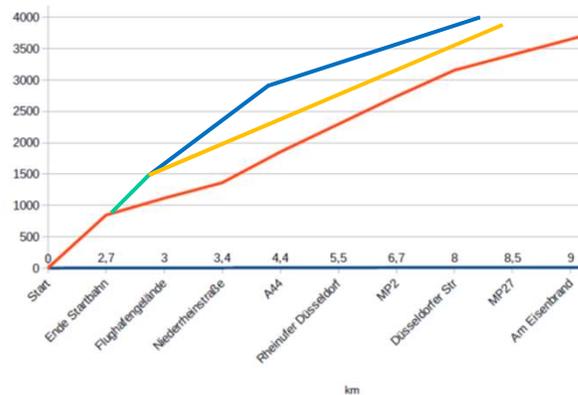
Zusammenfassung

1. Entscheidung:

1000 o. 1500 ft

2. Entscheidung:

NADP2 (wie vorher) oder NADP1



Aus allem folgt:

1. cut-back zurück auf 1.500 ft
2. Am MP2, 6 und 27 messen, ob die Lärmwerte zurückgehen? e: JA
3. Zunächst für Lank prüfen, ob stärkeres Steigen über unbewohntem Gebiet Entlastung bringt? (Tempolimit?) e:JA
4. Führt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 190 kt/h nicht schon dazu, dass so stark gestiegen wird wie möglich?

5. Wenn dies so ist, dann wäre doch ein Limit von z.B. **170 kt/h** für die A320+B737 ein erfolgversprechender(er) Ansatz? Die 190 kt/h, die wir jetzt haben, sind das Min. A340
6. Sehr sehr sorgfältige Prüfung, ob auf den anderen Routen NADP1 (für wen?) Entlastung bringt?

Hinweise:

Die (ungeprüfte) Forderung nach NADP1 führt u.a. dazu, dass

- Die zu klärenden Dinge miteinander vermischt werden, man streitet über Begriffe, will Recht haben, dabei geht es um **Lärmminderung**, und sonst nichts....
- mögliche 1. Lösungen be- wenn nicht verhindert werden
- die wesentlich leichter durch- und umsetzbare **Rückkehr** zum vorherigen Zustand (1.500 ft cut-back) verhindert wird
- Daher müssen die Probleme der Reihe nach angegangen werden und die Änderungen transparent dokumentiert werden, so z.B. durch die Mess- UND Höhenwerte am LMP2,6 u.27

Was wird die BVF – abgestimmt mit der Stadt – jetzt tun?

1. Schreiben an BAF (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung):
 - führt ein Tempolimit (Lank) in der Praxis dazu, dass das aktuelle Verfahren faktisch ähnlich wie NADP1 ist und wirkt?
 - kann man auf einer Route nur **ein** Tempolimit vorschreiben? (dieses muss sich ja angeblich an den größten Jets orientieren, so dass 96 von 100 tiefer (und lauter) fliegen als nötig)
 - gibt es **irgendeine** Möglichkeit, für die 96 „normalen“ Jets eine „Eintrittsflughöhe“ am Anfang von Lank vorzuschreiben oder wenigstens „climb as possible“ vorzuschreiben, ggf. mit der Begründung des Schutzes einer **schutzbedürftigen Einrichtung (Krankenhaus Lank)?**

Was wird die BVF – abgestimmt mit der Stadt – jetzt tun?

2. Wenn diese Antworten vorliegen, müssen sie juristisch und fachlich geprüft werden. Erst dann kann man entscheiden, was das Sinnvollste für die Forderungen nach der Rückkehr zum cut-back 1.500 ft ist?
3. Bitte an die FDG, den LMP27 noch bis mind. Juni dort zu belassen und gezielt für LMP1, 2, 6 und 26 (aber auch für die Ostseite des Flughafens) auszuwerten, welche HÖHE und welchen Lärmpegel die gängigsten Typen hatten?
4. Dabei sollten möglichst alle VIER denkbaren Konstellationen transparent und nachvollziehbar verglichen werden:

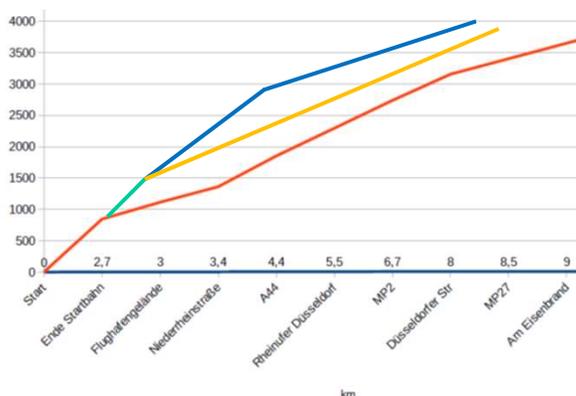
Zusammenfassung

1. Entscheidung:

1000 o. 1500 ft

2. Entscheidung:

NADP2 (wie vorher) oder NADP1



Was wird die BVF – abgestimmt mit der Stadt – jetzt tun?

A cut-back **1.000 ft** mit **NADP2** (so wie JETZT geflogen)

B cut-back **1.500 ft** mit **NADP2** (vorheriges Verfahren)

C cut-back **1.500 ft** mit **NADP1** (Forderung UWG)

Aber auch, möglichst direkt umzusetzen:

D cut-back **1.000 ft** mit **NADP1** (ideal an einem Tag >20
A320 so und >20 mit A)

(dann bekäme man eine 1. Vorstellung über Folgen von NADP1)

Was bleibt als Fazit?

5. Zu Verlagerungen von Flugrouten (jetzt guckt man „von oben“ auf die Karte und nicht von der Seite auf die Flughöhen und die jew. Max.pegel) sagt die BVF nur soviel:
- a) wenn man auf den „Acker“ verlagern kann bzw. könnte, so dass Entlastete > Belastete, ok.
 - b) wenn aber Entlastete = Belastete, dann Vorsicht
 - c) „neue“ Routen führen immer dazu, dass der vermeintlich Entlastete schnell wieder „aufgefüllt“ wird, hinterher geht es keinem besser, aber vielen schlechter

Was bleibt als Fazit?

Warum ist das so?

Weil der Flughafen den Streit zwischen Dorf A und Dorf B benutzt, um seine Ausbaupläne voranzutreiben. Dies sollten alle aus der Einführung von Modru-X, heute Modru6T, gelernt haben. Oder geht es heute einem Lanker besser als vor 2003?

Genau aus diesem Grund lehnt die BgF und natürlich auch die BVF die „Kirchturmpolitik“ ab.

(und – zigfach erklärt - : eine Westumfliegung von Lank wäre a) nicht durchsetzbar (FLK, DFS, BAF, OVG) und würde b) keinen in Lank entlasten, sondern nur...)

Was bleibt als Fazit?

Was kann man also machen?

Bestenfalls darauf drängen, dass Lank – so wie vor 2003 – etwas (!) weiter östlich um/überflogen wird.

dass nicht direkt über das Krankenhaus gebrettert wird.
(O-Ton des Chefplaners der DFS: Krankenhäuser existieren nicht für uns, jeder hat eins und will...)

Die größten Krachmühlen (alte A330) gehören weg.

Aber auch hier: kaum (rechtliche) Handhabe, deshalb:

**Was können FDG, DFS und Airlines für uns tun?
Und: was WOLLEN sie für uns tun? Nichts?**