

| | |
|--------------------------------------|---|
| Beschlussvorlage -öffentlich- | Drucksache: DezIII/0756/2018 vom 23. März 2018 |
| Gremium | Sitzungstermin |
| Bau- und Umweltausschuss | 11.04.2018 |

Bürgeranregung gemäß § 24 GO NRW der Bürgerinnen und Bürger des Wohngebietes Lank-Ost zum Thema "Fluglärm"

Beschlussvorschlag:

Zur Vermeidung neuer Belastungen mit Fluglärm wird von einem Antrag an die Fluglärmkommission, die nördliche Routenführung zu verändern, abgesehen.

Der Bürgeranregung, die Verteilung der Belastung durch Fluglärm neu zu prüfen, wird nicht gefolgt.

Alternativen:

Keine.

Sachverhalt:

Die Petenten und 57 weitere Anwohner im Lanker Osten forderten im Wege einer Anregung nach § 24 GO NW, die Stadt Meerbusch möge sich stärker gegen die Belastung mit Fluglärm einsetzen, indem

1. das sogenannte Flachstartverfahren aufgehoben,
2. die nördliche Abflugroute neu ausgerichtet und
3. die Verteilung der Belastung neu geprüft wird.

Die Bürgeranregung insgesamt ist als Anlage nochmals beigefügt.

Der Bau- und Umweltausschuss und der Ausschuss für Planung und Liegenschaften haben sich in einer gemeinsamen Sitzung am 21. November 2017 mit der Bürgeranregung und der Beschlussvorlage der Verwaltung¹ befasst. Auf Antrag der UWG-Fraktion wurde über die drei Elemente der Anregung getrennt beraten und abgestimmt.

Im Ergebnis wurde der Anregung in Punkt 1 insoweit gefolgt, als die Stadt Meerbusch im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin darauf hinwirkt, das Flachstartverfahren aufzuheben.

¹ Drucksache DezIII/0709/2017

Der Vorschlag der Verwaltung zu Punkt 2, zur Vermeidung neuer Belastungen von einem Antrag an die Fluglärnkommision zur Änderung der nördlichen Routenführung abzusehen, wurde vertagt.

Ebenso wurde Anregung 3, die Verteilung der Belastung durch Fluglärm neu zu prüfen, vertagt.

Zu den einzelnen Punkten des Bürgerantrags aktualisiert die Verwaltung die bisher vorliegenden Informationen wie folgt:

1. Antrag auf Aufhebung des sogenannten Flachstartverfahrens

Dieser Teil der Bürgeranregung ist umgesetzt.

In der Fluglärnkommision wurde der Antrag gestellt, eine Empfehlung für das Startverfahren NADP 1 – dem Beispiel am Flughafen Hamburg folgend – in das Luftfahrthandbuch aufzunehmen. Die übrigen Mitglieder konnten sich dem Antrag allerdings nicht anschließen. Lufthansa/Eurowings als größter Carrier hat erklärt, dass sie dieses Verfahren nicht anwenden wird. Auch eine Rückkehr zu dem bis 2014 praktizierten Verfahren NADP 2 mit Cutback bei 1.500 Fuß schließt Lufthansa/Eurowings aus, da die derzeit genutzte NADP-2-Variante mit Cutback bei 1.000 Fuß genehmigt ist und einheitlich angewendet wird.

Die Bürgermeisterin hat inzwischen außerhalb der Fluglärnkommision eine weitere Gesprächsrunde mit Beteiligung des Flughafens, der Deutschen Flugsicherung und der Fluggesellschaft Eurowings mit dem Ziel initiiert, Lösungsmöglichkeiten für die Lärmsituation speziell in Meerbusch zu entwickeln. Ausgangspunkt hierfür war die Annahme, dass ein möglichst schneller Höhengewinn am besten geeignet ist, eine Entlastung für die Bevölkerung herbeizuführen.

Hierbei wurde insbesondere die Möglichkeit betrachtet, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen zu einer besseren Steigleistung der Flugzeuge zu kommen. Auf der Lanker Route besteht eine solche Beschränkung bereits, sie führt unter anderem dazu, dass die Flughöhe am Ortseingang bis auf wenige Ausnahmen bereits 3.000 Fuß und mehr beträgt. Eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit ist auf dieser Route nicht mehr möglich. Abflugverfahren müssen so beschrieben sein, dass alle Flugzeugtypen sie durchführen können. Dies wäre bei einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung nicht mehr gegeben.

Für den Stadtteil Büberich könnte nach Einschätzung der DFS die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung und in deren Folge eine bessere Steigleistung in Betracht kommen. Die DFS hat zugesagt, dies für Büberich zu prüfen. Sobald das Ergebnis vorliegt, wird darüber berichtet.

2. Änderung der nördlichen Routenführung

Mit dieser Fragestellung haben sich die Fluglärnkommision und eine Arbeitsgruppe (Konsensrunde) bereits ausführlich beschäftigt, Einzelheiten wurden in der gemeinsamen Sitzung erläutert. Es war einstimmiges Ergebnis der Konsensrunde, keine Änderungen vorzunehmen.

In der gemeinsamen Sitzung wurde angeregt, die DFS möge nochmals Aussagen zu denkbaren Routenvarianten erarbeiten. Hierzu erklärte die DFS auf Anfrage der Verwaltung, alle „denkbaren Routenvarianten“ zu erarbeiten und vorzustellen, sei nicht möglich, hierfür bedürfe es konkreter Vorgaben der Fluglärnkommision. Derzeit gebe es aus Sicht der DFS keine geeignetere Variante.

Ergänzend teilte die DFS mit: "*Die DFS wird langfristig die Einführung von reinen RNAV²-*

² Anmerkung der Verwaltung: RNAV = Area Navigation, ursprünglich Random Navigation (Flächennavigation)

Abflugstrecken am Flughafen Düsseldorf prüfen. Hierfür gibt es einen Masterplan und der Flughafen Düsseldorf wird erst in einigen Jahren betrachtet. Ob sich dadurch andere oder bessere Streckenführungen ermöglichen lassen, ist noch nicht abzusehen. Bei den bereits angesprochenen Verfahren mit ‚Radius to fix‘, die auch unter den Bereich RNAV fallen, zeigen die ersten Erfahrungen, dass zwar eine genauere Streckeneinhaltung möglich ist, aber keine ‚sportlicheren‘ Verfahren. Eine Streckenführung östlich von Lank-Latum wird es damit voraussichtlich nicht geben.“

Die Verwaltung sieht nach den Beratungen und Ergebnissen der Konsensrunde derzeit keine Möglichkeit, zu einer geänderten Routenbeschreibung zu kommen, die alle geforderten Kriterien (technische Umsetzung, Entlastung in Lank-Ost ohne Neubelastung anderswo) in gleicher Weise erfüllt.

Dies gilt nicht nur für die östliche Variante, sondern ausdrücklich auch für eine wie auch immer denkbare Verlagerung der Route nach Westen: In der Konsensrunde wurde diese Möglichkeit diskutiert und grundsätzlich verworfen.

Ergänzend sei noch darauf hingewiesen, dass die bestehende Route bereits im Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ vom 17. August 1998 dadurch Ausfluss gefunden hat, dass ihr Verlauf den Bereich der Lärmschutzzone C prägt, die in den östlichen Bereich von Lank hinein reicht.³ Für die LEP-Zone C sind äquivalente Dauerschallpegel über 62 bis zu 67 dB(A) definiert. In den städtischen Bebauungsplänen wird darauf hingewiesen und entsprechender baulicher Schallschutz festgesetzt.⁴

3. Überprüfung der Verteilung von Fluglärmbelastungen

Wie sich die Abflüge auf die Routen verteilen, wurde in der gemeinsamen Sitzung beschrieben. Der Anteil bei Starts betrug in Lank zuletzt zwischen 25 und 29 Prozent. Die Hauptlast trägt der Stadtteil Büberich, zuletzt 67 bis 71 Prozent. Dies gilt für Westwindwetterlagen. Bei Ostwindwetterlagen ist Büberich außerdem zu 100 Prozent durch die Landeanflüge belastet, während die übrigen Stadtteile meist ganztägig frei von Flugverkehr sind.

Während sich die Betriebsrichtung nach den Windverhältnissen richtet, wird die genutzte Abflugroute in der Regel durch das Flugziel bestimmt. Flugziele werden im Idealfall auf möglichst kurzem Weg angesteuert. (In Einzelfällen, durch Wetterbedingungen oder besondere Umstände, kann eine andere Abflugroute infrage kommen. So nutzte zum Beispiel am 8. Februar 2018 der A 380 nach Dubai, der normalerweise über Büberich startet, wegen Störungen im Oberen Luftraum bei Karlsruhe ausnahmsweise die Route über Lank.)

Die Abwicklung und Steuerung des Flugbetriebes liegt in der Zuständigkeit der DFS. Unter Berücksichtigung dessen, dass die DFS für eine „sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs“ alleine zuständig und verantwortlich ist, hat die Stadt Meerbusch keinerlei Handhabe, die die Verteilung des Flugbetriebes auf die bestehenden Abflugrouten zu beeinflussen. Dem Antrag der Petenten kann schon deshalb nicht gefolgt werden.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen keine Auswirkungen auf den Haushalt.

³ Die Lärmschutzgebiete des LEP sind nicht deckungsgleich mit den Schutzzonen des Fluglärmgesetzes oder den Entschädigungszonen der Betriebsgenehmigung. Sie legen als übergeordnete Landesplanung „Gebiete mit vergleichbaren Lärmauswirkungen fest, in denen zum Schutz der Bevölkerung Planungsbeschränkungen für die Siedlungsentwicklung“ gelten.

⁴ hier: Bebauungsplan 230

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Bürgeranregung