

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: DezIII/0841/2018 vom 23. Oktober 2018
Gremium	Sitzungstermin
Bau- und Umweltausschuss	07.11.2018

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, da die Stadt Meerbusch auf die Verteilung der Abflüge auf die Routen keinen Einfluss hat.

Alternativen:

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt dem Rat, die Bürgermeisterin zu beauftragen, eine Änderung der nördlichen Route wie nachfolgend dargestellt in der Fluglärmkommission zu beantragen: ...

Sachverhalt:

Mit der Bürgeranregung vom 30. August 2017 wurde folgendes beantragt:

1. Die Aufhebung des sogenannten Flachstartverfahrens,
2. eine Neuausrichtung der Überflugroute Lank-Ost,
3. die Verteilung der Fluglärmbelastung neu zu prüfen.

(Zum genauen Wortlaut siehe Anlage.)

Die Bürgeranregung wurde in mehreren Sitzungen beraten. Es wird auf die jeweiligen Vorlagen, deren ausführliche Erläuterungen und auf die Beratungsergebnisse verwiesen, die hier zum Nachlesen verlinkt sind:

- Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschuss am 21.09.2017 ([DezIII/0678/2017](#)),
- Bau- und Umweltausschuss und Ausschuss für Planung und Liegenschaften am 21.11.2017 ([DezIII/0709/2017](#)),
- Bau- und Umweltausschuss am 11. April 2018 ([DezIII/0756/2018](#)).

Als Einführung in die Grundlagen der Thematik wird auf die Drucksache [DezIII/0209/2017](#) hingewiesen.

Die drei Forderungen der Bürgeranregung wurden auf Anregung der UWG getrennt behandelt. Zu Nummer 1 wurde der Bürgeranregung gefolgt¹, die Nummern 2 und 3 wurden wegen des Wunsches nach weiterem Datenmaterial mehrfach vertagt und müssen noch entschieden werden. Sie werden auch hier wieder getrennt betrachtet.

1. Aufhebung des sogenannten Flachstartverfahrens (Sachstand)

Die Bürgermeisterin hatte in der Fluglärmkommission am 20. November 2017 beantragt, für den Flughafen Düsseldorf eine Empfehlung für das Abflugverfahren NADP 1 auszusprechen.²

Die Fluglärmkommission hatte daraufhin beim Flughafen Düsseldorf eine Auswertung der Lärmbelastungen bei den Startverfahren NADP 1 und NADP 2 in Auftrag gegeben, die in der Sitzung am 25. Juni 2018 vorgestellt wurde.

Zunächst wurden Fluggesellschaften identifiziert, die das Verfahren NADP 1 bzw. NADP 2 anwenden. Für die beiden Startverfahren wurden die Maximalpegel mit gleichem Fluggerät und gleicher Destination verglichen. In die Untersuchung flossen die gemessenen Fluglärmereignisse von Mai bis Oktober 2017 ein. Dieser direkte Vergleich führte zu folgenden Ergebnissen:

- Büderich, Messstelle 2 (Am Feldbrand):
Mittlerer Maximalpegel bei NADP 1 um 2,3 bis 3,2 dB(A) geringer als bei NADP 2,
- Büderich, Messstelle 27 (Am Roten Kreuz):
Mittlerer Maximalpegel bei NADP 1 um 2,8 bis 4,4 dB(A) geringer als bei NADP 2,
- Lank, Messstelle 6 (Wasserwerk):
Mittlerer Maximalpegel bei NADP 1 um 0,6 bis 1,2 dB(A) höher als bei NADP 2.

Im direkten Vergleich ergibt sich somit für Büderich ein deutlich geringerer mittlerer Maximalpegel bei Anwendung von NADP 1. Für Lank zeigt sich, dass der mittlere Maximalpegel bei Anwendung von NADP 1 geringfügig höher ausfallen kann.

Bereits früher wurde festgestellt, dass Flugzeuge bei NADP 2 ein schlechteres Steigverhalten haben und dass dies in Büderich deutlicher zum Tragen kommt als in Lank.³ Die Verwaltung hat über 15 Wochen die Überflughöhen mit besonderem Augenmerk auf Flughöhen unter 3.000 Fuß mit folgendem Ergebnis ausgewertet:

	Büderich (Kirche)	Lank (Süd)
Gesamtzahl Starts pro Woche	105 bis 1.664	29 bis 446
Anzahl Überflüge < 3.000 Fuß	76 bis 1.166	0 bis 41
prozentual Überflüge < 3.000 Fuß	67% bis 83%	0% bis 10,4%

¹ Gemeinsamer Beschluss des Bau- und Umweltausschusses und des Ausschusses für Planung und Liegenschaften vom 21. November 2017

² Eine Studie der ICAO aus dem Jahr 2008, die jeweils zwei Varianten der Abflugverfahren mit acht Flugzeugtypen untersuchte, deutet darauf hin, dass NADP 1 im Nahbereich von Flughäfen tendenziell eine geringere Lärmbelastung verursacht als das von den Fluggesellschaften heute überwiegend genutzte Verfahren NADP 2. Beim Schadstoffausstoß tendiert NADP 1 dazu, weniger NO_x, aber mehr CO₂ zu erzeugen.

³ Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung in der Kurve auf 190 Knoten und der längeren Flugstrecke wird unabhängig von Startverfahren und anderen Einflüssen bis Lank ein besserer Höhengewinn erzielt.

Die Fluglärmkommission wird sich in der nächsten Sitzung am 20. November 2018 erneut mit dem Thema Abflugverfahren befassen. Aufgrund des zumindest für Büberich eindeutigen Ergebnisses hat die Bürgermeisterin nochmals ihren Antrag begründet, analog zum Vorgehen am Flughafen Hamburg die Empfehlung ins Luftfahrthandbuch aufzunehmen, für alle strahlgetriebenen Luftfahrzeuge das Startverfahren NADP 1 mit Cutback bei 1.500 Fuß und anschließendem Steigflug bis 3.000 Fuß anzuwenden. Sie hat außerdem beantragt, in dieser Sitzung darüber zu entscheiden.

Parallel dazu wurde gemäß Ratsbeschluss vom 4. Juli 2018 ein Fachanwalt damit beauftragt, juristisch zu prüfen, ob nach § 29 b des Luftverkehrsgesetzes oder anderen Bestimmungen für die Stadt Meerbusch eine rechtliche Möglichkeit besteht, auf die Startverfahren am Flughafen Düsseldorf Einfluss zu nehmen.

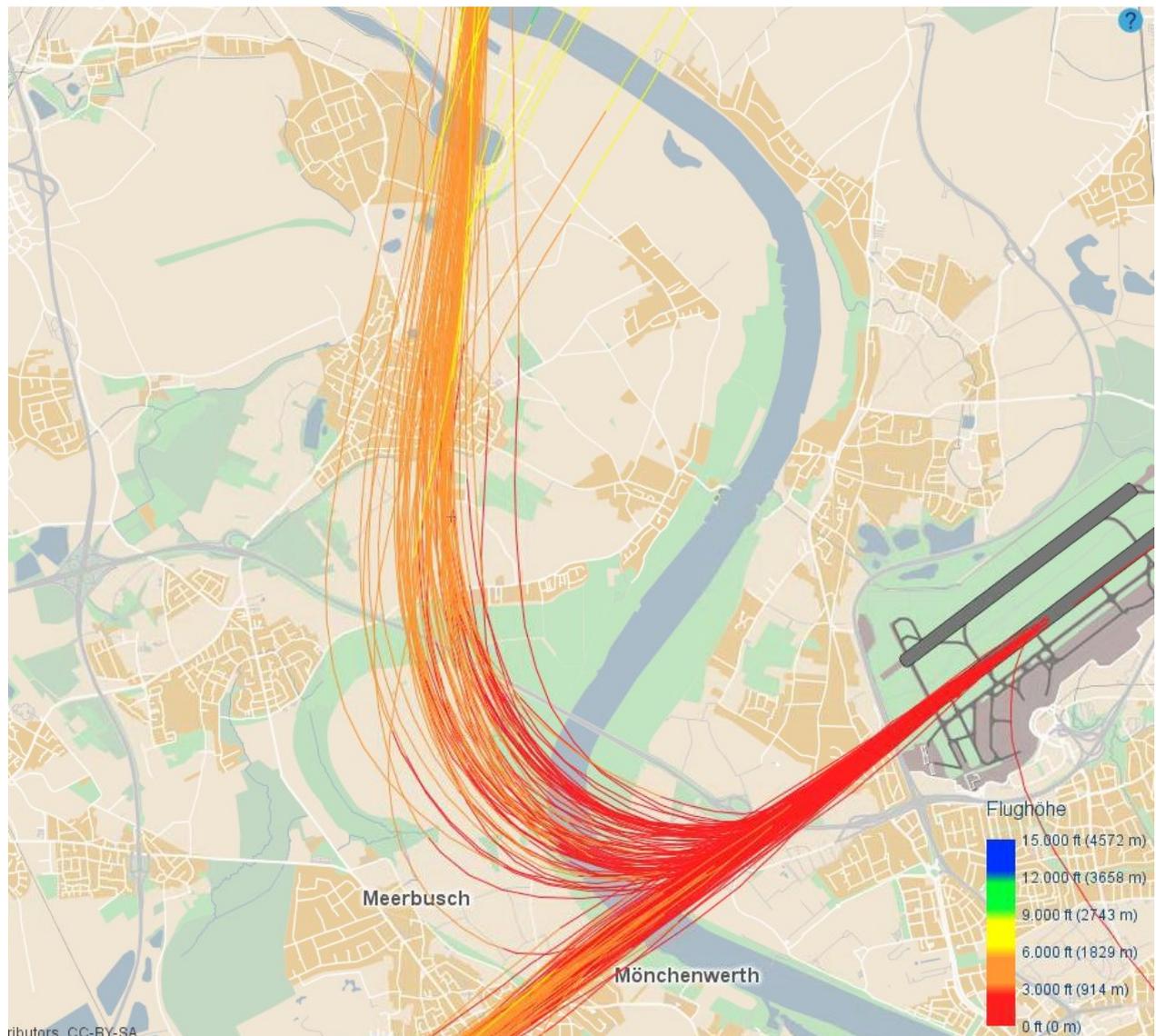
Die Bürgermeisterin hat darüber hinaus dem Verkehrsminister des Landes NRW in einem Schreiben die insgesamt durch den Flughafen entstehenden Probleme in Meerbusch geschildert und ihn zu einem Dialog eingeladen.

2. Neuausrichtung der nördlichen Abflugroute

Auf die Ausführungen und Erläuterungen in den Vorlagen der vorangegangenen Sitzungen wird verwiesen. Ergänzend stellt die Verwaltung hier weitere Informationen zur Entscheidungsfindung bereit.

Routenverlauf

Die folgende Abbildung stellt beispielhaft die Flugspuren und die durch die Kurve bedingte Streubreite aller Abflüge eines nicht durch ungünstiges Wetter beeinflussten Tages auf der Nordroute dar, hier am 8. August 2018.⁴



Es ist festzustellen, dass nach der Neuausrichtung des Funkfeuers Nörvenich unter optimalen Bedingungen die Mehrzahl der Überflüge sich vom östlichen Ortsrand wieder leicht nach Westen verschoben hat. Abhängig von externen Bedingungen, ist allerdings an anderen Tagen eine sehr viel größere Streubreite gegeben.

⁴ Diese Auswertung erfolgte mit dem von der DFS bereitgestellten Tool „[StanleyTrack](#)“, das es auch erlaubt, den genauen Verlauf einzelner Flüge sowie deren Flughöhen anzuzeigen.

Eine Änderung der Route wird zwangsläufig zu einer entsprechenden Verschiebung des gesamten Flugspurenbündels führen:

- Bei einer Verschiebung nach Osten über das „freie Feld“ würden die Rheingemeinden zusätzlich betroffen. Diese Situation hatte bereits im Jahr 2000 dazu geführt, dass die damals getestete Optimierung rückgängig gemacht und der jetzige Zustand festgeschrieben wurde.
- Bei einer Verschiebung nach Westen wären Lank-West und Strümp betroffen.

Eine genaue Prognose, wie viele Personen mit welchen Lärmpegeln neu betroffen bzw. entlastet würden, ist mit eigenen Mitteln der Verwaltung nicht möglich und wird von der DFS aufgrund der bisherigen Entscheidungen in der Konsensrunde der Fluglärmkommission nicht durchgeführt.

Unabhängig von konkreten Zahlen werden sich mit der Verlagerung des Flugspurenbündels jedenfalls auch die Lärmsituation und die Wahrnehmung am Boden verlagern. Dies wurde vom Rat bisher ausdrücklich nicht gewünscht.

Flugbewegungen

Der Anteil von Starts in westlicher Richtung am Gesamtverkehr ist grundsätzlich abhängig von der vorherrschenden Windrichtung.

Die im Anhang beigefügte Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Verteilung der Abflüge insgesamt und auf die bestehenden westlichen Routen. Bis Ende 2017 hat die absolute Zahl der Abflüge in westlicher Richtung bis 2017 stark zugenommen. Infolge der Insolvenz von Air Berlin ist für den Zeitraum November 2017 bis April 2018 ein Rückgang zu erkennen; die absoluten Zahlen lagen auf dem Niveau von 2015.

Prozentual betrachtet, betrug der Anteil der über Lank startenden Flüge im Jahr 2015 über 29 Prozent, erreichte im Jahr 2017 mit 25,5 Prozent einen niedrigen Wert und ist zuletzt wieder auf 27,3 Prozent angestiegen.

Das zeigt, dass die Zu- oder Abnahme der absoluten Flugbewegungszahlen jeweils alle Flugrouten gleichermaßen betrifft.

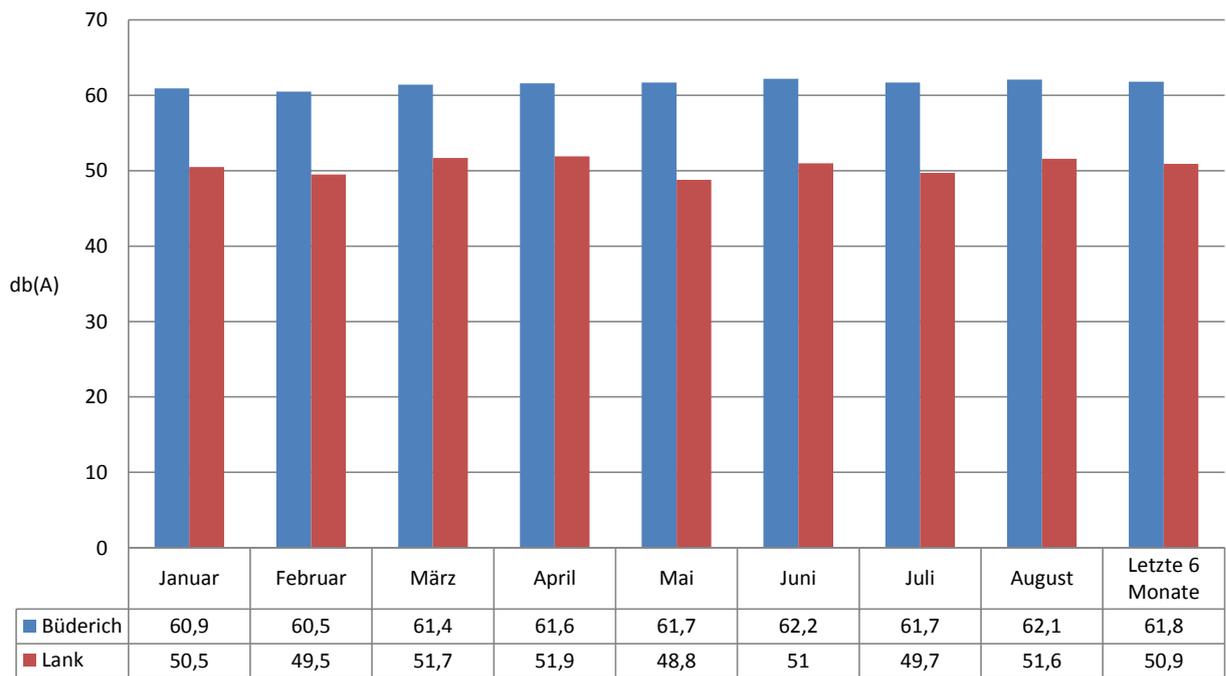
Lärmsituation

Zum Vergleich der Lärmbelastung unter den bestehenden Routen hat die Verwaltung die an den Messpunkten des Flughafens Düsseldorf in Büberich und Lank ermittelten Daten im Anhang (Tabelle 2) nach folgenden Gesichtspunkten ausgewertet:

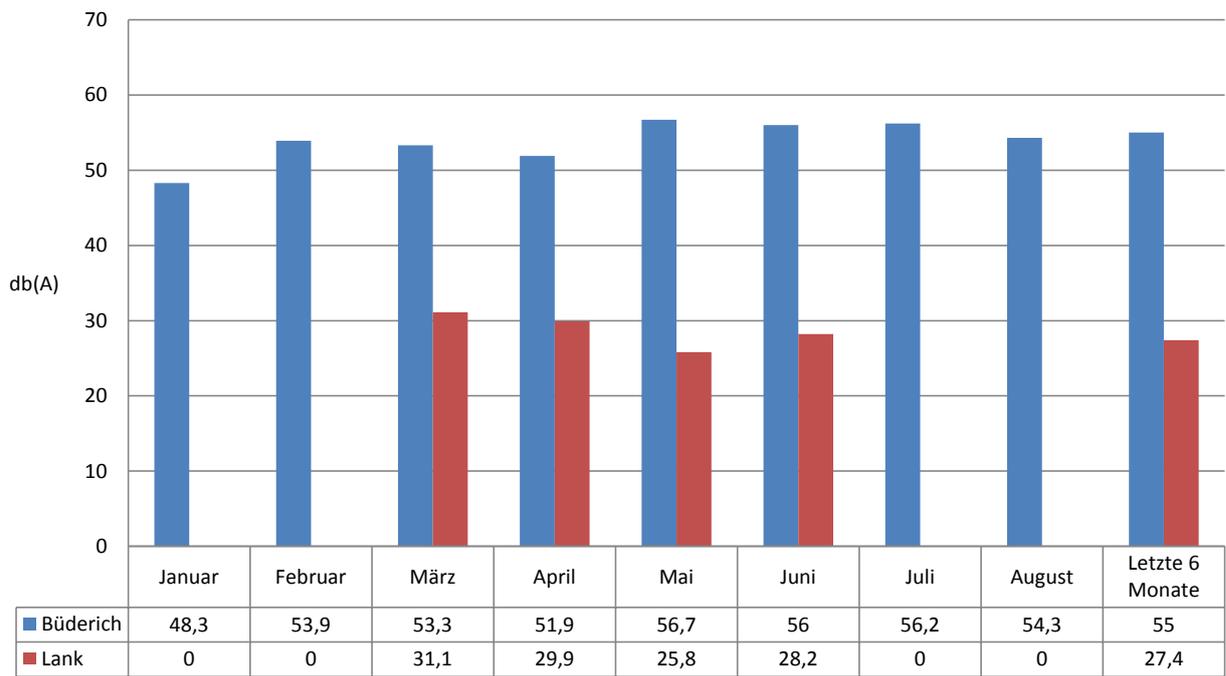
- Monatlicher äquivalenter Dauerschallpegel für Fluggeräusche, getrennt für die Tages- und Nachtzeit,
- Anzahl der einzelnen Fluglärmereignisse nach Pegelbereichen,
- häufigster Einzelschallpegel,
- maximaler Einzelschallpegel,
- Zusammenfassung für die letzten sechs Monate.

Diese Daten sind in den folgenden Diagrammen visuell dargestellt.

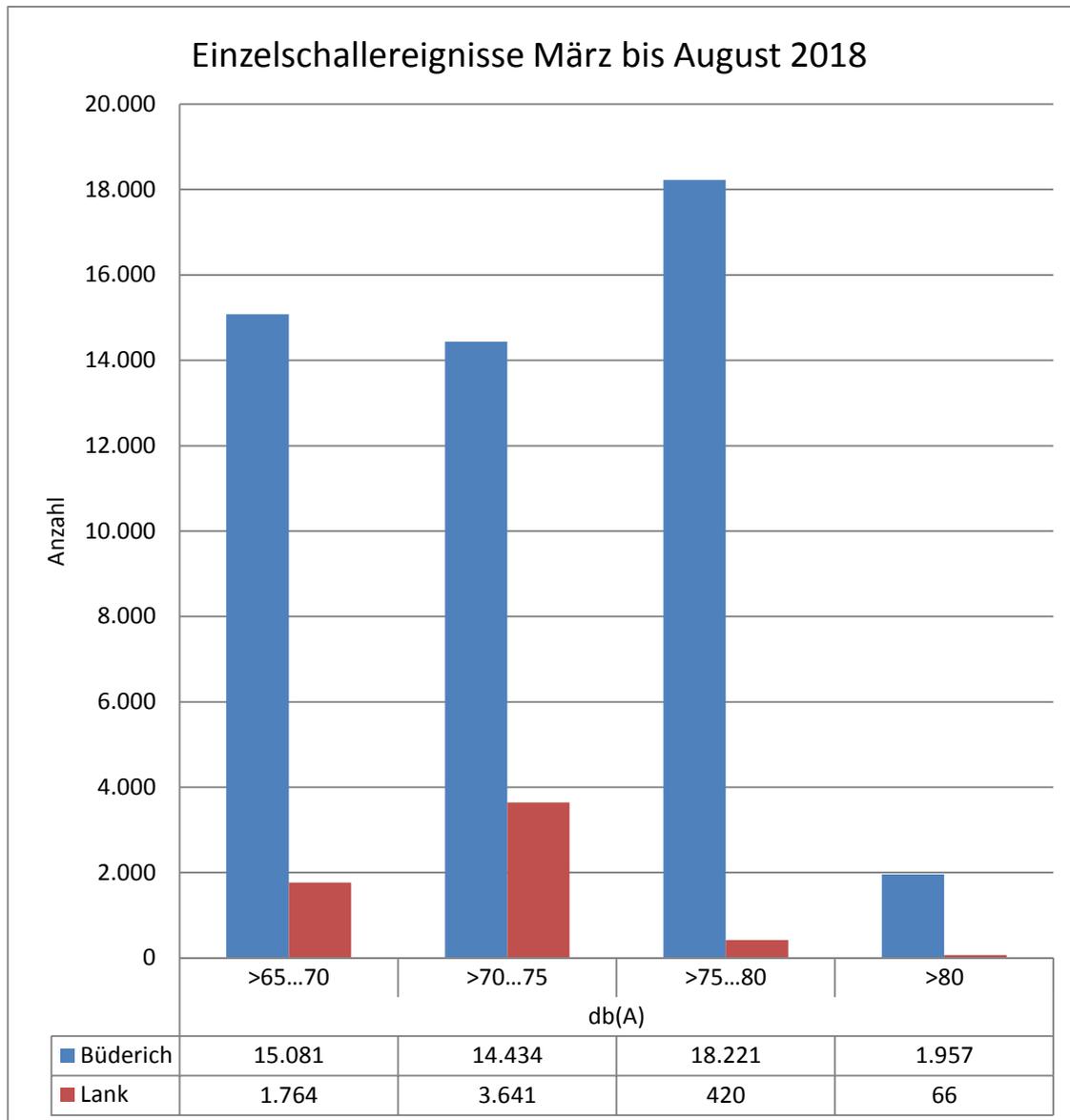
Äquivalenter Dauerschallpegel tagsüber (6 bis 22 Uhr)



Äquivalenter Dauerschallpegel nachts (22 bis 6 Uhr)



Nachfolgendes Diagramm macht die Anzahl der von Flugbewegungen verursachten Einzelschallereignisse in den am stärksten belasteten Stadtteilen Büderich und Lank vergleichbar. Berücksichtigt sind Starts und Landungen. Büderich ist zu allen Zeiten, zu denen Meerbusch wegen Ostwindwetterlagen von Starts weitgehend unbelastet bleibt, zu 100 Prozent durch die Landeanflüge betroffen.



Alternative Abflugrouten

Zuletzt wurde im Jahr 2003 mit MODRU eine neue Abflugroute definiert.⁵

Über eine weitere Alternativroute für die nördlichen Abflüge hat die Konsensrunde der Fluglärmkommission beraten. Die DFS hatte eine Routenführung östlich der jetzigen Route erarbeitet, die jedoch nicht von allen Flugzeugtypen navigierbar wäre; die jetzige Route müsste parallel beibehalten werden.

⁵ Zuvor war es durch Veränderungen im europäischen Luftraum zu einer Verdoppelung des Flugverkehrs über Lank gekommen. Durch die Einrichtung von MODRU konnte der Flugverkehr über Lank wieder halbiert werden.

Die Konsensrunde, in der auch die Bürger gegen Fluglärm vertreten waren, hat sich gegen die Einrichtung dieser Route mit der Begründung ausgesprochen, dass es nicht möglich sei, die Nordroute so zu verändern, dass es zu einer Verbesserung in Lank kommt, ohne gleichzeitig neue Betroffenheiten in anderen Bereichen, hier insbesondere in Nierst, nach sich zu ziehen. Der Rat hatte in seinem Auftrag an den Bürgermeister, alternative Routen prüfen zu lassen, zusätzliche Belastungen in anderen Bereichen explizit ausgeschlossen.⁶

Aus dem gleichen Grund wurde auch die Entwicklung einer weiteren Variante, die westlich von Lank verlaufen könnte, in der Konsensrunde verworfen; diese hätte zu zusätzlichen Belastungen in Strümp geführt.

Die Ergebnisse der Beratungen in der Konsensrunde und der begleitenden Untersuchungen wurden von der Bürgermeisterin und von Vertretern des Flughafens und der DFS bereits in der Ratssitzung am 25. Februar 2016 vorgestellt. Wegen der Problematik der sich verändernden Betroffenheiten wurden bisher von keiner Fraktion Anträge zu alternativen Flugrouten gestellt.

Fazit

Die Änderung oder die Neuentwicklung von Flugrouten kann nur mit Beteiligung der Fluglärmkommission erfolgen.

Anhand der vorliegenden Daten ist nicht ersichtlich, dass eine Änderung von Flugrouten möglich wäre, die eine Entlastung von Lank bewirkt, ohne an anderer Stelle neue oder steigende Belastungen zu erzeugen.

Für den Fall, dass der Ausschuss der Bürgeranregung in diesem Punkt dennoch folgt, müsste der Rat der Bürgermeisterin den Auftrag geben, nochmals eine neue oder zusätzliche Routenführung zu beantragen. Es wäre zu entscheiden, ob und wie diese westlich oder östlich der jetzigen Route verlaufen soll und in welchen Bereichen in Meerbusch und im weiteren Verlauf der Route dadurch Flugbewegungen neu oder zusätzlich hinzunehmen wären.

3. Prüfung einer Neuverteilung der Fluglärmbelastung

In den vorangegangenen Verwaltungsvorlagen wurde dargestellt, dass die DFS für die sichere und flüssige Abwicklung des Flugverkehrs zuständig ist. Im Einzelfall liegt es in der Entscheidung der Airlines bzw. der Piloten, welche der definierten Abflugrouten sie nutzen. Die Auswahl orientiert sich in der Regel an der Destination, oft aber auch an anderen Kriterien (z.B. Wetterlagen).

Die Stadt Meerbusch hat hierauf keinerlei Einfluss. Es liegt nicht im Rahmen städtischer Möglichkeiten, eine andere Verteilung der Flugbewegungen und damit der Fluglärmbelastung herbeizuführen. Dies könnte sich allenfalls durch einen anderen Routenverlauf oder zusätzliche Abflugrouten ergeben (siehe aber oben Nr.2).

Finanzielle Auswirkung:

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

⁶ Protokoll der Sitzung des Rates vom 20.02.2014, TOP 12.2: „Abschließend wird Bürgermeister Sprindler einvernehmlich vom Rat gebeten, durch die DFS die Flugroute über Meerbusch-Lank dahingehend überprüfen zu lassen, ob durch Verschiebung nach Westen oder nach Osten Entlastungen möglich sind, ohne dass neue Belastungen entstehen.“

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Bürgeranregung

Tabelle 1: Nutzung der Abflugrouten

Tabelle 2: Vergleichsdaten zur Fluglärmbelastung