

An die Bürgermeisterin
der Stadt Meerbusch

17.6.2019

Anfrage der UWG Fraktion zur Ratssitzung am 27.6. bzgl. Ihrer Ausführungen zur letzten
Fluglärmkommissionssitzung

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

wir bedanken uns zunächst für Ihre Mail vom 14.6., in der Sie mitteilen, dass Sie es nicht für
erfolgversprechend halten, Minister Wuest einzuladen, um die steigende Problematik
des praktizierten Abflugverfahren NADP 2 (Flachstartverfahren) und die Nichtumsetzung des
Beschlusses der FLK zu besprechen. Wir halten gerade jetzt ein Meeting mit dem
Verkehrsminister für dringend erforderlich, nachdem die DFS mit Sicherheitsrisiken argumentiert.
Laut der DFS sei das bis 2014 praktizierte Steilstartverfahren ein Sicherheitsrisiko und deshalb
soll der Beschluss der FLK nicht umgesetzt werden, am Flughafen Düsseldorf das für die
Nahgebiete lärmärmere Abflugverfahren NADP1 zu empfehlen und in die AIP einzufügen.
Laut unserer Recherche gab und gibt es weder in Hamburg noch in Düsseldorf
Sicherheitsbedenken vor 2014, als NADP1 geflogen wurde.

Anfrage:

Haben Sie die DFS aufgefordert Ihnen Belege, Untersuchungsberichte etc. vorzulegen?
Wurde Ihnen von der DFS mitgeteilt, welche Airline welches Verfahren anwendet?

Werden Sie unserem Vorschlag folgen, in dem Thema fachkundige Beratung einzubeziehen?
Ein von uns genannter Pilot berät seit Jahren zu dem Thema bereits Bürgermeister in Hessen und
wäre auch bereit die Meerbuscher Politik und Verwaltung zu beraten.

Welche Schritte erwägen Sie, um nach 5 jähriger Diskussion und Anträgen in der
Fluglärmkommission bzgl. deutlich reduzierter Überflughöhen und wachsender Lärmbelastungen
in vielen Ortsteilen, die Meerbuscher Bürger zu entlasten?

Wird in Erwägung gezogen, Gespräche mit Lufthansa/ Eurowings zu führen, die am Düsseldorfer
Flughafen einen Großteil der Abflüge bestreiten, freiwillig NADP1 aus Lärmschutzgründen ex DUS
durchzuführen, wie die ICAO im Nahbereich empfiehlt?

Welche „möglichen Probleme“ bezüglich Abflugverfahren in Hamburg können mit
nachvollziehbaren Fakten belegt werden? Laut der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Hamburg ist
dort derartiges nicht bekannt.

Wird oder hat die Stadt Meerbusch aufgrund der Aussagen der DFS (Sicherheitsbedenken bei
NADP1) die anderen FLK Mitglieder/ Kommunen kontaktiert, um gemeinsam den damals
gefallten, einstimmigen Beschluss aufrecht zu erhalten und gemeinsam die DFS aufzufordern,
Belege für Ihre Behauptungen vorzubringen?

Begründung:

Die Behauptung der DFS, dass bei einer Empfehlung für NADP1 Sicherheitsabstände ein Problem
wären ist falsch.

Sollte die Empfehlung, (NADP1/ Steilstartverfahren), umgesetzt werden, so kann es natürlich sein,
dass ein nach einem NADP1 startender NADP2-er diesen einholt (max. 15 Sekunden).

Das ist aber nach der derzeitigen Sachlage nicht anders. Falls eine B737 oder A320 nach einer
B747 oder A330 startet, hat sie während der ca. 5 Minuten auf die B747 1,5 NM = 2,8 km

aufgeholt. Wenn der Mindestabstand eingehalten werden muss (falls Sie die gleiche Strecke fliegen), so muss der Start um 20 Sekunden verzögert werden. Solange der Lotse dies

bedenkt, was außerdem seine Aufgabe ist, kann von einem Sicherheitsproblem nicht gesprochen werden. Zudem haben leichtere Flugzeuge alleine laut gesetzlichen Vorschriften aufgrund Wirbelschleppen Abstände beim Start einzuhalten, z.B. Medium hinter Heavy 2 Minuten, hinter A380 sogar 3 Minuten.

Der Lotse muss dies ohnehin berücksichtigen, da er auch heute nicht wissen kann, weil es keine einheitliche Regelung gibt, wer NADP1 und wer NADP2 anwendet, deshalb muss er immer den größeren Abstand wählen.

Das ganze Problem wäre gelöst wenn am Flughafen DUS NADP1 für alle Airlines vorgeschrieben wäre, dann bräuchte der Lotse/ DFS diesen Puffer nicht. Für den Lotsen gäbe es eine Arbeitserleichterung und evt.weniger Nachtlandungen durch effektivere Abläufe im Abflugverfahren .

Von der DFS wurde ein falsches Argument in der FLK eingebracht, welches einer genauen Betrachtung nicht standhält.

Zur Ansicht die Tabellen NADP1 zu NADP2, Geschwindigkeiten und Steigraten sind gewichtsabhängig und es wurden Mittelwerte genommen.
Bei NADP1 ist der Unterschied 1,35 NM und 16 Sekunden. Der Unterschied zu NADP2 beträgt nur 4 Sekunden.

Aus Gründen der Transparenz und der Behauptung der DFS, in Hamburg gäbe es ein Sicherheitsrisiko durch das Steilstartverfahren, ist es dringend erforderlich, mit den Fluglärmkommissionsmitgliedern in den anderen betroffenen Kommunen Kontakt zu halten und Informationen auszutauschen.

Die Aussagen der DFS implizieren, dass wir vor 2014 einen unsicheren Luftraum hatten, bzw. Zürich, Brüssel und viele andere Flughäfen, die NADP1 vorschreiben, Millionen von Menschen in Flugzeugen und Überfluggebieten gefährden.

Mit freundlichen Grüßen

Daniela Glasmacher
UWG Meerbusch

Lothar Keiser

NADP2

Heavy (B747)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,90	100	1,50
NADP2/v2+10	1000	1500	0,67	180	2,00
Flap-Retr./Acc	2000	500	2,00	225	7,50
			<u>3,57</u>	260	<u>11,00</u>

Medium (B737)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,50	80	0,67
NADP2/v2+10	1000	2500	0,40	140	0,93
Flap-Retr./Acc	2000	1000	1,00	210	3,50
Climb			1,67	260	7,24
			<u>3,57</u>	260	<u>12,34</u>

d.h. Med ist in derselben Zeit (4:55 min) um **1,35 NM** = 2,5 km weiter geflogen,

Heavy (B747)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,90	100	1,50
NADP2/v2+10	1000	1500	0,67	180	2,00
Flap-Retr./Acc	2000	500	2,00	225	7,50
			<u>3,57</u>		<u>11,00</u>

Medium (B737)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,50	80	0,67
NADP2/v2+10	1000	2500	0,40	140	0,93
Flap-Retr./Acc	2000	1000	1,00	210	3,50
Climb			1,36	260	5,89
			<u>3,26</u>		<u>10,99</u>

bzw. Med hat dieselbe Strecke (11 NM) **16 sec** eher erreicht

NADP1

Heavy (B747)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,90	100	1,5
NADP1/v2+10	3000	1500	2,00	180	6,0
Flap-Retr./Acc	4000	500	2,00	225	7,5
			<u>4,90</u>	260	<u>15,0</u>

Medium (B737)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,50	80	0,7
NADP1/v2+10	3000	2500	1,20	140	2,8
Flap-Retr./Acc	4000	1000	1,00	210	3,5
Climb			2,20	260	9,5
			<u>4,90</u>	260	<u>16,5</u>

d.h. Med ist in derselben Zeit (4:55 min) um **1,5 NM** = 2,8 km weiter geflogen,

Heavy (B747)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,90	100	1,5
NADP1/v2+10	3000	1500	2,00	180	6,0
Flap-Retr./Acc	4000	500	2,00	225	7,5
			<u>4,90</u>		<u>15,0</u>

Medium (B737)	Hgt ft	ROC ft/Min	Time min	SPD kts	Dist NM
Rwy-T/O-Run	0	0	0,50	80	0,7
NADP1/v2+10	3000	2500	1,20	140	2,8
Flap-Retr./Acc	4000	1000	1,00	210	3,5
Climb			1,85	260	8,0
			<u>4,55</u>		<u>15,0</u>

bzw. Med hat dieselbe Strecke (15 NM) **20 sec** eher erreicht