

Ratsfraktion der UWG/Freie Wähler  
Fraktionsbüro: Rudolf-Diesel-Str. 2 40670 Meerbusch 0180-53 88 007  
[uwg-meerbusch@gmx.de](mailto:uwg-meerbusch@gmx.de) [www.uwg-fraktion-meerbusch.de](http://www.uwg-fraktion-meerbusch.de)



Meerbusch, 3.8.2023

Sehr geehrter Herr Bommers,

anbei ein Antrag und eine Anfrage für den HAFA am 26.9.2023

Der Antrag und die Anfrage beziehen sich auf die Präsentation des Flughafens DUS vom 6.6.2023 und die bislang ausstehende Antwort der Verwaltung auf das Schreiben der UWG/FW vom 26.7.2023.

Antrag:

1. Aufgrund der inhaltlichen Mängel der Präsentation des Flughafens DUS werden die dort angegebenen Daten nicht weiterverwendet.
2. Die Stadt Meerbusch fordert den Flughafen DUS auf, seriöse Vergleichsdaten zu präsentieren, wie in der Begründung angegeben.
3. Der Flughafen DUS möge begründen, warum er in seinen Mutmaßungen angibt, das Steilstartverfahren würde in Lohausen +1 dba Unterschied ergeben,

1

wenn laut Piloten beide Startverfahren über Lohausen keinerlei Unterschied machen (laut Flughafen und Verwaltung Meerbusch ist + 1 dba nicht wahrnehmbar).

4. Anfrage: Wurden anlässlich der Präsentation ein Pilot, wie z.B. der Experte Herr Rainer Kogelbauer (Lufthansa Kapitän a.D., Fluglärmkommission FRA und Berater von Kommunen), zu Rate gezogen? Wenn nein, warum nicht?

Begründung:

Die UWG/Freie Wähler hat mit Fachleuten die vorgelegte Präsentation zur Auswertung der Startverfahren NADP1 und NADP2 betrachtet. Diese Präsentation wurde dem Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Meerbusch am 6.6.2023 von Frau Bappert im Auftrag des Flughafens vorgestellt.

Den Messzeitraum definiert sie mit August 2023 bis Oktober 2023. Wir nehmen an, sie meint das Jahr 2022, wahrscheinlich den Zeitraum nach den Sommerferien NRW (9.8.) und vor den Herbstferien mit reduziertem Flugaufkommen im Jahr 2022? Schon dieser Fehler im Datum macht diese Präsentation unbrauchbar.

Bezüglich der Ausführungen zur automatischen Erkennung von Startverfahren NADP1/2 müssen wir sagen, dass die Kriterien nur auf Annahmen und Vermutungen gestützt sind!

2

Es ist die Aufgabe der Geschäftsführung DUS, in einer Präsentation verbindlich darzulegen, welche Airlines in DUS jeweils NADP1 oder NADP2 anwenden. Der Transparenz und Aufklärung wegen bitten wir um eine dementsprechende Auflistung. Die Beispiele zur Erkennung NADP1/ NADP2 Kriterien sollen hier wohl als Ratespiel dienen.

Als Nächstes stellt sie eine Auswertung Startverfahren Starts 23 L Route DODEN -A320 vor. Auch hier darf der Betrachter raten, um welche Airlines es sich handelt?

Piloten verweisen in dieser Rubrik auf die unterschiedlichen am A-320 verbauten Triebwerke hin, denn Lärm erzeugen nun mal die Triebwerke. Hat die Referentin A-320 mit gleichen Triebwerken, gleichem Abfluggewicht, gleicher Powersetting, gleicher Klappenstellung mit jeweils Verfahren NADP 1 und 2 verglichen? Diese Resultate prägenden „Kleinigkeiten“ wurden nicht berücksichtigt.

Der abschließende Vergleich der Auswirkungen NADP1 gegenüber NADP2 des Flughafens DUS ist absolut inakzeptabel.

In Lohhausen kann es nicht zu höheren Maximalpegeln kommen, weil beide Startverfahren an dieser Messstelle eine identische Höhe haben! Die Annahme in Lohhausen könnte das NADP1 Verfahren +1 dba erzeugen, stellte DUS und Stadt Meerbusch in früheren

Diskussionen als nicht wahrnehmbar dar. Dafür mutmaßt Frau Bappert, dass Büberich 100 Prozent mehr Lärm durch das Flachstartverfahren hat. Der Bürgermeister und die Politik in Meerbusch sind sich bewusst, dass unsere Bevölkerung schon allein zahlenmäßig höhere gesundheitliche Belastungen schultert, als jede andere Kommune.

In Meerbusch Büberich wurde 2018 an der Messstelle am Roten Kreuz eine im direkten Vergleich von Abflugverfahren NADP1 zu NADP2 über 4 dba höhere Lärmentlastung ermittelt. Frau Bappert kommt nun auf 2 dba, ohne die Airlines mit den unterschiedlichen Startverfahren, aber mit gleichem Flugzeugmuster im Einzelvergleich darzustellen.

Dass NADP1 eine längere Ereignisdauer über Büberich hat, ist lediglich ein Effekt hieraus, dies sehen Piloten aber anders. Viel wichtiger als die Ereignisdauer ist der gemessene Lärm in der Spitze. Nur deshalb gibt es überhaupt weltweit diese 2 unterschiedlichen Abflugverfahren, an vielen internationalen Flughäfen ist deshalb NADP1 zwingend vorgeschrieben, um unnötigen Lärm am Boden in Stadtnähe zu vermeiden!

Dass Kaarst und Neuss wesentlich geringer tangiert sind, ist nicht unser Thema in Meerbusch!

Meerbusch ist deutschlandweit eine der am höchsten belastete Kommune in Sachen Fluglärm.

Der Geschäftsführer des Flughafens DUS soll der Stadt Meerbusch und ihren Fraktionen eine stark überarbeitete Präsentation zukommen lassen, die nicht auf Annahmen und Vermutungen basiert, sondern mit ernsthaft ermittelten Parametern gefüllt ist.

Seriös kann man nur messen, wenn man zeitnah ähnlich schwere A-320 mit gleichen Triebwerken und ähnlichem Abfluggewicht auf NADP1 zu NADP2 bezüglich der Einzelschallereignisse an der Messstelle am Roten Kreuz misst. Ebenfalls sollte man dies für die Messstelle in Lank fordern. Dort nimmt der Lärm weiterhin und stetig zu.

Ebenfalls fehlen jegliche Daten zu Langstreckenmaschinen. Diese sind wesentlich schwerer, verursachen durch niedrigere Abflüge mehr Lärm und zeigen somit noch viel größere Unterschiede zwischen NADP1 und NADP2. Man könnte z.B. Delta mit ihrer B767 die unterschiedlichen Verfahren zur Ermittlung seriöser Daten fliegen lassen.

Dezibel sind eine logarithmische Größe, selbst 2 dba Unterschied sind eine große Lärmsteigerung. Die Präsentation enthält zu viele Annahmen und dient nicht dazu, belegbare Unterschiede aufzuzeigen. Im Gegenteil! Der Flughafen zieht sich aus der Verantwortung als Flughafenbetreiber, er umgeht die bestehenden Gesetze, um seinen Kunden nicht vorschreiben zu wollen, ein Startverfahren zur Vermeidung von unnötigem Lärm zu praktizieren. Wir verweisen vorab schon mal auf die einschlägige

Gesetzgebung im Luftverkehrsgesetz zum Thema vermeidbarer Lärm!

Hat die Lufthansagruppe einen derartigen Einfluss auf diese Verfahrensweisen? Andere Flughafenbetreiber schreiben NADP1 verbindlich vor, um ihre Nachbarschaft vor unnötigem Fluglärm im Nahgebiet zu schützen. Hier seien Brüssel, Zürich und Mailand nur beispielhaft genannt.

Die Bevölkerung, gerade in den Gebieten von Büderich und Lank, hat mit ihren Unterschriften gegen das Flachstartverfahren ein eindeutiges Signal gesendet.

Daniela Glasmacher  
Fraktionsvorsitzende UWG/FW