Stellungnahme zu den Anträgen der UWG/Freie Wähler zur Präsentation des Flughafens DUS vom 6.6.2023

Zu 1./2./3.: Die von der UWG/Freie Wähler aufgeworfenen inhaltlichen Mängel sind aus Sicht des Flughafens nicht nachvollziehbar. Die Begründung der UWG/Freie Wähler wird nachfolgend kommentiert.

Zu 4. Die Präsentation zur Auswertung der Startverfahren NADP1 und NADP2 war Bestandteil der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Düsseldorf am 24. April 2023. Darüber hinaus wurde das Verfahren zur Erkennung der Startverfahren NADP1 und 2 zusammen mit Marc Hasenbein, einem Piloten der Eurowings, besprochen und für plausibel befunden.

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.

Hier handelt es sich um einen Tippfehler auf Folie 14 des Vortrags. Gemeint ist der Zeitraum von August 2022 bis Oktober 2022. Der offizielle Messzeitraum der transportablen Messstelle 26 ist auf Folie 4 auch genannt. Dieser startete am 03.08. und erfolgte bis zum 31.10.2022. Somit waren auch die Herbstferien 2022 (04.10.2022 bis 15.10.2022) Bestandteil der Messung. Die Auswertung zu den Startverfahren NADP1 und NADP2 bezieht sich auch auf diesen Zeitraum.

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

Für den Messzeitraum der transportablen Messstelle lag dem Flughafen diese Information nicht vor. Hinzu kommt, dass mit Einführung der Empfehlung für das NADP1-Verfahren im DUS AIP auch beide Verfahren von den Airlines geflogen werden. Das heißt, dass beispielsweise eine Airline X mit dem Ziel Y das Verfahren NADP1 oder NADP2 fliegen kann. Die automatisierte Auswertung der Steig- und Geschwindigkeitsprofile hat gezeigt, dass die Airlines dies auch tun. Somit ist eine pauschale Aussage, dass eine Airline ein festes Verfahren fliegt grundsätzlich nicht mehr möglich. Der geforderte Vergleich ist auch deswegen nicht umzusetzen, weil dies voraussetzen würde, dass mindestens zwei Airlines mit beiden Startverfahren das gleiche Ziel mit gleichem Fluggerät in ausreichender Häufigkeit anfliegen. Eine solche Situation lag zum Zeitpunkt der Messung am Flughafen nicht vor. Insgesamt ist es daher notwendig, direkt zwischen den Startverfahren zu unterscheiden und nicht allein zwischen den Airlines.

Dieser Umstand hat es notwendig gemacht, ein automatisiertes Verfahren anhand der Steig- und Geschwindigkeitsprofile zu entwickeln, um innerhalb des Messzeitraums und nach Einführung der Empfehlung im DUS AIP überhaupt eine Aussage zu den Auswirkungen der beiden Startverfahren machen zu können. Aus diesem Grund und der Tatsache, dass ein Ziel nicht zwangsläufig mit beiden Verfahren angefliegen wurde, sind alle Flugbewegungen aller Airlines auf der Route DODEN ausgewertet worden.

Die automatisierte Erkennung bildet feste Charakteristiken der Startverfahren ab. Die Kriterien sind anhand der Verfahrensbeschreibungen nach ICAO abgeleitet und sind während des Vortrags anhand von Beispielen (Folie 17 und 18) anschaulich erläutert worden. So gibt beispielsweise das Beschleunigungsverhalten beider Verfahren im Betrachtungsfenster 1 zwischen 400 ft (120 m) und 3300 ft (1005 m) einen sicheren Anhaltspunkt, ob NADP1 oder NADP2 geflogen wurde. Der Vorwurf,

dass die Kriterien nur auf Annahmen und Vermutungen gestützt sind, kann seitens des Flughafens nicht nachvollzogen werden.

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.

Dass diese Faktoren Einfluss auf die Lärmsituation Einfluss haben, ist korrekt, jedoch liegen dem Flughafen die Cockpitdaten zur Klappenstellung, zum Powersetting und zum Abfluggewicht beim Start (ATOW) nicht vor und konnten daher nicht für eine Auswertung herangezogen werden – auch nicht in der Vergangenheit. Ausgewertet wurden die Flugverlaufsdaten aus ADS-B bzw. Radardaten, d.h. Steig- und Geschwindigkeitsprofile. Auch Verknüpfungen zu den verbauten Triebwerkstypen sind bei dieser sowie vergangenen Auswertungen nicht möglich gewesen.

In Lohausen kann es nicht zu höheren Maximalpegeln kommen, weil beide Startverfahren an dieser Messstelle eine identische Höhe haben! Die Annahme in Lohausen könnte das NADP1 Verfahren +1 dba erzeugen, stellte DUS und Stadt Meerbusch in früheren Diskussionen als nicht wahrnehmbar dar. Dafür mutmaßt Frau Bappert, dass Büderich 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.

Der Pegelunterschied von ca. +1 dB(A) am Messpunkt 1 ist keine Annahme, sondern ein Ergebnis aus der Messung. Beim NADP2 Verfahren erfolgt die Umstellung von reduziertem Startschub auf Steigschub (Cutback) in einer Entfernung von ca. 3,5 bis 4 km von der Startschwelle, die Messstelle 1 liegt etwa 3,5 km entfernt. Das bedeutet, dass ab dort beim NADP2 der Schub in Beschleunigung umgesetzt wird, d. h. die Nase abgesenkt wird. Beim NADP1-Verfahren wird nach dem Cutback weiter gestiegen und somit die Geschwindigkeit aus Steigschub in Höhe umgesetzt. Das heißt, je nachdem an welcher Stelle die Beschleunigungsphase beim NADP2 beginnt, kann die Höhe des Flugzeugs am Messpunkt 1 bereits zwischen NADP1 und 2 differieren. Mit der einsetzenden Beschleunigung werden beim NADP2 Verfahren darüber hinaus auch die Klappen eingefahren. Somit kann die Höhe bereits am Messpunkt 1 differieren und auch der Konfigurationszustand des Flugzeugs verfahrensbedingt unterschiedlich sein, womit die Unterschiede in der Lärmsituation begründbar sind.

In Meerbusch Büderich 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 Büderich 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 Unterschied von 4 dB stammt aus der Präsentation zur Auswertung der Startverfahren der Kommission nach § 32b LuftVG im Juni 2018. Verglichen wurden hier die Lärmauswirkungen anhand von Aussagen der Airlines. Dazu wurden Flugbewegungen der Airlines Alitalia (NADP1), Eurowings (NADP2) und Air Berlin mit Destination Rom (FCO) miteinander verglichen. Die Ergebnisse des damaligen Vergleichs zu der aktuellen Auswertung sind ähnlich: geringe Unterschiede /teilweise höhere (Maximal-)Pegel im extremen Nahbereich, niedrigere Maximalpegel und Beiträge zum Leq (Lp,AE) im Bereich 5 bis 10 km Entfernung beim NADP1 Verfahren und nur geringe Effekte in Höhe

der Messstellen 3 und 4 zwischen beiden Verfahren. Die aktuelle Präsentation bestätigt die damaligen Ergebnisse.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die für die Einführung und Überwachung von Flugverfahren zuständig ist, kann nach ihren Aussagen keine Startverfahren vorschreiben, wenn nicht ein luftsicherheitsbedingter Grund vorliegt. Daher wurde entsprechend dem Votum der Lärmschutzkommission eine Empfehlung zur Nutzung des NADP1 Verfahrens im Luftfahrthandbuch eingetragen. Dies ist unter anderem mit Unterstützung des Flughafens Ende des Jahres 2020 auch geschehen. Weitere Einflussmöglichkeiten auf die Wahl des Abflugverfahrens stehen dem Flughafen nicht zur Verfügung.

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.

Wie bereits oben beschrieben, lagen dem Flughafen die geforderten Daten für eine Auswertung nicht vor.

In der Präsentation aus der Kommissionssitzung nach § 32b LuftVG im Juni 2018 gab es bereits für die Nordabflugrouten eine Auswertung von Langstreckenmaschinen mit unterschiedlichen Startverfahren am Messpunkt 6 in Lank-Latum. Verglichen wurden Flüge der Lufthansa und Air Berlin (NADP2) mit Flügen der Air China (NADP1). Zum damaligen Zeitpunkt waren die Unterschiede marginal. Zusätzlich sei darauf hingewiesen, dass aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung im Kurvenbereich direkt nach dem Start auf den Nordabflugrouten angepasste Startverfahren geflogen werden.

Im Jahr 2022 operierte Delta Airlines nicht am Flughafen Düsseldorf. Die Route nach Atlanta wurde erst im Mai 2023 wieder aufgenommen.