

Sitzung Fluglärmkommission Friedberg 19.01.2010

Fragen des Hr. Hengster und Antworten der AFG

1. Wie sind die Betriebszeiten und die Hubschrauberschulungen am Augsburger Flughafen z. Z. geregelt und welche Ausnahmen gab es 2009?

Veröffentlicht in der **AIP LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND**
AD 2 EDMA 1-7 AIP GERMANY 18 DEC 2008

Geregelt in der Betriebsgenehmigung vom 17.05.2005 Luftamt Südbayern gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für den Verkehrslandeplatz Augsburg und in einer Betriebsbestimmung der AFG – Austrocontrol vom 01.05.2008

EDMA AD 2.20 Local Traffic Regulations

Unter 2.4 Hubschrauberschulung

Mon – Sat 0700 (0600) – 1130 (1030) UTC

Mon – Fri 1400 (1300) – 1630 (1530) jedoch nicht später als SS/but not later than SS

SR frühestens 0700 (0600)/at the earliest –

SS längstens 1800 (1700)/at the latest

Sat, Sun, HOL: keine Schulung erlaubt / no training allowed

Betriebsbestimmung vom 01.05.2008

Durchführung von Helikopterschulbetrieb auf dem Segelfluggelände des Verkehrslandeplatz Augsburg

L. Allgemeines

1.1 Helikopterschulung findet nur innerhalb des Flugplatzgeländes auf dem Segelfluggelände statt. Schwebeflugübungen sind im östlichen Teil des Segelfluggeländes durchzuführen (Ausnahme: Bei gleichzeitiger Nutzung mit Segelflug- besonders geregelt).

1.2 Helikopterschulbetrieb darf nur an Werktagen von Montag-Freitag von Sonnenaufgang, frühestens 08:00 Uhr Ortszeit bis Sonnenuntergang, längstens 19:00 Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

1.3 In der Zeit zwischen 12:00 Uhr Ortszeit und 13:00 Uhr Ortszeit sind keine Helikopterschulungsflüge zulässig.

1.4 Es darf immer nur ein Helikopter auf dem Segelfluggelände üben.

Ausnahmen gab es 2009 keine!

2. Welche Flugzeugarten sind auf Grund der neu festgelegten Flugplatzkategorie zugelassen, gab es Ausnahmen 2009?

Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist **derzeit temporär in den Code 2B** gemäß der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bzw. des ICAO Annex 14 eingestuft.

Dies bedeutet dass der VL Augsburg hiermit hinsichtlich eines regelmäßigen Charter- und Linienverkehrs mit Hilfe eines Präzisions-Instrumentenanfluges eingestuft worden ist. Für unregelmäßigen Verkehr gilt die 50 Tonnen Regelung.

Die AFG hat durch eine **gutachterliche Stellungnahme** den Einsatz des Flugzeugmusters Dornier 328 Jet prüfen lassen

Einsatz des Flugzeugmusters Dornier 328 Jet

Hintergrund hierfür ist nicht die Gesamtlänge sowie die ausgewiesenen „Verfügbaren Strecken“ der Start- und Landebahn am Standort Augsburg, sondern die eingeschränkte derzeitige Hindernissituation, insbesondere die Streifenbreite von insgesamt 150 m (jeweils 75 m seitlich der Start-/Lande-Bahnachse) sowie die Neigung der Anflugflächen von 1:30.

Das derzeit bereits am Flugplatz Augsburg operierende Flugzeugmuster Dornier 328 „Prop“ entspricht mit einer Spannweite von 20,98 m dem ICAO - Code B.

Das maximale Startgewicht dieses Flugzeuges beträgt 13.990 kg. Die Flugzeug-Bezugsbahnlänge liegt unterhalb von 1.200 m, womit dieses Flugzeugmuster dem ICAO-Code 2B zuzurechnen ist.

Der auf dem „Prop“-Flugzeugmuster basierende Dornier 328 „Jet“ entspricht in den äußeren Abmessungen vollständig dem „Prop“-Flugzeugtyp, weist infolge der verstärkten Konstruktion jedoch ein erhöhtes maximales Abfluggewicht von 15,7 to auf. Die Abmessungen entsprechen insoweit ebenfalls dem Code B. Die Flugzeug-Bezugsstartbahnlänge dieses Flugzeuges liegt mit 1.367 m im unteren Bereich der Code-Zahl 3.

Die Flugzeug - Bezugsbahnlänge (Aeroplane Reference Field Length) ist im ICAO Annex 14 wie folgt definiert (Auszug):

Table 1-1. Aerodrome reference code (see 1.3.2 to 1.3.4)

Code element 1		Code element 2		
Code number	Aeroplane reference field length	Code letter	Wing span	Outer main gear wheel span *
	(1)		(2)	(3)
1	Less than 800 m	A	Up to but not including 15 m	up to but not including 4.5 m
2	800 m up to but not including 1200 m	B	15 m up to but not including 24 m	4.5 m up to but not including 6 m
3	1200 m up to but not including 1800 m	C	24 m up to but not including 36 m	6 m up to but not including 9 m
4	1800 m and over	D	36 m up to but not including 52 m	9 m up to but not including 14 m
		E	52 m up to but not including 65 m	9 m up to but not including 14 m

* Distance between the outside edges of the main gear wheels.

Im Ergebnis wird die Bezugsbahnlänge somit für das maximale Abfluggewicht unter bestimmten standardisierten Bedingungen (Höhe auf Meeresspiegel, Standardatmosphäre, Nullwind und Nullneigung der Start-/Landebahn) festgelegt. Das im Betrieb (Start-/Landung) an einem Flugplatz tatsächlich mögliche Gewicht und die damit im jeweiligen Betriebsfall erforderliche Länge der Start- bzw. Landestrecke wird anhand der tatsächlichen Bedingungen (Temperatur, trocken/nass, Luftdruck, verfügbare Start-/Landebahnlänge, erforderliche Reichweite, Hindernissituation etc.) unter Berücksichtigung der flugbetrieblichen Bestimmungen ermittelt. Somit ist – unabhängig von der Ursprungskategorisierung des Flugzeugmusters Dornier 328 „Jet“ in den ICAO Code 3B – ein den operationellen Bestimmungen entsprechender Flugbetrieb auch am Flugplatz Augsburg gewährleistet.

Zusätzlich wird im Hinblick auf die Landung darauf hingewiesen, dass beide (Do 328 „Prop“ und „Jet“) nahezu identische Landegeschwindigkeiten aufweisen und in der Flugzeug-Geschwindigkeitskategorie „B“ eingestuft sind.

Auf Grund dieser fast identischen Eigenschaften zwischen einem DO 328 Prop und einem DO 328 Jet hat das BMVBS, beraten durch die DFS, es dem Luftamt Südbayern überlassen eine Genehmigung des DO 328 Jet für den Verkehrslandeplatz Augsburg zu erteilen.

Das LA hat die Nutzung dieses Flugzeugtypes ausnahmslos auf den Werkflugbetrieb der Fa. Eurocopter beschränkt.

Ausnahmen gab es 2009 keine!

3. Sind Kunstflüge am Flugplatz erlaubt, wenn ja, wo müssen sie stattfinden und gibt es zeitliche Beschränkungen?

Kunstflüge sind am Flugplatz Augsburg über dem Segelfluggelände erlaubt

Veröffentlicht in der **AIP LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND**
AD 2 EDMA 1-7 AIP GERMANY 18 DEC 2008
basierend auf einer Genehmigung vom LA Südbayern vom 23.09.1976

EDMA AD 2.20 Local Traffic Regulations

2.1 Kunstflug

Kunstflug über dem Segelfluggelände ist zu folgenden Zeiten gestattet

Mon – Sat 0700 (0600) – 1130 (1030) UTC

Mon – Fri 1400 (1300) – 1630 (1530) jedoch nicht später als SS/but not later than SS

Außerdem sind Kunstflugboxen außerhalb der Kontrollzone des VL Augsburg von der DFS genehmigt, die aber mit der AFG nichts zu tun haben.

4. Wie sind die Probeläufe von Flugzeugen geregelt und wo finden sie statt?

**Probeläufe sind in der Betriebsgenehmigung vom 17.05.2005
Luftamt Südbayern gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für den
Verkehrslandeplatz Augsburg geregelt.**

Veröffentlicht in der **AIP LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND**
AD 2 EDMA 1-7 AIP GERMANY 18 DEC 2008

2.5 Probe- und Standläufe

Probe- und Standläufe sind nur zu folgenden Zeiten zulässig:
täglich/daily 0600 (0700) – 1130 (1030) und/ and 1300 (1200) – 1800 (1700) UTC
Ausnahmen hiervon bedürfen der Zustimmung der Flughafengesellschaft.

Betriebsgenehmigung vom 17.05.2005 Luftamt Südbayern

8. Für Triebwerksprobeläufe bestehen folgende Regelungen:

Im Zeitraum zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und 06.00 Uhr Ortszeit sind Triebwerksprobeläufe ausschließlich in der Lärmschutzanlage zulässig.

Zu diesem Zweck dürfen die Triebwerksprobeläufe frühestens 60 Minuten vor der geplanten Abflugzeit mit folgender zeitlicher Dauer in Abhängigkeit vom Betriebszustand durchgeführt werden:

Betriebszustand	zulässige Betriebszeit Variante 1	Zulässige Betriebszeit Variante 2	zulässige Betriebszeit Variante 3
Idle (Leerlauf) < 80 % Torque 100% Torque	20 Minuten 4 Minuten 2 Minuten	30 Minuten	40 Minuten

Volllastbetrieb mit 100 % Torque darf frühestens ab 05.15 Uhr Ortszeit durchgeführt werden.

In keinem Fall dürfen die Luftfahrzeuge vor 06.00 Uhr Ortszeit mit eigener Kraft bewegt werden.

Die AFG hat Aufzeichnungen über Anzahl, Betriebszustand und zeitlicher Dauer der zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und zwischen 06.00 Uhr Ortszeit zulässigen Triebwerksprobeläufe zu führen und auf Verlangen vorzulegen.

Triebwerksprobeläufe zwischen 05.00 Uhr Ortszeit und 07.00 Uhr Ortszeit, zwischen 13.00 Uhr Ortszeit und 15.00 Uhr Ortszeit sowie zwischen 19.00 Uhr Ortszeit und 22.00 Uhr Ortszeit sind nur in besonders begründeten Ausnahmefällen nach vorheriger Zustimmung (PPR) der AFG zulässig.

5. Warum können angeblich Piloten die sog. Lärmarme Platzrunde nicht einhalten obwohl fast alle mit GPS-Unterstützung fliegen könnten?

FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGSSTELLE BEIM LUFTFAHRT-BUNDESAMT (LBA) hat festgestellt:

GPS ist kein Ersatz für Sichtwetterbedingungen

Ein GPS-Empfänger kann ausreichende Sichtflugbedingungen nicht ersetzen. Im Gegenteil: Die Bedienung des hochkomplexen Navigationssystems GPS ist sehr anspruchsvoll. Ein GPS-Empfänger, der eigentlich den Piloten bei Navigationsaufgaben entlasten soll, kann für einen Luftfahrzeugführer, der gewöhnlich unter Sichtflugbedingungen fliegt, in Stresssituationen eine zusätzliche Belastung bedeuten.

Um Unfälle der beschriebenen Art zu verhindern, empfiehlt die FUS folgende Grundsätze bei GPS-Einsatz unter Sichtflugregeln (VFR) zu berücksichtigen:

- **GPS kann ausreichende Sichtwetterbedingungen nicht ersetzen.**
- **Flugführung und Beibehaltung der Fluglage müssen unter allen Umständen durch den Luftfahrzeugführer gewährleistet werden.**
- **Mit der Bedienung des GPS-Empfängers vertraut sein, setzt eine gründliche Einweisung und regelmäßiges Training voraus.**
- **Auch bei GPS-Nutzung ist eine umfassende Flugvorbereitung unbedingt notwendig.**
- **Bei "direct to" Funktionen Höhenprofil des Geländes, Hindernisse und die Luftraumstruktur beachten.**
- **Navigationunterstützung mit GPS-Geräten erfordert eine kontinuierliche Nutzung während des Fluges, d.h. Einschalten oder Programmieren in kritischen Situationen kann zu zusätzlichen Stresssituationen führen.**

6. Welche Stelle am Flugplatz ist zuständig für Beschwerden aus der Bevölkerung?

Zuständig bei der AFG für Beschwerden ist der GF, in diesem Falle ich! Per Telefon oder auch über E-Mails nimmt die Verkehrsleitung der AFG die Beschwerden entgegen, die dann die Beschwerden an mich weiterleitet, die ich dann persönlich oder auch schriftlich beantworte.

7. Wer ist Lärmschutzbeauftragte für den Flugplatz und von wem wird er bezahlt?

Bei den Luftämtern Süd- und Nord-Bayern ist die Position eines Lärmschutzbeauftragten eingerichtet, um sich der Lärmprobleme der Bürger anzunehmen.

Beschreibung des Themas

Durch Landtagsbeschluss wurde 1974 bei den Luftämtern Nord- und Südbayern die Funktion eines Lärmschutzbeauftragten (LSB) geschaffen. Er nimmt in neutraler Funktion eine Mittlerrolle zwischen den Bürgern und allen Beteiligten am Luftverkehr (Flughafen, Fluggesellschaften, Deutsche Flugsicherung [DFS], Behörden) wahr. Die Zuständigkeit erstreckt sich auf alle Lärmereignisse durch zivilen Luftverkehr mit der Zielsetzung möglicher Abhilfemaßnahmen.

Ausgewählte Schwerpunkte der Arbeit sind: Annahme, Untersuchung, Beantwortung und Auswertung von Fluglärmbeschwerden, Überwachung der Einhaltung von Maßnahmen zur Lärminderung (wie z.B. lärmindernde An- und Abflugverfahren oder Nachtflugbeschränkungen) sowie fachliche Beratung und Aufklärung in Lärmschutzfragen. Um möglichst wirkungsvoll auf Lärmereignisse reagieren zu können benötigt der Lärmschutzbeauftragte möglichst exakte Angaben über das Lärmereignis (Datum, Uhrzeit, Ort, Beschreibung des Luftfahrzeuges wenn möglich mit Kennzeichen, Angaben über den Flugverlauf).

Kosten

Für die Dienstleistungen des Lärmschutzbeauftragten werden keine Kosten erhoben.

Der Verkehrslandeplatz Augsburg hat keinen Lärmschutzbeauftragten, der explizit nur für diesen Flugplatz zuständig ist.

8. Warum wurde das Grooving der Startbahn genehmigt ohne dass die betroffenen Anwohner offiziell etwas davon erfahren haben?

Das Grooving der S/L-Bahn in Augsburg ist eine technische Baumaßnahme die ausschließlich der Sicherheit dient und das Risiko bei Nässe vermindert.

Grooving bietet eine Reihe wichtiger Pluspunkte:

- Schnelle Wasserableitung und Trocknung
- Leichtere Wasserverdrängung, d.h. Reduzierung des Aquaplaning-Risikos
- Drastisch geringerer Streusalzaufwand
- Pistenverfügbarkeit auch bei schwerem Niederschlag

Grooving hat nichts mit einer Bahnverlängerung zu tun, bei der Anrainer gehört werden müssen!

Eine Maßnahme die ausschließlich der Sicherheit für den Flugplatzbetreiber dient muss nicht wie z.B. eine Bahnverlängerung etc. von den betroffenen Anwohnern gehört bzw. abgesegnet werden.

9. Warum erfolgte die Einladung zur Sitzung nicht zum angekündigten Zeitraum?

Ich hatte im Spätherbst 2009 eine komplizierte Darmoperation und aus diesem Grunde hat die geplante Fluglärmkommission-Sitzung nicht zum angekündigten Zeitraum stattfinden können und wurde deswegen verschoben.

10. Warum wird das Protokoll der Sitzung nicht zeitnah z.B. innerhalb von 6 Wochen erstellt?

Der Protokollführer wurde von der Fluglärmkommission in 2008 bestimmt und diesen stellt auf freiwilliger Basis die Stadt Augsburg. Außerdem hat der dazumal festgelegte Protokollführer der Stadt Augsburg diese Funktion nur kommissarisch übernommen, da er seitens der Stadt nicht für den Flugplatz zuständig war und sich das zuständige Referat 8 für Wirtschaft in einer Umstrukturierung befand.