

FLUGLÄRMSCHUTZKOMMISSION

FÜR DEN FLUGHAFEN HAMBURG

- GESCHÄFTSSTELLE -

IB 222 / 206
29.10.2012

Niederschrift

über die 206. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission
für den Flughafen Hamburg
am 19.10.2012

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vertreter des Vorsitzenden begrüßt die Anwesenden und entschuldigt den neuen Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord, der als Gast hatte teilnehmen wollen, kurzfristig aber wegen einer dringenden Senatsangelegenheit absagen musste. Die Kommission ist beschlussfähig. Auf Antrag soll TOP 5 vor TOP 4 behandelt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 1

Beschlussfassung über die Niederschrift der 205. FLSK-Sitzung am 08.06.2012

Die Kommission stimmt der Niederschrift zu.

TOP 2

Festsetzung des Siedlungsbeschränkungsbereichs (FLSK-Drs. 05/12)

Der Vertreter der BSU/LP berichtet, dass der Entwurf einer Senatsdrucksache zur Festsetzung eines Siedlungsbeschränkungsbereichs zwischen den beteiligten Fachbehörden weiterhin strittig sei und ein Kompromiss angestrebt werde. Es gelte die bestehende Regelung aus der Vergangenheit. Ein abgestimmtes Ergebnis werde der FLSK vorgestellt werden. Die Vertreterin der BWVI erklärt, dass die BSU in Abstimmung mit der BWVI angekündigt hatte, die Drucksache zurückzuziehen. Ein neuer Sachstand sei der BWVI nicht bekannt. Der Vertreter der BSU/LP erwidert daraufhin, dass eine Rücknahme auf Intervention der Finanzbehörde noch nicht geschehen und vorerst auch nicht mehr geplant sei. Vielmehr bestünde nun erneuter Erörterungsbedarf. Daraufhin wünscht der Vertreter des Bezirks Hamburg-Nord, der seinen Antrag als Signal für einen weiterhin geforderten ausreichend großen Siedlungsbeschränkungsbereich sieht, dass über seinen Antrag (FLSK-Drs. 05/12) abgestimmt wird.

Antrag zur 205. Sitzung der Fluglärmenschutzkommission Hamburg am: 08.06.2012

Antragsteller: Detlev Grube, GAL-Nord zum TO Siedlungsbeschränkungsbereich

Thema: Siedlungsbeschränkungsbereiche am Flughafen Hamburg

Kurze Zusammenfassung des Sachverhalts:

Nach Informationen der GAL ist eine Senatsdrucksache in der Behördenabstimmung, die eine deutliche Verkleinerung des siedlungsbeschränkten Bereichs um den Flughafen Hamburg vorsieht. Hintergrund ist neben der Festlegung der neuen Lärmschutzzonen eine ergänzende Regelung zum § 5 FlugLärmG. Da zu erwarten ist, dass es zu einer Senatsentscheidung vor der nächsten Sitzung (206.) der FLSK kommt, ist sofortiger Handlungsbedarf entstanden.

Vorgeschlagene Maßnahme:

Keine Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs

Begründung:

Ziel sollte (vor dem Hintergrund eines in der Zukunft zu erwartenden steigenden Flugbewegungsaufkommens) vorrangig der Schutz der Bürgerinnen und Bürgern vor gesundheitlichen Gefahren sein und nicht eine Verschärfung der Belastungssituation durch eine Verringerung der siedlungsbeschränkten Fläche.

Erfahrungsgemäß werden von Menschen erst nach längerer Zeit am neuen (flughafennahen) Wohnort Belastungen wahrgenommen und führen erst dann zu gesundheitlichen Schädigungen (u.a. Herz-Kreislaufbeschwerden etc.). Auch sind häufig bei Wohnungs- und Grundstücksbesichtigungen andere Start- und Landebahnkonstellationen gegeben, sodass die Belastungen durch Fluglärm nicht sofort wahrgenommen werden. Dies führt dann häufig nach einigen Monaten zu Beschwerden beim Flughafen, der DFS und den Behörden - und letztendlich auch zu Klagen vor dem Gericht. Durch das geplante „Heranrücken“ der Wohnflächen an den Flughafen werden somit zusätzliche Problem-Wohnflächen geschaffen.

Insgesamt ist eine Verringerung der siedlungsbeschränkten Fläche - und damit einer Erhöhung der Lärmbelastung von Bürgerinnen und Bürgern durch eine neue flughafennahe Wohnbauentwicklung – keine nachhaltige Maßnahme. Für den stadtnahen Flughafen Hamburg gelten besondere gesundheits- und städtebaupolitische Anforderungen, denen Rechnung getragen werden muss.

Beschlussvorschlag:

Die Fluglärmenschutzkommission spricht sich gegen eine Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs aus und fordert die BSU, die BWVI und den Flughafen auf, dafür Sorge zu tragen, dass es zu keiner Verringerung des siedlungsbeschränkten Bereichs am Flughafen Hamburg kommt.

Bei 7 Enthaltungen und 3 Gegenstimmen stimmt die Kommission dem Antrag mehrheitlich zu.

Der Antragsteller fordert eine Veröffentlichung des Abstimmungsergebnisses durch den Vorsitzenden der Kommission. Dies wird von dem Vertreter der BSU abgelehnt, da die Materie noch nicht diskutiert worden sei. Der Vorsitzende erklärt, dass der geforderte Siedlungsbeschränkungsbereich sinnvoll sei und sagt eine Veröffentlichung des Abstimmungsergebnisses zu.

TOP 3

Beratung der für die für Fluglärm zuständigen Behörde der Freien und Hansestadt Hamburg durch die FLSK bezüglich einer Position zum Richtlinienentwurf einer EU BetriebsbeschränkungsVO (FLSK-Drs.06/12 und FLSK-Drs. 07/12)

Der Fluglärmenschutzbeauftragte gibt einen kurzen Sachstandbericht und erklärt, dass durch die Umsetzung des ursprünglichen Richtlinienentwurfs starker Einfluss auf die einzelnen Flughäfen genommen werden könne. Die Mehrheit der Bundesländer und somit Deutschland habe den Entwurf abgelehnt und der EU Änderungsvorschläge unterbreitet. Diese würden zurzeit in den EU-Ausschüssen beraten. Eine Diskussion sollte erst nach Vorliegen eines neuen Entwurfs geführt werden.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 4

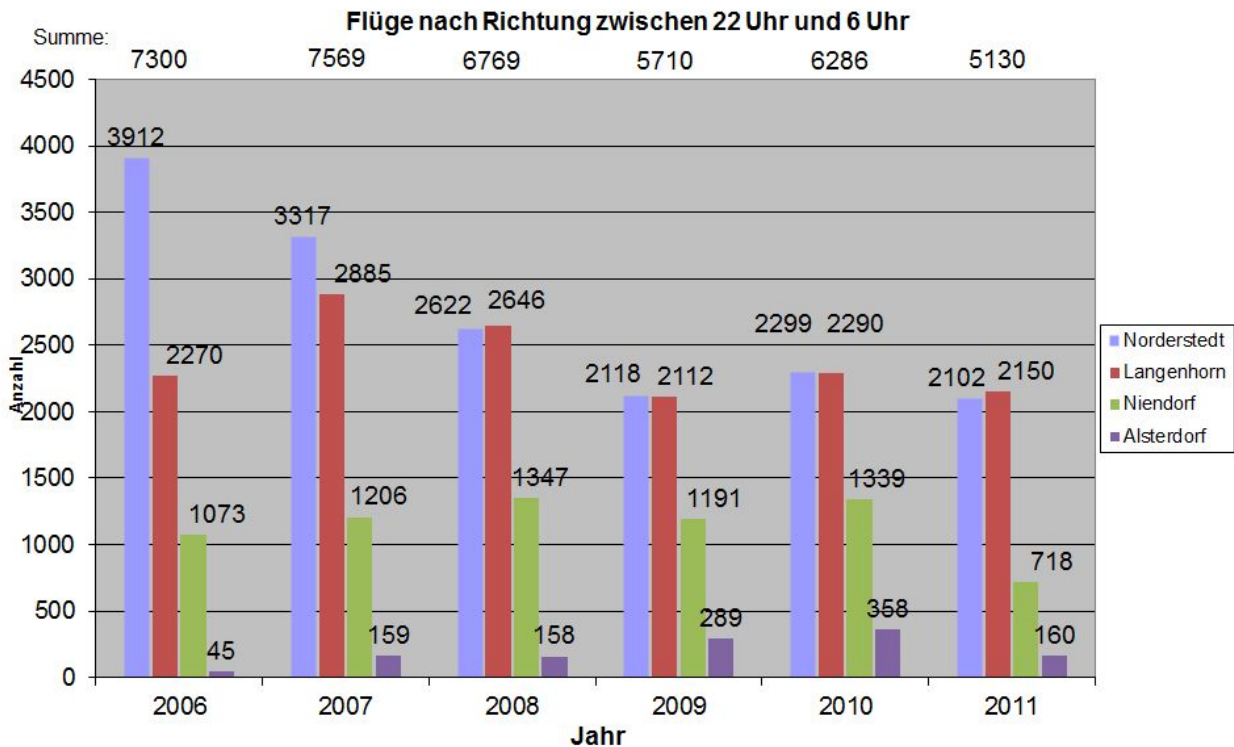
Bahnbenutzungsregelungen (FLSK-Drs. 10/12)

Ein Vertreter der Pilotenvereinigung Cockpit e.V. stellt die in der „Flughafen Mängelliste 2012“ seiner Vereinigung genannte Kritik im Hinblick auf die Bahnbenutzungsregeln Hamburg dar (vgl. FLSK-Drs. 12/12). Er beschreibt, dass die in Hamburg festgelegten Kriterien für den Start auf RWY 33 und die Landung auf RWY 15 in der Zeit von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr den Vorschriften der ICAO nicht entsprächen.

Das ICAO Dokument 8168 sieht im Kapitel „Noise Abatement Procedures“ zwar grundsätzlich vor, dass bestimmte Start- und Landebahnen aus Lärmschutzgründen vorrangig benutzt werden sollen, jedoch gilt als Einschränkung bei Wahl der An-/Abflugpiste eine Rückenwindkomponente von nicht mehr als 5 Knoten. Im Luftfahrthandbuch (AIP) sei dagegen nach wie vor eine zulässige Rückenwindkomponente bis 10 Knoten veröffentlicht.

Die Vertreterin der DFS führt dazu aus, dass die ICAO-Vorgaben in der Praxis voll umfänglich umgesetzt würden, einschließlich der maximalen Rückenwindkomponente von 5 Knoten. Sie könne keine Probleme durch die Bahnbenutzungsregeln erkennen. Der Vertreter der FHG unterstützt die Aussage, dass die Forderungen von Cockpit in den letzten Jahren bereits umgesetzt worden seien mit Verweis auf die Zahlen der nächtlichen Anflüge, die sich durch die Anwendung der ICAO-Vorgaben geändert hätten. Der Vertreter der BSU erinnert an die Ergebnisse der 198. FLSK-Sitzung, in der ein Vertreter der DFS ausführlich über die Kriterien zur Wahl der An- und Abflugpiste berichtet hatte. Seit 2007 haben aufgrund der Vorgaben der ICAO die nächtlichen Flüge über dem Gebiet von Schleswig-

Holstein erheblich abgenommen (von ca. 54 % Anteil auf etwa 41 % Anteil, siehe Grafik), zu Lasten der Hamburger An-/Abflugschneisen.



Die Pilotenvereinigung Cockpit e. V. wünscht sich, dass diese der Praxis entsprechende Vorgehensweise durch die entsprechende Änderung im AIP bestätigt wird.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 5

Fluglärmexposition Anwohner (FLSK-Drs. 09/12)

Ziel des Antragstellers ist eine Datengewinnung über das An- und Abflugsystem in Hamburg unter Berücksichtigung aller vier Bahnrichtungen, um schließlich das Verhältnis der Fluglärmbelasteten zwischen Niendorf, Alsterdorf und Langenhorn ermitteln zu können. In der Diskussion ergab sich, dass zum Erhalt von belastbaren Daten hierzu ein neues DES erstellt werden müsste. Dies würde einen sehr hohen Aufwand erfordern. Der Vertreter der FHG berichtet, dass man bereits zu einer ähnlichen Fragestellung die 75 dB(A)-Kontur eines Flugzeugs mit Einwohnerdaten des Statistischen Landesamtes verknüpft und dabei folgende fiktive Belastungsverteilung ermittelt habe:

Richtung Langenhorn: 23.000 Personen

Richtung Alsterdorf: 30.000 Personen

Richtung Niendorf: 24.000 Personen

Richtung Norderstedt: 9.000 Personen, davon 8.000 auf Hamburger Gebiet.

Nachdem die Frage, ob der Antrag umformuliert werden sollte, gründlich erörtert wurde, stimmt der Antragsteller einer Vertagung des Antrags zu.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

TOP 6

Sonstiges

6.1 Projekt FlyNet

Ein Vertreter der Lufthansa Technik (LHT) erläutert den Antrag auf Erprobung des „In Flight Entertainment Systems“ (vgl. FLSK-Drs. 13/12). Damit soll der Nachweis erbracht werden, dass die Handy-Strahlen nicht die Flugzeugsicherheit beeinträchtigen. Die technischen Vorgaben der amerikanischen Luftfahrtbehörde (FFA) und der Bundesnetzagentur sind dabei zu erfüllen. Daher dürfen die notwendigen Tests nur nachts zwischen 22.00 und 04.00 Uhr außerhalb von Gebäuden mit einem Mindest-

abstand von 500 feet von großen metallischen Strukturen durchgeführt werden. Deshalb ist der Gebrauch der Lärmschutzhalle nicht möglich. Es ist eine Simulation der Flugsituation erforderlich, so dass ein Triebwerkslauf in der Leistungsstufe Ground Idle mit Zu- und Wegschaltung der APU in einem Zeitfenster von 2 bis 6 Stunden durchgeführt werden muss. Die genauen Abstimmungen mit dem Flughafen Hamburg sind noch nicht abgeschlossen, allerdings sind bereits 3 Nächte vorgesehen, vor dem 24.12.12 und im Januar 2013 am Kompensierplatz (Kopf Bahn 33) mit überwiegendem Gewerbegebiet in der Nachbarschaft. Die erteilte Genehmigung enthält Auflagen zu begleitenden Schallpelemessungen. Bisher wurden ähnliche Abläufe bei Kompensierungen messtechnisch begleitet und keine Überschreitungen der zulässigen Werte nach TA-Lärm ermittelt. Es gab auch keine Beschwerden. Man hätte den Versuch nicht an einem anderen deutschen Flughafen, z. B. Frankfurt durchführen können, weil dort eine Genehmigung der Bundesnetzagentur nicht möglich wäre. Es wird gebeten, über den Vorgang anschließend der FLSK zu berichten.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

6.2 Umweltpreis

Der Vertreter der FHG berichtet, dass der Flughafen Hamburg im Oktober 2012 mit dem „Green Fleet Award“ ausgezeichnet worden sei. Diesen Umweltpreis, der an Unternehmen vergeben wird, die sich durch innovative Ideen und wegweisende Ansätze beim Fuhrparkmanagement auszeichnen, habe der Flughafen wegen seines Einsatzes von Erdgas- und Elektrofahrzeugen bekommen, durch den die Energiebilanz der Bodenfahrzeugflotte erheblich verbessert werden konnte.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

6.3 Mikrophon

Der Vertreter des Bezirks Altona wünscht zukünftig die Verwendung eines Mikrophons während der Sitzungen. Der Vertreter der FHG sagt dies zu.

Die Kommission nimmt Kenntnis.

Für die Niederschrift:

gez.

Antje Wilkens

Genehmigt:

gez.

Gebhard Kraft

Anwesenheitsliste 206. Sitzung der Fluglärmschutzkommission am 19.10.2012

(M) = Mitglied, (S) = Stellvertreter, X=anwesend

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
1 Bezirk Hamburg-Nord				
Kopitzsch (M)	Wolfgang		4286.56000	Wolfgang.kopitzsch@polizei.hamburg.de
Schepanski(S)	Kerstin		42804.2130	Kerstin.schepanski@hamburg-nord.hamburg.de
Grube (M)	Detlev	X	5213873	dgrube@wtnet.de
Schmidt (S)	Thorsten			Thorsten.schmidt@galnord.de
Carstensen (M)	Christian	X		Christian.carstensen@bsu.hamburg.de
Winkel (S)	Helgard			Hn3573590@hansenet.de
Nielsen (M)	Karin	X		nielsen.karin@web.de
Scheuerl (S)	Christian			
2 Bezirk Eimsbüttel				
Dr. Sevecke (M)	Torsten		42801.2001	Torsten.Sevecke@eimsbuettel.hamburg.de
Dittmer (S)	Jens	X	42801.3362	Jens.dittmer@eimsbuettel.hamburg.de
Schneede (M)	Lieselotte	X	5602958	lieselotteschneede@t-online.de
Schwartau(S)	Pia			Pia.Schwartau@gmx.de
Schemmel (M)	Marc			marcschemmel@aol.com
Düvel (S)	Wolfgang			wolfgang-duevel@web.de
Gallun (M)	Hans-Dieter	X	38900714	d.gallun@gallun.de
Seidlitz (S)	Roland			juroseid@aol.com
3 Bezirk Wandsbek				
Wendt (M)	Gudrun	X		gudrun.wendt@gmx.de
Seier (S)	Heinz Werner		60671041	hseier@t-online.de
4 Bezirk Altona				
Langbehn (M)	Jürgen		42811.2803	Juergen.Langbehn@altona.hamburg.de
Kaeser (S)	Wolfgang	X		Wolfgang.kaeser@altona.hamburg.de
5 Stadt Norderstedt				
Grote (M)	Hans-Joachim		53595.306	Hj.Grote@wtnet.de
Borchardt (S)	Hauke	X	53595.300	hauke.borchardt@Norderstedt.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
6 Gemeinde Hasloh				
Brummund (M)	Bernhard	X	04106.2582	gemeinde@hasloh.de
Walther (S)	Jürgen			gemeinde@hasloh.de
7 Stadt Quickborn				
Köppl (M)	Thomas	X	04106.611-200	thomas.koepl@quickborn.de
Hensel(S)	Klaus-H.		04106.81305	Hensel-k@arcor.de
8 Kreis Segeberg				
Dr. Hoffmann (M)	Georg	X	04551.951439	georg.hoffmann@Kreis-Segeberg.de
Schröder (S)	Matthias			matthias.schroeder@kreis-segeberg.de
9 Kreis Pinneberg				
Lange (M)	Reimer		04101.3052.0	R.Lange@gawron24.de
Matthies (S)	Erwin	X		
10 Bundesvereinigung gegen Fluglärm				
Kraft (M)	Gebhard	X	42831.1380	misterkrafthamburg@googlemail.com
Wiederhold (S)	Herwart		5206781	hwwa@wtnet.de
Saalfeld (M)	Hans	X	5203795	U.Saalfeld@hotmail.de
Schwarz (S)	Hans		5231122	NIG-Fluglaermschutz@wtnet.de
Dr. Schülke (M)	Claus	X	3860.3530	Clausschuelke@koethercollegen.de
von Lany (S)	Eberhard		04106.3485	EUH@VONLANY.DE
11 Deutsche Lufthansa AG				
Dr. Köhler (M)	Ines	X	069.696.28309	Ines.Koehler@dlh.de
Dietz (S)	Michael			
12 TUifly.com				
Budig (M)	Rudolf	X	0511.9727-245	Rudolf.budig@tuifly.com
Büntgen (S)	Jochen			Jochen.buentgen@tuifly.com
13 Deutsche Flugsicherung GmbH				
Schierhorn	Christine	X	040/507.117.100	christine.schierhorn@dfs.de
Hummert	Uwe		0421/5372153	uwe.hummert@dfs.de
14 Flughafen Hamburg GmbH				
Schmidt (M)	Axel	X	5075.1597	Aschmidt@ham.airport.de
Budde-Steinacker (S)	Volker		5075.2869	vbudde@ham.airport.de

Name	Vorname	Unterschrift	Tel. Nr.	E-Mail Adresse
15 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt				
Bönnighausen (M)	Günter		42840-8272	Guenter.boennighausen@bsu.hamburg.de
Mundt (S)	Stefan	X	42840-8303	Stefan.mundt@bsu.Hamburg.de
Dr. Schacht (M)	Uwe	X	42840-2412	Uwe.schacht@bsu.hamburg.de
16 Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein				
Schmidt(M)	Dennis	X	0431-988.4696	Dennis.Schmidt@wimi.landsh.de
Andresen (S)	Mona			Mona.andresen@wimi.landsh.de
17 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Grützner (M)	Johannes	X	0431-988.7362	Johannes.Gruetzner@mlur.landsh.de
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein				
Brückner (S)	Alexander		0431-702.6230	Alexander.Brueckner@mlur.landsh.de
18 Handelskammer Hamburg				
Beine (M)	Christine		3613.8314	Christine.Beine@hk24.de
19 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen				
Pitz	Markus		42841.1308	Markus.pitz@bwvi.hamburg.de
Zandke-Schaffhäuser	Birgit	X	42841.1362	Birgit.zandke-schaffhaeuser@bwvi.hamburg.de
Thiedig	Birgit	X	42841.1480	Birgit.thiedig@bwvi.hamburg.de
20 Fluglärmenschutzbeauftragter / Geschäftsführung FLSK				
Wendland	Hans-Heinrich	X	42840.2380	Hans-heinrich.wendland@bsu.hamburg.de
Wilkens	Antje	X	42840.2411	Antje.wilkens@bsu.hamburg.de
21 Gäste				
Rösler (BA HH-N)	Harald		42804.2232	Harald.roesler@hamburg-nord.de
Böttcher (Cockpit)	Lorenz	X		Lorenz.boettcher@Vcockpit.de
Wagner (BSU)	Torsten	X	42840.2387	Torsten.wagner@bsu.hamburg.de
Schlag (LHT)	Anne-Katrin	X	5070.2205	Anne-katrin.schlag@lht.dlh.de
Derrer (LHT)	Jörn	X	5070.1449	Joern.derrer@lht.dlh.de
Jeserich (BWVI)	Nikolai	X	42841.1328	Nikolai.jeserich@bwvi.hamburg.de

206. FLSK-SITZUNG FLUGHAFEN HAMBURG

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

ARBEITSGRUPPE AGE (AERODROMES AND GROUND ENVIRONMENT)

Betreuung von 28 Verkehrs- und Regionalflughäfen in Deutschland

Beteiligung unserer Experten bei

- der „European Cockpit Association“ (ECA)
- dem Weltpilotenverband (IFALPA)
- der „European Aviation Safety Authority“ (EASA)
- der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)
- Eurocontrol

Jährliche Erstellung der Flughafenmängelliste für deutsche Flughäfen

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

KRITIKPUNKT DER VEREINIGUNG COCKPIT

Wichtige Kriterien:

- (3) Keine willkürliche Einschränkung bei der Wahl der aus Pilotensicht günstigsten Bahn rein aus umweltpolitischen- bzw. Lärmschutzgründen (insbesondere unter Missachtung des ICAO Dokuments 8168 - Noise Abatement Procedures) (4 Punkte)

Quelle: Flughafen Mängelliste 2012

(Erstmals 2005 in der Flughafen-Mängelliste aufgeführt)

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

VERGLEICH BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN / ICAO

2. Bahnbenutzungsregelungen

2.1 Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

2.2 Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.

Zwingende Gründe am Beispiel Airbus A320

- Rückenwind bis maximal 10 Knoten möglich
- Seitenwind bis maximal 30 (38) Knoten möglich

Forderungen Internationale Zivilluftfahrtorganisation

Dokument 8168 - Noise Abatement Procedures

- Rückenwind bis maximal 5 Knoten
- Seitenwind bis maximal 15 Knoten

insofern Lärmschutzgründe der bestimmende Faktor sind

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

VERGLEICH BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN / ICAO

2.3 Von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR- Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

Zwingende Gründe und Wetterminima am Beispiel Airbus A320

- Rückenwind bis maximal 10 Knoten möglich
- Seitenwind bis maximal 30 (38) Knoten möglich
- Wetterminima 200 ft Wolkenuntergrenze, 550 m Sicht

Forderungen Internationale Zivilluftfahrtorganisation

- Rückenwind bis maximal 5 Knoten
- Seitenwind bis maximal 15 Knoten
- Wetterminima 500 ft Wolkenuntergrenze, 1900 m Sicht

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

VERGLEICH BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN / ICAO

2.3 Von 2100 bis 0600 (2000 bis 0500) ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR- Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

Zwingende Gründe und Wetterminima am Beispiel Airbus A320

- Rückenwind bis maximal 10 Knoten möglich
- Seitenwind bis maximal 30 (38) Knoten möglich
- **Wetterminima 200ft Wolkenuntergrenze, 550m Sicht**

Forderungen Internationale Zivilluftfahrtorganisation

- Rückenwind bis maximal 5 Knoten
- Seitenwind bis maximal 15 Knoten
- **Wetterminima 500ft Wolkenuntergrenze, 1900m Sicht**

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

AKTUELLE SITUATION

- Die professionelle Zusammenarbeit zwischen Lotsen und Piloten ermöglicht grundsätzlich einen sicheren Betrieb auf dem Hamburger Bahnsystem
- Die Umsetzung der aktuellen Bahnbenutzungsordnung ist für Piloten schwierig und beinhaltet bei strenger Auslegung ein aus unserer Sicht nicht vertretbares Risikopotential

BAHNBENUTZUNGSREGELUNGEN

FORDERUNGEN DER VEREINIGUNG COCKPIT

Daher fordert die Vereinigung Cockpit:

- Änderung der bestehenden Bahnbenutzungsregelungen auf Grundlage der „ICAO Noise Abatement Procedures“ (Dokument 8168)
- Berücksichtigung der Piste 05, 23 für Start oder Landung bei Nacht, auf Grundlage der „ICAO Noise Abatement Procedures“ (Dokument 8168)
- Aufhebung von Einschränkungen bei einer Rückenwindkomponente von mehr als 5kt im Bereich vom Boden bis 1500ft über Grund
- Veröffentlichung des entsprechenden Verfahrens



Quelle: „Homepage DLH“

FlyNet®

-Nächtlicher Engine Idle Run am Airport Hamburg im Rahmen des Transmission Of Portable Electronic Devices Test (T-PED Test)-

Boeing 747-400

Jörn-Matthias Derrer

19.10.2012



Lufthansa Technik

More mobility for the world

FLSK-Drs. 13/12

Inhaltsverzeichnis

Projekt FlyNet[®] – Boeing 747-400 eXPhone Installation

T-PED Test

Zeitplan und Rahmenbedingungen



Inhaltsverzeichnis

Projekt FlyNet[®] – Boeing 747-400 eXPhone Installation

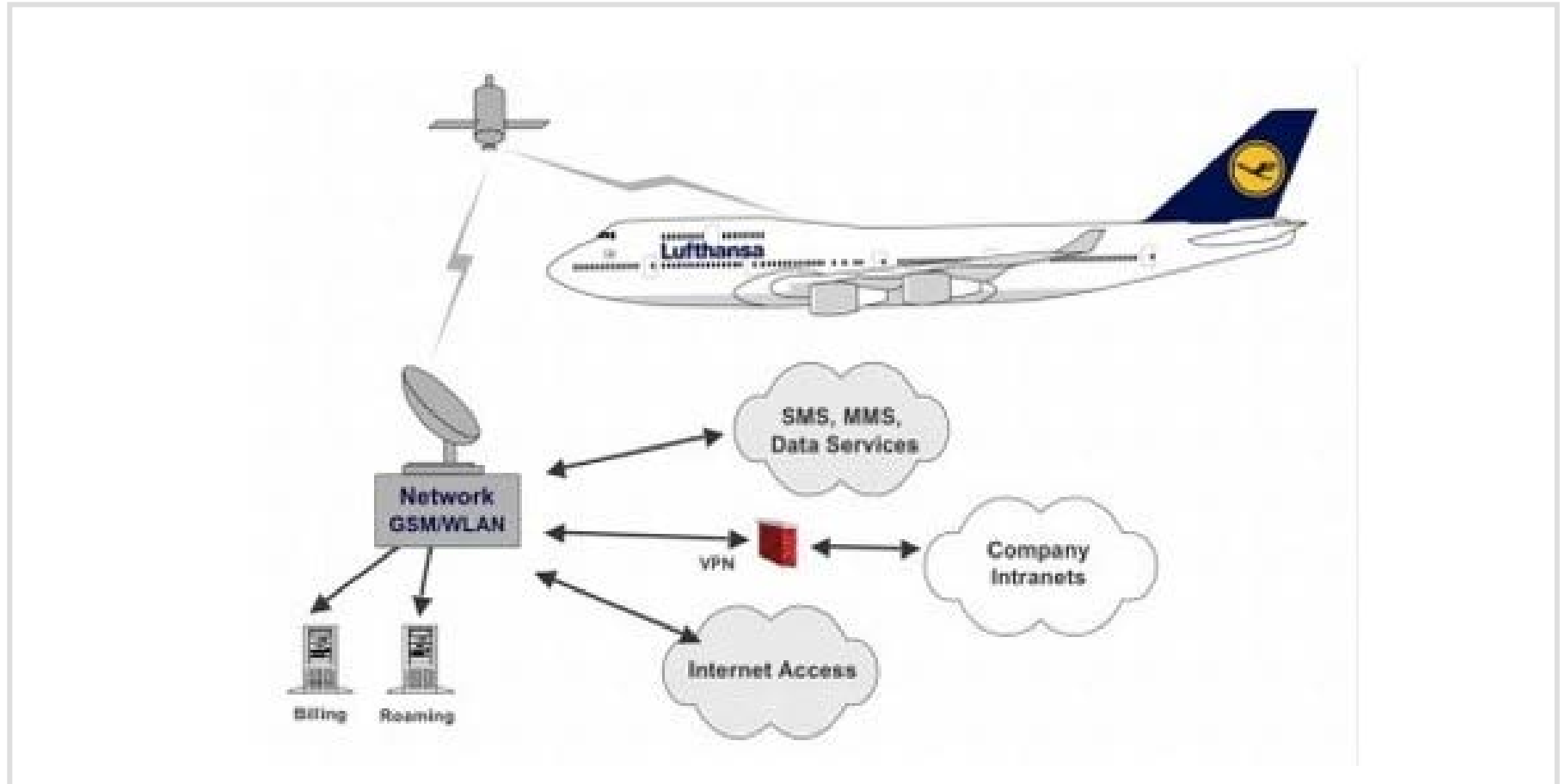
T-PED Test

Zeitplan und Rahmenbedingungen



DLH FlyNet®

In-flight Connectivity



Quelle: „Homepage DLH“

DLH FlyNet® Boeing 747-400

Panasonic IFE Produkte

eXCONNECT

- WLAN Internet In-Flight Connection
- Internet / Email (surfing as via DSL)
- **Flottenumrüstung ongoing** ✓

eXPHONE

- Handynutzung (SMS / Daten)
- Flottenumrüstung ongoing
- **Test und Zulassungsphase begonnen**



Quelle: „Homepage DLH“



DLH FlyNet® Boeing 747-400 eXPhone

Flottenumrüstung am Standort Hamburg

- Test und Zulassung sowie Umrüstung der DLH747 Flotte am Standort Hamburg gestartet.
- Die Umrüstung läuft parallel zu anderen Kabinenmodifikationen in Hamburg.
- Aufgrund des saisonalen Überholungsgeschäftes ist der eXPhone Auftrag, zusätzlich zu den weiteren Kabinenmodifikationen im Sommer/ Herbst 2012, für den Standort Hamburg ein wichtiges Arbeitspaket.
- Der für die Aktivierung des Systems notwendige T-PED Test soll von der Lufthansa Technik möglichst störungsfrei in die Streckenplanung der Lufthansa Passage eingebaut werden.



Inhaltsverzeichnis

Projekt Flynet – eXPhone Installation

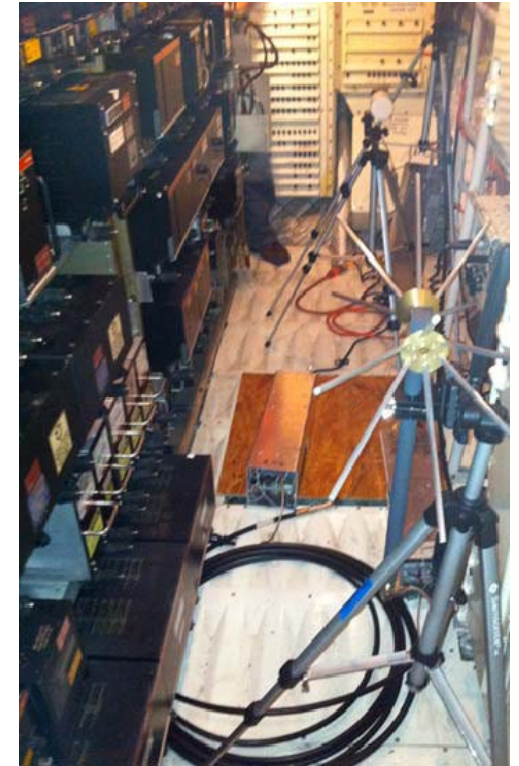
T-PED Test

Zeitplan und Rahmenbedingungen



Transmission of Portable Electronic Devices Test (T-PED Test)

- Der T-PED Test überprüft, ob zwischen den Flugzeugkomponenten und den PED's Elektro-Magnetische Interferenzen auftreten.
- Für eine Zulassung des eXPhone Systems ist der T-PED Test zwingend vorgeschrieben.
- Alle vorhandenen Flugzeugkomponenten und die entsprechenden Flugzeugkonfigurationen sind zu testen.
- Der vorhandene Zertifizierungsplan von Panasonic ist mit der FAA abgestimmt.



Quelle: „Armstrong Aerospace“



Inhaltsverzeichnis

Projekt Flynet – eXPhone Installation

T-PED Test

Zeitplan und Rahmenbedingungen



Restriktionen für den T-PED Test

Vorgaben Federal Aviation Administration:

“Die Tests müssen im Freien und im definierten Abstand zu metallischen Objekten durchgeführt werden.“

Quelle: T-PED Test Subunternehmer von Panasonic

Vorgaben Bundesnetzagentur:

“Die Tests dürfen nur in der Nacht durchgeführt werden.“

Quelle: „Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen“



T-PED Test Zeitraum und Voraussetzungen

- **Dauer:** T-PED Testdauer unter Berücksichtigung der Auflagen der Bundesnetzagentur
 - **ohne engine idle run** bis zu 7Nächte, auf dem Gelände der LHT
 - **mit engine idle run** bis zu 3Nächte aber in Summe nicht länger als 10h, auf dem Gelände des Airport Hamburg

- **Zeitraum:** Winter 2012-2013

- **Abhängigkeiten:**
 - Support durch LHT Personal sichergestellt
 - Prüfer von Panasonic und der FAA verfügbar
 - Koordination mit dem Hamburg Airport
 - Genehmigung der Bundesnetzagentur
 - Genehmigung der Stadt Hamburg für die nächtlichen Engine Idle Runs
 - Flugzeugeinsatz Lufthansa Passage



Fragen?



Thank you for your attention.



Copyright © 2012 Lufthansa Technik AG. All rights reserved.

The information contained in this presentation is proprietary to Lufthansa Technik AG and is disclosed in confidence. The presentation and the information contained herein shall be kept strictly confidential and shall not be used, disclosed to others or reproduced without the express written consent of Lufthansa Technik AG. Nothing contained in this publication shall constitute any warranty, guarantee or liability for Lufthansa Technik AG, its subsidiaries and affiliates but is for information purposes only. Accordingly, Lufthansa Technik AG its subsidiaries and affiliates neither expressly nor conclusively accept responsibility or liability for the actuality, accuracy and completeness of the statements and information contained in this publication.

Standort für: Transmission of Portable Electronic Devices Test

Backup

Genehmigungsaufgaben:

1. Maximal 3 Tests a 2-6 h → in Summe maximal 10h
2. Standort: Kopf 33
3. Begleitende Lärmmessungen der BSU und FHG

