

schen Aero-Club e. V. in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen.

6. Ordnungswidrigkeiten und Straftaten

Verstöße gegen die vorstehende Regelung können nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 10 LuftVG i. V. m. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und § 43 Nr. 26 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

7. Schlußbestimmung

Diese Regelung tritt 14 Tage nach ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Am gleichen Tag tritt die Regelung vom 01.08.1978 (NfL I – 381/78) außer Kraft, die hiermit widerrufen wird.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

Schirp

I – 70/83

Erste Änderung der Regelung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos

Karlsruhe, den 03.03.83
Az.: 24-52/2314

Die gemäß § 29 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 21a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) für die Durchführung des Flugplatzverkehrs am Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos am 27.06.1980 unter Az.: 24-52/2314 getroffene Regelung (s. NfL I – 204/80) wird wie folgt geändert:

Unter Ziffer 1.1 wird als Mindestsichtbedingung festgelegt

– Flug- und Bodensicht 1,5 km, für Hubschrauber 800 m.

Diese Änderung tritt am Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

Schirp

I – 71/83

Verkehrslandeplatz Baden-Baden/Oos Internationale Gebrauchflugzeug-Messe

Karlsruhe, den 11.03.83
24-52/2314

Aus Anlaß der vom 27. April bis 1. Mai 1983 stattfindenden Internationalen Gebrauchflugzeug-Messe (IGM) werden aufgrund von § 29 Abs. 1 LuftVG und § 21 a LuftVO für Anlage, Betrieb und Flugplatzverkehr des Verkehrslandeplatzes Baden-Baden/Oos folgende Änderungen angeordnet:

1. Für die Zeit vom 27. April bis 1. Mai 1983 gilt:

1.1 Starts und Landungen dürfen nur auf der nordwestlichen Spur der Asphaltbahn (links der Mittellinie bei Richtung 04, rechts der Mittellinie bei Richtung 22) durchgeführt werden; das Überrollen der Mittellinie ist zu vermeiden.

1.2 Die Grasbahn 04/22 und die Segelflugbetriebsflächen sind gesperrt; sie dienen als Rollbahn und Abstellplatz für die Luftfahrzeuge, die nicht im Rahmen der Messe ausgestellt werden.

1.3 Das Rollfeld an der Südostseite der Landebahn und das Vorfeld dienen als Ausstellungsfläche.

2. Für den 30. April und 1. Mai 1983 gilt zusätzlich:

2.1 Der Landeplatz darf von Segelflugzeugen und Motorseglern nicht benutzt werden.

2.2 Alle übrigen Luftfahrzeuge dürfen zwischen 1000 und 1800 Ortszeit nur zu Flügen von mindestens 20 Minuten Dauer starten; nach dem Start ist der Bereich des Flugplatzverkehrs so schnell wie möglich zu verlassen.

2.3 Bei Annäherung an den Flugplatz, spätestens jedoch beim Einflug in die Platzrunde, sind vorhandene Landescheinwerfer einzuschalten.

2.4 Die bei der Aufnahme der Sprechfunkverbindung von der Luftaufsicht übermittelten oder später gegebenen Informationen und Anweisungen sind unbeschadet der Eigenverantwortlichkeit des Luftfahrzeugführers zu beachten. Die Luftaufsicht ist insbesondere berechtigt, bei Verkehrsverdichtungen

a) anfliegende Luftfahrzeuge zum Warten auf Abruf außerhalb der Platzrunde, zum Fliegen einer verkürzten oder erweiterten Platzrunde, oder zum Durchstarten aufzufordern,

b) abfliegende Luftfahrzeuge zum Startaufschub und längeren Warten zu veranlassen,

c) die in Ziffer 2.2 festgelegte Mindestflugdauer den Sicherheitsanforderungen anzupassen.

2.5 In der Platzrunde, insbesondere im Endteil, ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zum vorausfliegenden Luftfahrzeug einzuhalten (Richtwerte: mindestens 1000 Meter oder 20 Sekunden). Um dies zu gewährleisten, soll die Geschwindigkeit aller Luftfahrzeuge im Flugplatzverkehr einheitlich 90 kt betragen.

2.6 Beim Sprechfunkverkehr ist äußerste Disziplin zu wahren; Meldungen sind so kurz wie möglich zu halten. (Frühzeitig aufgenommene Hörbereitschaft erspart unnötige Nachfragen). Sprechfunkübungen in englischer Sprache sind zu unterlassen.

Verstöße gegen diese Verfügung können nach § 58 Abs. 1 LuftVG als Ordnungswidrigkeiten geahndet oder nach § 59 LuftVG als Straftaten verfolgt werden.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Im Auftrag

Schirp

I – 72/83

Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen

Bonn, den 08.03.83
L 11/60.01.87-03/8 V 83

Den obersten Verkehrsbehörden der Länder habe ich zur Anwendung im Rahmen ihrer Aufgaben für die Genehmigung und Beaufsichtigung von Flugplätzen neue Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen übersandt. Die Richtlinien gebe ich hiermit nachrichtlich bekannt. Gleichzeitig hebe ich meine Bekanntmachung vom 17. Okt. 1968 (NfL I – 289/68) auf.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr. Winter

Richtlinien

für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen (vom 01. März 1983)

I. Anwendungsbereich

Diese Richtlinien gelten für Landeplätze gemäß § 49 LuftVZO und berücksichtigen den dort auftretenden Luftverkehr. Sie können auch auf Flughäfen gem. § 38 LuftVZO mit vorwiegend gleichartigem Luftverkehr und auf Segelfluggeländen, die gemäß § 54 Abs. 2 LuftVZO für die Benutzung durch selbststartende Motorsegler oder durch Flugzeuge genehmigt sind, angewendet werden.

II. Allgemeines

Der dem Landeplatzhalter gemäß § 53 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 LuftVZO obliegende ordnungsgemäße Betrieb eines Landeplatzes erfordert die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten zur Hilfeleistung bei Luftfahrzeugunfällen. Vorschriften, nach denen Feuerlöschgeräte für Gebäude, Werkstätten, Tankstellen usw. vorzuhalten sind, werden von diesen Richtlinien nicht berührt.

III. Ausrüstung mit Feuerlösch- und Rettungsgeräten

1. Feuerlöschsaurüstung

1.1 Auf Landeplätzen, auf denen nur Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse **bis zu 2000 kg** verkehren – Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von mehr als 2000 kg bis einschl. 5700 kg können außer Betracht bleiben, wenn in einem einzelnen Monat 60 Bewegungen nicht überschritten werden –, ist ein Kraftfahrzeug (nicht mit Anhänger), möglichst mit geländegängiger Bereifung, mit folgender Mindestausrüstung vorzuhalten:

zwei Handfeuerlöscher mit je 12 kg Trockenlöschpulver,
zwei Handfeuerlöscher mit je 6 kg Trockenlöschpulver, ersatzweise einer davon mit Kohlendioxid-(CO₂)-Füllung,
ein Feuerlöschgerät mit 250 kg Trockenlöschpulver zusätzlich zu den Handfeuerlöschern, wenn die übliche oder erwartete Zahl der Bewegungen motorgetriebener Luftfahrzeuge mehr als 10000 im Jahr beträgt.

1.2 Auf Landeplätzen, auf denen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von **mehr als 2000 kg bis einschl. 5700 kg** über den in Nr. 1.1 genannten Umfang hinaus verkehren – Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von mehr als 5700 kg bis einschl. 14000 kg können außer Betracht bleiben, wenn in einem einzelnen Monat 30 Bewegungen nicht überschritten werden –, ist ein Feuerlöschfahrzeug mit einer Mindestlöschkapazität von

670 l AFFF (Aqueous Film Forming Foam, z. B. Light Water) – ersatzweise 1000 l Löschwasser zur Proteinschaumerzeugung – und
250 kg Trockenlöschpulver

vorzuhalten. Zusätzlich müssen auf dem Feuerlöschfahrzeug mitgeführt werden:

zwei Handfeuerlöscher mit je 12 kg Trockenlöschpulver,
zwei Handfeuerlöscher mit je 6 kg Trockenlöschpulver, ersatzweise einer davon mit Kohlendioxid-(CO₂)-Füllung.

Das Feuerlöschfahrzeug soll durch eine Person bedienbar, im übrigen aber mindestens für eine zweimännige Besatzung ausgelegt und möglichst geländegängig (d. h. mindestens über eine Differentialsperre und eine geländegängige Bereifung verfügen) sein.

1.3 Auf Landeplätzen, auf denen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von **mehr als 5700 kg bis einschl. 14000 kg** über den in Nr. 1.2 genannten Umfang hinaus verkehren, ist ein Feuerlöschfahrzeug mit einer Mindestlöschkapazität von

1200 l AFFF (Aqueous Film Forming Foam, z. B. Light Water) – ersatzweise 1800 l Löschwasser zur Proteinschaumerzeugung – und
500 kg Trockenlöschpulver

vorzuhalten. Zusätzlich muß es mit Handfeuerlöschern gemäß Nr. 1.2 Satz 2 ausgerüstet sein und die weiteren Anforderungen gemäß Nr. 1.2 letzter Satz erfüllen.

1.4 Auf Landeplätzen, auf denen Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von **mehr als 14000 kg** verkehren, muß die Feuerlöschsaurüstung den Mindestforderungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt genügen; dabei dürfen die Mindestanforderungen gemäß Nr. 1.3 nicht unterschritten werden.

1.5 Für Landeplätze, die für die Benutzung durch andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge, Drehflügler, Segelflugzeuge und Motorsegler genehmigt sind, sowie für Sonderlandeplätze legt die Genehmigungsbehörde erforderlichenfalls die Feuerlöschsaurüstung nach Maßgabe der dort zugelassenen Luftfahrzeuge und der Art und des Umfangs des Verkehrs abweichend von Nrn. 1.1 bis 1.4 fest.

2. Rettungsgerät

2.1 Folgende Mindestausrüstung ist vorzusehen und auf den Fahrzeugen gemäß Nr. 1 mitzuführen:

ein Kappmesser
eine Feuerwehrraxt
eine Handblechschere
eine Handsäge (Fuchsschwanz)
eine Handmetallsäge
ein Bolzenabschneider
ein Einreißhaken mit Stiel
eine Asbest-Löschdecke
zwei Paar Asbesthandschuhe
eine Krankentrage
zwei Decken
ein Verbandkasten VK DIN 14142.

2.2 Für Landeplätze gemäß Nrn. 1.4 und 1.5 legt die Genehmigungsbehörde erforderlichenfalls die Mindestausrüstung an Rettungsgerät abweichend von Nr. 2.1 fest.

IV. Einsatzbereitschaft

1. Die Feuerlöschgeräte müssen amtlich geprüft und zugelassen sein, soweit einschlägige Bestimmungen dieses erfordern. Das Trockenlöschpulver soll für alle Brandklassen geeignet sein.

2. Die Einsatzbereitschaft der Feuerlöschgeräte ist nach den Vorschriften des Herstellers zu überprüfen.

3. Der Inhalt des Verbandkastens ist jährlich auf Vollständigkeit, Gebrauchsfähigkeit (z. B. Gummiteile, Pflaster) und Sauberkeit zu überprüfen. Der geprüfte Kasten ist zu plombieren. Eine Überprüfung, Vervollständigung des Inhalts und Plombierung sind auch nach jedem Gebrauch des Verbandkastens vorzunehmen.

4. Die Fahrzeuge mit der Ausrüstung nach Abschnitt III müssen während des Flugbetriebs einsatzbereit zur Verfügung stehen. Bei Hubschrauberlandeplätzen von geringer Ausdehnung (z. B. an Krankenhäusern oder auf Bauwerken) können anstelle der Fahrzeuge ortsfeste Anlage treten. Die Heranbringung der Feuerlöschmittel an den möglichen Einsatzort muß in diesem Fall, soweit nicht lediglich Handfeuerlöscher in Betracht kommen, über geeignete Schlauchverbindungen gewährleistet sein.

5. Die für den Einsatz des Feuerlösch- und Rettungsgerätes vorgesehenen Personen müssen durch geeignete Fachkräfte in ihre Aufgaben eingewiesen sein. Dazu gehört auch der Erwerb von Grundkenntnissen in der „Ersten Hilfe“ für Verletzte. Mit der örtlichen Feuerwehr sollte mindestens einmal jährlich eine Feuerlöschübung durchgeführt werden.

Der Landeplatzhalter hat dafür zu sorgen, daß während des Flugbetriebs das für den Einsatz des Feuerlösch- und Rettungsgeräts erforderliche Personal zur Verfügung steht. In Hauptbetriebszeiten sollten dies grundsätzlich zwei oder mehr Personen sein.

6. Ein Alarmplan, der insbesondere auch die Benachrichtigung der erforderlichenfalls zur Brandbekämpfung sowie Rettung und ärztlichen Versorgung von Personen außerhalb des Landeplatzes heranzuziehenden Kräfte (z. B. allgemeine Feuerwehr, Notarzt, Krankenhaus) regeln muß, ist im Benehmen mit den Beteiligten aufzustellen, auf dem neuesten Stand zu halten und an geeigneten Stellen (z. B. bei Fernsprechan schlüssen der Flugleitung oder Luftaufsicht) gut sichtbar anzubringen.

V. Zeitpunkt der Anwendung

Diese Richtlinien sind vom Tage ihrer Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer an anzuwenden und ersetzen von diesem Zeitpunkt ab die Richtlinien vom 17. Oktober 1968 (NfL I – 289/68, VkB I 1968 S. 618). Abweichungen in Übereinstimmung mit den Richtlinien vom 17. Oktober 1968 sind Übergangsweise bis zum 31. März 1985 zugelassen.