Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Freitag, 4. September 2026
BAnz AT 04.09.2026 B4

Bundesministerium für Verkehr

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Anlage und zum Betrieb von Flugplätzen (AVV Flugplätze)

Vom 25. August 2026

Die Bundesregierung erlässt aufgrund des Artikels 85 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift:

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1
Allgemeines

§ 1 Gegenstand und Anwendungsbereich

§ 2 Unmittelbare Anwendbarkeit des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und der grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 33 und Anhang VII Verordnung (EU) 2018/1139

§ 3 Abweichungen

§ 4 Begriffsdefinitionen

§ 5 Abkürzungen

Abschnitt 2
Anlage von Flugplätzen

Unterabschnitt 1
Anlage von Flugplätzen für Flugzeuge

§ 6 Flugplatzbezugscode-System (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 1.6)

§ 7 Flugplatzdaten und Veröffentlichungen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2 ff.)

§ 8 Hindernisüberwachung und -begrenzung (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 4. ff.)

§ 9 Signaltafeln und -flächen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 5.1.4)

§ 10 Markierungen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 5.2 ff.)

§ 11 Umzäunung (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 9.10 ff.)

Unterabschnitt 2
Anlage von Hubschrauberflugplätzen und Vertiports

§ 12 Anlage von Hubschrauberflugplätzen auf Einrichtungen im Gebiet des Küstenmeeres

§ 13 Anlage von Vertiports

§ 14 Endanflug- und Startfläche (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band II, Nr. 3.1.1)

§ 15 Hindernisbegrenzungsflächen und -sektoren, An- und Abflugflächen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band II, Nr. 4.2.7)

Unterabschnitt 3
Anlage von Segelfluggeländen

§ 16 Gegenstand und Anwendungsbereich

§ 17 Einteilung der Segelfluggelände nach Startarten

§ 18 Bezugspunkt des Segelfluggeländes und Abstände zu Verkehrswegen und Hindernissen

§ 19 Start- und Landebahn für den Betrieb von motorgetriebenen Luftfahrzeugen nach § 17 Nr. 1 und 2 (Anlage 1 und 2)

§ 20 Startbahnen für Windenstarts nach § 17 Nummer 3

§ 21 Startbahnen für andere Startarten nach § 17 Nummer 4

§ 22 Landebahnen für Segelflugzeuge

§ 23 Segelflugbetrieb auf Landeplätzen gemäß § 49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

§ 24 Schutz der Platzrunde

§ 25 Betriebliche Erfordernisse

Die PDF-Datei der amtlichen Veröffentlichung ist mit einem qualifizierten elektronischen Siegel versehen. Siehe dazu Hinweis auf Infoseite.

Abschnitt 3
Betrieb und Verwaltung von Flugplätzen

Unterabschnitt 1
Feuerlösch- und Rettungswesen an Flugplätzen für Flugzeuge

§ 26 Betrieb mit Hubschraubern und VCA
§ 27 Allgemeine Anforderungen
§ 28 Flugplätze mit technischer Grundausstattung gemäß § 27 Absatz 1
§ 29 Flugplätze mit Feuerlösch- und Rettungsdiensten gemäß § 27 Absatz 2
§ 30 Festlegung der Flugplatzkategorie für den Feuerlösch- und Rettungsdienst
§ 31 Einsatzfahrzeuge
§ 32 Löschmittel
§ 33 Rettungsausrüstung
§ 34 Reaktionszeit
§ 35 Persönliche Schutzausrüstung
§ 36 Personal
§ 37 Ausbildung
§ 38 Notfallplan
§ 39 Notfallübungen
§ 40 Verfahren zur vorübergehenden Anhebung der RFFS-Kategorie
§ 41 Notwendige Veröffentlichungen

Unterabschnitt 2
Managementhandbuch

Unterabschnitt 3
Biologische Flugsicherheit

Abschnitt 4
Haftung und Versicherung

§ 42 Haftpflichtversicherung

Abschnitt 5
Übergangsbestimmungen und Inkrafttreten

§ 43 Übergangsvorschriften
§ 44 Inkrafttreten

Anlage 1 Zu §§ 19 bis 22 – Anlage von Start- und Landebahnen für Segelfluggelände
Anlage 2 Zu § 19 – Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen für Start- und Landebahnen auf Segelfluggeländen für den Motorflugbetrieb
Anlage 3 Zu § 28 – Bestimmung der Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3
Anlage 4 Zu § 37 Absatz 9 – Einweisung in die Flugzeugbrandbekämpfung
Anlage 5 Zu § 37 Absatz 10 – Grundausbildung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3 bis 5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr
Anlage 6 Zu § 37 Absatz 10 – Wiederholungsschulung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3 bis 5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr
Anlage 7 Zu § 38 – Vorlage für ein Notfalldokument

Abschnitt 1
Allgemeines
§ 1
Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Anlage und zum Betrieb von Flugplätzen (nachfolgend: AVV) unterscheidet zwischen folgenden Arten von Flugplätzen:

1. Flugplätze, die in den Anwendungsbereich des Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e Verordnung (EU) 2018/1139 („EASA-Basisverordnung“) fallen und die nicht gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b und 7 Verordnung (EU) 2018/1139 von der Verordnung ausgenommen sind. Es sind ausschließlich und unmittelbar die geltenden europäischen Vorschriften anzuwenden, soweit die entsprechenden Vorschriften den Sachverhalt abschließend regeln (Anwendungsvorrang des europäischen Rechts). Diese AVV findet daher keine unmittelbare Anwendung, kann jedoch für Bewertungen im Einzelfall als „bewährte Praxis“ herangezogen werden.

2. Flugplätze, die gemäß Artikel 2 Absatz 7 Verordnung (EU) 2018/1139 vom Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen sind. Diese Flugplätze müssen die grundlegenden Anforderungen an Flugplätze gemäß Artikel 33 und Anhang VII Verordnung (EU) 2018/1139 erfüllen. Die Erfüllung der Anforderungen wird durch die Einhaltung dieser AVV nachgewiesen.
3. Flugplätze, die ausschließlich den nationalen Vorschriften unterfallen. Diese Flugplätze müssen die Vorgaben dieser AVV erfüllen.

(2) Die Bundeswehr, die Truppen der NATO-Vertragsstaaten, die Polizeien des Bundes und der Länder sowie Truppen, die auf Grund einer gesonderten Vereinbarung in Deutschland üben, dürfen von den Regelungen dieser AVV unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben erforderlich ist.

§ 2

Unmittelbare Anwendbarkeit des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und der grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 33 und Anhang VII Verordnung (EU) 2018/1139

(1) Soweit in Abschnitt 2 und Abschnitt 3 dieser AVV nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen gemäß §§ 38 und 49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung die anerkannten Regeln der Technik. Die Vorgaben von Satz 1 werden eingehalten, wenn Anhang 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (nachfolgend: ICAO-Abkommen) in seiner jeweils geltenden Fassung erfüllt wird. Standards der ICAO sind umzusetzen, Empfehlungen der ICAO sind bei den Entscheidungen der zuständigen Luftfahrtbehörden im Rahmen des Ermessens bei der Bewertung des Einzelfalls zu berücksichtigen. Die Vorgaben und Abweichungen in Abschnitt 2 und Abschnitt 3 dieser AVV gelten stets mit Bezug zu den Regelungen des ICAO-Abkommens, Anhang 14. Ausgenommen von den Sätzen 1 bis 4 ist Abschnitt 2, Unterabschnitt 3 (Anlage von Segelfluggeländen), da dieser aufgrund fehlender ICAO-Vorgaben ausschließlich den nationalen Regelungen unterliegt.

(2) Für die gemäß Artikel 2 Absatz 7 Verordnung (EU) 2018/1139 vom Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/1139 ausgenommenen Flugplätze gelten vorrangig die grundlegenden Anforderungen gemäß Artikel 33 und Anhang VII Verordnung (EU) 2018/1139. Absatz 1 ist anwendbar, soweit die Vorgaben aus den in Absatz 2 Satz 1 genannten Verordnungen nichts anderes bestimmen oder nicht abschließend sind.

§ 3

Abweichungen

Die jeweils zuständigen Luftfahrtbehörden können von den Standards des ICAO-Abkommens, Anhang 14 sowie von den Vorgaben in Abschnitt 2 und Abschnitt 3 dieser AVV abweichen. Abweichungen sind insbesondere dann zulässig, wenn die örtlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise die Topographie oder etwaige Hindernisse, dies erforderlich machen. Die Abweichung ist nur dann genehmigungsfähig, wenn trotz der Abweichung ein akzeptables Sicherheitsniveau erreicht werden kann. Das akzeptable Sicherheitsniveau ist durch den Antragsteller fachgutachterlich nachzuweisen. Bei Flugplätzen im Sinne von § 1 Absatz 1 Nummer 2 und 3, die militärisch mitgenutzt werden, muss das Luftfahrtamt der Bundeswehr Abweichungen zustimmen. Das Bundesministerium für Verkehr ist über die Genehmigung der Abweichung zu informieren.

§ 4

Begriffsdefinitionen

(1) „Gewerblicher Luftverkehr“ ist solcher Verkehr, der nach Artikel 3 Nummer 24 der Verordnung (EU) 2018/1139 stattfindet.

(2) Die „Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten“ bedeutet die Bereitstellung von technischer Ausrüstung und Personal in angemessenem Umfang.

(3) „Betriebsangehörige des Flugplatzes“ sind solche Personen, die regelmäßig am Flugplatz während des Betriebs von Luftfahrzeugen anwesend sind (zum Beispiel Mitarbeiter des Flugplatzbetreibers oder von ansässigen Unternehmen, Mitglieder von ansässigen Vereinen oder Mieter).

(4) „Luftfahrzeug mit Senkrechtstart- und -landefähigkeit“ (Vertical Take-Off and Landing Capable Aircraft – VCA) bezeichnet ein Luftfahrzeug, das

1. schwerer als Luft ist,
2. kein Flugzeug oder Hubschrauber ist,
3. mehr als zwei Auftriebs-/Schubeinheiten besitzt, die während des Starts und der Landung für Auftrieb sorgen und
4. senkrecht starten und landen kann.

(5) „Vertiport“ bezeichnet einen Flugplatz an Land, auf dem Wasser oder auf einem künstlichen Unterbau, der für die Landung, den Start und die Bewegung am Boden oder geringer Höhe aus eigener Kraft von VCA vorgesehen ist.

(6) „Luftverkehrsbetreiber“ ist ein Erbringer von gewerblichen Flugdiensten.

§ 5
Abkürzungen

Tabelle 1: Abkürzungen

AIP	Aeronatical Information Publication (Luftfahrthandbuch)
CAFS	Compressed Air Foam System (Druckluftschaumsystem)
CFK	Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit)
FATO	Final approach and take-off area
GFK	Glasfaserverbundwerkstoff
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
LE	Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3
LFZ	Luftfahrzeug
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LuftVZO	Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung
MTOM	Maximum-Take-Off-Mass (Höchstzulässige Startmasse)
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
NHN	Normalhöhennull (Meter ü. NHN)
NOTAM	Notice to Air Missions (Bekanntmachungen für die Flugdurchführung)
O/R	On Request (auf Anforderung)
OM	Operations Manual gemäß Verordnung (EU) 965/2012 (Betriebshandbuch)
PPR	Prior Permission Required (vorherige Zustimmung erforderlich)
RFFS	Rescue and Firefighting Services (Feuerlösch- und Rettungsdienste)
TRA	Task and Ressource Analysis (Aufgaben- und Ressourcenanalyse)
VCA	VTOL-capable aircraft
VTOL	Vertical take-off and landing

Abschnitt 2
Anlage von Flugplätzen
Unterabschnitt 1
Anlage von Flugplätzen für Flugzeuge
§ 6
Flugplatzbezugscode-System (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 1.6)

(1) Das Flugplatzbezugscode-System besteht aus den zwei Code-Elementen Zahl und Buchstabe. Diese Elemente beschreiben die Leistungsmerkmale und die Abmessungen des Bemessungsflugzeugs, für dessen Betrieb der Flugplatz vorgesehen ist.

(2) Ein Flugplatz soll in seinen wesentlichen infrastrukturellen Elementen den Merkmalen entsprechen, die für den jeweiligen Flugplatzbezugscode vorgesehen sind.

(3) Die Code-Zahl wird aus der Bezugsstartbahnlänge des Bemessungsflugzeugs anhand realistischer flugbetrieblicher Faktoren bestimmt.

(4) Die anhand der Bezugscode-Zahl bestimmte Grundlänge der Start- und Landebahn und die tatsächlich vorgehaltene Start- und Landebahnlänge stehen nicht in direktem Zusammenhang. Insbesondere stellt die theoretische Grundlänge keine Begrenzung für die tatsächliche Länge der Start- und Landebahn dar. Die tatsächliche Länge der Start- und Landebahn muss mindestens der theoretischen Grundlänge entsprechen.

(5) Der Code-Buchstabe wird aus der Spannweite des Bemessungsflugzeugs bestimmt.

(6) Neben dem Flugplatzbezugscode-System ist die äußere Fahrwerksbreite ein weiteres Kriterium für die Flugplatzanlage.

§ 7

Flugplatzdaten und Veröffentlichungen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2 ff.)

(1) Alle veröffentlichten Flugplatzdaten müssen den Anforderungen des Aeronautical Data Catalogue (ADC) genügen. Diese Daten stehen in tabellarischer Form (MS-Excel) zur Verfügung. Siehe hierzu PANS-AIM (Doc 10066), Anlage 1.

(2) Gemäß PANS-AIM (Doc 10066), Nummer 4.1.3 sind die Koordinaten des Flugplatzbezugspunkts auf Basis des geographischen Referenzsystems WGS-84 zu bestimmen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2.2).

(3) Die Höhe des Flugplatzes und der Start- und Landebahnen ist in Metern über Normalhöhennull (Meter ü. NHN) zu bestimmen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2.3). Gemäß PANS-AIM (Doc 10066), Anlage 1 ist die Flugplatzhöhe mit einer Genauigkeit von ±0,25 Metern zu ermitteln.

(4) Die Höhe der Start- und Landebahn ist so zu bestimmen, dass sie dem höchsten Punkt der Start- und Landebahn(en) entspricht (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2.3.1).

(5) Die Flugplatzbezugstemperatur entspricht dem langjährigen Mittel der täglichen Höchsttemperatur für den heißesten Monat des Jahres (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2). Die Flugplatzbezugstemperatur soll alle 10 Jahre überprüft werden.

(6) Bei Nutzung durch Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse beziehungsweise höchstzulässigen Rollmasse von weniger als 5 700 Kilogramm hat der Flugplatzunternehmer nur auf ausdrückliches Verlangen der zuständigen Luftfahrtbehörde die Tragfähigkeit der Beläge geeignet nachzuweisen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 2.6). Der Nachweis ist durch analytische oder praktische Prüfverfahren zu erbringen. Praktische Prüfverfahren erfolgen beispielsweise durch Roll- und Standversuche. Im Falle von unbefestigten Flächen sind diese unter realen ungünstigen Witterungsbedingungen durchzuführen.

(7) Eine Pre-Flight Altimeter Check Location ist abweichend von den Vorgaben des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band I, Nr. 2.7 nur an Flugplätzen mit IFR-Betrieb festzulegen.

§ 8

Hindernisüberwachung und -begrenzung (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 4. ff.)

(1) Ergänzend zu den Standards und Empfehlungen hinsichtlich der Hindernisüberwachung und -begrenzung können an Flugplätzen, insbesondere an solchen ohne Flugverkehrskontrollstelle, Regelungen des Flugplatzverkehrs, inklusive Platzrundenführung sowie zu Ein- und Ausflugkorridoren getroffen werden (§ 22 Absatz 1 Satz 2 Luftverkehrs-Ordnung).

(2) Von einer Gefährdung des Flugplatzverkehrs ist in der Regel auszugehen, wenn Bauwerke oder sonstige Anlagen innerhalb folgender Bereiche errichtet werden:

1. innerhalb der Platzrunde,
2. außerhalb der Platzrunde, wenn ein Abstand von
   a) 400 Metern zum Gegenanflug oder
   b) 850 Metern zu den übrigen Teilen der Platzrunde unterschritten wird, oder
3. im Regelfall in einem Bereich von 1 000 Metern zu jeder Seite festgelegter Ein- und Ausflugkorridore.

Abweichend von Satz 1 ist im Einzelfall keine Gefährdung anzunehmen, wenn nach fachlicher Bewertung nicht zu erwarten ist, dass die sichere Durchführung des Flugbetriebs beeinträchtigt wird.

Bei der Bewertung sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. Höhe, Lage und Gesamtausdehnung des Hindernisses,
2. bei Windenergieanlagen zusätzlich die Gesamthöhe sowie der Rotordurchmesser und die Betriebsweise,
3. flugbetriebliche Rahmenbedingungen des Flugplatzes,
4. meteorologische Einflüsse sowie
5. mögliche Auswirkungen durch Nachlaufturbulenzen, insbesondere unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen Rotordurchmesser und Abstand.

Die Bewertung hat sich an den anerkannten Regeln der Technik sowie aktuellen fachlichen Erkenntnissen zu orientieren; hierbei sind insbesondere die einschlägigen Standards und Empfehlungen des Anhangs 14 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO) zu berücksichtigen. Bestehen nach der Bewertung begründete Zweifel an der sicheren Durchführung des Flugbetriebs, ist eine gutachtliche Stellungnahme („aeronautical study“) einzuholen. Die gutachtliche Stellungnahme hat insbesondere eine flugbetriebliche Bewertung der Auswirkungen auf den Flugplatzverkehr zu enthalten. Die Kosten der gutachtlichen Stellungnahme trägt der Vorhabenträger.

(2a) Bei der Anwendung von Absatz 2 sind aktuelle fachliche Erkenntnisse, insbesondere aus nationalen und internationalen Regelwerken sowie Fachgremien zur Wechselwirkung von Luftverkehr und Bauwerken, zu berücksichtigen.

(3) Die Platzrunde erfüllt folgende Aufgaben:

1. Gewährleistung der Sicherheit im Flugplatzverkehr, insbesondere bei Start und Landung sowie bei Ein- und Ausflug in den Flugplatzbereich,
2. Steuerung des Verkehrsflusses, Gewährleistung der Leichtigkeit des Verkehrs und Optimierung der Aufnahmekapazität eines Flugplatzes,
3. Erleichterung der Navigation im Flugplatzverkehr und
4. Erleichterung bei der Führung und Bedienung des Luftfahrzeuges nach dem Start sowie bei der Vorbereitung und Durchführung der Landung.

(4) Folgende Kriterien sollen bei der Festlegung des Platzrundenverlaufs beachtet werden:

1. Berücksichtigung der Standardplatzrunde gemäß Abbildung 1,
2. Flugsicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung möglicher Steig- und Sinkgradienten, Wirtschaftlichkeit und Lärmbelastung,
3. senkrechte und laterale Trennung von Mischflugverkehren,
4. Vermeidung von sich überschneidenden Flugwegen in gleicher Höhe,
5. Richtungsänderung in der Endanflugkurve nicht größer als 90 Grad,
6. Gewährleistung des ständigen Sichtkontaktes zur Landebahn unter Sichtflugwetterbedingungen (VMC),
7. Hindernisfreiheit und
8. eine einfache und überschaubare Darstellung.

(5) Unter Berücksichtigung der Vorgaben aus Absatz 3 und 4 soll die Platzrunde so geplant werden, dass der Überflug von lärmempfindlichen Gebieten vermieden wird. Lärmempfindliche Gebiete sind in der Sichtflugkarte nur in besonders begründeten Einzelfällen kenntlich zu machen.

(6) Die Motorflug-Standardplatzrunde ist wie folgt zu planen (siehe Abbildung 1)

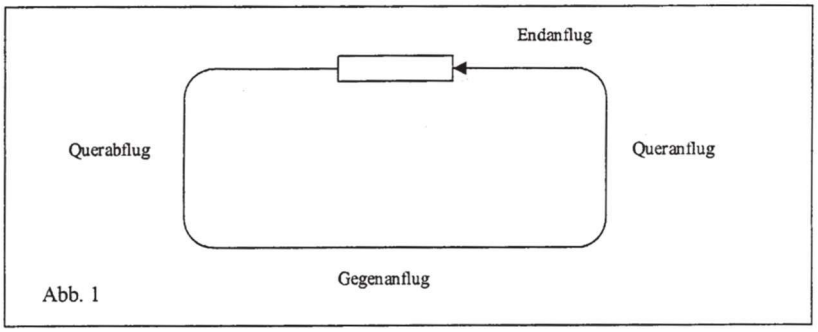


Abbildung 1: Standardplatzrunde

1. Entfernung Startbahnende – Querabflug ungefähr 1,5 Kilometer,
2. Abstand Gegenanflug – Landebahn ungefähr 1,5 Kilometer,
3. Endanflug ungefähr 1,5 Kilometer,
4. Platzrundenhöhe 800 Fuß bis 1 200 Fuß über Höhe des Flugplatzbezugspunktes und
5. Der Endanflug soll ab einer Entfernung von einem Kilometer von der Landebahnschwelle keine Krümmung oder Versetzung aufweisen.

(7) Die Standardplatzrunde für langsame Luftfahrzeuge – wie zum Beispiel Luftsportgeräte – ist wie folgt zu planen (siehe Abbildung 1)

1. Entfernung Startbahnende – Querabflug ca. 600 Meter,
2. Abstand Gegenanflug – Landebahn ca. 300 Meter,
3. Endanflug ca. 600 Meter,
4. Platzrundenhöhe 600 Fuß bis 800 Fuß über Höhe des Flugplatzbezugspunktes und
5. der Endanflug soll ab einer Entfernung von 400 Metern von der Landebahnschwelle keine Krümmung oder Versetzung aufweisen.

(8) Für weitere Flugbetriebsarten, wie beispielweise für Hubschrauber, Segelflug, Gleitschirm und Hängegleiter, können zusätzliche Platzrunden individuell festgelegt werden.

(9) Werden mehrere Platzrunden festgelegt, gelten folgende Grundsätze:

1. die Motorflug-Standardplatzrunde liegt mindestens 200 Fuß oberhalb der Standardplatzrunde für langsame Luftfahrzeuge und
2. die Standardplatzrunde für langsame Luftfahrzeuge soll nicht gegenüber der Motorflug-Platzrunde liegen; sie soll innerhalb der Motorflug-Platzrunde mit einem Abstand der Gegenflugteile von mindestens 500 Metern angelegt werden.

(10) Durch Festlegung von Ein- und Ausflugkorridoren kann im erweiterten Umfeld des Flugplatzes die Sicherheit und Leichtigkeit des Flugplatzbetriebes gewährleistet werden. Die Anzahl und Lage der Ein- und Ausflugkorridore sind nach den Maßgaben der Absätze 3 und 4 durch die zuständige Luftfahrtbehörde festzulegen. Der Flugplatzbetreiber und die von der Festlegung betroffene zuständige Planungsbehörde sind vor einer Entscheidung anzuhören. Die Planungsbehörde ist betroffen, wenn sie für das jeweilige Gebiet eine raumplanerische Ausweisung vorgenommen hat oder sich eine solche in Aufstellung befindet. Die planerischen Belange sind bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Bei der Festlegung von Ein- und Ausflugkorridoren können unter anderem berücksichtigt werden

1. hohe Flugbewegungszahlen,
2. schwierige topographische Lage,
3. komplexe Luftraumverhältnisse oder
4. bereits bestehende oder erwartete Einschränkung der Hindernisfreiheit.

(11) Zur Sicherstellung einer bundeseinheitlichen Anwendung kann das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den Ländern Anwendungshinweise, insbesondere Musterfälle und Bewertungsmaßstäbe, veröffentlichen.

§ 9

Signaltafeln und -flächen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 5.1.4)

(1) Signaltafeln und -flächen sind nur in Ausnahmefällen und nach vorheriger Bewertung des Erfordernisses vorzuhalten.

(2) Das Signalfeld ist eine ebene, horizontale Fläche mit einer Seitenlänge von mindestens 9 Metern. Es soll so gelegen sein, dass es oberhalb eines Winkels von 10 Grad über der Horizontalen aus allen Richtungen sichtbar ist, wenn es aus einer Höhe von 300 Metern betrachtet wird. Es soll zwischen dem Flugplatz-Betriebsgebäude und der Start- und Landebahn angelegt werden und mit einer Seite parallel zur Start- und Landebahn verlaufen. Das Signalfeld soll durch einen mindestens 0,3 Meter breiten weißen Streifen gekennzeichnet sein (Abbildung 2).

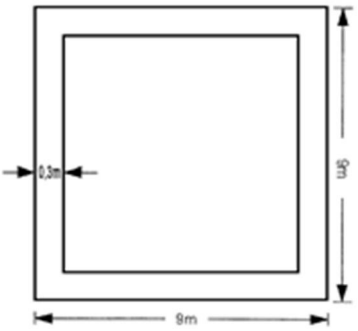


Abbildung 2: Signalfeld

(3) Die Bodensignale basieren auf dem ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Anhang 2, Anlage I. Dort ist eine vollständige Übersicht aller Signale zu entnehmen. Soll der Betriebszustand des Flugplatzes gekennzeichnet werden, ist hierfür ein oranges Quadrat im Signalfeld auszulegen. Die Form und Mindestmaße sind in Abbildung 3 dargestellt.

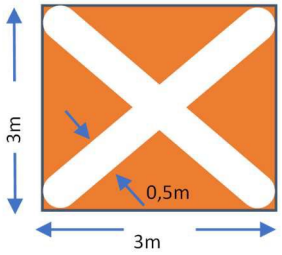


Abbildung 3: Landeverbot

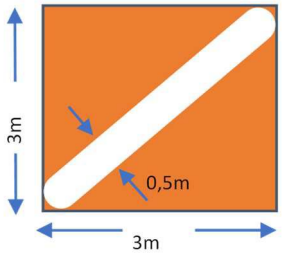


Abbildung 3: Besondere Vorsicht

§ 10

Markierungen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 5.2 ff.)

(1) Die Schwelle einer unbefestigten Start- und Landebahn soll wie folgt markiert werden (Schwellenmarkierung):

1. eine mindestens 50 Zentimeter breite durchgehende weiße Querlinie oder
2. mehrere quer zu beiden Seiten der Start- und Landebahn nebeneinander angeordnete Markierungen nach Abbildung 4.

(2) Die seitliche Begrenzung einer unbefestigten Start- und Landebahn soll durch

1. Pyramiden,
2. Dachreiter oder
3. bodengleiche Rechtecke gekennzeichnet werden.

(3) Die Markierungsfarben sind weiß (RAL 9016) und orange (RAL 2009) oder alternativ rot (RAL 3020) gemäß DIN 6171, Blatt 1 – Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen. Die Markierungen sollen Abbildung 4, 5, 6 entsprechen. Die Markierungsfarben von Pyramide (Abbildung 4) und Dachreiter (Abbildung 5) sollen weiß-orange-weiß oder weiß-rot-weiß und vom Rechteck (Abbildung 6) weiß sein. Die Markierungen sollen beiderseits der Start- und Landebahn in Abständen von nicht mehr als 50 Metern gut sichtbar angeordnet werden. Die Markierungen sollen so beschaffen sein, dass sie einer Kollision mit einem Luftfahrzeug einen möglichst geringen Widerstand entgegensetzen.

Abbildung 4: Pyramide (Markierung der seitlichen Begrenzungen der unbefestigten Nicht-Instrumentenlandebahn)

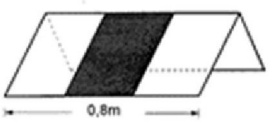


Abbildung 5: Dachreiter (Markierung der seitlichen Begrenzungen der unbefestigten Nicht-Instrumentenlandebahn)

Abbildung 6: Rechteck (Markierung der seitlichen Begrenzungen der unbefestigten Nicht-Instrumentenlandebahn)

(4) Zur Markierung der halben Bahnlänge ist auf jeder Seite der Start- und Landebahn im halben Abstand zwischen den Schwellen ein gelber Dachreiter mit schwarzer Aufschrift gemäß Abbildung 7 aufzustellen. Der Abstand vom Rand der Start- und Landebahn beträgt mindestens drei Meter.

Abbildung 7: Schild für halbe Bahnlänge

§ 11

Umzäunung (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band I, Nr. 9.10 ff.)

Abweichend von den Vorgaben des ICAO-Abkommens brauchen Nicht-Instrumentenlandebahnen keine Umzäunung. Die Umzäunung von Nicht-Instrumentenlandebahnen, an denen IFR-Verfahren etabliert sind, ist zum Schutz des Flugbetriebs gesondert zu überprüfen. Analog § 46 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung kann die zuständige Luftfahrtbehörde im Einzelfall Maßnahmen zur Sicherung des Flugplatzes anordnen.

Unterabschnitt 2

Anlage von Hubschrauberflugplätzen und Vertiports

§ 12

Anlage von Hubschrauberflugplätzen auf Einrichtungen im Gebiet des Küstenmeeres

Für die Anlage von Hubschrauberflugplätzen auf Einrichtungen im Gebiet des Küstenmeeres innerhalb der 12-Meilen-Zone gelten die Vorgaben des Standards Offshore-Luftfahrt für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone, Teil 3 – Spezifikationen für Offshore-Hubschrauberlandedecks entsprechend, mit Ausnahme der Nummern 1.1 und 1.3. Die Inhalte des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band II, die sich auf Hubschrauberlandedecks, bordeigene Landedecks von Schiffen und Windenbetriebsflächen beziehen – insbesondere in den Abschnitten 3.2, 3.3, 4.1.22 bis 4.1 und 4.2 – finden keine Anwendung.

§ 13

Anlage von Vertiports

Für Vertiports sind ergänzend zu den Bestimmungen des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band II die Anforderungen der Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category der EASA anzuwenden.

§ 14

Endanflug- und Startfläche (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band II, Nr. 3.1.1)

Abweichend von der Vorgabe des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band II, Nr. 3.1.1. a) 2) muss die Oberfläche der FATO über die gesamte Fläche dynamisch tragfähig sein. § 3 Satz 1 findet keine Anwendung bei der Neuanlage eines Flugplatzes.

§ 15

Hindernisbegrenzungsflächen und -sektoren, An- und Abflugflächen (ICAO-Abkommen, Anhang 14, Band II, Nr. 4.2.7)

Abweichend von der Empfehlung des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band II, Nr. 4.2.7 sind für einen Hubschrauberflugplatz verpflichtend mindestens zwei An- und Abflugflächen (Hindernisbegrenzungsflächen und -sektoren) festzulegen.

Unterabschnitt 3

Anlage von Segelfluggeländen

§ 16

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Die Regelungen dieses Unterabschnittes sind die Grundlage für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen gemäß § 6 Luftverkehrsgesetz und §§ 54 bis 60 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Sie finden ebenfalls Anwendung im Zusammenhang mit Flugplätzen (vergleiche Abschnitt 2, Unterabschnitt 1), auf denen Segelflugbetrieb stattfindet.

(2) Werden auf dem Segelfluggelände auch Luftfahrzeuge für das Absetzen von Fallschirmspringern im Rahmen einer Außenstart- und -landeerlaubnis nach § 25 Absatz 1 Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit § 18 Absatz 1 Luftverkehrsordnung betrieben, prüft die zuständige Luftfahrtbehörde die Zulässigkeit nach Abschnitt 2, Unterabschnitt 1 dieser AVV.

§ 17

Einteilung der Segelfluggelände nach Startarten

Es wird unterschieden nach Segelfluggeländen für

1. Luftfahrzeugschleppstarts sowie hiermit im Zusammenhang stehenden Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen,
2. Eigenstarts von selbststartfähigen Motorseglern und Luftsportgeräten,
3. Windenstarts oder
4. andere Startarten (zum Beispiel Kraftfahrzeugschlepp).

§ 18

Bezugspunkt des Segelfluggeländes und Abstände zu Verkehrswegen und Hindernissen

(1) Der Bezugspunkt des Segelfluggeländes soll in der Mitte der Betriebsflächen liegen. Seine Höhe wird so festgelegt, dass sie zwischen dem höchsten und tiefsten Punkt der Betriebsflächen liegt.

(2) Um Gefährdungen durch den Flugbetrieb für Dritte beziehungsweise die Öffentlichkeit zu vermeiden, sind zu Straßen, Schienenwegen, Wasserstraßen, Freileitungen sowie sonstigen Hindernissen ausreichende Abstände einzuhalten. Sind ausreichende Abstände nicht möglich, so sind andere Maßnahmen, wie beispielsweise betriebliche Regelungen, zu treffen. Die Festsetzung von Bauschutzbereichen nach § 17 Luftverkehrsgesetz ist zu prüfen.

§ 19

Start- und Landebahn für den Betrieb von motorgetriebenen Luftfahrzeugen nach § 17 Nr. 1 und 2 (Anlage 1 und 2)

(1) Die erforderliche Mindestlänge einer Start- und Landebahn (Bezugsstartbahnlänge) ist anhand der Betriebseigenschaften der verwendeten Luftfahrzeuge unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen festzulegen. Die Bezugsstartbahnlänge erhöht sich multiplikativ[1] um mindestens

1. sieben Prozent für je 300 Meter Höhenlage über NN,
2. zehn Prozent für je ein Prozent Längsneigung[2] der Bahn,
3. fünf Prozent als pauschaler Temperaturzuschlag und
4. 20 Prozent für Grasbahnen.

(2) Die Mindestbreite soll bei Hartbelag 15 Meter und bei Grasoberfläche 30 Meter betragen. Die Richtung soll, soweit die geographischen Gegebenheiten es zulassen, der Hauptwindrichtung Rechnung tragen. Die Längsneigung an jeder Stelle der Start- und Landebahn sowie Wechsel von Längsneigungen sollen vier Prozent nicht überschreiten. Aus zwei Metern Höhe über der Start- und Landebahn muss über die halbe Länge der Start- und Landebahn zu jedem anderen Punkt in zwei Metern Höhe über der Start- und Landebahn freie Sicht bestehen. Die Querneigung soll bei Hartbelag zwei Prozent und bei Grasoberfläche sechs Prozent nicht überschreiten. Die Tragfähigkeit soll für die eingesetzten Luftfahrzeuge ausreichen. Eine Start- und Landebahn mit Grasoberfläche kann mit einem befestigten schmalen Anrollstreifen (< 15 Meter Breite) versehen sein.

(3) Die Start- und Landebahn soll inmitten eines 50 Meter breiten rechteckigen Streifens liegen, der um je 30 Meter über die beiden Enden der Start- und Landebahn hinausreicht.[3] Der Streifen soll eingeebnet sein, keine Neigungen über sechs Prozent aufweisen und für Notfälle berollbar sein. Der Übergang von der Start- und Landebahn zum Streifen soll möglichst stetig sein.

(4) An beiden Enden des Streifens setzen in dessen Breite 1 : 20 geneigte An- und Abflugflächen an, die 2 000 Meter weit reichen. Ihre Seitenbegrenzungen haben eine Divergenz zur Mittellinie von je zehn Prozent. Eine gekrümmte An- und Abfluggrundlinie ist zulässig.

(5) An den beiden Seiten des Streifens und den Seitenbegrenzungen der An- und Abflugflächen setzen 1 : 2 geneigte seitliche Übergangsflächen an, die bis auf eine Höhe von 100 Metern, bezogen auf den Bezugspunkt des Segelfluggeländes, ansteigen.

(6) Die An- und Abflugflächen und die seitlichen Übergangsflächen werden in 45 Metern Höhe, bezogen auf den Bezugspunkt des Segelfluggeländes, von einer Horizontalfläche umgeben. Diese wird von zwei Halbkreisen mit den Halbmessern von 1 000 Metern und deren Verbindungstangenten begrenzt. Die Mittelpunkte der Halbkreise liegen über den Schnittpunkten der verlängerten Bahnachse mit der Außenbegrenzung des Streifens.

(7) An die Horizontalfläche schließt eine 1 : 20 geneigte obere Übergangsfläche an, die bis auf eine Höhe von 100 Metern, bezogen auf den Bezugspunkt des Segelfluggeländes, ansteigt.

---

[1] Beispiel: Bei 300 m Höhenlage, 1 % Längsneigung und Grasoberfläche einer Start- und Landebahn sowie einer Flugzeugbezugsstartbahnlänge von 300 m beträgt die tatsächliche erforderliche Länge der Start-/Landebahn: 444 m gemäß folgender Berechnung: 300 m + 7/100 x 300 m = 321 m; 321 m + 10/100 x 321 m = rd. 353 m; 353 m + 5/100 x 353 m = rd. 370 m; 370 m + 20/100 x 370 = rd. 444 m.

[2] Die Längsneigung in Prozentangabe errechnet sich mittels Dividierens des Unterschiedes zwischen der höchsten und niedrigsten Höhe auf der Start- und Landebahn durch die Länge der Start- und Landebahn und Multiplikation des Ergebnisses mit der Zahl 100.

[3] Bei Eignung darf der Streifen vor dem Bahnanfang zum Starten mitbenutzt werden.

(8) Die Start- und Landebahn und der sie umgebende Streifen sind von aufragenden Bauwerken, Vertiefungen und sonstigen Hindernissen freizuhalten. Hiervon sind Einrichtungen auf den Streifen ausgenommen, wenn sie dort zur sicheren Durchführung des Flugbetriebs notwendig sind (zum Beispiel Windsack, sonstige Windrichtungsanzeiger, Signalflächen, Markierungen etc.). In diesem Fall müssen die Einrichtungen, soweit mit ihrer Zweckbestimmung vereinbar, möglichst weit von der Start- und Landebahn entfernt, so niedrig wie möglich und so konstruiert sein, dass die Gefahren für anstoßende Luftfahrzeuge auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden. In die An- und Abflugflächen und die seitlichen Übergangsflächen sollen keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen. In die Horizontalfläche und die obere Übergangsfläche sollen keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen, die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können.

(9) Werden mehrere Start- und Landebahnen für Luftfahrzeugschleppstarts gleichzeitig betrieben, muss der Mittellinienabstand mindestens 100 Meter betragen. Bei einer Unterschreitung trifft die zuständige Luftfahrtbehörde eine besondere betriebliche Regelung, um gegenseitige Gefährdungen auszuschließen (zum Beispiel abwechselnde Starts der Schleppzüge).

§ 20

Startbahnen für Windenstarts nach § 17 Nummer 3

(1) Die Startbahn soll mindestens 50 Meter lang, mindestens 20 Meter breit und möglichst eben sein sowie keine größeren Längsneigungen als vier Prozent und keine größeren Querneigungen als sechs Prozent aufweisen. Die Seilauslegebahn soll im Allgemeinen eine Länge von 800 Meter nicht unterschreiten. Die Hauptwindrichtung soll berücksichtigt werden. Von der Startstelle zur Winde soll freie Sicht bestehen.

(2) Die Startbahn und die Seilauslegebahn sollen inmitten eines rechteckigen Streifens liegen, dessen Breite mindestens 50 Meter beträgt. Im Bereich der Startbahn sollen die Neigungsverhältnisse des Streifens denen der Bahn annähernd entsprechen.

(3) An den beiden Seiten des Streifens setzen 1 : 2 geneigte seitliche Übergangsflächen an, die bis auf 100 Meter Höhe, bezogen auf den Bezugspunkt des Segelfluggeländes, ansteigen.

(4) Die Startbahn und der zugehörige Teil des Streifens müssen von Hindernissen einschließlich störender Vertiefungen frei sein. Die Seilauslegebahn und der zugehörige Teil des Streifens müssen insoweit hindernisfrei sein, dass Starts sicher durchgeführt und abgebrochen werden können. In die seitlichen Übergangsflächen sollen keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen, die die sichere Durchführung der Starts gefährden können.

(5) Werden auf einem Segelfluggelände mit mehreren Winden gleichzeitig Windenstarts durchgeführt, so hat die zuständige Luftfahrtbehörde erforderlichenfalls eine besondere betriebliche Regelung zu treffen, die gegenseitige Gefährdungen beim Starten ausschließt.

§ 21

Startbahnen für andere Startarten nach § 17 Nummer 4

Die Anforderungen an Segelfluggelände für andere Startarten, wie zum Beispiel Kraftfahrzeugschleppstarts oder Gummiseilstarts, sind unter Berücksichtigung von Art und Umfang des beabsichtigten Betriebs im Einzelfall festzulegen.

§ 22

Landebahnen für Segelflugzeuge

(1) Die Landebahn soll mindestens 250 Meter lang und mindestens 30 Meter breit sein und zur Startbahn, soweit es die örtlichen Verhältnisse erlauben, parallel verlaufen; der Mittellinienabstand zu dieser soll mindestens 50 Meter betragen. Das Längsgefälle soll nicht größer als vier Prozent und die Querneigung nicht größer als sechs Prozent sein.

(2) Die Landebahn soll inmitten eines mindestens 50 Meter breiten rechteckigen Streifens liegen, der um je 30 Meter über die beiden Enden der Bahn hinausreicht. Die Neigungsverhältnisse auf dem Streifen sollen denen der Landebahn annähernd entsprechen.

(3) Am Beginn des Streifens setzt in dessen Breite eine 1 : 10 geneigte Anflugfläche an, die 1 000 Meter weit reicht. Ihre Seitenbegrenzungen haben eine Divergenz zur Mittellinie von je 15 Prozent. Eine gekrümmte Anfluggrundlinie ist zulässig.

(4) An den beiden Seiten des Streifens und den Seitenbegrenzungen der Anflugfläche setzen 1 : 2 geneigte seitliche Übergangsflächen an, die bis auf 100 Meter Höhe, bezogen auf den Bezugspunkt des Segelfluggeländes, ansteigen.

(5) Die Landebahn und der Streifen müssen von Hindernissen einschließlich störender Vertiefungen frei sein. Hiervon ist die Tageskennzeichnung (zum Beispiel Lande-T) ausgenommen. In die Anflugfläche und die seitlichen Übergangsflächen sollen keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen.

(6) Wird für den Rücktransport gelandeter Segelflugzeuge zur Startstelle eine besondere Rückholbahn festgelegt, so soll diese etwa 20 Meter breit sein und grundsätzlich außerhalb der Streifen von Startbahn und Landebahn liegen.

(7) Die Landebahn für Segelflugzeuge kann sich mit der Startbahn überdecken. Bei einem Mittellinienabstand von weniger als 50 Metern zwischen Startbahn und Landebahn und wenn beide Bahnen nicht parallel verlaufen, trifft die

zuständige Luftfahrtbehörde eine besondere betriebliche Regelung, die gegenseitige Gefährdungen beim Starten und Landen ausschließt.

§ 23

Segelflugbetrieb auf Landeplätzen gemäß § 49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung

(1) Die für den Segelflugbetrieb benutzten Flächen auf Landeplätzen für Luftfahrzeuge des allgemeinen Verkehrs oder des Verkehrs für besondere Zwecke müssen die Anforderungen dieses Unterabschnitts erfüllen. Gelten für die für den Segelflug genutzten Betriebsflächen strengere Anforderungen durch andere flugplatzbezogene Vorschriften dieser AVV, sind jeweils die strengeren Vorschriften zu beachten.

(2) Soweit Segelflugbetrieb auf eigenen Bahnen durchgeführt wird, richten sich die Mittellinienabstände zu gleichzeitig parallel betriebenen Start- und Landebahnen für Flugzeuge und Luftsportgeräte nach Abschnitt 2, Unterabschnitt 1. Die Mittellinienabstände zu Startbahnen für Windenstart und Kraftfahrzeugschlepp müssen mindestens 250 Meter betragen. Werden diese Mindestabstände unterschritten, so hat die zuständige Luftfahrtbehörde erforderlichenfalls eine besondere betriebliche Regelung zu treffen, die gegenseitige Gefährdungen ausschließt (zum Beispiel keine gleichzeitigen Starts und Landungen auf mehreren Bahnen im Parallelbetrieb).

(3) Diese Regelung schließt nicht aus, dass je nach örtlichen Verhältnissen und Umfang des Flugbetriebs die gleichen Bahnen für Starts und Landungen von Segelflugzeugen, Luftsportgeräten, (Motor-)Flugzeugen und Schleppzügen bestimmt werden.

§ 24

Schutz der Platzrunde

Bei der Festlegung einer Platzrunde ist § 8 sinngemäß anzuwenden.

§ 25

Betriebliche Erfordernisse

(1) Werden verschiedene Startarten gleichzeitig betrieben, so ist eine gegenseitige Gefährdung auszuschließen. Soweit erforderlich, trifft die zuständige Luftfahrtbehörde eine betriebliche Regelung.

(2) Für alle am Flugbetrieb teilnehmenden Luftfahrzeuge sowie für Transportwagen und sonstige Fahrzeuge sollen dem Umfang des Flugbetriebs entsprechend ausreichende Flächen zum Auf- und Abrüsten, Abstellen sowie zur Startvorbereitung vorhanden sein.

(3) Die zuständige Luftfahrtbehörde entscheidet über das Erfordernis und die Ausführung von Anzeige und Signalgeräten sowie Markierungen auf dem jeweiligen Segelfluggelände. Die Ausführung von Anzeige- und Signalgeräten sowie der Markierungen erfolgt nach den ICAO-Vorgaben des Anhangs 14, Band I, Nr. 5.2 ff. und § 10 dieser AVV.

(4) Die Anforderungen an das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen nach Abschnitt 3, Unterabschnitt 1 sind zu berücksichtigen.

Abschnitt 3

Betrieb und Verwaltung von Flugplätzen

Unterabschnitt 1

Feuerlösch- und Rettungswesen an Flugplätzen für Flugzeuge

§ 26

Betrieb mit Hubschraubern und VCA

Bei regelmäßigem kombiniertem Flugbetrieb von Hubschraubern oder VCA an Flugplätzen für Flugzeuge sind die Anforderungen des ICAO-Abkommens, Anhang 14, Band II an das Feuerlösch- und Rettungswesen für Hubschrauber zusätzlich zu beachten.

§ 27

Allgemeine Anforderungen

(1) Die technische Grundausstattung zum Feuerlösch- und Rettungswesen gemäß § 28 muss an

1. Landeplätzen gemäß § 49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Verkehrslandeplätze oder Sonderlandeplätze) und

2. Segelfluggeländen gemäß § 54 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung bereitgestellt werden.

Anforderungen an die Verfügbarkeit von Personal für den Feuerlösch- und Rettungsdienst bestehen nicht. Betriebsangehörige des Flugplatzes sind regelmäßig in die vorgehaltene Ausrüstung und in den Alarmplan einzuweisen.

(2) An Flugplätzen, für die mindestens eines der folgenden Kriterien zutrifft, ist innerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten ein Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß § 29 vorzuhalten:

1. monatlich mehr als 60 Flugbewegungen von Luftfahrzeugen mit mehr als 5 700 kg MTOM oder

2. gewerblicher Luftverkehr mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Artikel 3 Nummer 24 der Verordnung (EU) 2018/1139[4].

(3) Findet nur zu festgelegten Zeiten oder nur vereinzelt gewerblicher Luftverkehr statt, der die Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten erfordert und der einer Anmeldpflicht unterliegt (O/R oder PPR), ist zu diesen Zeiten ein ICAO-konformer Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß § 29 sicherzustellen. Wird eine O/R-Regelung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Verkehrslandeplätzen getroffen, steht dies nicht im Widerspruch zur ansonsten bestehenden Betriebspflicht.

(4) Vor und nach dem geplanten Flugbetrieb müssen die notwendigen Feuerlösch- und Rettungsdienste des Flugplatzes in einem definierten Zeitraum bereitgestellt werden. Dieser beträgt 15 Minuten, abweichende Regelungen sind aufgrund örtlicher Gegebenheiten möglich.

§ 28

Flugplätze mit technischer Grundausstattung gemäß § 27 Absatz 1

(1) An Flugplätzen, an denen Flugbetrieb ausschließlich mit nicht-motorgetriebenen Luftfahrzeugen stattfindet oder auf motorisierten Modellflugbetrieb beschränkt ist, besteht keine Verpflichtung für die Bereitstellung von Löschmitteln, diese wird aber empfohlen.

(2) An Flugplätzen, an denen motorgetriebene Luftfahrzeuge mit bis zu 2 000 kg MTOM verkehren (ausgenommen Flugmodelle), sind mindestens

1. zwei Handfeuerlöscher mit je 9 Löschmitteleinheiten (DIN EN 3) für jedermann gut erkennbar und frei zugänglich bereitzustellen und
2. zwei Handfeuerlöscher mit je 15 Löschmitteleinheiten (DIN EN 3) für Betriebsangehörige des Flugplatzes zugänglich bereitzustellen.

(3) An Flugplätzen, an denen Luftfahrzeuge mit mehr als 2 000 kg MTOM verkehren, ist zusätzlich zu den Vorgaben von Absatz 2

1. ein 50 Liter Schaumlöschgerät oder
2. ein 50 kg Pulverlöschgerät

in mobiler Ausführung für Betriebsangehörige des Flugplatzes zugänglich bereitzustellen.

(4) Die Wahl des Löschmittels hängt von der Brandklasse des zu löschenden Feuers ab. Bei einem Luftfahrzeugbrand sind dies in erster Linie die Brandklasse A (Feste, nicht schmelzende Stoffe) und die Brandklasse B (Flüssigkeiten, schmelzende feste Stoffe). Aufgrund besserer Löschwirkung werden frostsichere Schaumlöscher gegenüber Pulverlöschern empfohlen.

(5) Ein Verbandkasten VK DIN 14142 ist für Betriebsangehörige des Flugplatzes zur Erste-Hilfe-Leistung vorzuhalten und dessen Inhalt regelmäßig auf Vollständigkeit zu überprüfen.

(6) Folgende Werkzeuge sind für Betriebsangehörige des Flugplatzes zugänglich bereitzustellen:

1. ein Hebel- und Brechwerkzeug (zum Beispiel „Halligan-Tool“),
2. ein Gurttrennmesser,
3. eine Feuerwehraxt (funkenfrei nach DIN 14900),
4. eine Handblechschere,
5. eine Handmetallsäge,
6. ein langhebeliger Bolzenschneider und ein Drahtseilschneider,
7. ein Einreißhaken mit Stiel (DIN 14851),
8. zwei Decken,
9. zwei Paar Schutzhandschuhe gegen mechanische Risiken gemäß DIN EN 388 in Größe 9 oder 10, die mindestens die Leistungsstufe 2-2-2-2 erfüllen.

(7) Die Ausrüstung gemäß der Absätze 2 und 6 kann auch mobil gelagert werden, wenn hierdurch die Verfügbarkeiten erhöht und gleichzeitig die Anforderungen an die Zugänglichkeit nicht eingeschränkt werden.

(8) Ein Alarmplan, der die Benachrichtigung der zur Brandbekämpfung, Rettung und ärztlichen Versorgung von Personen außerhalb des Flugplatzes heranzuziehenden Kräfte (zum Beispiel allgemeine Feuerwehr, Notarzt, Krankenhaus) beschreiben muss, ist in Abstimmung mit den Beteiligten aufzustellen, auf dem neuesten Stand zu halten und für die Öffentlichkeit gut sichtbar, zum Beispiel im Bereich der Betriebsleitung oder im Umfeld der bereitgestellten Löschmittel anzubringen.

[4] Zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen.

(9) Der Umfang des bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsdienstes ist gemäß § 41 zu veröffentlichen.

(10) Betriebsangehörige des Flugplatzes sind regelmäßig in die vorgehaltene Ausrüstung und in den Alarmplan einzuweisen.

§ 29

Flugplätze mit Feuerlösch- und Rettungsdiensten gemäß § 27 Absatz 2

(1) Es ist ein ICAO-konformer Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß den Anforderungen der §§ 30 bis 41 vorzuhalten.

(2) Das Einsatzziel des Feuerlösch- und Rettungsdienstes ist die Rettung von Menschenleben bei einem Flugunfall oder einer Störung, die sich auf einem Flugplatz oder in dessen unmittelbarer Nähe ereignet. Der Feuerlösch- und Rettungsdienst hat die Aufgabe, überlebensfähige Bedingungen zu schaffen und aufrechtzuerhalten, Fluchtwege für die Insassen zu schaffen und die Rettung derjenigen Insassen zu unterstützen, die nicht in der Lage sind, ohne direkte Hilfe zu entkommen.

§ 30

Festlegung der Flugplatzkategorie für den Feuerlösch- und Rettungsdienst

(1) Die vorhandenen Lösch- und Rettungsmittel sowie die Einsatzkräfte bestimmen das Schutzniveau. Die Anforderungen an das Schutzniveau richten sich nach der maßgeblichen Flugplatzkategorie gemäß Absatz 2.

(2) Die Flugplatzkategorie ist anhand der maximalen Länge und Rumpfbreite der Luftfahrzeuge, die üblicherweise den Flugplatz benutzen, nach Tabelle 2 zu bestimmen. Maßgeblich ist der schlechtere Wert. Für gewerblichen Luftverkehr ohne Beförderung von Fluggästen gilt die Flugplatzkategorie in Spalte vier der Tabelle 2.

Tabelle 2: Bestimmung der Flugplatzkategorie des Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes

Abmessungen des Luftfahrzeugs		Flugplatzkategorie bei …	
Länge	Rumpfbreite	… Beförderung von Passagieren	… ausschließlicher Beförderung von Fracht
bis 9 m	2 m	1	1
9 m bis 12 m	2 m	2	2
12 m bis 18 m	3 m	3	3
18 m bis 24 m	4 m	4	4
24 m bis 28 m	4 m	5	5
28 m bis 39 m	5 m	6	5
39 m bis 49 m	5 m	7	6
49 m bis 61 m	7 m	8	6
61 m bis 76 m	7 m	9	7
76 m bis 90 m	8 m	10	7

(3) Die anhand Spalte drei oder vier der Tabelle 2 bestimmte Flugplatzkategorie kann um eine Flugplatzkategorie reduziert werden, wenn die maßgeblichen Luftfahrzeuge der höchsten Kategorie, die den Flugplatz üblicherweise nutzen, in den drei verkehrsreichsten aufeinander folgenden Monaten weniger als 700 Flugbewegungen verursachen.

(4) Das erforderliche Schutzniveau ist durch den Flugplatzbetreiber regelmäßig, mindestens aber alle 5 Jahre oder anlassbezogen (zum Beispiel bei Änderungen an der Flugplatzanlage inklusive neuer Hallen, neue Kunden, Stationierung neuer Flugzeugmuster) zu überprüfen.

(5) Die Festlegung und die Änderung der Flugplatzkategorie fallen unter die Anzeigepflicht nach § 41 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

§ 31

Einsatzfahrzeuge

(1) Die Mindestzahl an Einsatzfahrzeugen ist entsprechend der Tabelle 3 zu bestimmen.

Tabelle 3: Erforderliche Anzahl Einsatzfahrzeuge

Flugplatzkategorie	Einsatzfahrzeuge
1	1
2	1
3	1

Flugplatzkategorie	Einsatzfahrzeuge
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

(2) Auf den Einsatzfahrzeugen ist eine dem Flugbetrieb entsprechende Rettungsausrüstung gemäß der Aufgaben- und Ressourcenanalyse (Task and Resource Analysis, siehe § 36, Absatz 2) vorzuhalten.

(3) Die Einsatzfahrzeuge müssen geeignet sein, alle relevanten Bereiche des Flugplatzes bei optimalen Sichtweiten und guten Oberflächeneigenschaften zu erreichen.

(4) Einsatzfahrzeuge und deren Ausrüstung sind zur Sicherstellung ihrer Einsatzbereitschaft nach den Vorgaben der Hersteller instand zu halten.

(5) Auf Flugplätzen der Flugplatzkategorie 1 ist die Bereitstellung der Feuerlösch- und Rettungsausrüstung auf einem Anhänger zulässig. Während der Bereitstellungszeiten ist der Anhänger angekuppelt an einem betriebsbereiten Zugfahrzeug vorzuhalten.

§ 32
Löschmittel

(1) Es sind Haupt- und Zusatzlöschmittel vorzuhalten. Die vorzuhaltenden Mengen richten sich nach der Flugplatzkategorie und den Ausstoßraten nach Tabelle 4.

(2) Die Hauptlöschmittel können auch in Kombination in geeigneter Menge bereitgestellt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Gesamtwassermenge, die für die Schaumerzeugung benötigt wird, für jeden Schaumtyp einzeln bestimmt und die Verteilung dieser Mengen auf einzelne Fahrzeuge korrekt vorgenommen wird.

(3) Das Zusatzlöschmittel muss ein trockenes chemisches Pulver sein, welches zum Löschen von Kohlenwasserstoffbränden geeignet ist, oder ein anderes Löschmittel mit gleichwertigen Löschfähigkeiten. Bei der Auswahl von Trockenlöschpulvern zur Verwendung mit Schaum ist auf die Kompatibilität zu achten. Mehrbereichsschaummittel werden mit Schaumrohren ausgebracht und sind in den Leistungsklassen A und B erhältlich. Wasserfilmbildende Schaummittel erfüllen in der Regel die Leistungsklasse B. Die Besonderheit gegenüber gebräuchlicheren Mehrbereichsschaummitteln ist die Fähigkeit der Ausbildung eines wasserhaltigen Filmes zwischen Schaum und brennbarer Flüssigkeit und die Ausbringung mit Strahlrohren, weswegen diese Schaummittel insbesondere für ausgedehnte Flüssigkeitsbrände geeignet sind.

Tabelle 4: Erforderliche Löschmittel und Ausstoßraten beim Löschangriff

	Hauptlöschmittel						Zusatzlöschmittel	
	Schaum der Leistungsklasse A		Schaum der Leistungsklasse B		Schaum der Leistungsklasse C			
Flugplatz-kategorie	Wasser [L]	Ausstoßrate Schaumlösung [L/min]	Wasser [L]	Ausstoßrate Schaumlösung [L/min]	Wasser [L]	Ausstoßrate Schaumlösung [L/min]	Pulver [kg]	Ausstoßrate [kg/Sekunde]
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

(4) Flugplätze der Flugplatzkategorie 1 bis 3 sollen aufgrund der geringeren Mengen von Löschmitteln vorzugsweise effizienteren Schaum der Leistungsklasse B oder C bereitstellen.

(5) Druckluftschaumsysteme („CAFS“) können, sofern sie für die entsprechende Leistungsklasse zertifiziert sind, verwendet werden.

(6) Weiterführende Informationen über die erforderlichen physikalischen Eigenschaften und die Kriterien für die Feuerlöschleistung von Löschmitteln, deren Mengen und Abgabe enthält das ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 – Rescue and Firefighting.

(7) Die auf einem Fahrzeug bereitgestellte Menge an Schaummittel sollte für eine zweimalige Entleerung des Wassertanks ausreichen.

(8) In Abhängigkeit der verkehrlichen Bedeutung des Flugplatzes kann es sinnvoll sein, folgende Löschmittelvorräte vorzuhalten, sodass der Flugplatz auch nach einem erfolgten Löscheinsatz die Anforderungen der Flugplatzkategorie erfüllt:

1. Hauptlöschmittel: mindestens 200 Prozent der Menge nach Tabelle 4,

2. Zusatzlöschmittel: mindestens 100 Prozent der Menge nach Tabelle 4.

(9) An Flugplätzen der Flugplatzkategorie 1 kann, sofern noch Altgeräte in Gebrauch sind, das Hauptlöschmittel gemäß Tabelle 4 weiterhin durch 250 kg Pulverlöschmittel vollständig ersetzt werden.

§ 33

Rettungsausrüstung

(1) Auf den Einsatzfahrzeugen sollte eine dem Umfang des Flugbetriebs entsprechende Rettungsausrüstung vorhanden sein (siehe auch ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 – Rescue and Firefighting).

(2) Die Anforderungen an die Rettungsausrüstung für Flugplätze der Kategorie 1 und 2 orientieren sich an denen des § 28, Absatz 6.

§ 34

Reaktionszeit

(1) Die ersteintreffenden Einsatzfahrzeuge müssen bei optimalen Sichtweiten und guten Oberflächeneigenschaften in der Lage sein, innerhalb von drei Minuten nach der Alarmauslösung an jedem Punkt der aktiven Piste Löschmittel mit mindestens 50 Prozent der geforderten Ausstoßrate abzugeben.

(2) Nachfolgend eintreffende Einsatzfahrzeuge, die für die Bereitstellung der insgesamt geforderten Löschmittelmenge und -ausstoßrate erforderlich sind, dürfen nicht später als vier Minuten nach dem ersten Anruf eintreffen.

§ 35

Persönliche Schutzausrüstung

(1) Sämtliche Einsatzkräfte müssen zur wirksamen und sicheren Erfüllung ihrer Aufgaben mit persönlicher Schutzkleidung (Feuerwehrhelm, feuerfeste Jacke, feuerfeste Hose, Feuerwehrhandschuhe, Feuerwehrstiefel) ausgerüstet sein.

(2) Sofern es für den jeweiligen Einsatz erforderlich ist, müssen die Einsatzkräfte mit einem Atemschutzgerät ausgerüstet sein.

(3) Der Einsatz von Atemschutzgeräten auf Flugplätzen der Kategorien 1 bis 3 ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

§ 36

Personal

(1) Während des Flugbetriebs muss ausreichend geschultes und einsatzfähiges Personal zur Verfügung stehen, um die Rettungs- und Löschfahrzeuge zu fahren und die Rettungsausrüstung mit maximaler Kapazität zu betreiben. Das vorgesehene Personal ist, auch wenn es zusätzliche Aufgaben auf dem Flugplatz wahrnimmt, so einzusetzen, dass die Anforderungen aus § 34 zur Reaktionszeit eingehalten werden können. Außerdem ist der Einsatz von anderen Ausrüstungsgegenständen in Betracht zu ziehen, welche in der Regel bei der Durchführung von Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen für Luftfahrzeuge benötigt werden.

(2) Für die Bestimmung der Anzahl des für Rettung und Brandbekämpfung erforderlichen Personals und dessen persönliche Schutzausrüstung ist eine Aufgaben- und Ressourcenanalyse (Task and Resource Analysis, TRA) für den kritischsten, realistischen Flugunfall (worst credible case) durchzuführen, welche mindestens nachstehende Elemente berücksichtigen soll:

1. Flugplatzlayout,

2. Standort der Feuerwache,

3. Betriebszeiten des Flugplatzes,

4. operierende Flugzeugtypen und Bewegungszahlen,

5. organisatorische Struktur des Feuerwehr- und Rettungsdienstes,

6. erforderliche Feuerwehrkategorie, inklusive erforderliche Anzahl Feuerlöschfahrzeuge und Mindestmengen an Löschmitteln,
7. erforderliche Rettungsausrüstung und Spezialgeräte,
8. erforderliche Reaktionszeiten (Response Time),
9. mögliche Unfallszenarien und Anzahl betroffener Personen,
10. Aufgabenabfolge und Auslastung des Personals während den verschiedenen Einsatzphasen,
11. Qualifikation und Ausbildung des Feuerwehrpersonals,
12. Notfallplan des Flugplatzes.

(3) Die TRA sowie deren Änderung sind der zuständigen Luftfahrtbehörde vorzulegen.

(4) Flugplätze der Flugplatzkategorien 1 bis 3, an denen in der Regel nur Luftfahrzeuge mit nicht mehr als 11 Sitzplätzen verkehren, dürfen auf eine TRA verzichten, sofern im Minimum das Personal gemäß Tabelle 4 verfügbar ist. Hierbei handelt es sich um die Anzahl der Kräfte für den direkten Einsatz bei der Rettung und Brandbekämpfung, sofern dies die tatsächlich zur Verfügung stehende Ausrüstung zulässt. Notwendiges Personal zur Alarmierung, der Koordinierung und der Erstellung der Einsatzdokumentation ist darin nicht enthalten.

Tabelle 4: Erforderliches Personal pro Flugplatzkategorie

Flugplatzkategorie	Erforderliche Einsatzkräfte
1	mind. 1 Person oder gemäß TRA
2 und 3	mind. 2 Personen oder gemäß TRA

§ 37
Ausbildung

(1) Das Personal für den Feuerlösch- und Rettungsdienst muss angemessen geschult sein, um seine Aufgaben effizient erfüllen zu können. Zu diesem Zweck ist für die Ausbildung von Personen, die an den Rettungs- und Feuerlöschdiensten des Flugplatzes beteiligt sind, ein Ausbildungsprogramm zu erstellen und umzusetzen. Bezüglich des Ausbildungsprogramms gelten die generellen Anforderungen gemäß ICAO PANS Aerodromes (Doc 9981), Part II, Chapter 1 (Kategorie ICAO).

(2) Das Ausbildungsprogramm muss entsprechend den Vorgaben der ICAO aus theoretischen und praktischen Ausbildungsblöcken sowie praktischen Übungen bestehen und mindestens folgende Elemente enthalten:

1. Flugplatzeinweisung,
2. Taktik bei Brandbekämpfungseinsätzen von Luftfahrzeugen,
3. Verwendung der Rettungs- und Feuerlöschausrüstung sowie Fahrzeuge und Spezialausrüstung,
4. Anwendung der Löschmittel,
5. Einweisung in die Luftfahrzeugtechnik, inklusive Umgang mit Faserverbundwerkstoffen und ballistischen Fallschirmrettungssystemen (BPS) sowie elektrisch angetriebene Luftfahrzeuge,
6. Umgang mit gefährlichen Gütern,
7. Evakuierung von Luftfahrzeugen,
8. Sofortmaßnahmen am Unfallort,
9. Selbstschutz für Rettungs- und Feuerwehrpersonal, inklusive Anwendung von Schutzkleidung und gegebenenfalls Atemschutz,
10. Kommunikationssysteme für Notfälle auf dem Flugplatz, einschließlich der Alarme durch Flugbesatzungen,
11. Aufgaben des Rettungs- und Feuerwehrpersonals im Rahmen des Flugplatznotfallplans,
12. Verfahren bei limitierter Sicht,
13. menschliche Leistungsfähigkeit, einschließlich Teamkoordination.

(3) Zu den in Absatz 2 genannten Ausbildungsblöcken muss jährlich eine Ausbildung beziehungsweise eine Wiederholungsschulung durch eine ausgewiesene Fachperson durchgeführt werden. Dies können beispielsweise Mitarbeitende von Flughafenfeuerwehren oder andere Fachpersonen mit ausgewiesenen Fachkenntnissen sein.

(4) Ergänzend dazu sind zusätzlich zu den durchzuführenden vollständigen Notfallübungen und Alarmtests jährlich folgende praktische Übungen durchzuführen

1. zwei Übungen in Luftfahrzeugbrandbekämpfung inklusive Sanitätsdienst; diese Übungen müssen den auf dem Flugplatz verkehrenden Luftfahrzeugtypen sowie der vorhandenen Rettungs- und Feuerlöschausrüstung entsprechen; eine solche praktische Übung kann als Teilübung anerkannt werden;
2. für Atemschutzträger sind mindestens drei Atemschutzübungen durchzuführen (Übungen bei einer öffentlichen Feuerwehr und Ähnliches können angerechnet werden).

(5) Das Aus- und Fortbildungsprogramm ist der zuständigen Luftfahrtbehörde vorzulegen.

(6) Die Qualifikation, Ausbildung und Leistungsüberprüfungen des Feuerwehrpersonals sind durch Nachweise zu dokumentieren.

(7) Neues Feuerwehrpersonal darf nur dann in die Flugplatzfeuerwehr eingegliedert werden, sofern es eine ihrer Aufgabe entsprechende Ausbildung erhalten hat.

(8) An Flugplätzen der Flugplatzkategorie 1 ist die Ausbildung der für den Feuerlösch- und Rettungsdienst vorgesehenen Personen in angemessenen Umfang anhand der vor Ort bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsmittel durch eine fachkundige Person alle zwei Jahre durchzuführen. Die Bedienung der Feuerlösch- und Rettungsmittel soll regelmäßig geübt werden. Eine einmalige Einweisung in verschiedene Luftfahrzeugtechnologien mit den Schwerpunkten auf Rettungssysteme bei Kleinflugzeugen und Luftsportgeräten sowie besondere Gefährdungen bei CFK/GFK-Bränden wird empfohlen.

(9) An Flugplätzen der Flugplatzkategorie 2 ist die Ausbildung der für den Feuerlösch- und Rettungsdienst vorgesehenen Personen in angemessenen Umfang anhand der vor Ort bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsmittel durch eine fachkundige Person alle zwei Jahre durchzuführen. Die Bedienung der Feuerlösch- und Rettungsmittel soll regelmäßig geübt werden. Darüber hinaus soll eine einmalige Einweisung in die Luftfahrzeugbrandbekämpfung gemäß den Inhalten der Anlage 4 erfolgen.

(10) An Flugplätzen der Flugplatzkategorien 3 bis 5, an denen kein Linien- und Pauschalflugreiseverkehr stattfindet, ist eine Grundausbildung der für den Feuerlösch- und Rettungsdienst vorgesehenen Personen gemäß den Inhalten der Anlage 5 durchzuführen. Alle zwei Jahre ist eine Wiederholungsschulung gemäß den Inhalten der Anlage 6 durchzuführen. Die Bedienung der Feuerlösch- und Rettungsmittel soll regelmäßig geübt werden.

(11) Werden die Feuerlösch- und Rettungsdienste überwiegend durch externe Kräfte bereitgestellt, zum Beispiel durch kommunale Ortskräfte in Verbindung mit PPR-Verfahren, sollten ortsbezogene Einweisungen unter Berücksichtigung der Inhalte der Anlage 4 erfolgen.

§ 38
Notfallplan

(1) Es ist ein Notfallplan aufzustellen und aktuell zu halten.

(2) Der Notfallplan soll dem auf dem Flugplatz stattfindenden Luftfahrzeugbetrieb sowie den sonstigen durchgeführten Tätigkeiten angemessen sein. Er muss die Koordinierung der Maßnahmen vorsehen, die bei einem Notfall auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung zu ergreifen sind, unter Einbindung aller für die Bewältigung notwendigen Organisationen. Der Notfallplan sollte mit den örtlichen Rettungsdiensten und der zuständigen Rettungsleitstelle abgestimmt werden.

(3) Der Notfallplan soll mindestens Folgendes enthalten:

1. mögliche auftretende Notfallszenarien/-arten;
2. die an Notfalleinsätzen beteiligten Organisationen;
3. Zuständigkeiten und Aufgaben der beteiligten Organisationen, der Einsatzzentrale und der Einsatzleitung für jede Art von Notfall;
4. Angaben über Namen und Telefonnummern von Organisationen oder Personen, die im Falle eines bestimmten Notfalls zu kontaktieren sind;
5. Alarmierungsablauf;
6. eine in Sektoren unterteilte Übersichtskarte des Flugplatzes und
7. eine in Sektoren unterteilte Übersichtskarte der unmittelbaren Flugplatzumgebung.

(4) Hilfestellung bei der Erstellung von Notfallplänen für Flugplätze bietet das ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 7 – Airport emergency planning. Eine beispielhafte Vorlage für ein Notfalldokument wird mit Anlage 7 bereitgestellt.

(5) Die Anforderungen für die Notfallplanung für Flugplätze der Kategorie 1 und 2 orientieren sich an den Vorgaben des § 28.

§ 39
Notfallübungen

(1) Die Überprüfung der Notfallorganisation und des Notfallplans mittels Notfallübungen (Voll-Notfallübung) soll wechselnde Szenarien umfassen, welche grundsätzlich sämtliche Bereiche und Dienste berücksichtigen. Dabei sind möglichst realistische Szenarien mit Luftfahrzeugen vorzusehen, welche üblicherweise auf dem Flugplatz operieren. Die Notfallübung soll mit den vorhandenen Ausrüstungen und den vorhandenen Infrastrukturen durchgeführt werden, wobei der Einfluss auf die Flugplatzoperationen auf ein Minimum reduziert werden soll.

(2) Eine vollständige Flugplatz-Notfallübung soll in Abständen von höchstens zwei Jahren erfolgen. In den dazwischenliegenden Jahren sollen Teil-Notfallübungen vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass alle bei der vollständigen Flugplatz-Notfallübung festgestellten Mängel behoben wurden.

(3) Jeweils mindestens drei Monate vor der Durchführung einer vollständigen Notfallübung ist bei der zuständigen Luftfahrtbehörde ein Konzept zum Übungsablauf zur Stellungnahme einzureichen. Die Beurteilung der vollständigen Notfallübungen hat durch fachlich ausgewiesene externe Schiedsrichter und/oder unter der Aufsicht der zuständigen Luftfahrtbehörde zu erfolgen. Im Anschluss an die Notfallübung soll eine gemeinsame Schlussbesprechung aller beteiligten Organisationen erfolgen, bei welcher die gemachten Erfahrungen, die erkannten Mängel und notwendige Verbesserungsmaßnahmen erörtert werden.

(4) Spätestens drei Monate nach Durchführung der vollständigen Notfallübung ist bei der zuständigen Luftfahrtbehörde ein schriftlicher Schlussbericht einzureichen, welcher die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung bestehender Mängel beinhaltet (Maßnahmenplan).

(5) An Flugplätzen der Kategorie 1 und 2 sollte in Zusammenarbeit mit der örtlichen Feuerwehr und den örtlichen medizinischen Rettungskräften in Abständen von höchstens zwei Jahren eine Anfahrtsübung durchgeführt werden.

(6) Die Durchführung von Notfallübungen ist an Flugplätzen der Kategorie 1 und 2 nicht vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen. Die Einbindung der zuständigen Luftfahrtbehörde wird empfohlen.

§ 40

Verfahren zur vorübergehenden Anhebung der RFFS-Kategorie

(1) Soll an einem Flugplatz die bestehende Flugplatzkategorie vorübergehend angehoben werden, sind grundsätzlich alle gestiegenen Anforderungen an das Feuerlösch- und Rettungswesen gemäß dieser AVV zu erfüllen. Die folgenden Absätze beschreiben vereinfachte Verfahren zur vorübergehenden Anhebung.

(2) Für die vorübergehende Anhebung der Flugplatzkategorie kann zusätzliches Personal, das über keine Ausbildung gemäß § 37 dieser AVV verfügt, eingesetzt werden, wenn das für die Anhebung der Flugplatzkategorie maßgebliche Luftfahrzeug nicht die Flugplatzkategorie 4 übersteigt und maximal 11 Sitzplätze besitzt. Es muss jedoch eine örtliche Einweisung in den Flugplatz, in die bereitgestellten Lösch- und Rettungsmittel inklusive deren Bedienung und in die maßgeblichen Luftfahrzeuge, insbesondere in bestehende Rettungs- und Angriffswege, Kabine, Triebwerke, Treibstoffsysteme sowie Rettungssysteme, erfolgen. Voraussetzung für dieses Verfahren ist, dass wenigstens eine vollständig gemäß § 37 qualifizierte Einsatzkraft Teil der Mannschaft ist.

(3) Das Personal einer taktischen Einheit kommunaler Feuerwehren in der Mindeststärke eines Selbstständigen Trupps (0/1/2/3) nach Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 (FwDV) besitzt aufgrund seiner Ausbildung nach FwDV über ausreichende Fähigkeiten, um den ICAO-konformen Feuerlösch- und Rettungsdienst bis einschließlich RFFS-Kategorie 4 und bis maximal 11 Sitzplätzen zu gewährleisten. Weitere luftfahrtspezifische Schulungen gemäß § 37 sind nicht erforderlich. Es muss jedoch eine örtliche Einweisung in den Flugplatz, in die bereitgestellten Lösch- und Rettungsmittel inklusive deren Bedienung und in die maßgeblichen Luftfahrzeuge, insbesondere in bestehende Rettungs- und Angriffswege, Kabine, Triebwerke, Treibstoffsysteme sowie Rettungssysteme, erfolgen.

(4) Für die vorübergehende Bereitstellung höherer Flugplatzkategorien, beziehungsweise für die Absicherung des Betriebes mit Luftfahrzeugen mit 12 oder mehr Sitzplätzen durch taktische Einheiten kommunaler Feuerwehren ist eine situationsbezogene Betrachtung erforderlich. Hierbei sollten die folgenden Punkte unter Einbindung der kommunalen Feuerwehr durch den Flugplatzbetreiber bewertet werden:

1. Anforderungen gemäß § 31 bis § 38,
2. Komplexität des maßgeblichen Luftfahrzeugs in Bezug auf Rettungs- und Angriffswege, Kabine, Triebwerke, Treibstoffsystem sowie Rettungssysteme,
3. dauerhaft vorgehaltene technische- und personelle Ausstattung des Feuerlösch- und Rettungsdienstes des Flugplatzes,
4. Größe der taktischen Einheit der kommunalen Feuerwehr und deren technische Ausstattung,
5. Einsatzkonzept im Falle eines Luftfahrzeugunfalls, insbesondere im Hinblick auf die Zusammenarbeit zwischen dem dauerhaft vorgehaltenen Feuerlösch- und Rettungsdienst des Flugplatzes und den externen Feuerwehrkräften.

§ 41

Notwendige Veröffentlichungen

(1) Der Umfang der bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsdienste ist in der AIP IFR und VFR zu veröffentlichen. Die Bekanntgabe der verfügbaren Feuerlösch- und Rettungsdienste muss durch die zuständige Luftfahrtbehörde freigegeben werden. Die Flugplatzkategorie gemäß § 30 und der Umfang des bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsdienstes ist getrennt nach IFR und VFR im Luftfahrthandbuch zu veröffentlichen. Sollte der bereitgestellte Brandschutz nicht den Standards der ICAO entsprechen, ist dies im AIP zu veröffentlichen. Die folgenden Beispiele sollen der Standardisierung dienen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Beispiel 1: Flugplätze mit technischer Grundausstattung gemäß § 28

RFFS	nicht verfügbar

Beispiel 2: Flugplätze mit technischer Grundausstattung § 28; RFFS CAT 1 auf Anforderung	
RFFS	*nicht verfügbar, CAT 1 O/R (24 HR)*
Beispiel 3: ICAO CAT 1 während der Betriebszeiten verfügbar	
RFFS	*während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1*
Beispiel 4: Beispiel 3 und Bereitstellung von RFFS CAT 1 außerhalb der Betriebszeiten möglich	
RFFS	*während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1, andere Zeiten O/R (24 HR)*
Beispiel 5: Beispiel 3 und Erhöhung der RFFS auf CAT 2 auf Anfrage möglich	
RFFS	*während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1, CAT 2 O/R (24 HR)*

(2) Hat der Ausfall von Personal oder vorgehaltener Technik eine Reduktion der veröffentlichten Flugplatzkategorie zur Folge, ist dies unverzüglich durch den Flugplatzbetreiber in den NOTAM zu veröffentlichen und – soweit möglich – mittels Flugfunk bekannt zu geben.

Unterabschnitt 2
Managementhandbuch

Unterabschnitt 3
Biologische Flugsicherheit

Abschnitt 4
Haftung und Versicherung

§ 42
Haftpflichtversicherung

In der Genehmigung wird dem Betreiber eines Flugplatzes der Abschluss einer Haftpflichtversicherung über eine angemessene Deckungssumme zur Auflage gemacht. Die Höhe der Deckungssumme berücksichtigt Art und Umfang des Flugbetriebs.

Abschnitt 5
Übergangsbestimmungen und Inkrafttreten

§ 43
Übergangsvorschriften

(1) Die Anlage und der Betrieb der Flugplätze gemäß §§ 38 und 49 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist im Rahmen von durchzuführenden Instandhaltungsmaßnahmen, baulichen Veränderungen oder Änderungen des Betriebs an die Vorgaben des Anhangs 14 des ICAO-Abkommens sowie an die Regelungen in den Abschnitten 1 bis 4 dieser AVV anzupassen, um eine einheitliche Rechtsanwendung und die Einhaltung der aktuellen Vorschriften zu gewährleisten. Die jeweils zuständigen Luftfahrtbehörden überprüfen die Einhaltung der Vorgaben nach Satz 1. § 3 bleibt unberührt.

(2) Diese AVV gilt für alle Anträge auf Genehmigung, die ab Inkrafttreten dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift eingereicht werden. Für bereits laufende Verfahren entscheidet die zuständige Luftfahrtbehörde je nach Bearbeitungsstand des Verfahrens über die anzuwendenden Regelungen.

§ 44
Inkrafttreten

(1) Diese AVV tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten die

1. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20. April 2023,
2. Richtlinien für die Gleitwegbefeuerung auf Flughäfen (PAPI-Anlage-Richtlinien) vom 24. Juni 1993,
3. Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb vom 2. November 2001,
4. Richtlinien „Zeitweilige Hindernisse in den Hindernisfreiräumen von Instrumentenbahnen auf Flugplätzen“ vom 1. Juni 1999,
5. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb vom 3. August 2012,

6. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über Zeichen und Wegweiser für den Rollverkehr auf Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr vom 27. Februar 2003,
7. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und die Befeuerung von Flugplätzen mit Instrumentenflugverkehr vom 27. Februar 2003,
8. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über die Markierung und Befeuerung von Flugplätzen mit Sichtflugverkehr vom 18. Februar 2003,
9. Gemeinsame Empfehlung des Bundes und der Länder für das Feuerlösch- und technische Rettungswesen auf Regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen mit Linien- und/oder Pauschalflugverkehr vom 2. November 2000, geändert durch Bekanntmachung vom 10. Juni 2002,
10. Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 8. Juli 2019,
11. Grundsätze des Bundes und der Länder für die Regelung des Flugverkehrs an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle vom 20. April 2000,
12. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Hubschrauberflugplätzen vom 19. Dezember 2005 (BAnz. Nr. 246a vom Dezember 2005)

außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 25. August 2026

Der Bundeskanzler

Merz

Der Bundesminister für Verkehr

Steffen Bilger

Anlage 1

Zu §§ 19 bis 22 – Anlage von Start- und Landebahnen für Segelfluggelände

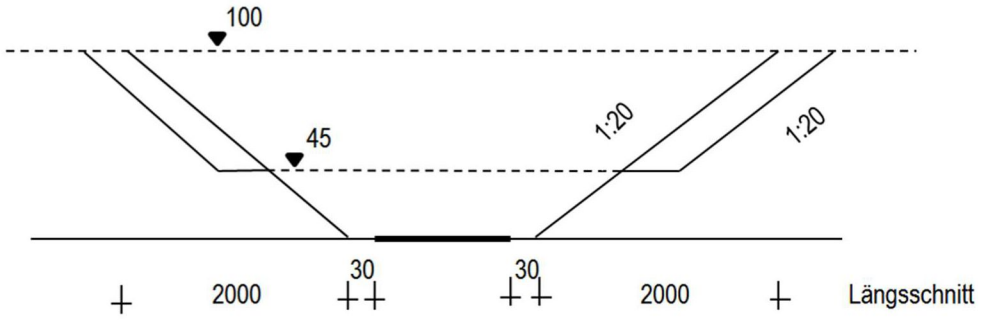
	Startbahn für		Landebahn für Segelflugzeuge
	Luftfahrzeugschlepp- und Eigenstart	Windenstart	
Start- und/oder Landebahn			
Mindestlänge	Flg.-Bezugsstart-bahnlänge	50 m	250 m
Zuschläge:		nicht erforderlich	nicht erforderlich
je 300 m Höhe über NN	7 %		
je 1% Längsneigung	10 %		
für Temperatur (pauschal)	5 %		
bei Grasoberfläche	20 %		
Mindestbreite			
bei Hartbelag	15 m	20 m	30 m
bei Grasoberfläche	30 m		
max. Längsneigung	4 %		
max. Neigungswechsel	4 %		
max. Querneigung			
bei Hartbelag	2 %	6 %	6 %
bei Grasoberfläche	6 %		
Windenseilauslegebahn		ca. 800 m	
Streifen			
Länge (L = Länge der Bahn)	L + 2 x 30 m	ca. 800 m	L + 2 x 30 m
Breite	50 m		
max. Neigung	6 %		
An- und Abflugflächen			
Neigung	1 : 20	keine	1 : 10
Länge	2 000 m		1 000 m
Divergenz	10 %		15 %
Seitliche Übergangsflächen			
Neigung	1 : 2		
Endhöhe	100 m		
Horizontalfläche			
Höhe	45 m	keine	keine
Halbmesser	1 000 m		
Obere Übergangsfläche			
Neigung	1 : 20	keine	keine
Endhöhe	100 m		

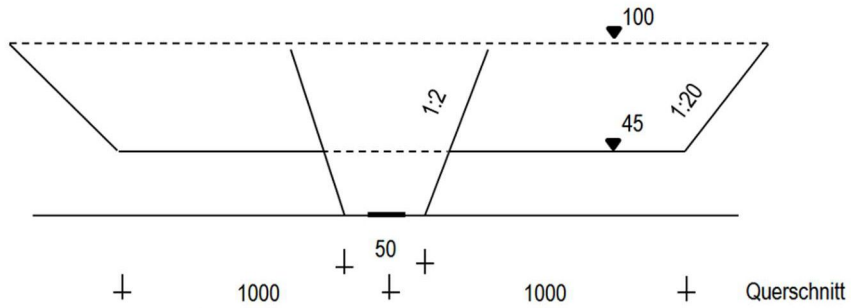
Mittellinienabstände zwischen Bahnen auf Segelfluggeländen

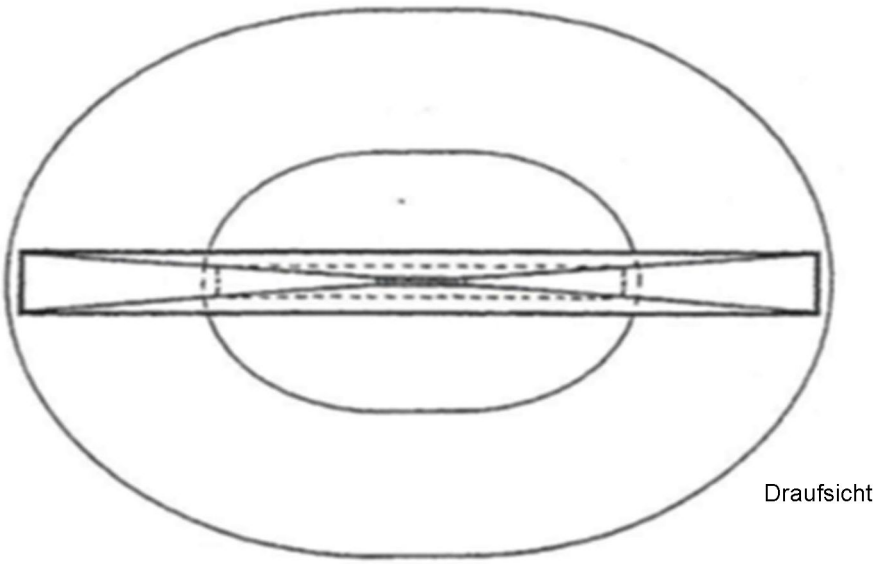
Startbahnen zu Landebahnen für Segelflugzeuge	50 m
Startbahnen für Flugzeugschlepp und Motorsegler/Eigenstartfähige Segelflugzeuge untereinander oder zu Start- und Landebahnen für Flugzeuge	100 m
Startbahnen für Windenstart oder andere Seilstartverfahren zu Start- und Landebahnen für Flugzeuge	250 m

Anlage 2

Zu § 19 – Darstellung der Hindernisbegrenzungsflächen für Start- und Landebahnen auf Segelfluggeländen für den Motorflugbetrieb

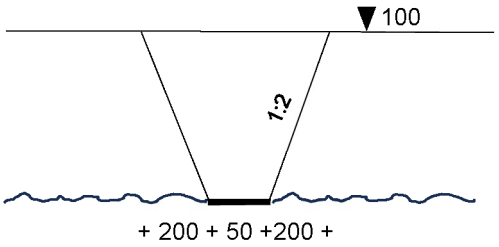




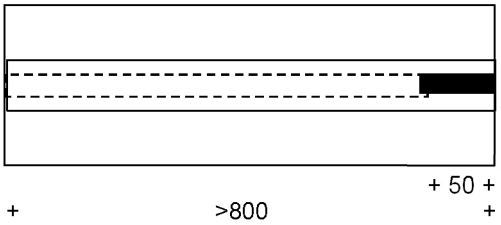


(Alle Längen und Höhenangaben in Meter)

Startbahn für Winden- und Kfz-Schlepp:

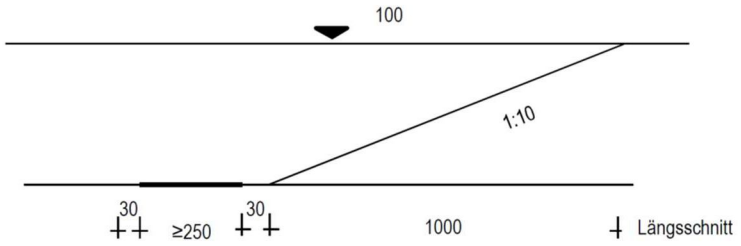


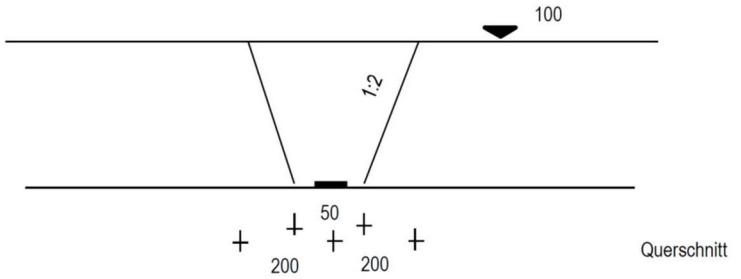
Querschnitt

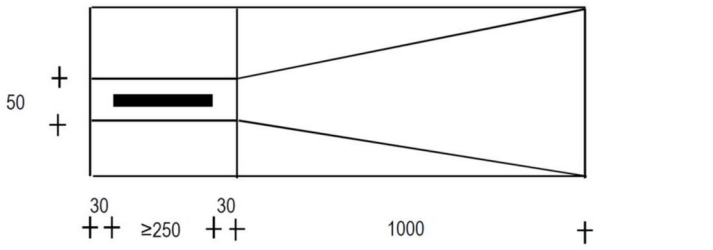


Draufsicht

Landebahn für Segelflugzeuge:

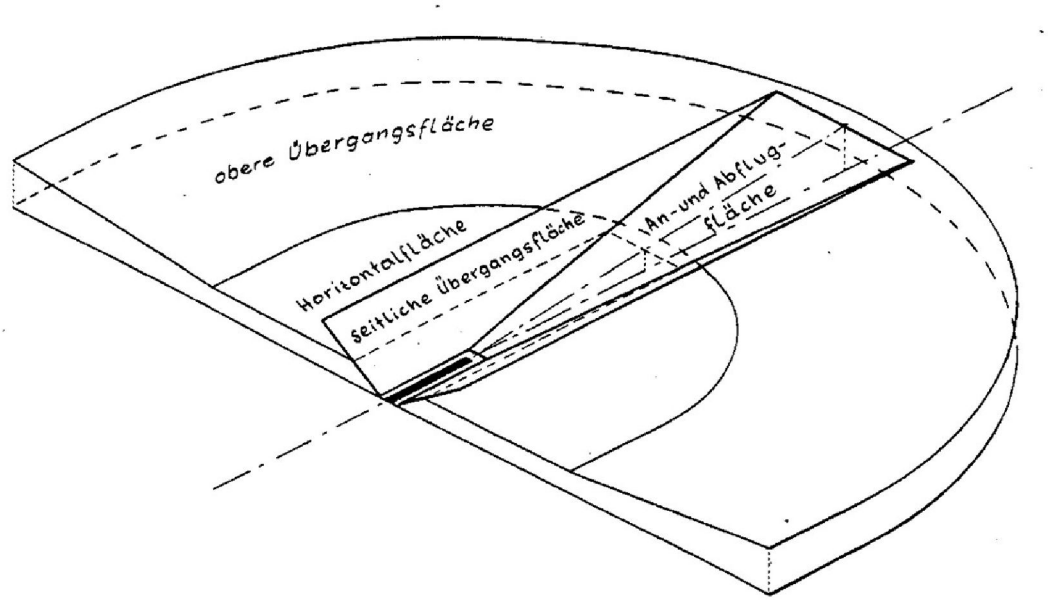




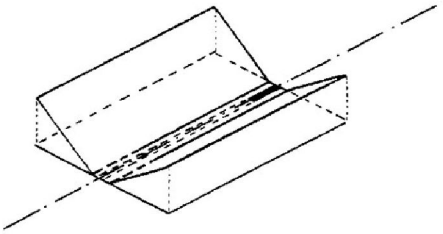


Draufsicht

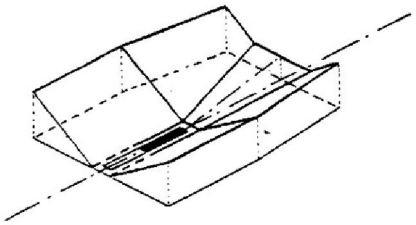
Startbahn für Luftfahrzeugschlepp (isometrische Darstellung):



Startbahn für Winden- und Kfz-Schlepp (isometrische Darstellung):



Landebahn für Segelflugzeuge (isometrische Darstellung):



Anlage 3

Zu § 28 – Bestimmung der Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3

Die Löschleistung von Handfeuerlöschern wird nach DIN EN 3 in Löschmitteleinheiten (LE) zum Ausdruck gebracht und ist, neben der Angabe der Löschmittelmenge (in kg oder l), auf jedem handelsüblichen Handfeuerlöscher vermerkt. Die Löschmitteleinheit ist eine dimensionslose Kennziffer und wird aus zwei Parametern gebildet:

1. Die nachgewiesene Löschleistung gegenüber Feststoffbränden (Brandklasse A),

2. die nachgewiesene Löschleistung gegenüber Flüssigkeitsbränden (Brandklasse B).

Wenn der Handfeuerlöscher nur für eine Brandklasse vorgehalten wird, dann kann die erreichte Anzahl der Löschmitteleinheiten direkt aus der folgenden Tabelle entnommen werden. Wird der Handfeuerlöscher für die Brandklassen A und B vorgehalten, entspricht die erreichte Anzahl der Löschmitteleinheiten jeweils dem geringeren der beiden Werte, welcher innerhalb einer einzelnen Brandklasse (A oder B) für diesen Feuerlöscher nachgewiesen wurde.

Löschmitteleinheiten (LE)	A	B
1	5A	21B
2	8A	34B
3		55B
4	13A	70B
5		89B
6	21A	113B
9	27A	144B
10	34A	
12	43A	183B
15	55A	233B

Beispiel 1:

Ein Handfeuerlöscher, für den eine Wirksamkeit von 21A/233B angegeben wird und der für die Brandklassen A und B vorgehalten wird, erfüllt 6 Löschmitteleinheiten.

Beispiel 2:

Ein Handfeuerlöscher, für den eine Wirksamkeit von 21A/233B angegeben wird und der für die Brandklasse B vorgehalten wird, erfüllt 15 Löschmitteleinheiten.

Anlage 4

Zu § 37 Absatz 9 – Einweisung in die Flugzeugbrandbekämpfung

Thema	U/P*	Stunden
Begrüßung und Eröffnung	U	0
Gesetzliche Grundlagen	U	1
Einsatztaktik	U	1
Rettungssysteme Kleinflugzeuge	U	1
Gefahrenstoff CFK	U	1
Handhabung Feuerlöscher und Strahlrohrtraining	P	2
Menschenrettung aus einem LFZ	P	1
Summe 7 h		

* U = theoretischer Unterricht/P = Praktische Ausbildung

Anlage 5

Zu § 37 Absatz 10 – Grundausbildung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3 bis 5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr

Thema	U/P	Stunden
Tag 1		
Begrüßung und Eröffnung		
Grundlagen der ICAO/EASA-Richtlinien	U	2
LFZ-Technologie	U	1
LFZ-Gefahrenpunkte	U	1
Besichtigung Flugzeugwerft Anwendung Tür-/Fensteröffnung	P	1
Rettungssysteme LFZ	U	1
Ausbildung Feuerlöschgeräte	U/P	2
Tag 2		
Rettungs- und Angriffswege	U	1
Innere- und Äußere-Einsatztaktik	U	1
Gefahrenpunkt CFK	U	1
Planspiel	U/P	1
Kenntnisüberprüfung	U	1
Übungen	P	3
Tag 3		
Einsatztaktische Rettung	P	1
Brandbekämpfung Triebwerk/Fahrwerk/Kabine	P	3
Pause		
Praktische Übungen	P	4
Nachbesprechung und Verabschiedung		
Summe 24 h		

* U = theoretischer Unterricht/P = Praktische Ausbildung

Anlage 6

Zu § 37 Absatz 10 – Wiederholungsschulung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3 bis 5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr

Tag 1

Thema	U/P	Stunden
Begrüßung und Eröffnung		
Einsatztaktik	U	1
Rettungs- und Angriffswege	U	1
Praktisches Einsatztraining	P	6
Summe 8 h		

* U = theoretischer Unterricht/P = Praktische Ausbildung

Anlage 7

Zu § 38 – Vorlage für ein Notfalldokument

Der Zweck eines Flugplatz-Notfallplanes besteht darin, alle erforderlichen Informationen für die an einem Notfall beteiligten Organisationen und Mitarbeiter bereitzustellen. Das Dokument sollte so strukturiert sein, dass die erforderlichen Informationen leicht zu erkennen sind. Zu diesem Zweck sollte der Flugplatz-Notfallplan, angepasst an die Größe und Komplexität des Flugplatzes und seines Betriebs, wie folgt gegliedert sein:

Kapitel 1 – Telefonnummern für Notfälle

Dieser Abschnitt sollte sich auf die wichtigsten Telefonnummern entsprechend den Bedürfnissen des Flugplatzes beschränken, einschließlich:

1. Flugsicherungsdienststelle,
2. Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste (Feuerwehren),
3. Abteilung Flugplatzbetrieb,
4. Polizei und Sicherheit,
5. medizinische Dienstleistungen (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte),
6. Luftfahrzeugbetreiber,
7. Bodenabfertigungsdienste,
8. Zuständige Luftfahrtbehörde,
9. Zivilschutz und
10. andere.

Kapitel 2 – Unfall eines Luftfahrzeugs auf dem Flugplatz

1. Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle,
2. Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste,
3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten,
4. Maßnahmen des Flugplatzbetreibers (Begleitfahrzeuge, Instandhaltung),
5. Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte und medizinisches Personal),
6. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers,
7. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle,
8. Maßnahmen der staatlichen Behörden,
9. Kommunikationsnetz (Notfalleinsatzzentrale und Kommandoposten),
10. Maßnahmen von Stellen, die an Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind,
11. Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Land, See, Luft),
12. Maßnahmen des/der Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit,
13. Maßnahmen der örtlichen Feuerwehren (soweit diese organisatorisch eingebunden sind) und
14. Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

Ein Zwischenfall auf dem Flugplatz könnte alle oder einige der beschriebenen Maßnahmen erforderlich machen. Vorfälle, die der Flugplatzbetreiber mit in Betracht ziehen sollte, sind unter anderem: Auslaufen von Treibstoff auf dem Vorfeld und im Treibstofflager; Gefahrgutvorfälle in Frachtabfertigungsbereichen; Einsturz von Gebäuden; Zusammenstoß von Fahrzeugen und Luftfahrzeugen.

Kapitel 3 – Unfall eines Luftfahrzeugs außerhalb des Flugplatzes

1. Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle,
2. Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste,
3. Maßnahmen der örtlichen Feuerwehren,
4. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten,
5. Maßnahmen des Flugplatzbetreibers,
6. Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte und medizinisches Personal),
7. Maßnahmen von Stellen, die an Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind,
8. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers,
9. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle,
10. Maßnahmen der staatlichen Behörden,
11. Kommunikationsnetz (Notfallzentrale und mobile Einsatzleitstelle),
12. Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Land, See, Luft),

13. Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit und
14. Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

Kapitel 4 – Störung des Luftfahrzeugs während des Flugs (Full emergency or local standby)

1. Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle,
2. Maßnahmen der Flugplatzrettungs- und Feuerlöschdienste,
3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten,
4. Maßnahmen des Flugplatzbetreibers,
5. Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte und medizinisches Personal),
6. Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers,
7. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle und
8. Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

Kapitel 5 – Gebäudebrände

1. Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle,
2. Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste (örtliche Feuerwehr),
3. Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten,
4. Maßnahmen der zuständigen Luftfahrtbehörde,
5. Evakuierung von Gebäuden,
6. Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte und medizinisches Personal),
7. Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle,
8. Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit und
9. Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

Kapitel 6 – Verantwortliche Personen – Standortfunktionen

Dazu gehören entsprechend der Anforderungen vor Ort insbesondere:

1. Auf dem Flugplatz:
   a) Leiter der Flugplatzfeuerwehr,
   b) Zuständige Luftfahrtbehörde,
   c) Polizei und Sicherheit – Einsatzleiter und
   d) medizinischer Koordinator.
2. Außerhalb des Flugplatzes:
   a) Leiter der örtlichen Feuerwehr,
   b) Staatliche Behörden und
   c) Polizei und Sicherheit – Einsatzleiter.

Der Befehlshaber vor Ort wird je nach Bedarf im Rahmen der im Voraus getroffenen Vereinbarung über gegenseitige Hilfeleistung bestimmt.