



**ROGERS
DATA**

Flugplatzbetriebsleiter | Einsatzleiter

SCHULUNGSUNTERLAGEN

Ausbildung für Flugplatzbetriebsleiter und Einsatzleiter für Heliports

gemäß §§ 4,5 ZFBO 2024 und §§ 6,6a ZNV



Ausbildungslehrgang mit Bescheid 2024-0.171.901 vom Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie genehmigt.

INHALTSVERZEICHNIS

FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG	Seite
Rechtsgrundlagen	06
Flugplatzbetriebsleitung	06
Luftfahrtbehörden und Zuständigkeiten	16
Voraussetzungen und Aufgaben	19
Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen - Kontrollen	20
Meldepflichten	46
Drohnenflüge im Umkreis des Hubschrauberlandeplatzes	50
Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballone sowie Verwendung von Feuerwerkskörpern und Lasern	51
Optische und elektrische Störwirkungen (§ 94 LFG)	52
Wildtiergefahrenmanagement (insbesondere bei HS- Bodenlandeplätzen)	53
Unterbrechung des Flugbetriebes	53
Definition NOTAM, SNOWTAM, AIRAC, AIP	54
Zivile Luftfahrtveranstaltungen	55
Abwerfen von Sachen	56
Einsatzflüge	56
Flugplatz-Handbuch	57
EINSATZLEITUNG	Seite
Rechtsgrundlagen	58
Voraussetzungen und Aufgaben	59
Flugplatzrettungsbereich	61
Verantwortlichkeiten und Pflichten	63
Einsatzplan – Inhalt und Bewilligung	67
SUCH- UND RETTUNGSDIENST	Seite
Begriffserläuterungen	68
Alarmstufen und Alarmzeichen	70

Verhalten im Alarmfall	72
Sicherstellen von Beweismitteln	72
Wer hilft im Notfall	73
Nach einem Unfall / Flugunfalluntersuchung	73
Durchbruchstellen	75
Triebwerke – Normalverfahren – Notverfahren	76
Batterie abklemmen	79

RELEVANTE LUFTFAHRZEUGE

Seite

Einweisung in den zumeist für den Rettungseinsatz eingesetzten Hubschrauber (H135 bzw. H145) / ausgehenden Gefahren	80
Einweisung in relevante Luftfahrzeuge / ausgehende Gefahren	80
Gefahrenbereiche bei Hubschraubern	80
Richtige Annäherung an den Hubschrauber	82
Empfohlene Abstände zu Hubschraubern	84
HAZARD INDEX gem. FAA	84

ALLGEMEINE FLUGSICHERHEIT

Seite

Sitze, Schultergurte, Sitzgurte, Helm	86
Medizinische Notfallausrüstung (Bordapotheke)	89
Feuerlöscher und Kabinen-Handfeuerlöscher	91
Achtung beim Betrieb von Hubschraubern	92
Downwash („Out Of Ground Effect“ und „In Ground Effect“)	93
Bereiche der Flugsicherung	94
Grenzüberschreitender Luftverkehr, Grenzüberflugsverordnung, Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung	95

FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN

Seite

Zu führende Lichter (LVR)	96
Bodenzeichen	98

LUFTVERKEHR (LVR / SERA)	Seite
Luftraumstruktur	99
Luftraumbeschränkungen	101
Mindestflughöhe	104
Sichtflugwetterbedingungen	105
Platzrunde und Meldepunkte	109
Nachtsichtflug	109
STRAFBESTIMMUNGEN	Seite
Verwaltungsübertretung	111
Strafbehörden	112
Verantwortlichkeit und Führung einer Start- und Landeliste	112
AUSZUG DER RECHTSGRUNDLAGEN	Seite
Zivilflugplatz-Betriebsordnung - ZFBO	113
Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung - ZNV	141
Zivilflugplatz-Verordnung – ZFV	159
Luftfahrtgesetz – LFG	165
Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz-Verordnung – KHV	183
Verordnung (EU) Nr. 376/2014	206
Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt	
AUSZUG DER ANLAGEN ZFV	Seite
Anlage 1 - Kennzeichnung von Flugplatzgrenzen	211
Anlage 2 - Informationstafeln	212
Anlage 1 - Bodenzeichen	213

FLUGPLATZBETRIEBSLEITUNG (FBL)

01. Rechtsgrundlagen

STUFENBAU DER RECHTSORDNUNG



GESETZE UND VERORDNUNGEN (FBL)

- **Zivilflugplatz-Betriebsordnung – ZFBO**
- **Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz-Verordnung – KHV**
- **Luftfahrtgesetz – LFG**
- **VO (EU) Nr. 376/2014 (Meldeverordnung)**
- **Zivilflugplatz-Verordnung – ZFV**

02. Flugplatzbetriebsleitung

Der Zivilflugplatzhalter hat vor Aufnahme des Flugplatzbetriebes eine Person zu bestellen, die für die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (flugplatzbetriebsleitende Person). Der **Zivilflugplatzhalter** hat so viele **Personen als Stellvertretung zu bestellen**, wie nach Art und Umfang des Flugplatzbetriebes erforderlich sind. Die bestellten Personen müssen verlässlich (§ 32 LFG) und fachlich geeignet sein. (§4 Abs.1 ZFBO)

= FLUGPLATZBETRIEBSLEITER

Name, Anschrift und Erreichbarkeit des Zivilflugplatzhalters sowie der verantwortliche bestellte Flugbetriebsleiter müssen gut erkennbar in der Nähe des Landeplatzes auf einer Tafel ersichtlich sein.

§ 26 KHV – Betriebsbereitschaft

(1) Der **Betreiber des Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatzes hat der zuständigen Behörde eine verantwortliche Person zu benennen**, die dafür zu sorgen hat, dass der Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz während der Betriebszeiten ordnungsgemäß und der jeweiligen Bewilligung entsprechend sicher benützt werden kann (Betriebsbereitschaft). Die Betriebsbereitschaft ist täglich vor Betriebsbeginn, **zumindest jedoch 12 Stunden vor jeder Benützung sowie bei Vorliegen besonderer Umstände, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, zu überprüfen**. Ist die Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben, so ist diese unverzüglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen, Reinigen oder Sandstreuen, wiederherzustellen.

(4) An einer von der Abstellfläche aus **deutlich erkennbaren Stelle ist eine Informationstafel anzubringen**, welche Angaben über den Betreiber der Hubschrauberlandefläche und die verantwortliche Person gemäß Abs. 1 enthält.

(Abb. Beispiel „Informationstafel“)



ZIVILFLUGPLATZ-BEWILLIGUNG

Luftfahrtgesetz – LFG

§ 68 LFG – Zivilflugplatz-Bewilligung

(1) Zivilflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfanges eines Zivilflugplatzes.

§ 73 LFG – Betriebsaufnahmegewilligung

(1) Der Betrieb eines Zivilflugplatzes darf erst aufgenommen werden, wenn die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmegewilligung). Der Bescheid über diese Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls leidet er an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

= BESCHEID

Der Bescheid wird von der Verwaltungsbehörde erlassen und ist eine individuelle-konkrete Anordnung. Er beinhaltet individuelle Auflagen und Bedingungen, die aufgrund der Gegebenheiten vor Ort erlassen werden.

§ 76 LFG – Untersagung des Zivilflugplatzbetriebes (temporär)

(1) Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) hat die Ausübung des Betriebes eines Zivilflugplatzes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmegewilligung nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

§ 77 LFG – Widerruf der Zivilflugplatz-Bewilligung (langfristig)

(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) zu widerrufen, wenn

- a) eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 lit. b und c nicht mehr gegeben ist oder eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 im Zeitpunkt der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder

- b) der Inhaber der Zivillflugplatz-Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 72 Abs. 1 lit. d festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmegewilligung angesucht hat, oder
- c) die Betriebsaufnahmegewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder
- d) der Flugplatzbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder
- e) der Flugplatzbetrieb gemäß § 76 untersagt worden ist und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben wurden, oder
- f) gegebenenfalls das Zeugnis gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 rechtskräftig versagt oder widerrufen worden ist.

FLUGPLÄTZE (§ 58 LFG)

(1) Flugplätze sind Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

§ 9 LFG – Außenlandungen und Außenabflüge

(1) Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen, soweit nicht in den Abs. 2 bis 4 und in § 10 etwas anderes bestimmt ist, nur Flugplätze (§ 58) benützt werden. (= Flugplatzzwang)

(2) Abflüge **und Landungen außerhalb eines Flugplatzes** (Außenabflüge und Außenlandungen) **dürfen**, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, **nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden**. Der Antrag auf Bewilligung von Außenabflügen und Außenlandungen ist vom Halter oder verantwortlichen Piloten des Zivilluftfahrzeuges einzubringen. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder an der Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Die Bewilligung ist befristet und, insoweit dies zur Wahrung der öffentlichen Interessen erforderlich ist, mit Bedingungen und Auflagen zu erteilen. Sie ist unverzüglich zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen, die zu ihrer Erteilung geführt haben, nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen wurde.

Beispiel: Ist die reibungslose Abwicklung des Flugbetriebes unter gewissen Umständen nicht mehr gegeben und der Heliport durch den Flugplatzbetriebsleiter zu sperren, **dürfen keine Landungen bis zur Aufhebung der Sperre des Heliports** durchgeführt werden. Bei einer Landung auf einer geeigneten Landefläche neben dem gesperrten Heliport („Ersatz-Heliport“) würde es sich um eine zu bewilligende Außenlandung handeln und darf nicht vom Flugplatzbetriebsleiter erteilt werden.

Wichtig! Bei einer Außenlandung handelt es sich um ein „einmaliges Ereignis“. Ein Flugplatz dient der „ständigen Nutzung“. (= Unterschied Flugplatz vs. Außenlandung) **Nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge** sind in §10 LFG geregelt!

BODENEINRICHTUNGEN (§ 59 LFG)

Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig ist. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen. (Beispiel: Beleuchtung Heliport, Hangar, Rollwege, Tankstelle etc).

(Abb. Beispiel „Rogers Data VFR Trip Kit „Flugplatzkarte - Flugplatz Zell am See“)



ZIVILFLUGPLÄTZE UND MILITÄRFLUGPLÄTZE (§ 60 LFG)

Militärflugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

ÖFFENTLICHE UND PRIVATE FLUGPLÄTZE (§ 63 LFG)

Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht (§ 75 Abs. 5) und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

Beispiel: *In Österreich gibt es insgesamt sechs Flughäfen sowie die Flugplätze Wels, Zell am See und Vöslau die eine Betriebspflicht haben. (= öffentliche Flugplätze) Alle anderen Flugplätze sowie Krankenhaus-Hubschrauberlandeplätze in Österreich sind private Flugplätze und haben keine Betriebspflicht.*

FLUGHÄFEN (§ 64 LFG)

Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

FLUGFELDER (§ 65 LFG)

- (1) Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist.
- (2) Segelflugfeld ist ein für den Segelflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.
Motorflugfeld ist ein für den Motorflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.

KRANKENHAUS-HUBSCHRAUBERLANDEFLÄCHEN (§ 80b LFG)

(1) Abweichend von den §§ 66, 69 bis 72 und 77 kann für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern, die **ausschließlich für Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze** verwendet werden, vom Betreiber dieser Landefläche bei der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) eine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß Abs. 2 beantragt werden. Die übrigen Bestimmungen bleiben unberührt, soweit sich aus den Abs. 2 bis 7 nichts anderes ergibt.

(2) Die **Zivilflugplatz-Bewilligung** für eine Hubschrauberlandefläche bei Krankenhäusern ist zu **erteilen**, wenn auf Grund der **Beschaffenheit der Landefläche und der geplanten Bodeneinrichtungen sowie der Umgebung ein sicherer An- und Abflug von Hubschraubern im Rettungs- und Ambulanzdienst gewährleistet ist** und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt wird oder wiederholt gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Die gemäß Abs. 2 bewilligten Landeflächen sind unter Angabe zumindest der Größe der Landefläche sowie der vorhandenen technischen Einrichtungen und der in unmittelbarer Nähe befindlichen Umgebung luftfahrtüblich kundzumachen.

(4) Das Luftfahrtunternehmen darf die gemäß Abs. 2 bewilligten Landeflächen nur mit jenen Hubschrauberbaumustern **benützen**, die gemäß dem jeweiligen auf das **Hubschrauberbaumuster** bezogenen Flug- bzw. Betriebshandbuch für einen sicheren Betrieb auf der Landefläche **geeignet** sind.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung gemäß Abs. 2 erlassen.

(6) Die Bestimmung des § 73 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Betriebsaufnahmewilligung zu erteilen ist, wenn vom Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nachgewiesen wird, dass die in der Bewilligung gemäß Abs. 2 auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind sowie ein sicherer und geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist.

(7) Für zum Zeitpunkt des 1. Jänner 2014 bestehende Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen, die ausschließlich für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze benützt werden und für die keine Zivilflugplatz-Bewilligung

gemäß § 68 besteht, ist ein Antrag auf Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 2 bis längstens 1. Juli 2014 einzubringen. Wird dieser Antrag fristgerecht eingebracht, darf die Benützung der Landefläche bis zur rechtskräftigen Erledigung dieses Antrages weiterhin für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze gemäß § 9 Abs. 2 bewilligt werden. Wird der Antrag nicht fristgerecht eingebracht, bleiben etwaige zum Zeitpunkt des 1. Jänner 2014 für die Benützung dieser Flächen bestehende Bewilligungen gemäß § 9 Abs. 2 bis zum Ablauf der jeweiligen Befristung aufrecht. Eine erneute Erteilung einer Bewilligung gemäß § 9 Abs. 2 für die Benützung dieser Flächen für Rettungs- oder Ambulanzeinsätze ist nicht zulässig.

SICHERHEITSMANAGEMENT (§ 6 ZFBO)

Jeder Zivilflugplatzhalter hat ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten in dessen Rahmen folgende Verfahren zu entwickeln sind:

- a) ein Verfahren zur Erkennung von möglichen Bedrohungen der Sicherheit der Luftfahrt, der Einschätzung von deren Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenspotenzial und dem daraus resultieren Risiko für die Sicherheit der Luftfahrt, sowie
- b) ein Verfahren zur Meldung und Analyse von Ereignissen, um die mit festgestellten Ereignissen oder Ereignisgruppen verbundenen Sicherheitsgefahren zu ermitteln.

Hat infolge der genannten Verfahren ein Zivilflugplatzhalter festgestellt, dass bestimmte Gegen- oder Präventivmaßnahmen erforderlich sind, um tatsächliche oder potenzielle Mängel bei der Flugplatzsicherheit zu beheben, so hat er diese Maßnahmen zeitnah umzusetzen und ein Verfahren einzurichten, um die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen zu überwachen.

Das Sicherheitsmanagementsystem hat also folgendes zu beinhalten ...

- Identifizierung von Gefahren: Gefahren und Risiken definieren und analysieren. Was könnte auf dem Flugplatz bzw. im Umkreis dessen gefährlich sein bzw. zu einer Gefahr werden?

- Bewertung der Sicherheitsrisiken bzw. Gefahren: Einteilung in drei Kategorien mit farblicher Kennung „Ampelprinzip“. (Risikomatrix)
 - Hohes Risiko (rot)
 - Mittleres Risiko (gelb)
 - Geringes Risiko (grün)
- Beschreibung der zu setzenden Maßnahmen: wie können Vorfälle und Unfälle vermieden werden? Wie können die definierten Sicherheitsrisiken gemindert werden?

(Abb. Beispiel „Risikomatrix“)



SICHERHEITSVORSCHRIFTEN (§ § 33-38 ZFBO)

Brandverhütung

Das Rauchen und das Hantieren mit offenem Feuer (z.B. mit Lötlampen, Schweißbrennern, Schweißaggregaten und elektrischen Heizkörpern mit offenen Glühdrähten) auf einem Zivilflugplatz sind nur gestattet, soweit hierdurch keine Brandgefahr entstehen kann. Insbesondere sind im Umkreis von 45 m um ein Luftfahrzeug oder um eine Tankanlage das Rauchen und das Entzünden oder Unterhalten eines Feuers im Freien, auf Bewegungsflächen oder in Unterstellräumen verboten.

Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen

§ 34 ZFBO Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen im Freien

(1) Unbeschadet Abs. 2 dieser Bestimmung dürfen Luftfahrzeuge im Freien mit brennbaren Flüssigkeiten nur betankt oder enttankt werden:

1. bei abgestellten Triebwerken,
2. wenn das Luftfahrzeug und das Tankgerät miteinander leitend verbunden sind und
3. wenn im direkten Nahbereich von Tanköffnungen und Tankentlüftungen keine funkenbildenden Geräte in Betrieb sind und keine Tätigkeiten mit funkenziehenden Werkzeugen durchgeführt werden.

(2) Das Betanken oder Enttanken von Luftfahrzeugen mit brennbaren Flüssigkeiten bei laufenden Triebwerken ist nur zulässig, wenn dem Betreiber des Luftfahrzeuges ein entsprechendes Verfahren bewilligt wurde und der Zivilflugplatzhalters kein generelles Verbot der Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken ausgesprochen hat.

(3) Während des Betankens oder Enttankens eines Luftfahrzeuges mit brennbaren Flüssigkeiten dürfen elektrische Anlagen oder Geräte im Luftfahrzeug nur betätigt oder betrieben werden, wenn sie funkensicher sind.

(4) Das Überfließen oder Verschütten von Betriebsstoffen ist zu vermeiden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass verschütteter Betriebsstoff unverzüglich in einer jede Gefährdung ausschließenden Weise beseitigt wird.

(5) Vor dem Betanken oder Enttanken sind ausreichende Vorkehrungen für die sofortige Feuerlöschung zu treffen. Insbesondere müssen genügend geeignete Feuerlöschgeräte zur Verfügung stehen.

Laufenlassen von Triebwerken

§ 37 ZFBO

(2) Auf Bewegungsflächen dürfen Luftfahrzeugtriebwerke und Hilfstriebwerke nur mit der unbedingt erforderlichen Drehzahl und nur derart betrieben werden, dass keine Gefährdung von Personen oder Sachen entstehen kann.

(4) Belästigungen, insbesondere durch Lärm oder Luftstrom, sind auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken. Nicht erforderliche Belästigungen sind unzulässig.

Arbeiten an Zivilluftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen

§ 38 ZFBO

(1) Die Wartung, Überholung, Änderung, Inspektion, Störungsbehebung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen innerhalb eines Zivilflugplatzes ist nur auf den vom Zivilflugplatzhalter hierfür bestimmten Stellen im Freien oder in den ausschließlich hierfür bestimmten geschlossenen Räumen zulässig.

(2) Der Flugplatzbetrieb darf durch die in Abs. 1 bezeichneten Arbeiten nicht gefährdet werden.

03. Luftfahrtbehörden und Zuständigkeiten

NATIONALE LUFTFAHRTBEHÖRDEN

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität
Innovation und Technologie (BMK)**

= Oberste Zivilluftfahrtbehörde in Österreich

Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB) ist dem Bundesministerium eingegliedert. Hauptaufgabe der OZB ist einerseits die Regelung der Rechtsgrundlagen auf nationaler Ebene, die Vertretung Österreichs in der Europäischen Union und in internationalen Gremien sowie Verhandlungen von bilateralen Luftverkehrsabkommen. Zudem ist die OZB zuständig für die Erteilung von luftfahrtbehördlichen Bewilligungen, wie zum Beispiel für gewerbliche Beförderungen, Flughäfen, Flugsicherungsdienstleister und Flughafenentgelte sowie die Aufsicht über Unternehmen, wie insbesondere Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Flugsicherungsdienstleister sowie die Qualitätskontrolle im Sinne der Sicherheit in der Zivilluftfahrt sowie die Bewilligung von Luftfahrthindernisse innerhalb von Sicherheitszonen.

Austro Control GmbH

= Luftfahrtbehörde in Österreich

Die Austro Control ist für die Sicherheit im gesamten österreichischen Luftraum verantwortlich. Ihre Aufgaben beinhalten die Navigationsdienste, Angelegenheiten der Zertifizierung und Lufttüchtigkeit, verschiedene Bewilligungen, Aufsichten und Überwachungen.

Die Austro Control GmbH hat ihren Sitz in Wien. Sie ist dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie weisungsgebunden. Ihr örtlicher Wirkungsbereich umfasst das ganze Bundesgebiet. Die Austro Control GmbH ist im Rahmen der Amtshilfe berechtigt, die zur Durchführung ihrer gesetzlichen Aufgaben erforderlichen Auskünfte einzuholen und hat auf Verlangen den Organen des Bundes, der Länder und der Gemeinden sowie der auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörde Auskünfte zu erteilen. (§ 139 LFG)

Bezirksverwaltungsbehörden

Zum Zuständigkeitsbereich der Bezirksverwaltungsbehörden zählen Angelegenheiten der Flugfelder, Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen auf Flugfeldern sowie die Durchführung von Verfahren als Verwaltungsstrafbehörde in Luftfahrtangelegenheiten.

Landeshauptleute

Zum Zuständigkeitsbereich der Landeshauptleute zählen Bewilligungen von Außenlandungen und Außenabflüge, Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen sowie sonstige Maßnahmen im Zusammenhang mit diesen Luftfahrthindernissen, Luftfahrzeug-Vermietung, zivile Luftfahrtveranstaltungen, Steigenlassen von Fesselballonen und Drachen sowie Modellflüge sowie Abwerfen von Sachen.

Österreichischer Aero Club

Zum Zuständigkeitsbereich des Österreichischen Aero Clubs zählen die Ausstellung, Anerkennung und Verlängerung von Scheinen, Ausstellung und Erneuerungen von Berechtigungen bis hin zu umfangreichen Prüfungsaufgaben. Die Zuständigkeiten für bestimmte Amtshandlungen sind klar und detailliert geregelt.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes untersucht die Ursache eines Unfalles oder einer schweren Störung eines Luftfahrzeuges, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Unfälle sind Ereignisse beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, wenn Personen tödlich oder schwer verletzt werden, oder das Luftfahrzeug erhebliche Schäden erleidet. Schwere Störungen sind Ereignisse, die den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeuges beeinträchtigen.

EUROPÄISCHE LUFTFAHRTBEHÖRDE

European Union Aviation Safety Agency (EASA)

= Luftfahrtbehörde der Europäischen Union

Die EASA hat die Aufgabe einheitliche und hohe Sicherheits- und Umweltstandards im Bereich der Luftfahrt auf europäischer Ebene zu erstellen und zu überwachen.

INTERNATIONALE LUFTFAHRTBEHÖRDE

Internationale Civil Aviation Organization (ICAO)

Die ICAO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und hat die Aufgabe verbindliche Standards für die Luftfahrt zu erarbeiten und festzulegen, die von den Mitgliedsländern umgesetzt werden müssen.

03. Voraussetzungen und Aufgaben

Der Zivilflugplatzhalter hat vor Aufnahme des Flugplatzbetriebes eine Person zu bestellen, die für die sichere und **reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen** zu sorgen hat (flugplatzbetriebsleitende Person). Der Zivilflugplatzhalter hat so viele Personen als Stellvertretung zu bestellen, wie nach Art und Umfang des Flugplatzbetriebes erforderlich sind. **Die bestellten Personen müssen verlässlich (§ 32 LFG) und fachlich geeignet sein.**

FACHLICHE EIGNUNG

Zum Nachweis der fachlichen Eignung der Personen ist vor deren Bestellung eine Grundausbildung und anschließend alle fünf Jahre ein Auffrischungslehrgang zu absolvieren. Die Ausbildungen für Flugplatzbetriebsleitung und Einsatzleitung können auch verbunden werden.



VERLÄSSLICHKEIT

Eine Person ist dann als verlässlich anzusehen, wenn aufgrund ihres bisherigen Verhaltens angenommen werden kann, dass sie den ihr zugewiesenen Verpflichtungen und Aufgaben nachkommen wird.

(Vergleiche dazu § 32 LFG)

Die flugplatzbetriebsleitende Person oder eine stellvertretende Person muss während des Flugplatzbetriebes am Flugplatz anwesend sein. (§ 4 Abs. 5 ZFBO 2024).

AUSNAHMEN FLUGPLATZBETRIEB

§ 7 ZFBO - Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung

(1) Die Halter von privaten Zivilflugplätzen können bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung (§ 4 Abs. 5) für nach Sichtflugregeln bei Tag durchgeführte Flüge mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Segelflugzeugen, ausgenommen für gewerbliche Flüge, Erprobungsflüge, Übungsflüge ohne Begleitung eines Zivilfluglehrers sowie Fallschirmspringer-Absetzflüge, beantragen. Die Bestimmungen über das Überfliegen der Bundesgrenze gemäß § 8 LFG bleiben unberührt.

[...]

§ 8 ZFBO - Flugplatzbetrieb mit Videoüberwachung

(1) Halter von privaten Zivilflugplätzen, deren Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG ausschließlich den Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb umfasst, können für die Flugplatzbenützung durch platzkundige Piloten bzw. Pilotinnen bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer generellen Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung beantragen, wenn ein funktionsfähiges Videoüberwachungssystem gemäß Abs. 2 vorhanden ist. § 7 Abs. 2 Z 2, 3, 5 und 6 und Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.

[...]

04. Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

Der Flugplatzbetriebsleiter hat den Landeplatz in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, um die reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sicherstellen zu können. Diese Kontrollgänge müssen zumindest alle zwölf Stunden, bei wettermäßig schlechten Bedingungen öfters stattfinden.

§ 26 KHV Betriebsbereitschaft

1) Der Betreiber des Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatzes hat der zuständigen Behörde eine verantwortliche Person zu benennen, die dafür zu sorgen hat, dass der Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz während der Betriebszeiten ordnungsgemäß und der jeweiligen Bewilligung entsprechend sicher benützt werden kann (Betriebsbereitschaft). **Die Betriebsbereitschaft ist täglich vor Betriebsbeginn, zumindest jedoch 12 Stunden vor jeder Benützung sowie bei Vorliegen besonderer Umstände, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, zu überprüfen.** Ist die Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben, so ist diese unverzüglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen, Reinigen oder Sandstreuen, wiederherzustellen.

§ 11 ZFBO Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

1) Der Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass während der Durchführung von Flugbetrieb die **Bewegungsflächen** des Zivilflugplatzes in **betriebsbereitem Zustand** verfügbar sind.

2) **Bewegungsflächen** gelten als **betriebsbereit, wenn** sie sich im **bewilligten beziehungsweise vorgeschriebenen Zustand** befinden. **Täglich** vor Betriebsbeginn, **zumindest jedoch 12 Stunden** vor jeder Benützung **sowie bei Vorliegen besonderer Umstände**, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, muss der Zivilflugplatzhalter durch **Kontrollen** feststellen, ob die Bewegungsflächen betriebsbereit sind.

***Bewegungsflächen** sind beispielweise Landepisten, Stoppflächen, Sicherheitsstreifen, Rollwege, Abstellflächen, Landeflächen für Segelflugzeuge, Startfläche für Segelflugschleppstart, Fallschirmspringerlandeflächen.*

ÜBERPRÜFUNG DER BETRIEBSBEREITSSCHAFT KONTROLLGANG (mind. alle 12 Stunden)

- Beleuchtung und Befeuerung (Blitzlicht, Landeplatz, Hindernisbefeuerung, Windsack)
- Windsack – Beschädigung, Verschmutzung, Funktion und Aufgabe des Windsackes
- Allgemeiner Zustand des Landeplatzes, optische Bodenhilfen, Markierungen und Kennzeichnungen
- Hindernisfreiheit, freier An- und Abflugweg
- Sicherstellung einer rauch- und feuerfreien Zone
- Verhalten auf Zivilflugplätzen insbesondere am Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz bei einer Patientenübergabe
- Funktionstüchtigkeit der Feuerlöscher, Betriebsmittel, funktionstüchtige Funkaktivierung, Frequenz vom Heliport
- Sicherstellung von kontrollierten Zugängen, Absperrungen, Videoüberwachung – Abgrenzung zum Flugplatzbetrieb
- Verantwortlichkeit und Führung einer Start- und Landeliste
- Kontrolle der Bewegungsflächen und Betrieb bei winterlichen Verhältnissen

(Abb. Beispiel „Checkliste für einen Kontrollgang“)

PRÜFOBJEKT	OK	DEFEKT	MÄNGEL
Befeuerung und Beleuchtung (Blitzlicht, Landeplatz, Windsack)	☺	☹	
Windsack (Beschädigung, Verschmutzung, Ausbleichung)	☺	☹	
Landeplatz (Allg. Zustand, Ablagerungen, Schnee, Eis, Schmutz, usw.)	☺	☹	
Hindernisfreiheit (Freier An- und Abflugweg)	☺	☹	
Brandschutzverhütung (Rauch- und feuerfreie Zone – 45m Abstand)	☺	☹	
Hinweisschilder (Allg. Zustand, Beschädigung, Ausbleichung)	☺	☹	
Feuerwehrmaterial (ÖNORM, vorhanden und einsatzbereit)	☺	☹	
Wandhydrant (vorhanden und einsatzbereit)	☺	☹	
Kontrollierte Zugänge (Absperrungen, Kameras, usw.)	☺	☹	
Start- und Landeliste (Führen einer Start- und Landeliste)	☺	☹	
Meldung von Hindernissen (Hindernisse, Ereignisse, Störungen und Unfälle)	☺	☹	
Besondere Vorkommnisse:			

BEFEUERUNG UND BELEUCHTUNG

Blitzlicht, Landeplatz, Hindernisbefeuern, Windsack

Hubschrauberplätze müssen über eine Luftfahrtbefeuern verfügen, wenn sie für einen Flugbetrieb bei Nacht oder bei Tag bei einer Bodensicht von weniger als 800 m bestimmt sind. (§ 69 Abs 2 ZFV)

§ 88 ZFV - Befeuern und Beleuchtung von Hubschrauberpisten

(1) Hubschrauberpisten, welche unter den in § 69 Abs. 2 bezeichneten Bedingungen betrieben werden, müssen entweder über eine **Pistenrandbefeuern** verfügen oder durch Beleuchtungskörper mit einer horizontalen Beleuchtungsstärke von mindestens 20 Lux ausgeleuchtet sein.

(2) **Pistenrandfeuer** müssen rundstrahlende, gelbe Niederleistungsfeuer sein, die entlang der Pistenränder in gleichmäßigen Abständen von höchstens 10 m bei Pisten der Klassen A und B beziehungsweise höchstens 3 m bei Pisten der Klasse C errichtet sein müssen. Bei Hubschrauberpisten auf Hochbauten müssen die Randfeuer Unterflurfeuer sein.

(3) **Beleuchtungskörper** gemäß Abs. 1 müssen außerhalb der Sicherheitsstreifen so errichtet sein, daß eine Blendwirkung vermieden wird.

§ 23 KHV - Befeuern

(1) **Krankenhaus-Hubschrauberflugplätze** sind mit **Befeuern** auszustatten, wenn diese bei **Nacht oder Dunkelheit** betrieben werden dürfen oder die **örtlichen Gegebenheiten dies zur Wahrung der Sicherheit** der Luftfahrt **erfordern**. Art und Ausführung der Befeuern müssen dem Stand der Technik entsprechen.

(2) Eine **Befeuern/-Beleuchtung der Aufsetz- und Abhebefläche** ist an Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen vorzusehen, die nachts benutzt werden. Diese haben aus einer Randbefeuern und einer **Flutlichtbeleuchtung** zu bestehen. Die Flutlichtbeleuchtung ist so

auszugestalten, dass die Oberflächenerkennbarkeit der Aufsetz- und Abhebefläche gewährleistet ist.

(3) Die **Randbefuerung** ist in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 3 m auf erhöhten Landeplätzen und von nicht mehr als 5 m auf Bodenlandeplätzen anzubringen. Es sind mindestens vier Feuer auf jeder Seite bei Bodenlandeplätzen und sechs Feuer bei erhöhten Landeplätzen anzubringen, inklusive eines Feuers an jeder Ecke. Bei einer kreisförmigen Fläche sind mindestens 14 Feuer anzubringen. Randfeuer sind als grüne Rundstrahlunterflurfeuer auszuführen.

(4) Die **Flutlichtbeleuchtung** ist so anzubringen, dass weder der Hubschrauberpilot im Flug noch auf der Fläche arbeitendes Personal geblendet werden. Die Flutlichtbeleuchtung ist so anzuordnen und auszurichten, dass möglichst wenige Schatten entstehen. Die Flutlichtbeleuchtung darf nicht innerhalb der FATO und nicht höher als 0,25 m sein.

(5) **Lichtquellen in der Umgebung von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen**, welche nicht dem Zwecke der Luftfahrt dienen, sind von der zuständigen Behörde vor Erteilung der Bewilligung gemäß § 80b LFG hinsichtlich ihres möglichen Gefährdungspotentiales im Hinblick auf die Sicherheit der Luftfahrt zu beurteilen. Ein Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz darf nur betrieben werden, wenn vom Zivilflugplatzhalter dafür Sorge getragen wird, dass die Sicherheit der Luftfahrt gefährdende Lichtquellen abgeschaltet, abgeschirmt, gedimmt oder dahingehend abgeändert werden, dass die Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt beseitigt wird.

Zu beachten gilt:

- Farbtöne von Luftfahrtfeuern
- Stromversorgung der Flugplatzbefuerung inkl. Notstromversorgung
- Ausführung der Luftfahrtfeuer
- Betriebswerte für Nieder- und Hochleistungsfeuer
- Notbefuerung, Flugplatzleuchtfeuer und Kennfeuer



Beispiele für eine Landeplatzbeleuchtung



Windsackbeleuchtung



Hindernisbefuerung



Blitzlicht

WINDSACK

Beschädigung, Verschmutzung, Ausbleichung

Der Windsack ermöglicht ein schnelles Erfassen von Windstärke und Windrichtung. Mit Hilfe des Windsackes können Piloten beim Starten und Landen schnell feststellen, woher und wie stark der Wind weht. An- und Abflug ist immer gegen die Windrichtung.

Ein Ersatzwindsack muss
vorhanden sein. (Bescheidauflage)



LANDEPLATZ

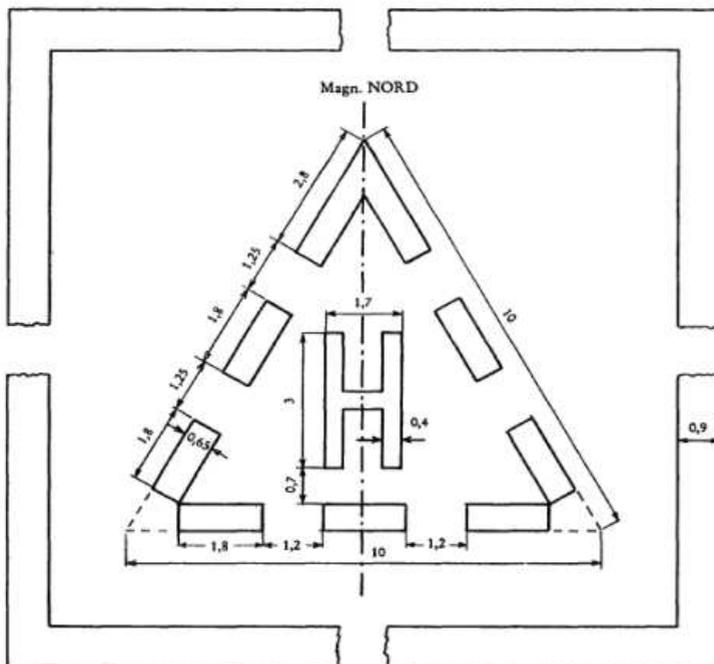
Allgemeiner Zustand, Ablagerungen, Schnee, Eis, Schmutz usw.

§55 ZFV - Markierung befestigter Hubschrauberpisten

(1) Befestigte Hubschrauberpisten müssen mit 0,9 m breiten, ununterbrochenen Randstreifen markiert sein.

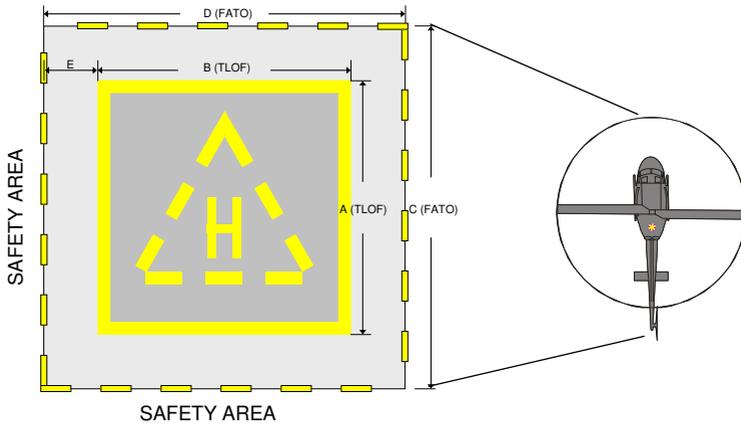
(2) Die Mitte der Hubschrauberpiste muß mit einem gleichseitigen Dreieck nach dem Muster der **Anlage 12** markiert sein. Die Spitze des Dreiecks oberhalb des Buchstabens „H“ muß nach magnetisch Nord weisen.

Anlage 12 - Markierung befestigter Hubschrauberpisten



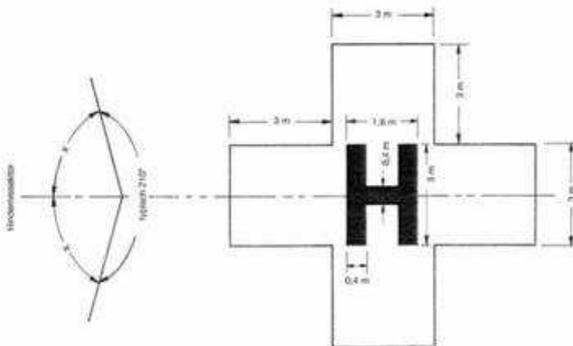
Maße in Metern

(Abb. Markierung befestigter Hubschrauberpisten)



Die Grafik beschreibt das Minimum, nicht das Optimum und ist ein guter Anhalt wie ein Helipad angelegt werden sollte.

(Abb. Hubschrauberlandeplatz-Erkennungsmarkierung in Verbindung mit einem Krankenhauskreuz)



§19 KHV - Erkennungsmarkierung

(1) Eine **Erkennungsmarkierung** muss innerhalb der Endanflug- und Startfläche und zwar in der Mitte der Endanflug- und Startfläche, ausgenommen in Verbindung mit Start- und Landepistenbezeichnungsmarkierungen, aufgebracht werden.

(2) Eine Erkennungsmarkierung **ist in Form eines rotes H auf einem weißen Kreuz** mit einer Kreuz-Kantenlänge von 3 m anzubringen. Das H hat eine Höhe von 3 m, eine Breite von 1,8 m und eine Strichstärke von 0,4 m aufzuweisen.

(3) Die Erkennungsmarkierung ist so auszurichten, dass der **Querbalken des H rechtwinkelig zu den festgelegten An- und Abflugrichtungen** liegt. Auf erhöhten Landeplätzen muss der Querbalken auf oder parallel zu der Halbierungslinie des hindernisfreien Sektors liegen. Wenn der erhöhte Landeplatz von mehr als zwei Seiten auf festgelegten An- und Abflugrichtungen angefliegen werden kann, so ist das H auf die bevorzugten An- und Abflugrichtungen auszulegen.

Die **Mindestanforderungen für Krankenhaushubschrauberlandeplätze** finden sich im 2. Abschnitt der Krankenhaushubschrauberlandeplatz-Verordnung (KHV).

Die **Mindestanforderungen für die Markierung von befestigten Bewegungsflächen** im 3. Abschnitt der Ziviflugplatz-Verordnung (ZFV).

§ 12 ZFV - Oberflächenbeschaffenheit

(1) **Bewegungsflächen** müssen eine **nicht staubende Oberfläche** haben und **frei sein von Erhebungen und Vertiefungen** (wie Furchen, Rads Spuren, Erdaufwürfen und Erdlöchern) sowie **von Steinen und anderen Gegenständen**, durch welche die Steuerung von Luftfahrzeugen beeinträchtigt oder Schäden an Luftfahrzeugen verursacht werden könnten. Soweit Triebwerke über befestigte Bewegungsflächen hinausragen können, sind die angrenzenden Geländestreifen so herzustellen und instandzuhalten, daß keine losen Steine oder sonstige Gegenstände angesaugt oder aufgewirbelt werden können.

(2) **Befestigte Bewegungsflächen** müssen eine **Querneigung** aufweisen, die ein **Ansammeln von Wasser auf der Oberfläche verhindert** und bei

Pisten ein rasches Abfließen des Wassers gewährleistet. Die Oberfläche befestigter Pisten und Stoppflächen muß auch bei Nässe einen guten Reibungskoeffizienten gewährleisten.

(3) Sind die Bewegungsflächen Grasflächen, so müssen sie eine nicht versumpfte, gepflegte und kurz gehaltene Grasnarbe aufweisen.

Eine Reihe von Unfällen, die bis zu einem Dynamic Rollover gingen, entstand durch weichen Asphalt, der Kufen oder Reifen beim Abflug zurückhielt.

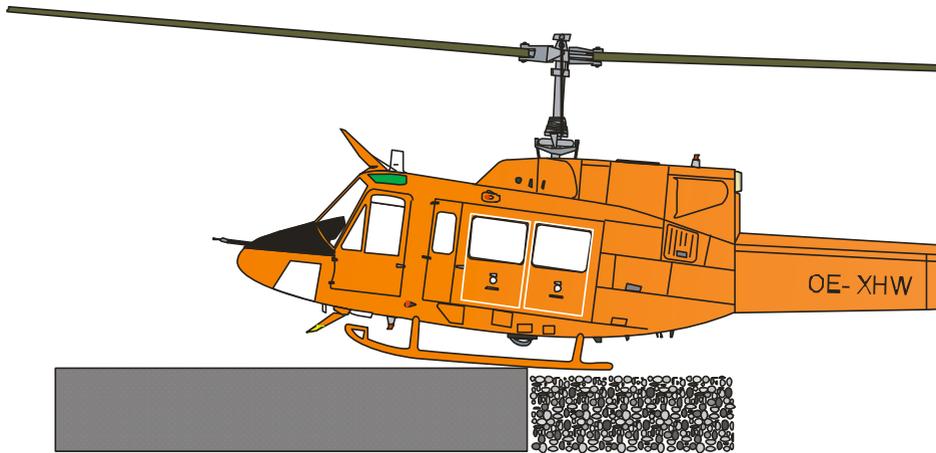
Die **geeignetsten Materialien** für Helipads sind Beton, Bodenplatten, Metalloberflächen und verdichteter Rasen. **Der Grundsatz zu einer sicheren Aufsetzzone ist eine relativ gleichmäßige und ebene Fläche ohne Unregelmäßigkeiten.** Ein **Helipad** ist meist eine betonierte Fläche, die im Anschluss von Asphalt, Schotter oder Rasen umgeben ist.

Probleme auf dem Helipad verursachen:

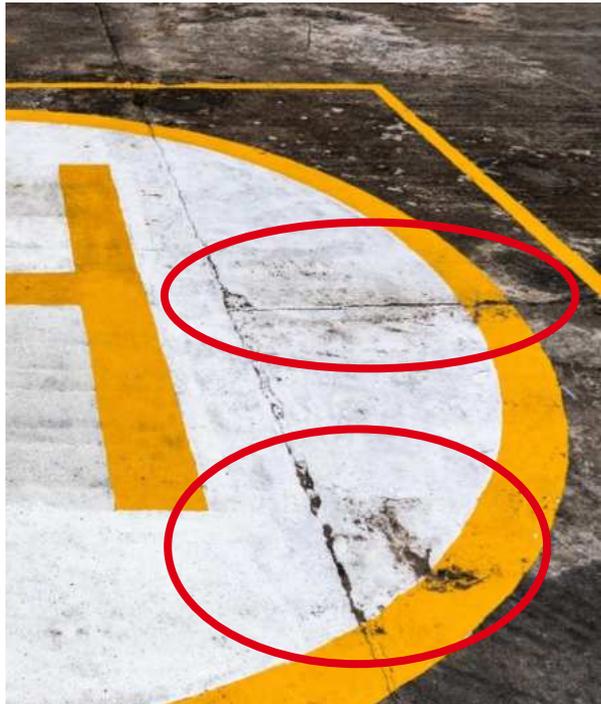
Furchen, Kanten des Belages, Höhenänderungen im Belag, uneinheitliche Metalloberflächen, Tankschläuche, Schleppstangen und anderes Gerät

Eine gewisse Größe ist auch notwendig, damit sich der Bodeneffekt bei der Landung ausbilden und sich der HS, wenn notwendig, auch um die Hochachse drehen kann. Weiters müssen die An- und Abflugwege hindernisfrei sein. Ein in der Nähe angebrachter Windsack gibt Auskunft über die optimale Anflugrichtung.

Wenn nun die Landung genau an der Kante evt. mit ein bisschen Vorwärtsfahrt durchgeführt wird, kann dies zu einer Beschädigung der Kufen führen. Eine Beschädigung der Kufen ist auch durch die punktuelle Gewichtsbelastung an der scharfen Kante des Betons möglich. Auch ist das Kufenrohr zwischen den zwei Querträgern nicht so stark dimensioniert, dass es die Gesamtbelastung des Hubschraubers aufnehmen könnte.



Der Hubschrauberlandeplatz muss frei von sämtlichen Ablagerungen, wie beispielsweise Staub, Kies, Äste, Blätter, Steine sowie Bodenunebenheiten sein. Zudem ist der Hubschrauberlandeplatz bei winterlichen Bedingungen schnee- und eisfrei zu halten. Ein Flugbetrieb ist generell nur zulässig, wenn der Hubschrauberlandeplatz „besenrein“ ist.



HINDERNISFREIHEIT

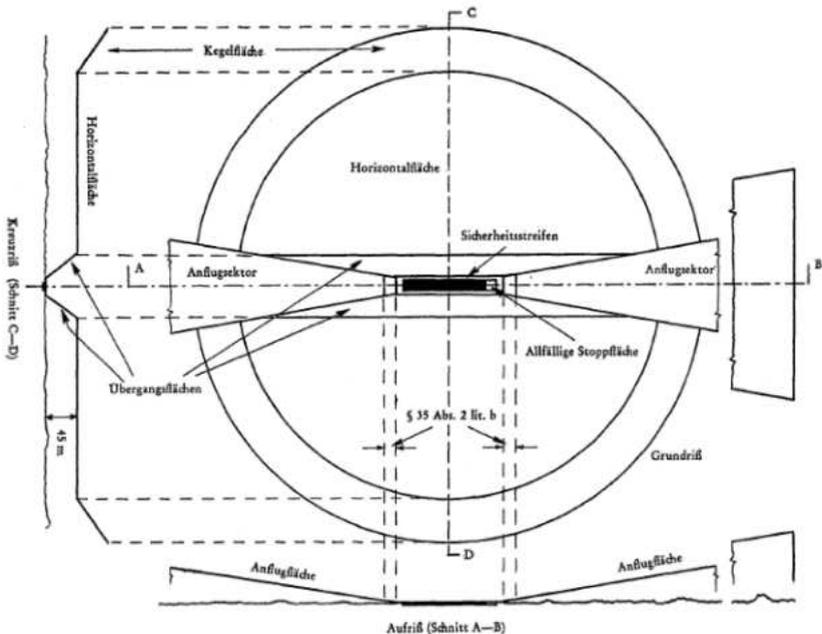
Freier An- und Abflugweg (Umgebung des Landeplatzes)

§ 35 Abs 1 ZFV

Zivillflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn der **Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen** ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, oder wenn durch Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung beziehungsweise Befuerung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet wird.

Die betrieblichen Verfahren müssen u.a. auch die Kontrollen der Betriebsflächen und der Umgebung in Bezug auf temporäre Hindernisse im Schutzbereich (inklusive Darstellung des Schutzbereiches) sowie eine Beschreibung der Verfahren betreffend den Umgang mit Hindernissen im Schutzbereich bei Flugplätzen ohne Sicherheitszone enthalten (§ 22 ZFBO).

(Abb. Anlage 3 ZFV: Schutzbereich und dessen Grenzflächen (§ 36 ZFV) (Schematische Darstellung))



(Abb. Beispiel „Darstellung Schutzbereich –Stützpunkt LOBF Christophorus 9“)



Was ist eine Sicherheitszone?

Sicherheitszonen dienen dazu, einen bestimmten, definierten Bereich, um einen Flugplatz frei von Hindernissen zu halten und somit die Sicherheit der Luftfahrt zu wahren. Sicherheitszonen werden mit Verordnung festgelegt.

Bei Durchragung der Sicherheitszone benötigt man eine **Ausnahmebewilligung von der zuständigen Behörde.** (§ 86 Abs 1 LFG)

Wann braucht man eine Sicherheitszone?

Für Flughäfen und Militärflugplätze sowie für Flugfelder mit Instrumentenflugbetrieb ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für sonstige Flugfelder jedoch nur dann festzulegen, wenn an der Festlegung derselben ein öffentliches Interesse besteht und andere öffentliche Interessen, die allenfalls einer solchen Festlegung entgegenstehen, nicht überwiegen. (§ 86 Abs 2 LFG) (**Anmerkung:** Sicherheitszone hat auch der Flugplatz Vöslau, da er eine Bewilligung für Instrumentenflugbetrieb hat!)

ZUSAMMENFASSUNG: Für die Hindernisfreiheit für Flugplätze ohne Sicherheitszone ist der Flugplatzhalter verantwortlich, für die Hindernisfreiheit mit Sicherheitszone die Behörde!

Was ist ein Luftfahrthindernis?

Als Luftfahrthindernisse bezeichnet man Bauten wie Gebäude, Antennen, Schornsteine, stationäre Baukräne, Mobilkräne und andere Baugeräte, welche durch ihre Lage und Ausdehnung ein Hindernis für den Luftverkehr darstellen (§ 85 LFG) oder zu Störungen von Flugsicherungsanlagen (§ 94 LFG) führen können. Dabei unterscheidet man Luftfahrthindernisse innerhalb und außerhalb von Sicherheitszonen.

Schutzbereich bei Flugplätzen ohne Sicherheitszone

Bei Flugplätzen ohne Sicherheitszone gibt es einen Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen sein muss.

BRANDVERHÜTUNG

Rauch- und feuerfreie Zone (45m Abstand zum HS)



„Das Rauchen und das Hantieren mit offenem Feuer (zB mit Lötlampen, Schweißbrennern, Schweißaggregaten und elektrischen Heizkörpern mit offenen Glühdrähten) auf einem Zivilflugplatz sind nur gestattet, soweit hierdurch keine Brandgefahr entstehen kann. Insbesondere sind im Umkreis von 45 m um ein Luftfahrzeug oder um eine Tankanlage das Rauchen und das Entzünden oder Unterhalten eines Feuers im Freien, auf Bewegungsflächen oder in Unterstellräumen verboten.“

(§33 ZFBO)

Das Montieren eines entsprechenden Hinweisschildes kann hilfreich sein, um den rechtlichen Bestimmungen entsprechen.



HINWEISSCHILDER

Flugplatzmarkierungen und Hinweisschilder müssen erkennbar sein!

Informationstafeln, Flugplatzmarkierungen und Kennzeichnungen von Flugplatzgrenzen müssen an deutlich erkennbaren Stellen angebracht sowie gut erkennbar und leserlich sein.



KEINE UNBEFUGTEN PERSONEN AM LANDEPLATZ

insbesondere nicht eingewiesene Personen während An- und Abflug

Der Landeplatz ist so abzusichern, dass sich in der Zeit von der Landung bis zum Abflug Unbefugte, nicht eingewiesene Personen der Hubschrauber-Landefläche nicht nähern bzw. diese betreten.



Personen, die sich dem Hubschrauber-Landebereich nähern, müssen durch Zurufe, Handsignal usw. vom Betreten des Gefahrenbereiches abgehalten werden. Noch besser ist es, nicht eingewiesene Personen (auf einem Krankenhaushubschrauberlandeplatz beispielsweise das Abholpersonal, das den Patienten übernimmt) von und zum Hubschrauber zu begleiten und wenn immer möglich das Be- und Entladen bei stehendem Rotor durchzuführen. Besondere Achtsamkeit ist im Umgang mit Kindern erforderlich!



Während des Betriebes ist zu beachten, dass sich nur Personen mit einschlägiger Ausbildung auf den Bewegungsflächen während des Betriebes aufhalten dürfen.



FEUERWEHRMATERIAL

Löschmittel, Wandhydrant etc. (alle 2 Jahre Überprüfung nach ÖNORM)



KONTROLLIERTE ZUGÄNGE

Absperrungen, Kameras usw.



FUNKSTÜCHTIGE FUNKAKTIVIERUNG

durch Einschalten überprüfen!



FÜHREN EINER START- UND LANDELISTE

Das Führen einer Start- und Landeliste zählt ebenfalls zu den Verantwortlichkeiten des Flugplatzbetriebsleiters, wobei folgende Daten jedenfalls vermerkt werden müssen:

- Datum
- Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges
- Name des verantwortlichen Piloten
- Start- und/oder Landezeit in koordinierter Weltzeit (UTC)
Kennzeichen und Type des Hubschraubers
- Bezeichnung des Einsatzhubschraubers
- besondere Vorkommnisse

Diese Aufzeichnungen sind zumindest für die **Dauer von einem Jahr nach erfolgter Eintragung aufzubewahren**. Der Bezirksverwaltungsbehörde ist von den Zivilflugplatzhaltern auf Verlangen Einsicht in diese Aufzeichnungen zu gewähren.

§ 169 LFG Strafbestimmungen

(6) Die **Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, Aufzeichnungen über** die auf dem betreffenden Zivilflugplatz erfolgten **Abflüge und/oder Landungen von Zivilluftfahrzeugen zu führen**. Diese Aufzeichnungen haben jedenfalls das Datum, das Eintragungszeichen des Luftfahrzeuges sowie den Namen des verantwortlichen Piloten und die jeweilige Start- und/oder Landezeit in koordinierter Weltzeit (UTC) zu enthalten und sind zumindest für die Dauer von einem Jahr nach erfolgter Eintragung aufzubewahren. Der **Bezirksverwaltungsbehörde ist von den Zivilflugplatzhaltern auf Verlangen Einsicht** in diese Aufzeichnungen zu gewähren.

Der Flugplatzbetriebsleiter ist zudem **verpflichtet alle Hindernisse und/oder Störungen sowie Unfälle unverzüglich zu melden**. Die genaue Definition von Hindernissen, Störungen sowie Unfällen und wie der Meldeweg zu erfolgen hat, wird in den folgenden Seiten noch ausführlich beschrieben.

(Abb. Beispiel „Start- und Landeliste“)

Protokoll Hubschrauber Landung auf LOBI

Datum: 16.11.14
Einsatzzeit: 10:13

Ort: Mading
Landesamt: Christophorus 3
Möding: Startzeit: 14

Protokoll Nr. 219

Hubschrauber - Pilotenname:
 Christophorus 8
 Christophorus 33
 Christophorus 3
 anderer

Eingesetzte Kräfte:
 Kocis Bernhard, Obi
 Glanner Roland, Bi
 Ritter Herbert, V
 Munker Nikolaus, BM
 Falli Markus, LM
 ...

Wetter:
 Nacht
 Dämmerung
 Sonnig
 Wind
 Nebel

Arzt
 OP - Geräte
 Krankenträger
 ...

Bewusst
 Regnen
 Hagel
 Schneefall
 sonstiges

Besondere Vorkommisse:
Chip 3 übergeben

Unterschrift: *[Signature]*

Verat abgegeben

KONTROLLE DER BEWEGUNGSFLÄCHEN UND BETRIEB BEI WINTERLICHEN VERHÄLTNISSEN

Landeplätze bzw. Heliports müssen frei von Schnee und Eis sein!

Wenn auf dem Landeplatz loser Schnee liegt, wird dieser durch die entstehenden Luftströme (Downwash) aufgewirbelt und der Pilot, die Besatzungsmitglieder aber auch die am Landeplatz wartenden Einsatzkräfte haben eine nur noch sehr eingeschränkte bis gar keine Sicht mehr. **In diesem Fall besteht eine große Unfallgefahr, da die Referenz zum umgebenden Gelände für den Piloten verloren geht und eine räumliche Desorientierung nur mehr eine Frage der Zeit ist.**

WHITEOUT

= eine Gefahr, die charakteristisch bei Hubschraubern anzutreffen ist. Vergleichbar mit der Situation eines ungewollten Einfluges in Wolken.

Der **Flugplatzbetriebsleiter** hat die Betriebsbereitschaft des Heliports zu kontrollieren und den **Heliport außer Betrieb** zu nehmen, sofern dessen Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben ist. Die **Betriebsbereitschaft ist ehestmöglich** durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen oder Reinigen, wiederherzustellen.

ZU SETZENDE MASSNAHMEN

Beispiel: Heizung des Landeplatzes / Heliport (**De-icing**)

Anhäufungen von Eis können damit entfernt werden. Der Schnee bleibt erst gar nicht am Landeplatz liegen. **Achtung:** der Schnee auf den nicht beheizten Flächen ist zu beseitigen.



Beispiel: Anbringen von Harnstoff auf dem Heliport (**Anti-Icing**)

Maßnahmen werden im Vorhinein gesetzt, um die Bildung von Eis zu verhindern. **Achtung: auf keinen Fall Sand oder Kies streuen!**

05. Meldepflichten

Grundsätzlich muss man zwischen Hindernissen, Ereignissen sowie Störungen und Unfälle unterscheiden, da sich die einzelnen Meldewege und Zuständigkeiten unterscheiden.

HINDERNISSE

§ 35 ZFV Allgemeines

1) Zivillflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn der **Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen** ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, oder wenn durch Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung beziehungsweise Befuerung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet wird.

Folgende Objekte und Gegenstände könnten iSd § 35 Abs 2 ZFV ein Hindernis darstellen:

- Bauwerke
- Bäume
- Sträucher
- verspannte Seile und Drähte
- Bodenerhebungen
- Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen

§ 35 ZFV Verpflichtung zur Meldung von Hindernissen

Neu entstehende Hindernisse im Sinne des § 35 hat der Zivillflugplatzhalter unverzüglich der gemäß § 68 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zuständigen Behörde zu melden.

= BEZIRKSVERWALTUNGSBEHÖRDE

EREIGNISSE

VO (EU) Nr. 376/2014 Artikel 4 (Meldeverordnung)

Meldepflichten

1) Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und in eine der nachstehenden Kategorien fallen, sind von den in Absatz 6 aufgeführten Personen über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß dem vorliegenden Artikel zu melden:

- a) Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs wie
- kollisionsbezogene Ereignisse,
 - start- und landebezogene Ereignisse,
 - kraftstoffbezogene Ereignisse,
 - Ereignisse während des Fluges,
 - kommunikationsbezogene Ereignisse,
 - Ereignisse bezüglich Verletzungen, Notfällen und anderen kritischen Situationen,
 - Einsatzunfähigkeit der Besatzung und andere Ereignisse im Zusammenhang mit der Besatzung,
 - Wetterbedingungen oder luftsicherheitsbezogene Ereignisse;
- d) Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten wie
- Ereignisse bezüglich Flugplatzaktivitäten und -einrichtungen,
 - Ereignisse bezüglich Fluggast-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung,
 - Ereignisse bezüglich Luftfahrzeug-Bodenabfertigung und damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungen.

7) Die in Absatz 6 aufgeführten Personen **melden Ereignisse innerhalb von 72 Stunden**, nachdem sie davon Kenntnis erhalten, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.

§ 136 LFG Meldepflichten

(1) Ereignisse in der Zivilluftfahrt, insbesondere wahrgenommene Unfälle, Störungen und andere sicherheitsbezogene Vorkommnisse, die ein

Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. gefährden könnten, sind zu melden von den (...)

2. Zivillflugplatzhaltern,

(...)

ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE = AUSTRO CONTROL

STÖRUNGEN UND UNFÄLLE

Gemäß Art. 9 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 hat jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines **Unfalls oder einer schweren Störung** in der Zivilluftfahrt hat, die sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, auf das die Verträge Anwendung finden, ereignet haben, der zuständigen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Sicherheitsuntersuchungsstelle“) des Ereignisstaats **unverzüglich** darüber **Meldung** zu erstatten.

ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE = AUSTRO CONTROL

Meldungen von Unfällen und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt im österreichischen Hoheitsgebiet gemäß Art. 9 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 sind **bei der zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH** (§ 22 Abs. 6 Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 idgF) im Internet unter einer der folgenden Adressen **einzubringen**. Mit dem Absenden der Meldung eines Unfalles oder einer schweren Störung ist die Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 erfüllt. Jede Meldung über Unfälle und schwere wird direkt an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes weitergeleitet.

MELDEWESEN – AUSTRO CONTROL

Zentrale Meldestelle für Störungsmeldungen nach VO (EU) Nr. 376/2014

Tel: +43(0)51703-1905 / -1907

zms@austrocontrol.at

RCC Zentrale – 24 Stunden besetzt!

Tel: +43 17988380

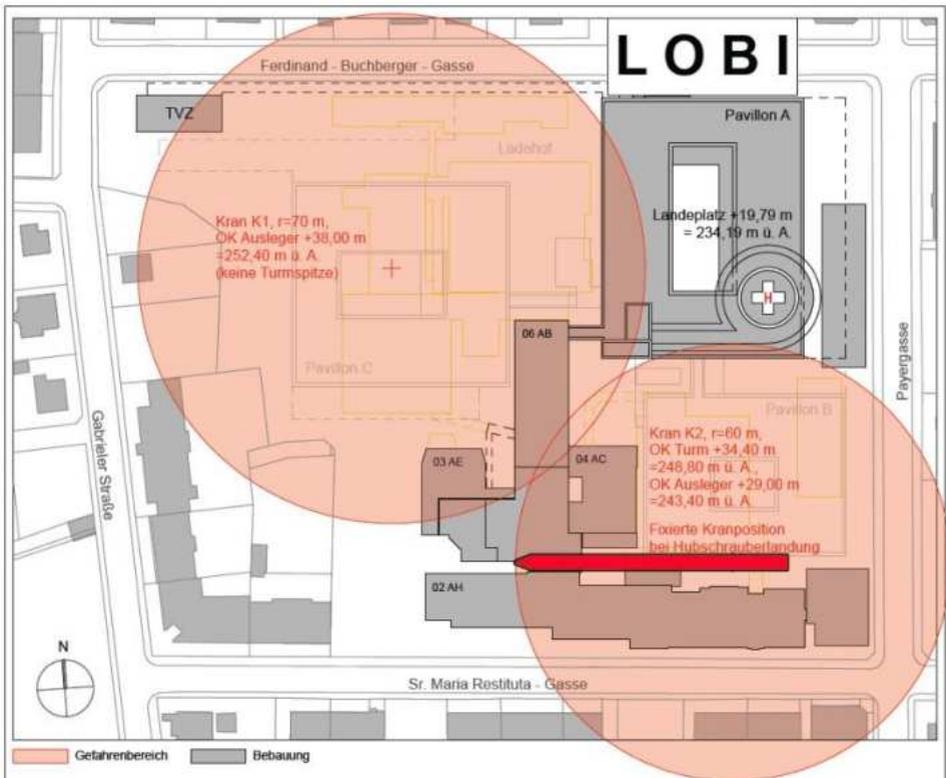
Allgemeine Anfragen oder Beschwerden zum Flugverkehr

info@astrocontrol.at

Online-Meldetool

<https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

(Abb. Beispiel „LK Mödling – Meldung Bauprojekt“)



06. Drohnenflüge im Umkreis von Heliports

Der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen und selbständig im Fluge verwendbarem zivilen Luftfahrtgerät innerhalb von Sicherheitszonen von Flugplätzen ist unbeschadet anderer Bestimmungen nur mit Bewilligung der zuständigen Behörde zulässig. (§ 18 LVR)

Rund um Flugplätze / Hubschrauberlandeplätze (Umkreis von 2,5 km um den Flugplatzbezugspunkt) ist der Betrieb von Drohnen grundsätzlich nur mehr außerhalb der Betriebszeiten zulässig. Eine Zustimmung zum Flug durch den Flugplatzbetriebsleiter ist nicht möglich.



07. Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen sowie die Verwendung von Feuerwerkskörpern und Lasern

Das Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen sowie das Verwenden von Feuerwerkskörpern innerhalb von Sicherheitszonen und unterhalb von Sicherheitszonen ist verboten. Die Verwendung von Lasern der Klassen 1M, 2M, 3R, 3B und 4 gemäß ÖVE/ÖNORM EN 60825-1+A11+A2 „Sicherheit von Laser-Einrichtungen – Teil 1: Klassifizierung von Anlagen, Anforderungen und Benutzer-Richtlinien“ ist nur mit einer Bewilligung gemäß § 94 zulässig. Davon ausgenommen sind Laser und Laser-Einrichtungen, die für Instandhaltungstätigkeiten sowie für die Aufrechterhaltung eines sicheren und geordneten Betriebes von Flugplätzen erforderlich sind. (§ 128 LFG)

Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 dürfen Fesselballone, Drachen sowie im Umkreis von 15 000 m um den Flugplatzbezugspunkt mehr als 30 Kleinluftballone, sonst mehr als 100 Kleinluftballone nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen werden, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die Kleinluftballone Steighöhen von mehr als 100 m ermöglichen. (§ 128 Abs 4 LFG)

Grundsätzlich gilt: Das Steigenlassen von *Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen innerhalb* von Sicherheitszonen und *unterhalb von Sicherheitszonen ist verboten*. Die Verwendung von *Feuerwerkskörpern* der Kategorie P2, S2, F2, F3, F4 und T2 gemäß dem Pyrotechnikgesetz 2010, BGBl. I Nr. 131/2009, *innerhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist verboten*. Die Verwendung von *Lasern* der Klassen 1M, 2M, 3R, 3B und 4 gemäß ÖVE/ÖNORM EN 60825-1+A11+A2 „Sicherheit von Laser-Einrichtungen – Teil 1: Klassifizierung von Anlagen, Anforderungen und Benutzer-Richtlinien“ *innerhalb* von Sicherheitszonen und *unterhalb von Sicherheitszonen*, sowie in einem **Umkreis von 2 500 m um den Flugplatzbezugspunkt, im Sinne des § 88 Abs. 2, ist **verboten**. Davon ausgenommen sind Laser und Laser-Einrichtungen, die für Instandhaltungstätigkeiten, sowie für die Aufrechterhaltung eines sicheren und geordneten Betriebes von Flugplätzen erforderlich sind.**

08. Optische und elektrische Störwirkungen

Ortsfeste und mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, **dürfen nur mit einer Bewilligung** der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde **errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden.** (§94 FG)

Elektrische Störwirkungen:

Beeinträchtigung des Funksignals von Flugsicherungsanlagen

Beispiel: Navigationsanlagen – VOR, NDB, ILS, DME, GNSS oder Funkanlagen durch Abschattung, Verfälschung, Dämpfung

Optische Störwirkungen:

Blendung und Reflexionen durch PV-Anlagen, Lichtplakate, Schweinwerfer oder Abgasfahnen. Verwechslungsgefahr mit Navigationsanlagen bzw. Anflugbefeuerungsanlagen

Dabei unterscheidet man zwischen Störwirkung innerhalb, unterhalb und außerhalb von Sicherheitszonen. Zuständige Behörde in Sachen elektrische und optische Störwirkung ist innerhalb von Sicherheitszonen das BMK und unterhalb und außerhalb von Sicherheitszonen die Austro Control.



09. Wildtiergefahrenmanagement

Vogelschlag, Wildtierschlag – ein Monitoring, eine Risikoanalyse (Risk Assessment) sowie eine Dokumentation eines Wildtiergefahrenmanagementsystems (Vorkehrungen zur Vermeidung von Tierkollisionen) sind unbedingt erforderlich und werden im Rahmen der Schulung individuell und unter Bezugnahme der örtlichen Gegebenheiten besprochen. **Vorkehrungen zur Vermeidung von Tierkollisionen sind notwendig.**



10. Unterbrechung des Flugbetriebes

§ 26 KHV Betriebsbereitschaft

2) Ist eine unverzügliche Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft gemäß Abs. 1 nicht möglich, so hat die verantwortliche Person diesen Umstand ohne Verzögerung der Austro Control GmbH zur luftfahrtüblichen Kundmachung der Betriebseinschränkung sowie der zuständigen Behörde (Bezirksverwaltungsbehörde) anzuzeigen.

§ 11 ZFBO Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

3) Der Zivilflugplatzhalter hat Bewegungsflächen, deren Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben ist, unverzüglich in dem für die Durchführung eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Ausmaß außer Betrieb zu nehmen. Die Betriebsbereitschaft der Bewegungsfläche ist ehestmöglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen oder Reinigen, wiederherzustellen.

Ist der Landeplatz / Heliport **nicht betriebsbereit, muss dieser gesperrt werden** und eine entsprechende Mitteilung an die Austro Control GmbH sowie die Bezirksverwaltungsbehörde ergehen. In diesem Fall sind die erforderlichen Daten für die Herausgabe eines NOTAM's an die Austro Control GmbH zu übermitteln.

NOTAM – „Notice to AirMen“

NOTAMs sind Anordnungen und Informationen über temporäre oder auch permanente Änderungen der Aeronautical Information Publication (AIP), die für einen sicheren und reibungslosen Ablauf des Flugverkehrs wichtig sind.

Ein an die Austro Control GmbH gemeldetes temporäres Luftfahrthindernis oder eine Einschränkung des Flugplatzes wird in luftfahrtüblicher Weise als NOTAM herausgegeben.

Auf einem NOTAM Ausdruck sieht man dann die gemeldeten Hindernisse sowie zusätzliche luftfahrtrelevante Informationen.

SNOWTAM

Ein SNOWTAM informiert über die Räumung oder die Gefährdung von/durch Schnee, Eis, Matsch oder Wasser auf den Bewegungsflächen.

SNOWTAM's werden von der Austro Control herausgegeben.

AIRAC - Aeronautical Information Regulation and Control

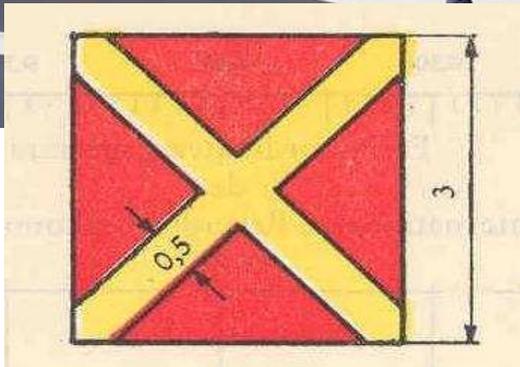
AIRACs sind Aktualisierungen der Luftraumstruktur und werden alle 28 Tage veröffentlicht.

AIP – Luftfahrthandbuch Österreich

Das Luftfahrthandbuch Österreich ist ein standardisiertes Nachschlagewerk mit luftfahrtrelevanten Informationen und Vorschriften.

SPERRKREUZ = LANDEVERBOTSZEICHEN

Das Sperrkreuz ist bei längeren Betriebsunterbrechungen sowie einer Sperre des Landeplatzes / Heliports auf dem Landeplatz auszulegen.



(Sperrkreuz = Folie)

11. Zivile Luftfahrtveranstaltungen

§ 126 LFG

(1) **Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen**, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger

gesetzlicher Vorschriften **nur mit einer Bewilligung** der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.

(2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, durch die Veranstaltung gefährdet werden können oder es zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

12. Abwerfen von Sachen

§ 133 LFG

(1) Das **Abwerfen von Sachen oder Ablassen** von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen aus Zivilluftfahrzeugen im Fluge ist **verboten**, es sei denn, daß es im Zuge eines Rettungs- oder Katastropheneinsatzes oder aus zwingenden betrieblichen Gründen notwendig ist.

Ausnahmen müssen vom Landeshauptmann bewilligt werden.

13. Einsatzflüge

§ 145 LFG

(1) Für österreichische Militärluftfahrzeuge im Einsatz

- a) gemäß § 2 Abs. 1 lit. a und b des Wehrgesetzes 2001, oder
- b) gegen Luftfahrzeuge, welche die österreichische Lufthoheit verletzen,

und für Zivilluftfahrzeuge des Bundes sowie unbemannte Luftfahrzeuge des Bundes, die im Bereich der Sicherheitsverwaltung, der Kriminalpolizei, des Zivil- und Katastrophenschutzes sowie der Verkehrsbeobachtung eingesetzt sind, gelten die Bestimmungen betreffend kontrollierte Lufträume (§ 3), Luftraumbeschränkungen (§ 4), Außenlandungen und Außenabflüge (§ 9), die Zivillflugplatz-Betriebsordnung (§ 74 Abs. 1) und die Luftverkehrsregeln (§ 124) nicht.

(2) Über den Einflug von Zivilluftfahrzeugen und unbemannten Luftfahrzeugen im Sinne des Abs. 1 in Luftraumbeschränkungsgebiete, die gemäß § 5 Abs. 4 zur Abwehr von Verletzungen der Lufthoheit oder zur Vorbereitung eines

Einsatzes des Bundesheeres gemäß § 2 Abs. 1 lit. a des Wehrgesetzes 2001 bei Gefahr im Verzuge festgelegt werden, hat der Bundesminister für Inneres das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung herzustellen.

(3) Einsatzflüge gemäß Abs. 1 sind von jener Dienststelle, die den Einsatz angeordnet hat, unverzüglich der nächstgelegenen Flugsicherungsstelle (§ 120 Abs. 4) unter Angabe des wahrscheinlichen Flugbereiches anzuzeigen.

(4) Einsatzflüge gelten als operationeller Flugverkehr im Sinne der gemeinsamen Luftverkehrsregeln gemäß der Verordnung (EU) Nr. 923/2012.

14. Flugplatz-Handbuch

§ 19 ZFBO

(1) Der Halter eines Zivilflugplatzes hat ein Flugplatz-Handbuch zu erstellen.

(2) Das Flugplatz-Handbuch hat zu enthalten:

1. die Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 20 ZFBO) und
2. die betrieblichen Verfahren und zusätzliche Informationen (§ 22 ZFBO).

(4) Der Halter eines Zivilflugplatzes ist für den Inhalt, die Erstellung und die ständige Aktualisierung des Flugplatz-Handbuches verantwortlich. Das Flugplatz-Handbuch kann auch elektronisch geführt werden.

FLUGPLATZEINSATZLEITER (EL)

01. Rechtsgrundlagen

GESETZE UND VERORDNUNGEN (EL)

- **Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV**
- **Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz-Verordnung – KHV**
- **Luftfahrtgesetz – LFG**
- **VO (EU) Nr. 376/2014 (Meldeverordnung)**
- **Zivilflugplatz-Verordnung - ZFV**

§ 6 ZNV – Flugplatzrettungsbereich; Such- und Rettungsmaßnahmen der Zivilflugplatzhalter

(2) Für die Leitung der Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches ist vom Zivilflugplatzhalter eine **verlässliche und fachlich qualifizierte Person als Einsatzleiter** sowie eine entsprechende Anzahl von **Stellvertretern** zu bestellen. (...)

= FLUGPLATZEINSATZLEITER

(...) Diese Personen müssen vom Zivilflugplatzhalter bzw. dessen Beauftragten **nachweislich über die besonderen Erfordernissen des Flugplatzbetriebes unterrichtet** worden sein und mit diesen **ausreichend vertraut** sein. Bei Flugfeldern müssen diese Personen darüber hinaus im Umgang mit den gemäß § 7 Abs. 1 vorgeschriebenen **Rettungs- und Feuerlöschgeräten sowie den sonstigen Hilfsmitteln vertraut** sein. **Der Einsatzleiter bzw. ein Stellvertreter müssen während der Betriebszeit des Zivilflugplatzes auf diesem jederzeit erreichbar sein.** Ausnahmen von dieser Verpflichtung sind zulässig, insoweit bei Vorliegen einer Ausnahmegewilligung gemäß § 2a Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. Nr. 72/1962 in der jeweils geltenden Fassung, Flüge ohne Anwesenheit des Flugplatzbetriebsleiters durchgeführt werden und

sichergestellt ist, dass die diesbezüglichen Vorschriften und Auflagen eingehalten werden.

02. Voraussetzungen und Aufgaben

Der Zivilflugplatzhalter hat für die Leitung der Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches eine verlässliche und fachlich qualifizierte Person zu bestellen. Die einsatzleitende Person muss vom Zivilflugplatzhalter nachweislich über die besonderen Erfordernissen des Flugplatzbetriebes unterrichtet worden und mit diesen ausreichend vertraut sein.

Die einsatzleitende Person muss während der Betriebszeiten des Zivilflugplatzes auf diesem jederzeit erreichbar sein (Ausnahmen von dieser Verpflichtung sind zulässig: § 6 Abs 4 ZNV). Die Zivilflugplatzhalter (einsatzleitende Person bzw. Stellvertreter) sind **während der Betriebszeiten im Falle eines Flugnotfalles innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches** oder eines Notfalles zur **raschen und wirksamen Durchführung von Such- und/oder Rettungsmaßnahmen verpflichtet**. Bei Vorliegen einer Katastrophe liegt die **Durchführung der Rettungsmaßnahmen** bis zum Eintreffen der nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden und Stellen **zunächst beim Zivilflugplatzhalter**. Danach obliegt die Durchführung der Rettungsmaßnahmen den nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden und Stellen, wobei der Einsatzleiter (Abs. 2) von diesen bezüglich der flugplatzspezifischen Gegebenheiten beizuziehen ist.

FACHLICHE EIGNUNG

Die fachliche Qualifikation wird durch **Grund- und** sichergestellt. Zudem haben jedenfalls längstens alle zwei Jahre eine **umfassende Einsatzübung** und im Zeitraum zwischen zwei umfassenden Einsatzübungen eine **Teil-Einsatzübung** durchzuführen.



VERLÄSSLICHKEIT

Eine Person ist dann als verlässlich anzusehen, wenn aufgrund ihres bisherigen Verhaltens angenommen werden kann, dass sie den ihr zugewiesenen Verpflichtungen und Aufgaben nachkommen wird.

EINSATZÜBUNGEN

§ 11 ZNV (1) Alle Stellen, die gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung einen Such- oder/und Rettungs- bzw. Notarztdienst durchzuführen haben bzw. an der Durchführung mitzuwirken haben (§ 5), müssen zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes die im Interesse eines wirksamen Such- und Rettungsdienstes erforderlich erscheinenden **Einsatzübungen** durchführen. Zivilflugplatzhalter haben jedenfalls längstens alle zwei Jahre eine **umfassende Einsatzübung** und im Zeitraum zwischen zwei umfassenden Einsatzübungen eine **Teil-Einsatzübung** durchzuführen, wobei innerhalb von 60 Tagen nach einer erfolgten Einsatzübung der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde und der Austro Control GmbH darüber ein schriftlicher Bericht vorzulegen ist.

(Abb. Beispiel einer umfassenden Einsatzübung)





Umfassende Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung des Einsatzplanes, aller Einrichtungen und des Zusammenwirkens aller Stellen, die Such- und/oder Rettungs- bzw. Notarzteinsatz durchzuführen bzw. an deren Durchführung mitzuwirken haben, dient; die ausführliche Analyse dieser umfassenden Einsatzübung unter Beiziehung aller an der Übung beteiligten Stellen ist Bestandteil dieser Übung;

Teil-Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung der Behebung von Unzulänglichkeiten, die bei der Durchführung der umfassenden Einsatzübung aufgetreten sind, dient

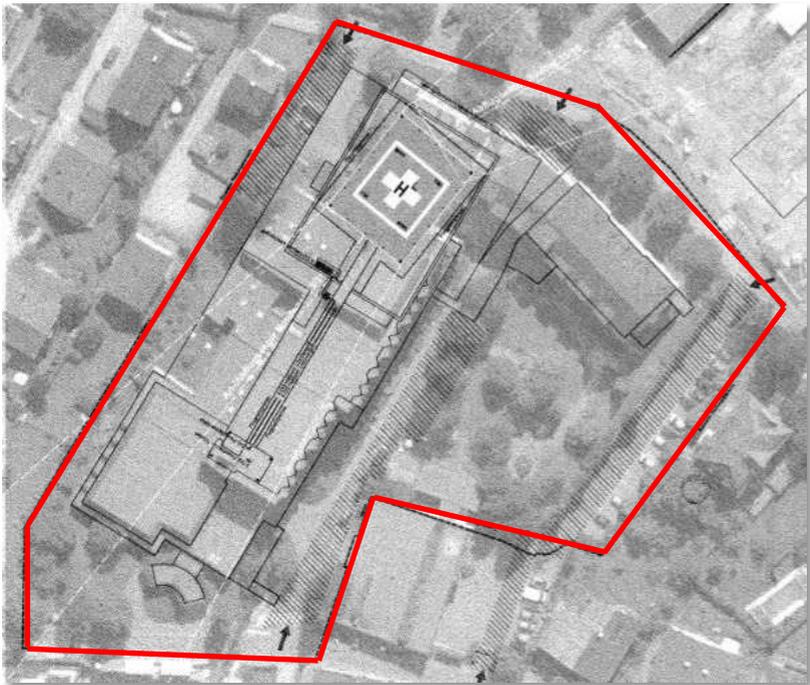
03. Flugplatzrettungsbereich

Der Flugplatzrettungsbereich ist jener Bereich, in dem die Such- und Rettungsmaßnahmen von der einsatzleitenden Person während der Betriebszeiten zu veranlassen sind.

Die Bezirksverwaltungsbehörde legt gem. § 6 Abs 1 ZNV den Flugplatzrettungsbereich entsprechend den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt und des Flugplatzbetriebes unter Berücksichtigung der Geländebeschaffenheit innerhalb eines Umkreises von höchstens 8 km um den Flugplatzbezugspunkt mittels Bescheid fest. Vor Erlassung dieses Bescheides ist die Austro Control GmbH zu konsultieren.

Grundsätzlich wird der Flugplatzrettungsbereich unter Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen festgelegt. Die Zivilflugplatzhalter sind während der Betriebszeiten im Falle eines Flugnotfalles innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches oder eines Notfalles zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und/oder Rettungsmaßnahmen verpflichtet.

(Abb. Beispiel „Flugplatzrettungsbereich“)



04. Verantwortlichkeiten und Pflichten

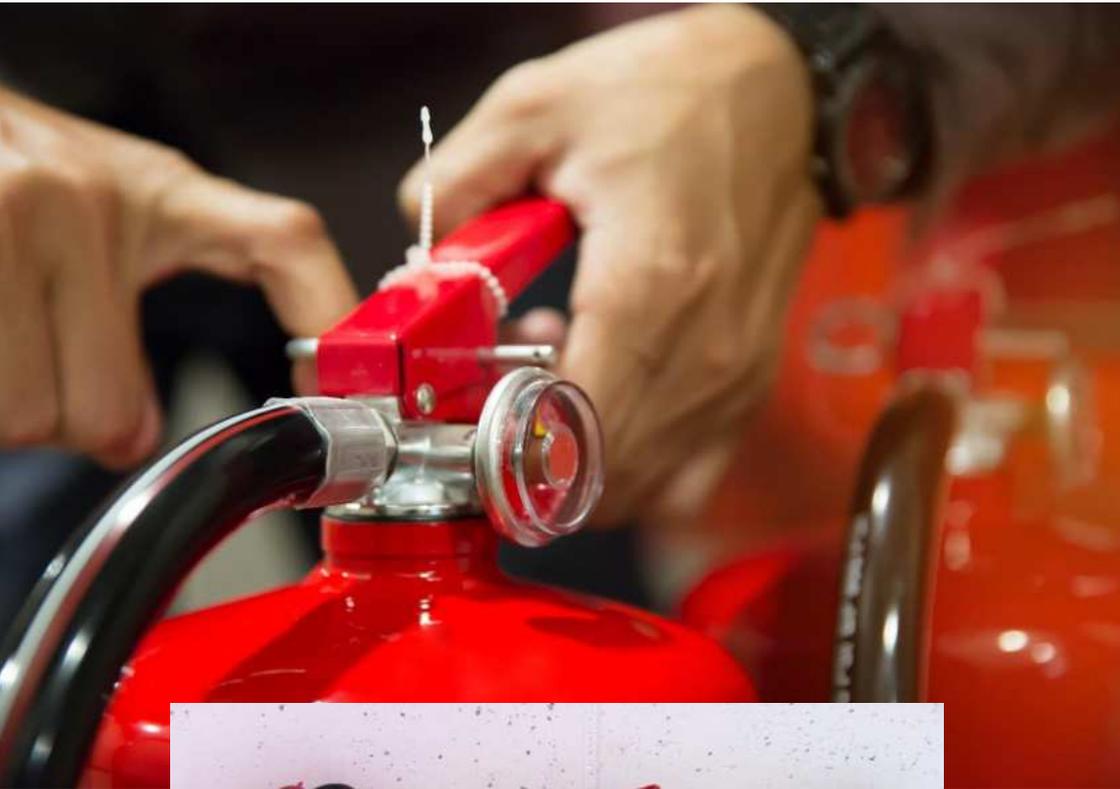
Die Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, während der Betriebszeit auf den Flugplätzen **geeignete Rettungs- und Feuerlöschgeräte sowie sonstige Hilfsmittel** (wie Sanitätsmaterial, Krankentragen, Decken und geeignete Nachrichtenmittel) im jeweils erforderlichen Ausmaß einsatzfähig bereitzuhalten und erforderlichenfalls einzusetzen. Die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde kann den Zivilflugplatzhaltern erforderlichenfalls zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt geeignete zusätzliche Maßnahmen mit Bescheid vorschreiben. (§ 7 ZNV)



RETTUNGS- UND LÖSCHGERÄTE

§ 24 KHV – Rettungs- und Feuerlöschwesen

Die Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV, BGBl. II Nr. 318/2007 in der jeweils geltenden Fassung, sind anzuwenden. Weiters sind ausreichender vorbeugender Brandschutz sowie im Hinblick auf den Betriebsumfang geeignete Löschmittel und Löschsyste-me vorzusehen.



SONSTIGE HILFSMITTEL

Sanitätsmaterial, Krankentragen, Decken und geeignete
Nachrichtennittel



Geräte, Ausrüstung und Hilfsmittel sind im jeweils erforderlichen
Ausmaß einsatzfähig bereitzuhalten!

(Abb. „Beispiel eines Schrankes mit der erforderlichen Ausrüstung etc.)



05. Einsatzplan

Die einsatzleitende Person hat zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes während der Betriebszeiten des Zivilflugplatzes bei Flugnotfällen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches sowie Notfällen einen Einsatzplan zu erstellen.

Der Einsatzplan hat zu enthalten: (§ 10 Abs 2 ZNV)

1. die für die Auslösung von Rettungs- und Feuerlöschmaßnahmen vorgesehenen Alarmzeichen;
2. den Namen des Zivilflugplatzhalters und des Einsatzleiters sowie deren Stellvertreter;
3. die Fernsprechnummer der in Z 2 genannten Personen;
4. die Fernsprech- und Telefaxnummern sowie Anschriften und Angaben zur Alarmierung der nächsten Polizeidienststelle, der nach den landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden, der nächstgelegenen Feuerwehr- und Rettungsstellen, Krankenanstalten und niedergelassenen Ärzte;
5. die Anschrift, die Fernsprech- und Telefaxnummern, die E-Mail-Adressen, die Adressen des festen Flugfernmeldenetzes (AFTN) sowie die Funkfrequenz der Such- und Rettungszentrale;
6. die Abgrenzung der Aufgaben der nach dem Einsatzplan Mitwirkenden;
7. soweit es unter Bedachtnahme auf den Betriebsumfang des Zivilflugplatzes und die örtlichen Verhältnisse erforderlich erscheint, eine in Planquadrate unterteilte Karte des Flugplatzrettungsbereiches, in welcher die vorhandenen Wasserentnahmestellen sowie alle Zufahrtswege und etwaige schwierige Geländeformen (z. B. Erhebungen, Vertiefungen, Gewässer, Sumpfgelände etc.) besonders gekennzeichnet sein müssen;
8. Anzahl, Art und Weise und Umfang der Einsatzübungen gem. § 11.

Der Einsatzplan ist vom Zivillflugplatzhalter immer am letzten Stand zu halten und an einer allgemein zugänglichen, auffallenden Stelle am Zivillflugplatz aufzulegen.

SUCH- UND RETTUNGSDIENST (SAR)

01. Begriffserläuterungen

SUCH- UND RETTUNGSDIENST (SAR)

Der SAR-Dienst hat in erster Linie die Aufgabe, in Not befindliche Flugzeuge zu suchen und die Rettung der Insassen zu veranlassen.

Außerhalb des Flugplatzrettungsbereiches (Verantwortung Einsatzleiter) ist die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH für den Rettungsdienst verantwortlich.

AUFGABE DES SUCH- UND RETTUNGSDIENSTES

Der Such- und Rettungsdienst hat im österreichischen Hoheitsgebiet in Flugnot befindliche Zivilluftfahrzeuge zu suchen sowie die allfällig notwendige Rettung der Insassen und nach Möglichkeit auch die Bergung von Post und Fracht zu veranlassen. Auf Ersuchen der zuständigen Stellen benachbarter Staaten hat der Such- und Rettungsdienst bei den Such- und Rettungsaktionen der benachbarten Staaten mitzuwirken. Soweit nicht in § 6 etwas anderes bestimmt ist, verbleibt die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Behörden und Stellen. (§ 3 ZNV)

SUCH- UND RETTUNGSZENTRALE

Die Durchführung der allfälligen Suchmaßnahmen auf dem Luftweg (§ 18) sowie die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen (Alarmdienst)

obliegen der Austro Control GmbH als Such- und Rettungszentrale. § 3 Abs. 1 letzter Satz bleibt unberührt. (§ 4 ZNV)

MITWIRKUNG AN SUCH- UND RETTUNGSMASSNAHMEN

§ 5 Abs 2 ZNV

Bei der Durchführung der Suchmaßnahmen und bei der Durchführung von Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches (§ 6) während der Betriebszeit eines Zivilflugplatzes sind, soweit es sich als notwendig erweist, vor allem

1. die Sicherheitsbehörden um Hilfeleistung im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben zu ersuchen;
2. das Bundesheer nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 79 Abs. 2 Z 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes, BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 121/2005, unmittelbar in Anspruch zu nehmen;
3. Hilfs- und Rettungsorganisationen bzw. Notarztdienste, deren Zweck die Hilfeleistung bei Elementarereignissen oder sonstigen Unglücksfällen ist, heranzuziehen;
4. alle Personen, die hiezu die Möglichkeit haben, insbesondere die Besatzung von in der Nähe befindlichen Luftfahrzeugen, um Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft zwecks Nachrichtenübermittlungen von in Flugnot geratenen Luftfahrzeugen beziehungsweise von funktionsfähig gebliebenen Sprechfunkgeräten und erforderlichenfalls auch um Hilfeleistung zu ersuchen.

ALARMDIENST UND ALARMMELDUNG

§ 12 Abs 2 ZNV

Ist **innerhalb eines Flugplatzrettungsbereiches** ein Luftfahrzeug in Flugnot geraten oder ein **Flugnotfall** zu erwarten, haben die im Abs. 1 bezeichneten Stellen während der Betriebszeit des Flugplatzes **zunächst unverzüglich**

den **Einsatzleiter** des betreffenden Flugplatzes und sodann die Such- und Rettungszentrale der **Austro Control GmbH zu alarmieren**.

02. Alarmstufen und Alarmzeichen

ALARMSTUFE I – UNGEWISSENHEITSSTUFE, INZERFA

Die Alarmstufe I ist gegeben, wenn über ein Luftfahrzeug 30 Minuten nach einer fälligen Meldung oder 30 Minuten nach dem ersten erfolglosem Versuch der Wiederaufnahme der Funkverbindung keine Nachricht vorliegt oder ein Luftfahrzeug 30 Minuten nach der aus der in einem Flugplan angegebenen voraussichtlichen Gesamtflugdauer errechneten Ankunftszeit nicht angekommen ist.

ALARMSTUFE II – BEREITSCHAFTSSTUFE, ALERFA

Die Alarmstufe II ist gegeben, wenn Nachforschungen der Flugsicherungsstellen über ein gemäß Abs. 1 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder ein Luftfahrzeug nach Erhalt bzw. Übermittlung bzw. Bestätigung der Landefreigabe fünf Minuten nach der voraussichtlichen Landezeit nicht gelandet ist und keine Funkverbindung mehr hergestellt werden konnte oder bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines Luftfahrzeug zwar beeinträchtigt, aber eine Notlandung nicht wahrscheinlich ist.

ALARMSTUFE III – NOTSTUFE, DETRESFA

Die Alarmstufe III ist gegeben, wenn eingehende Nachforschungen der Flugsicherungsstellen nach Alarmstufe I und II erfolglos verlaufen sind oder anzunehmen ist, dass der Betriebsstoffvorrat eines Luftfahrzeuges aufgebraucht ist, oder nicht ausreicht, um es in Sicherheit zu bringen.

Wenn bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges so beeinträchtigt ist, dass eine Notlandung wahrscheinlich ist oder wenn bekannt wird beziehungsweise mit Sicherheit anzunehmen ist, dass ein Luftfahrzeug im Begriff ist, eine Notlandung durchzuführen, oder bereits durchgeführt hat.

Im Einsatzplan ist nur eine Bereitschaftsstufe und Notstufe vorhanden, weil ein Flugplatzhalter normalerweise nicht einen Flug außerhalb seines Bereiches verfolgt und somit auch keine Ungewissheitsstufe eintreten kann.

AUSLÖSUNG UND BEHANDLUNG DES ALARMS AUF ZIVILFLUGPLÄTZEN

Die Bereitschaftsstufe einerseits wird mit dem Stichwort Flugnot-Bereitschaftsalarm, die Notstufe andererseits mit dem Stichwort Flugnot-Großalarm ausgelöst.

Behandlung des Bereitschaftsalarms

Besetzung der Einsatzfahrzeuge

Information aller am Flugplatz verfügbaren Rettungskräfte

Behandlung des Großalarms

Alarmierung der Verfügbaren Hilfs- und Rettungsorganisationen.

Ausrücken der verfügbaren Rettungskräfte

Info an RCC

INHALT DER ALARMMELDUNG LAUT ZNV

1. die Bezeichnung der Alarmstufe (§ 14),
2. die alarmierende Stelle,
3. die Art des Flugnotfalles,
4. Herstellerbezeichnung und Kennzeichen des in Flugnot befindlichen Luftfahrzeuges sowie sonstige wesentliche Angaben aus dem geltenden Flugplan (wie insbesondere die Anzahl der Personen an Bord, die Zeit, für die der Betriebsstoffvorrat des Luftfahrzeuges ausreicht),
5. wann, wo und gegebenenfalls auf welcher Funkfrequenz die letzte Meldung von dem Luftfahrzeug eingelangt ist,
6. die letzte Standortmeldung des Luftfahrzeuges,
7. die Farbe und die besonderen Merkmale des Luftfahrzeuges,

8. welche Maßnahmen von der meldenden Stelle bereits getroffen wurden,
9. allfällige sonstige für Such- und Rettungsmaßnahmen wesentliche Angaben und Hinweise (wie zum Beispiel über an Bord befindliche gefährliche Güter und dergleichen).

03. Verhalten im Alarmfall

In einem Alarmfall ist es wichtig und notwendig, dass alle Wahrnehmungen unverzüglich an die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH fernmündlich, fernschriftlich, per Telefon oder Funk gemeldet werden. Die weiteren Maßnahmen und Handlungen werden dann gemeinsam mit der Such- und Rettungszentrale festgelegt.

Verantwortliche Piloten, Zivilluftfahrzeughalter, Zivilflugplatzhalter, die Flugsicherungsstellen und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, der Such- und Rettungsdienstzentrale der Austro Control GmbH unverzüglich (fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax, per Funk oder in jeder anderen technisch möglichen Weise) alle Wahrnehmungen zu melden, die zur Annahme berechtigen, dass sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet.

Nach Einlangen der Alarmmeldung und Kenntnis der Alarmstufe werden weitere Maßnahmen sowie Handlungen gemeinsam mit der Such- und Rettungszentrale festgelegt.

04. Sicherstellen von Beweismitteln

Gem. § 21 ZNV haben die Austro Control GmbH, die Einsatzleiter und die eingesetzten Such- und Rettungsmannschaften darauf Bedacht zu nehmen, dass keine Veränderungen an der Unfallstelle vorgenommen werden, welche die gesetzlich vorgesehenen Untersuchungen erschweren könnten. Von den Rettungsarbeiten abgesehen, dürfen an der Unfallstelle Veränderungen nur vorgenommen werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Andere Veränderungen dürfen erst vorgenommen werden, dies gilt auch eventuell für einen längeren Zeitraum in dem das Luftfahrzeug auch bewacht werden muss (z.B. durch die Exekutive), wenn die für die gesetzlichen

Untersuchungen zuständigen Stellen diese für zulässig erklärt haben (Freigabe des Bruches).

05. Wer hilft im Notfall

- Sicherheitsbehörden
- Bundesheer
- Hilfs- und Rettungsorganisationen bzw. Notarzdienste
- alle Personen, die hierzu die Möglichkeit haben, wie z.B. in der Luft befindliche Luftfahrzeuge

06. Nach einem Unfall / Flugunfalluntersuchung

Nach einem Unfall innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches sind grundsätzlich **alle Wahrnehmungen unverzüglich** an den diensthabenden **Einsatzleiter** sowie der Such- und Rettungszentrale der **Austro Control GmbH zu melden**. Innerhalb des genehmigten Flugplatzrettungsbereiches ist der Einsatzleiter dafür verantwortlich, dass **am Wrack nichts verändert** wird. Er kann sich zum Schutz und zur Bewachung der Unfallstelle der Exekutive bedienen. Die **Flugunfalluntersuchungskommission** (FUUK) oder die Staatsanwaltschaft schaltet sich jedenfalls bei schwerverletzten als Folge des Unfalls ein.

§137 LFG (1) Die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen ist gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz durchzuführen.

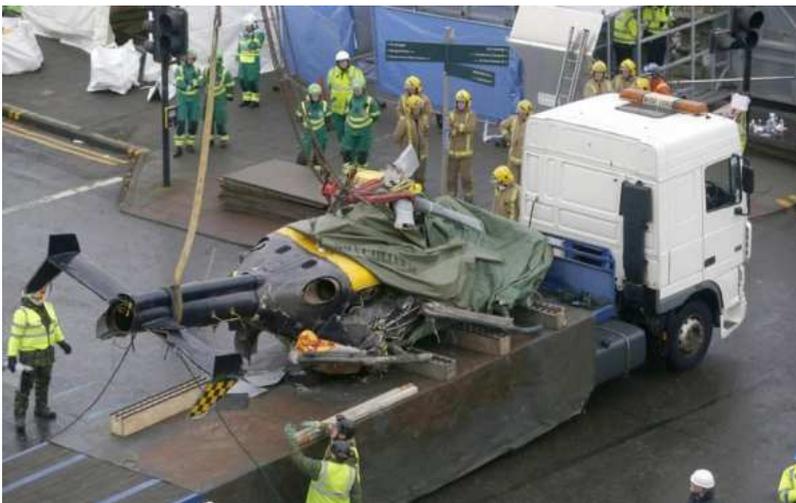
(Abb. Unfallstelle muss abgesichert werden. Keine Veränderungen am Wrack vornehmen)



(Abb. HS-Unfall auf einem Heliport - Evakuierung HS nach Notlandung (Spenderherz))



(Abb. Wer hilft im Notfall)



07. Durchbruchstellen

Wenn an einem Hubschrauber Rumpfbereiche vorhanden sind, die im Notfall für einen **Durchbruch der Rettungsmannschaften** geeignet sind, hat der Luftfahrtunternehmer sicherzustellen, dass diese Bereiche, wie dargestellt, gekennzeichnet sind. Die **Kennzeichnungen** müssen **rot oder gelb** sein und gegebenenfalls eine weiße Konturlinie haben, um sich gegen den Hintergrund abzuheben. Wenn die Markierungen der Ecken eines Durchbruchbereiches weiter als 2 Meter auseinander liegen, müssen Zwischenmarkierungen mit den Abmessungen 9 cm x 3 cm eingefügt werden, dass nicht mehr als 2 Meter zwischen zwei benachbarten Markierungen liegen.



08. Triebwerke – Normalverfahren – Notverfahren

DREI MÖGLICHKEITEN DIE TRIEBWERKE ABZUSTELLEN

Es gibt drei Möglichkeiten die Triebwerke abzustellen

1. EMER OFF SWITCH (Notausschalter)
2. ENG-MAIN Switch (2-stufig)
3. Gasdrehgriff IDLE Stop-Close

1. Notausschalter EMER OFF Switch

Der Notausschalter EMER OFF SWITCH befindet sich in der oberen Mitte unter dem Instrumentenpilz. Die mit Drahtsicherung versehene Klappe muss nach oben geöffnet und der Taster gedrückt und freigegeben werden. Damit wird die Treibstoffzufuhr in den Treibstoffleitungen zum Triebwerk elektrisch geschlossen. (2 Taster = 2 Triebwerke. Beide Taster sind zu drücken, damit beide Triebwerke unterbrochen werden)



2. ENG-MAIN Switch (2-stufig)

(in der markanten Farbe GELB-ROT)

Die Sicherungsklappe muss nach links geöffnet (aufgeklappt), der gelbe Schalter nach oben gezogen und damit freigegeben werden. Dann lässt sich der Schalter ganz nach unten kippen (2-stufigen Schalter). Der Schalter ist durch eine Arretierung gesichert – d.h. er muss zuerst nach oben gezogen werden, um dann die Schalterstellung verändern zu können. (2 Schalter = 2 Triebwerke. Beide Schalter sind nach unten zu ziehen, um die Triebwerke zu unterbrechen)



3. Gasdrehgriff IDLE Stop-Close

2 Gasdrehgriffe (vorne und hinten) – mechanische Triebwerksregelung über Bowdenzug. Der Drehgriff muss nach links bzw. in Richtung des Daumens gedreht werden. Dann muss der rote Button für die letzte Achteldrehung gedrückt werden, um die Achteldrehung zu schließen.



BATTERIE ABKLEMMEN



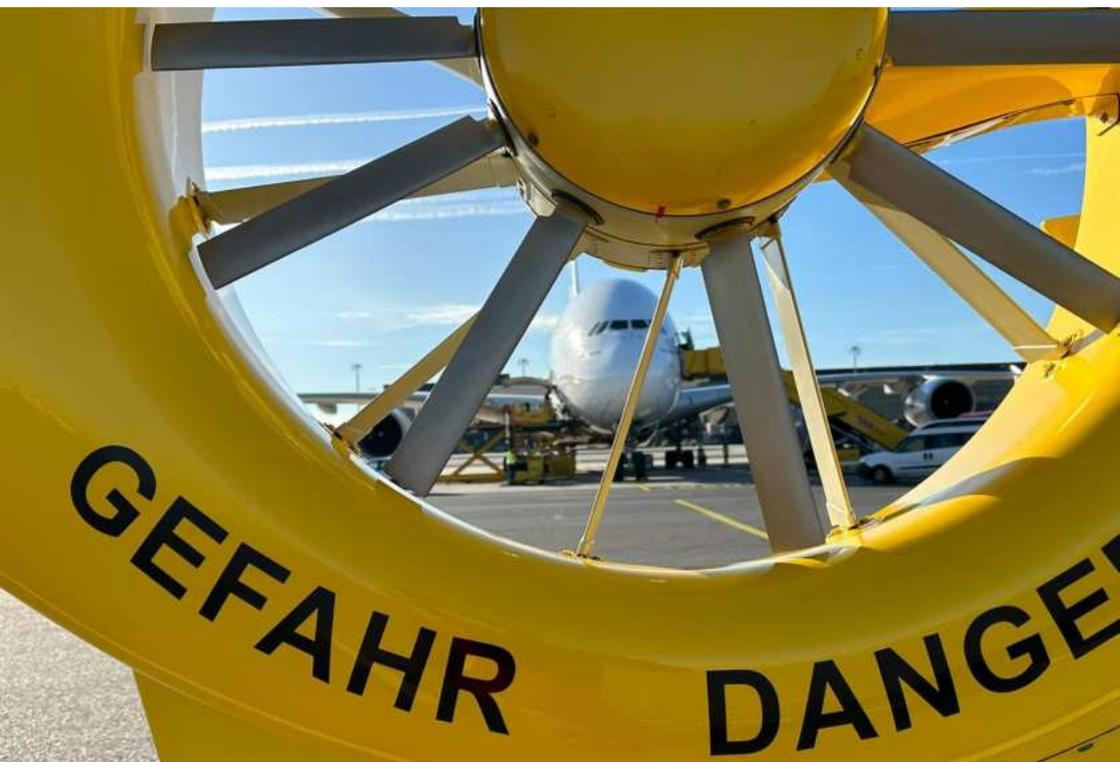
RELEVANTE LUFTFAHRZEUGE

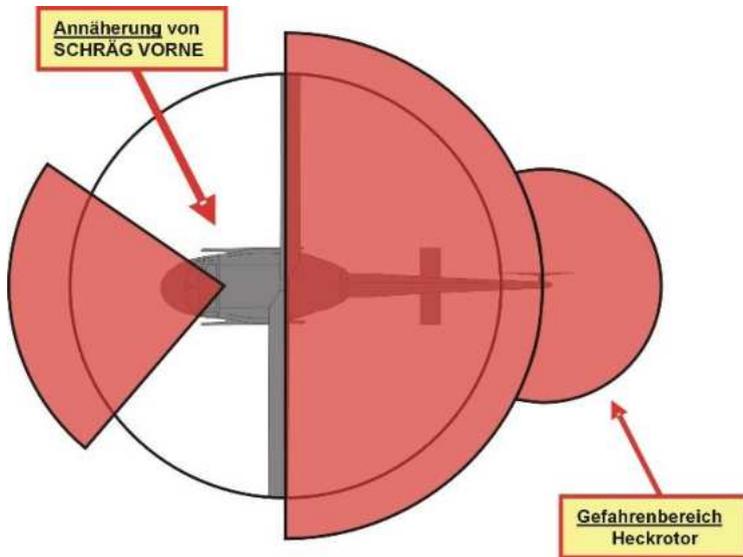
01. Einweisung in den zumeist für den Rettungseinsatz eingesetzten Hubschrauber (H 135 bzw. H 145)

GEFAHRENBEREICHE BEI HUBSCHRAUBERN

Die größte Gefahr in Zusammenhang mit Hubschraubern geht von den drehenden Rotorblättern aus. Bei hoher Drehgeschwindigkeit sind der Hauptrotor und speziell der Heckrotor praktisch unsichtbar. Ein Kontakt mit den drehenden Rotorblättern kann fatal enden.

Die Annäherung sollte von schräg vorne, leicht gebückt und im Sichtbereich des Piloten nach vorheriger visueller Kontaktaufnahme erfolgen. Passagiere sollten nur in Begleitung von flugbetrieblichem Personal vom Hubschrauber abgeholt und zum Hubschrauber gebracht werden.





Bei manchen Hubschraubern besteht auch vorne ein Gefahrenbereich, wenn die Rotorblätter nicht in die Arretierung einrasten. Beispiel - Abb. Oben: S-70 Black Hawk.

Im Allgemeinen gilt: Besondere Beachtung beim Annähern eines Hubschraubers!



SICHERE ANNÄHERUNG AN EINEN HUBSCHRAUBER

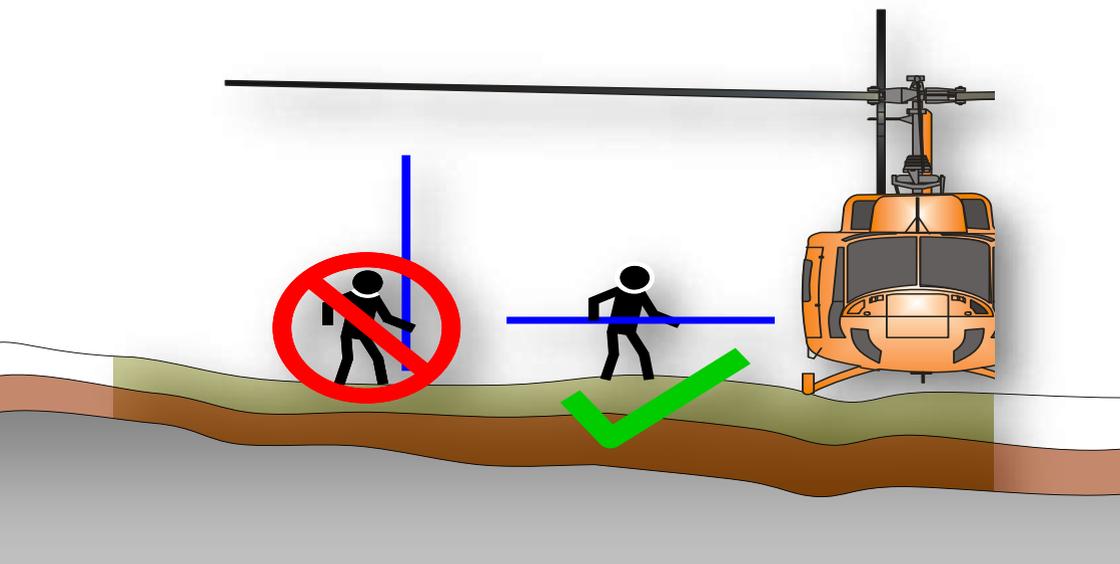
- von schräg vorne
- leicht gebückt
- im Sichtbereich des Piloten bzw. der Besatzung
- nach vorheriger visueller Kontaktaufnahme



WEITERS MUSS BEI ANNÄHERUNG AN DEN HUBSCHRAUBER BEACHTEN WERDEN ...

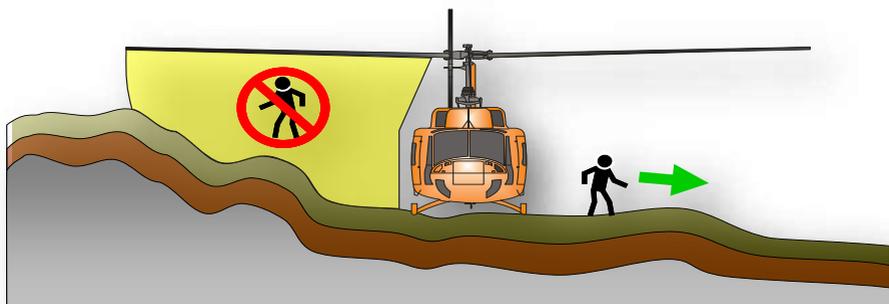
Lose Gegenstände, Sand, Kies, Staub, Schnee, Eis etc. dürfen nicht am Landeplatz / Heliport liegen. Keine Kappen oder Mützen, OP-Mützen, Krankendecken, Wärmendecken etc. Diese können aufgesaugt werden und verursachen im schlimmsten Fall einen Unfall.

Annäherung an den Hubschrauber mit sperrigen Geräten, Funkgeräten mit Antennen, Infusionsständern etc. **IMMER HORIZONTAL.**



Bei Hanglage oder leichter Schräglage nur auf der Talseite vom Hubschrauber wegbewegen bzw. zum Hubschrauber hinbewegen.

NIE bergab durch den Rotorkreis gehen!



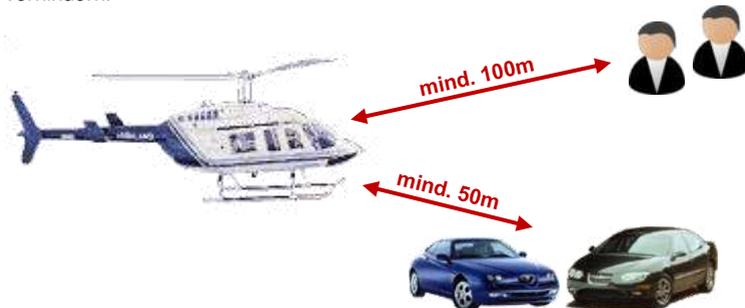
FÜR ALLE LUFTFAHRZEUGE:

Beim Annähern an das Luftfahrzeug keine Kappen oder Mützen tragen. Nicht gesicherte oder nicht verstaute Gegenstände können angesaugt werden und großen Schaden verursachen.

- Fluggäste über den geplanten Flugverlauf und Flugdauer informieren
- Übelkeit rechtzeitig bekannt geben. Aufbewahrungsort des „Air Sickness Bag“ zeigen
- Allgemeine Sicherheitseinweisung geben, Verhalten an Bord, Öffnen der Gurte, Notabwurf der Türen, Gefahrenbereiche, keine Schalter oder Hebel betätigen, etc.
- Verhalten in Notfällen
- Verhalten beim Verlassen des LFZ, Vorfeld, beim Betanken etc.

EMPFOHLENE ABSTÄNDE ZU HUBSCHRAUBERN

Der empfohlene Mindestabstand zu einem Hubschrauber beträgt in etwa 50 bis 100 Meter, um Beeinträchtigungen durch den Rotorabwind (Downwash) zu verhindern.



Abstand mindestens 50 Meter oder gemäß Hazard Index (HI)!

HAZARD INDEX (HI)

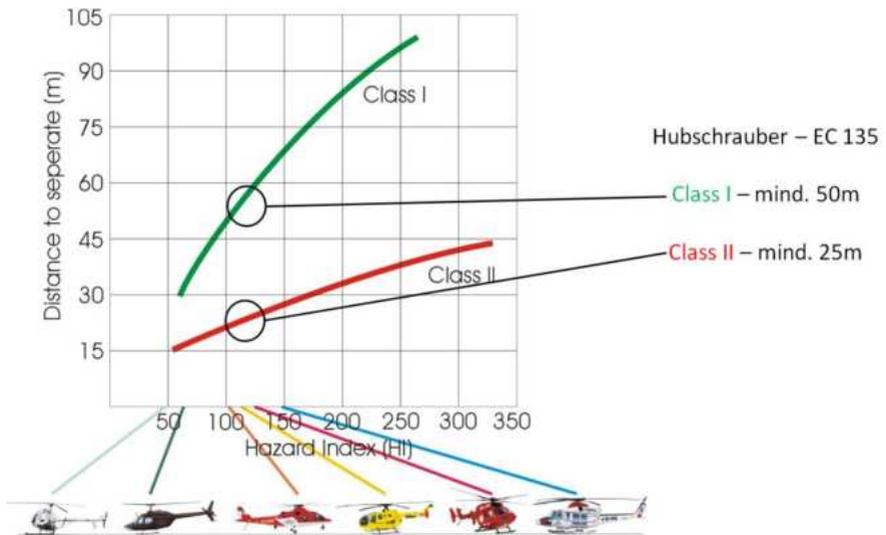
Der Hazard Index gemäß FAA stellt die Gefahr durch den Rotorabwind mit Hilfe des „Calculated Hazard Index“ dar. Es wird zwischen Class I und Class II unterschieden.

CLASS II

stellt die empfohlenen Abstände bei Hubschrauber-Operations (Einsätze) in der Nähe von Gebäuden und Bauwerken aller Art, gesicherten und flugbereiten Hubschraubern, geparkten und gesicherten Luftfahrzeugen sowie Abfalleimern, Baumaterial Zelte dar.

CLASS I

stellt die empfohlenen Abstände bei Hubschrauber-Operations (Einsätze) in der Nähe von Personen, Luftfahrzeugen, die be- oder entladen werden, Luftfahrzeugen bei Wartungsarbeiten, nicht gesicherten Leichtflugzeugen, nicht fixierten Rotoren von Hubschraubern, offenen Türen bei Luftfahrzeugen, Autos und Häusern sowie losen Gegenständen, die aufgewirbelt werden können dar.



Die empfohlenen Abstände beim zumeist für den Rettungseinsatz eingesetzten Hubschrauber (H 135 bzw. H 145) betragen mind. 25 bis 50 Meter.

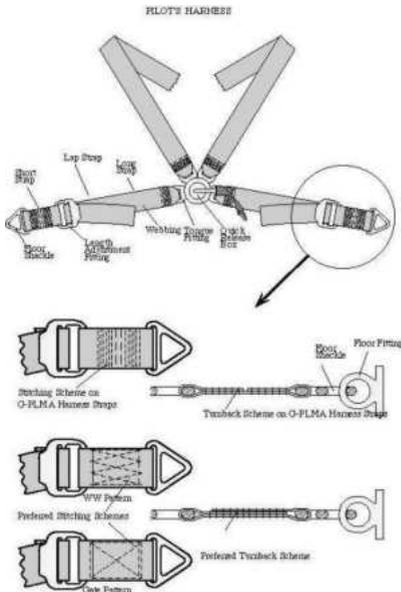
Class I: 50 Meter / Class II: 25 Meter

ALLGEMEINE FLUGSICHERHEIT

01. Sitze, Schultergurte, Sitzgurte, Helm

ARTEN VON SICHERHEITSGURTEN

Alle Hubschrauber sind mit Sicherheitsgurten für jede Sitzposition in der Kabine ausgerüstet. Aufgrund der bestehenden Typenvielfalt werden in den Hubschraubern verschiedene Gurtsysteme verwendet.



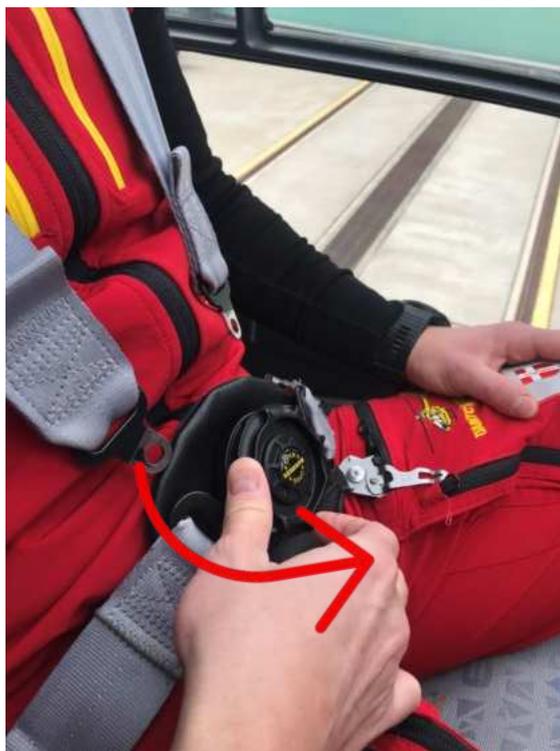
Schultergurte



Drehverschluss



Verschluss



ABHÄNGEN DES HELMES

Vor dem Evakuieren der Besatzung, bitte darauf achten, dass die Helme abgehängt werden müssen.



02. Medizinische Notfallausrüstung (Bordapotheke)

Alle Hubschrauber sind mit einer Bordapotheke ausgerüstet.



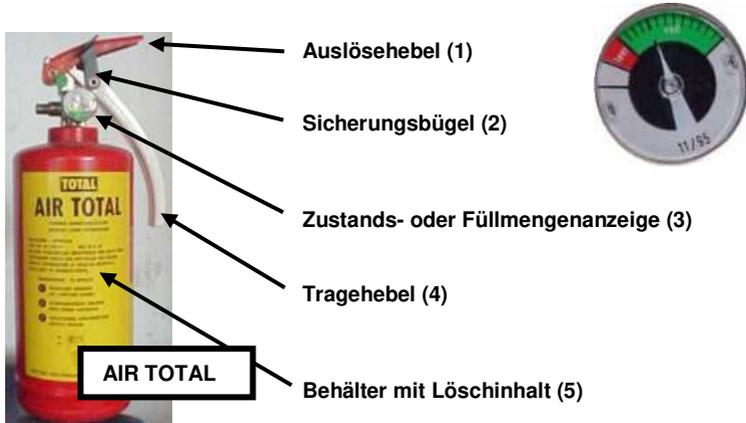
Die jeweilige Aufbewahrungsstelle der Bordapotheke wird durch einen Aufkleber an der Außenseite des Hubschraubers gekennzeichnet.





03. Feuerlöscher und Kabinen-Handfeuerlöscher

Die meisten Hubschrauber sind mit einem Kabinen-Handfeuerlöscher ausgerüstet. Es werden verschiedenste Arten verwendet. Alle sind mit ozonabbauendem Halon gefüllt und haben ein Gewicht von ca. 2 kg.



Der Zustand des Handfeuerlöschers
(Füllmengenanzeige im grünen Bereich) ist bei jeder
Vorflugkontrolle zu überprüfen



Da es bei Notfällen zu zeitlichem Druck und Stress für die gesamte Flugbesatzung kommt, ist das richtige Verhalten und das Evakuieren aus dem Hubschrauber nach einer Notlandung von wesentlicher Bedeutung.

1. **Verschluss der Halterung am Hubschrauber öffnen, Feuerlöscher entnehmen**
2. **Tragehebel (4) anheben**
3. **Sicherungsbügel (2) umlegen**
4. **Handfeuerlöscher zum Brandherd im Abstand von ca. 1,5 Meter halten**
5. **Auslösehebel (1) drücken und den Brandherd mit mehreren kurzen Angriffen von unten nach oben bekämpfen**

Die Handfeuerlöscher können für alle Arten von Bränden an Bord des Hubschraubers verwendet werden. Der Inhalt des Handfeuerlöschers ist ausreichend für eine Sprühdauer von mindestens 6 Sekunden. **Um eine größere Effizienz zu erreichen, sollte daher nur mit kurzen Impulsen gelöscht werden.**

Beim Anlassen des Triebwerkes sollte ein Feuerlöscher verfügbar sein, um im Falle eines Vergaserbrandes oder Triebwerksbrandes rasch mit der Brandbekämpfung beginnen zu können.

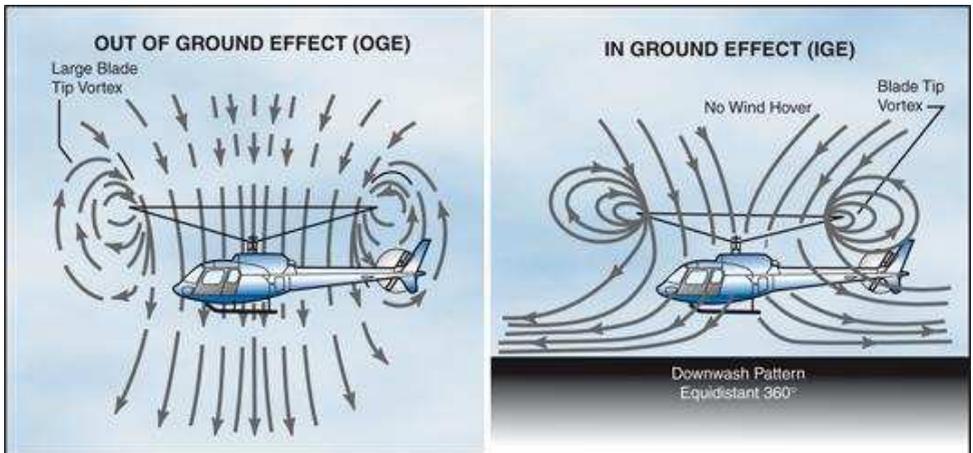
04. Achtung beim Betrieb von Hubschraubern

Bei Abflug und Landung eines Hubschraubers entstehen große Luftströme und umliegende Objekte oder Gegenstände könnten dadurch beschädigt und/oder sogar abgetragen werden. Wenn auf dem Landeplatz loser Schnee, Staub oder leichter Sand liegt, wird dieser durch die entstehenden Luftströme aufgewirbelt und der Pilot, die Besatzungsmitglieder aber auch die am

Landeplatz wartenden Einsatzkräfte haben eine nur noch sehr eingeschränkte bis gar keine Sicht mehr. In diesem Fall besteht eine große Unfallgefahr.

05. Downwash

= Rotorabwind. Ein technischer Abwind, wie er von Hubschraubern von den Rotoren bei der Erzeugung von dynamischem Auftrieb entsteht. Bei Hubschraubern wird dieser durch die sich drehenden Rotorblätter erzeugt und ist für die Umgebung bei Start und Landung sehr deutlich wahrnehmbar.



06. Bereiche der Flugsicherung

Flugsicherung in Österreich funktioniert durch die Aufteilung in Zuständigkeitsbereiche. Jedes Flugzeug passiert während des Fluges alle drei Bereiche:

1. Tower

Fluglotsinnen und Fluglotsen geben die Anweisung, wie zur Piste gerollt werden muss und geben die Startfreigabe:

„Cleared for Take-Off“

In 109 Meter Höhe sorgen Fluglotsinnen und Fluglotsen am Tower Wien für eine sichere Abwicklung des Flugverkehrs sowohl am Boden als auch in der Luft.

2. Anflugkontrollstelle – Approach

Die Anflugkontrollstelle sorgt für die Sicherheit der an- und abfliegenden Flugzeuge im Nahbereich (ca. 50 km Umkreis) der sechs österreichischen Flughäfen.

3. Überflugskontrolle – Area Control Center

Der österreichische Luftraum besteht aus einer Vielzahl an frei wählbaren Flugrouten. Die Fluglotsinnen und Fluglotsen im ACC (Area Control Centre) führen den gesamten Flugverkehr über Österreich und sorgen dafür, dass alle "Kreuzungen in der Luft" sicher beflogen werden können. Und, dass alle Flugzeuge, egal wie hoch oder schnell, auf dem kürzest möglichen Weg dorthin kommen, wohin sie gerne möchten und wieder Freigabe zum Landen erhalten.

Beispiel: *Zu beachten: Lage des Heliports innerhalb und außerhalb von Kontrollzonen? Existieren freigabepflichtige Lufträume in unmittelbarer Nähe oder existiert Flugbetrieb auf Grund von bevorzugten Flugrouten oder auf Grund der Nähe zu umliegenden Flugplätze?*

§119 LFG Abs. 2

Die Flugsicherung umfasst:

1. die Flugsicherungsdienste und zwar die
 - a) Flugverkehrsdienste (Flugverkehrskontrolldienste, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst),
 - b) Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste,
 - c) Flugwetterdienste und
 - d) Flugberatungsdienste (Luftfahrtinformationsdienste),
2. das Luftraummanagement,
3. die Verkehrsflussregelung und
4. die Festlegung von Flugverfahren und die Erlassung sonstiger, der Erfüllung der Flugsicherungsaufgaben dienenden allgemeinen Anordnungen (§ 120a).

Beispiel: „Abgrenzung zu den Aufgaben des Flugplatzbetriebsleiter“ Der Flugplatzbetriebsleiter darf beispielweise keine Freigabe zum Landen erteilen!

07. Grenzüberschreitender Luftverkehr, Grenzüberflugsverordnung, Flugfelder-Grenzüberflugsverordnung

Die Grenzüberflugsverordnung könnte beispielweise bei Krankenhaushubschrauberlandeplätzen im Grenzgebiet Schweiz / Vorarlberg zur Anwendung kommen.

FLUGBETRIEBLICHE VERFAHREN

01. Zu führende Lichter

Die Verpflichtung zur Lichterführung an Luftfahrzeugen wird in den Luftverkehrsregeln (LVR) bzw. in der Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgeräteverordnung (ZLLV) beschrieben.

LICHTER AN LUFTFAHRZEUGEN

Positionsbeleuchtung

Wie bei Wasserfahrzeugen wird in der Luftfahrt die Backbordseite (links) mit einer roten und die Steuerbordseite (rechts) mit einer grünen Lampe angezeigt. Aufgrund der zu sehenden Lichter kann man selbst bei dunkelster Nacht die Flugrichtung feststellen und die Lage erkennen, in der sich das Luftfahrzeug befindet. Die Positionslichter befinden sich links und rechts an den äußersten Tragflächenenden und bilden damit gleichzeitig die äußerste Begrenzung des Luftfahrzeuges. Am Heck dient ein weißes Licht als Begrenzungsbeleuchtung.

Bei einigen Herstellern sind weitere Positionslichter direkt links und rechts am Rumpf befestigt. Auch diese dienen zusätzlich der Richtungs- und Positionsanzeige im Raum.

Kollisionswarnlichter (anti-collision-lights)

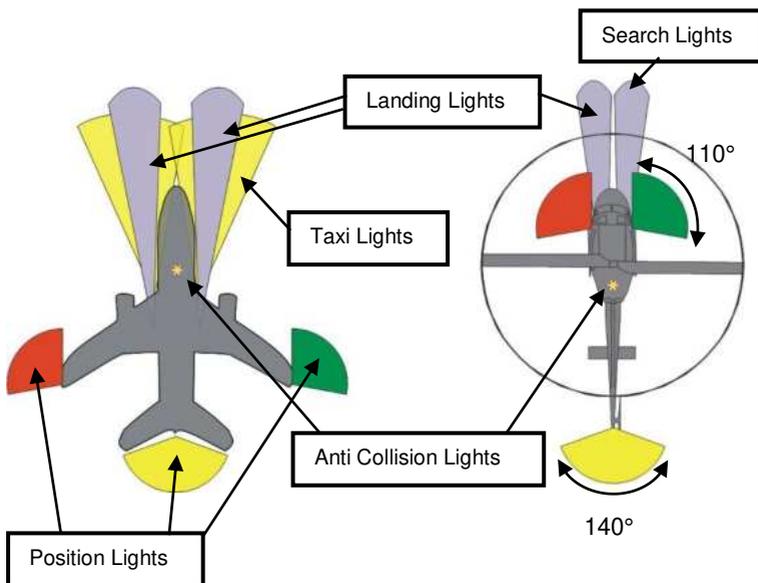
Auf und unter dem Rumpf befinden sich rote oder weiße Kollisionswarnlichter. Die Bauformen können unterschiedlich sein. In der Regel sind rote Lichter vorzufinden. In der Militärluftfahrt sind jedoch meist weiße in Verwendung.

Bei Kleinflugzeugen und älteren Luftfahrzeugen sieht man noch eine Art Rundumlicht, das als Kollisionswarnlicht dient. In der heutigen Zeit werden diese Leuchten mehr und mehr von Stroboskoplampen ersetzt. Diese funktionieren ähnlich einem Blitzlicht. Eine aufwendige Steuerung sorgt für gleichmäßiges Aufleuchten. Vorteil dieser Stroboskoplampen ist große Helligkeit und Sichtbarkeit.

Lande-, Rollbeleuchtung

Die Landebeleuchtung (Landinglight) dient ausschließlich dem Start und der Landung. Sie bietet der Besatzung bei schlechter Sicht und bei Nacht gute, weitreichende Sicht nach vorn. Die Scheinwerfer strahlen mit großer Stärke und die spezielle Reflektorkonstruktion sorgt für gleißendes Licht. Die Scheinwerfer sollen zudem auch Vögel, die den Weg des Flugzeuges kreuzen oder auf der Runway sitzen, vertreiben.

Die Rollbeleuchtung (Taxilight) sorgt beim Rollen am Boden für gute Sicht direkt vor dem Luftfahrzeug. Diese Beleuchtung wird meist nur bei schlechter Sicht und bei Nacht benötigt.



02. Bodenzeichen

Auf Zivilflugplätzen müssen nach Maßgabe der Erfordernisse des Flugbetriebes folgende vorhanden sein:

- Landeverbotszeichen
- Vorsichtszeichen
- Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen
- Zeichen für die Unbenützbarkeit von Pisten und Rollwegen
- Zeichen für die Start- und Landerichtung
- Zeichen für den Rechtsverkehr
- Zeichen für Segelflugtätigkeit

Abbildung 1



Abbildung 2

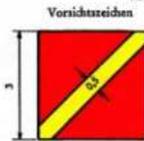
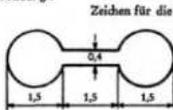


Abbildung 3



weiß

Abbildung 4

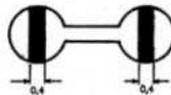


Abbildung 5

Zeichen für die Unbenützbarkeit von Pisten und Rollwegen

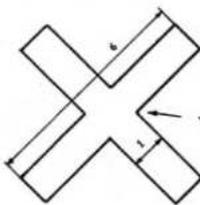


Abbildung 6

Zeichen für die Start- und Landerichtung

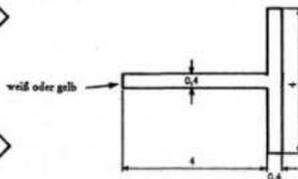


Abbildung 7

Zeichen für den Rechtsverkehr

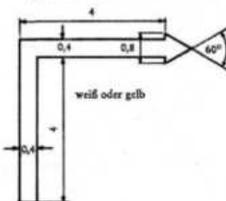
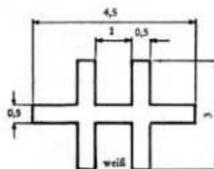


Abbildung 8

Zeichen für Segelflugtätigkeit



Maße in Metern

LUFTVERKEHR (LVR / SERA)

01. Luftraumstruktur

§ 2 LFG Freiheit des Luftraumes

Die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät und unbemannte Luftfahrzeuge im Fluge ist frei, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

§ 25 LVR Luftraumklassifizierung und Anh. A

Kontrollierter Luftraum

- Kontrollzonen (CTRs)
- Kontrollbezirk (CTAs)

CTRs stehen in Verbindung mit **Flughäfen** und sind grundsätzlich der einzige kontrollierte Luftraum, der **vom Boden weg** beginnt. Innerhalb einer CTR können Sektoren eingerichtet sein. Diese Teile der CTR sind eingerichtet, um die Flugverkehrskontrolle zu erleichtern.

(Abb. CTR Innsbruck, Rogers Data VFR ICAO Karte 1:500.000)



CTAs sind von einer definierten **Untergrenze** zu einer definierten **Obergrenze** eingerichtet. Beispiele von CTAs sind:

- **Oberer Kontrollbezirk:** Dieser bezweckt den Schutz von Instrumentenflugrouten.
- **Unterer Kontrollbezirk:** CTA, ergänzt durch eine Ortsbezeichnung
- **TMA:** eingerichtet, um einen oder mehrere Flughäfen und so gestaltet, dass sie den Flugweg von kontrollierten Flügen bei Instrumentenanflug und –abflugverfahren umfassen.

(Abb. CTA, Rogers Data VFR ICAO Karte 1:500.000)



Piloten sollen sich bewusst sein, dass TMAs nicht den gesamten Bereich von Instrumentenanflug und –abflugverfahren sowie Warteverfahren abdecken.

Warteverfahren und DME ARCS gewährleisten normalerweise ein 1000 ft Minimum, Boden und Hindernisfreiheit aber sie gewährleisten nicht, dass der Flug innerhalb kontrollierten Luftraumes erfolgt.

(Abb. TMA, Rogers Data VFR ICAO Karte 1:500.000)



Beispiel: Heliport gelegen in Luftraumklasse G (unkontrollierter Luftraum) oder innerhalb einer CTR (Control Zone / Kontrollzone) oder relevanten Luftraumstruktur darüber beispielweise TMAs (Terminal Control Area / Nahkontrollbezirk).

02. Luftraumbeschränkungen

- LO R Restricted Area / Flugbeschränkungsgebiet
- LO D Danger Area / Gefahrengebiet
- LO P Prohibited Area / Luftsperrgebiet

§ 4 LFG Luftraumbeschränkungen

(1) Für allseits umgrenzte Lufträume können dauernd oder für bestimmte Zeiträume folgende Beschränkungen bekannt gegeben werden (Luftraumbeschränkungsgebiete):

1. das Verbot des Ein-, Aus-, Durchfluges oder Betriebes von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät (**Luftsperrgebiete**),

2. die Anordnung, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät nur mit bestimmten Einschränkungen zulässig ist (**Flugbeschränkungsgebiete**), oder
3. der Hinweis darauf, dass der Ein-, Aus-, Durchflug oder Betrieb von Luftfahrzeugen, unbemannten Luftfahrzeugen oder selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrtgerät mit Gefahren verbunden ist (**Gefahrengebiete**).

AIP ENR 5 Warnungen für die Luftfahrt

5.1 Luftperrgebiete, Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete

5.1.1. Luftperrgebiete / Prohibited Areas

5.1.2. Flugbeschränkungsgebiete / Restricted Areas

5.1.3. Gefahrengebiete/ Danger Areas

5.1.7. Zivile Übungs- und Erprobungsbereiche

5.2 Militärische Übungs- und Trainingsgebiete

5.2.2. Tiefflüge von Militärluftfahrzeugen

Tiefflüge von Militärluftfahrzeugen sind Flüge, die, ausgenommen bei Start und Landung, in einer Flughöhe von weniger als 500 FT über Grund durchgeführt werden. Tiefflüge werden normalerweise von Montag bis Freitag, außer an gesetzlichen Feiertagen, von 0700 bis 1500 und darüber hinaus einmal wöchentlich (normalerweise am Dienstag bzw. Ausweichtag Donnerstag) bis 2200 durchgeführt.

5.2.3. Militärische Trainingsgebiete (MTA)

Der militärische Übungsbetrieb findet in einem auf das jeweilige Übungsvorhaben zugeschnittenen und unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrslage flexibel platzierten Übungsluftraum statt. Die horizontale und generelle vertikale Ausdehnung der militärischen Trainingsgebiete ist unter Punkt 3.1.2. „Ausdehnung der militärischen Trainingsgebiete (MTA)“ publiziert (Tabelle).

5.3 Sonstige gefährliche Aktivitäten und sonstige potenzielle Gefahren

5.3.2. Radiosondenaufstiege und Radarhöhenwindmessung

Aufstiegsort	Aufstiegszeiten	Höchstmasse	Maximale Gespannlänge	Maximale Steig- geschwindigkeit	Höhe	Durchführende Stelle
Place of Ascent	Time of Ascent	Maximum Mass	Maximum Length of Unit	Maximum Rate of Ascent	ALT	Operator
1	2	3	4	5	6	7
WIEN N48 14 55 E016 21 26	Täglich/Daily 0230 - 0245 0530 - 0545 * 0830 - 0845 1130 - 1145 ²⁾ 1430 - 1445 1630 - 1645 1730 - 1745 * 1830 - 1845 2030 - 2045 2330 - 2345 ²⁾ EET 90 MIN	1,2 KG	30 M	1400 FT/MIN	120000 FT MSL	GeoSphere Austria Hohe Warle 38 1190 Wien AUSTRIA TEL: +43 1 36026 2708
GRAZ (Thalerhof) N46 59 37 E015 26 24	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 * EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Graz 8073 Feldkirchen/Graz AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 02

Aufstiegsort	Aufstiegszeiten	Höchstmasse	Maximale Gespannlänge	Maximale Steig- geschwindigkeit	Höhe	Durchführende Stelle
Place of Ascent	Time of Ascent	Maximum Mass	Maximum Length of Unit	Maximum Rate of Ascent	ALT	Operator
1	2	3	4	5	6	7
LINZ (Hörsching) N48 14 09 E014 11 20	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1030 - 1130 * 1400 - 1430 * 1700 - 1730 * 2230 - 2330 * EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Linz 4063 Hörsching/ Linz AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 04
INNSBRUCK N47 15 39 E011 20 40	Täglich/Daily 0300 - 0400 ¹⁾ 0800 - 0830 * 1100 - 1300 * 1700 - 1730 * 2300 - 0100 EET 80 MIN	0,5 KG	30 M	1400 FT/MIN	100000 FT MSL	ACG Flugsicherungs- stelle Innsbruck 6026 Innsbruck AUSTRIA TEL: 0900 97 9703 06

¹⁾ während MESZ 1 Stunde früher / during CEST 1 hour earlier
²⁾ Hauptaufstiegszeiten / main times of ascent
* nur fallweise / only occasionally

5.5 Luftsport und Freizeitaktivitäten

5.5.1. Temporäre zivile Luftraumreservierungen (TRAs)

Als temporäre zivile Luftraumreservierung gelten die Lufträume der Klasse C oder D von definierter vertikaler und horizontaler Ausdehnung, die in der Zeit der jeweiligen Aktivierung, temporär als Luftraum der Klasse G klassifiziert werden. Die vertikale und horizontale Ausdehnung sowie die Benutzungsbedingungen sind nach § 120a LFG von der Austro Control GmbH anzuordnen und in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen (Tabelle).

5.5.2. Segelfluggebiete

In folgenden Gebieten ist mit erhöhtem Segelflugbetrieb zu rechnen (Verlautbarung durch Tabelle):

5.5.3. Hängegleiter- und Paragleitergebiete

In folgenden Gebieten ist mit erhöhtem Hängegleiter- und Paragleiterbetrieb zu rechnen (Verlautbarung durch Tabelle):

5.6 Vogelzüge und Gebiete mit zu schützender Fauna

5.6.1. Vogelzüge NIL

5.6.2. Gebiete mit zu schützender Fauna NIL

03. Mindestflughöhe

SERA.5005 insbesondere SERA.5005 lit. f Z 2

Außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1.000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder

150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

§ 6 LVR Generelle Zulässigkeit der Unterschreitung der Mindesthöhen

(1) Die Unterschreitung der in SERA festgelegten Mindesthöhen ist zulässig, soweit dies notwendig ist:

1. bei Ambulanz- und Rettungsflügen
2. Such- und Rettungsflügen des Such- und Rettungsdienstes
3. Evakuierungsflügen
4. auf Flugplätzen:
 - a) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung
 - b) bei Bannerschleppflügen zum Zwecke der Aufnahme und des Abwerfens von Schleppgegenständen
5. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (§ 9 LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen. im Geltungsbereich einer Außenlandebewilligung (Paragraph 9, LFG) zur Durchführung von Landeanflügen ohne nachfolgende Landung und Schwebeflügen.
6. bei Flügen zur Hagelabwehr (§ 9) bei Flügen zur Hagelabwehr (Paragraph 9,)
7. bei Fallschirmabsprüngen.

04. Sichtflugwetterbedingungen

ENR 1.2. Sichtflugregeln

1.2.1. SERA.5001 Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken

Die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken sind in Tabelle S5-1 angegeben.

Tabelle S5-1 ⁽¹⁾			
Höhenband	Luftraumklasse	Flugsicht	Abstand von Wolken
In und über 3.050 m (10.000 ft) über MSL	A ⁽¹⁾ B C D E F G	B km	1.500 m horizontal 300 m (3.000 ft) vertikal
Unter 3.050 m (10.000 ft) über MSL und über 900 m (3.000 ft) über MSL, oder über 300 m (1.000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A ⁽¹⁾ B C D E F G	3 km	1.500 m horizontal 300 m (3.000 ft) vertikal
In und unter 900 m (3.000 ft) über MSL, oder 300 m (1.000 ft) über Grund; die größere Höhe ist maßgebend	A ⁽¹⁾ B C D E	5 km	1.500 m horizontal 300 m (3.000 ft) vertikal
	F G	5 km ⁽¹⁾⁽²⁾	Frei von Wolken und mit Erdsicht

⁽¹⁾ Liegt die **Übergrenzhöhe** unter 3.050 m (10.000 ft) über MSL, ist die **Flughöhe** 100 anstelle von 10.000 ft zu verwenden.

⁽²⁾ Die Angabe von Mindest-**Sichtweitenbedingungen** in Lufträumen der Klasse A dient lediglich der Information der Piloten und bedeutet nicht, dass Flüge nach Sichtflugregeln in Lufträumen der Klasse A akzeptiert werden.

⁽³⁾ Sofern von der **zuständigen Behörde** so vorgeschrieben.

a) Eine auf nicht unter 1.500 m verringerte **Flugsicht** ist für folgende Flüge zulässig:

- 1) Flüge mit einer Geschwindigkeit von 140 kt IAS oder weniger, so dass anderer Verkehr und **Hindernisse** rechtzeitig genug erkannt werden können, um Zusammenstöße zu vermeiden, oder
- 2) Flüge unter Umständen, in denen die Wahrscheinlichkeit eines Zusammenreffens mit anderem Verkehr in der Regel gering ist, z. B. in Gebieten mit geringem Verkehrsaufkommen und bei **Achtstufen** in geringer Höhe.

b) **Hubschraubern** kann der Flugbetrieb bei einer **Flugsicht** unter 1.500 m, jedoch nicht unter 800 m, erlaubt werden, wenn mit einer Geschwindigkeit geflogen wird, die zulässt, dass anderer Verkehr und **Hindernisse** rechtzeitig genug erkannt werden, um Zusammenstöße zu vermeiden.

1.2.2. SERA.5005 Sichtflugregeln

Sichtflugregeln – Allgemein

a) Flüge nach Sichtflugregeln, ausgenommen Sonderflüge nach Sichtflugregeln, sind so durchzuführen, dass die in Tabelle S5-1 enthaltenen jeweiligen Mindestwerte für Flugsicht und Abstand von Wolken nicht unterschritten werden.

b) Außer bei Erteilung einer Freigabe für einen Sonderflug nach Sichtflugregeln durch eine Flugverkehrskontrollstelle dürfen nach Sichtflugregeln betriebene Luftfahrzeuge nur auf einem in einer Kontrollzone gelegenen Flugplatz starten, landen oder in die Flugplatzverkehrszone oder die Platzrunde einfliegen, wenn die gemeldeten Wetterbedingungen an diesem Flugplatz die folgenden Mindestwerte erfüllen:

1. die Hauptwolkenuntergrenze liegt bei 450 m (1 500 ft)
2. die Bodensicht beträgt 5 km

c) Außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist oder von der zuständigen Behörde genehmigt wurde, darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

1. über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;
2. in anderen als in Nummer 1 genannten Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug

d) Flüge nach Sichtflugregeln sind im Horizontalreiseflug, wenn sie oberhalb 900 m (3 000 ft) über dem Boden oder Wasser durchgeführt werden, in einer Reiseflughöhe durchzuführen, die entsprechend dem Kurs über Grund in der Tabelle der Reiseflughöhen in ENR 1.7 festgelegt ist.

e) Flüge nach Sichtflugregeln unterliegen dem Flugverkehrskontrolldienst (ATC),

1. wenn sie in Lufträumen der Klassen C und D durchgeführt werden;
2. wenn sie Teil des Flugplatzverkehrs an einem kontrollierten Flugplatz sind; oder
3. wenn sie als Sonderflug nach Sichtflugregeln durchgeführt werden.

f) Bei einem Flug nach Sichtflugregeln, der innerhalb von Gebieten oder in Gebiete oder entlang Strecken durchgeführt wird, die von der zuständigen Behörde gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 3 oder Nummer 4 festgelegt [ENR 1.10, Punkt 1.2.3. oder 1.2.4.] sind, ist dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr mit der Flugverkehrsdienststelle, die den Fluginformationsdienst erbringt, aufrechtzuerhalten und dieser Stelle im Bedarfsfall den Standort des Luftfahrzeugs zu melden.

g) Z-Flug

Der Pilot eines Luftfahrzeugs, muss, wenn er vom Flug nach Sichtflugregeln zum Flug nach Instrumentenflugregeln übergehen will,

1. sofern ein Flugplan abgegeben wurde, die notwendigen Änderungen, die an seinem jetzigen Flugplan vorzunehmen sind, übermitteln; oder
2. gemäß SERA.4001 Buchstabe b [ENR 1.10, Punkt 1.2.] der zuständigen Flugverkehrsdienststelle unverzüglich einen Flugplan übermitteln und eine Freigabe einholen, bevor der Flug nach Instrumentenflugregeln fortgesetzt wird, wenn er sich im kontrollierten Luftraum befindet

h) Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb von FL195 sind genehmigungspflichtig. Um diese Genehmigung muss spätestens 3 Stunden vor dem Flug telefonisch angesucht werden.

Supervisor ACC: +43 (0)5 1703 2111

Supervisor APP WIEN: +43 (0)5 1703 3535

Flüge nach Sichtflugregeln dürfen mit Transschall- und Überschallgeschwindigkeit nicht durchgeführt werden.

i) Flüge nach Sichtflugregeln oberhalb von FL 285 sind nicht zulässig.

1.4 ATS Luftraum Klassifikation

1.4.1. Luftraumklassen

Der Luftraum der FIR Wien wird gemäß SERA.6001 (a) Verordnung (EU) 923/2012 in folgende Luftraumklassen eingeteilt:

- Luftraumklasse C
- Luftraumklasse D
- Luftraumklasse E
- Luftraumklasse G

1. geht der Flug über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, ist ein Flugplan gemäß SERA.4001 Buchstabe b Nummer 6 [ENR 1.10, Punkt 1.2.6.] abzugeben;
2. es ist eine Zweiweg-Sprechfunkverbindung auf dem entsprechenden Flugverkehrsdienst-Funkkanal, sofern verfügbar, herzustellen und aufrechtzuerhalten;
3. es gelten die Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und A

i) die Hauptwolkenuntergrenze nicht unter 450 m (1 500 ft) liegen darf;

ii) die Bestimmungen zur verringerten Flugsicht in Tabelle S5-1 Buchstaben a und b keine Anwendung finden;

iii) in Lufträumen der Klassen B, C, D, E, F und G in und unter 900 m (3 000 ft) AMSL oder 300 m (1 000 ft) Höhe über Grund — maßgebend ist die größere Höhe — der Pilot ununterbrochene Erdsicht haben muss; und

iv) für gebirgiges Gebiet von der zuständigen Behörde höhere Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken vorgeschrieben werden können;

v) Sichtflüge bei Nacht mit Hubschraubern zur Durchführung von Ambulanz- oder Rettungsflügen sind mit Zustimmung der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle auch bei Wetterbedingungen zulässig, die unter den in SERA.5005 Buchstabe c Nummer 3. [Punkt 3] festgelegten Werten liegen, soweit diese Flüge mit einer Geschwindigkeit durchgeführt werden, die es dem Piloten ermöglicht, Hindernisse und andere Luftfahrzeuge so rechtzeitig wahrzunehmen, dass er die zur Vermeidung von Zusammenstößen erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig treffen kann.

4. außer wenn dies für Start oder Landung notwendig ist, muss ein Flug nach Sichtflugregeln bei Nacht in folgender Flughöhe durchgeführt werden,

i) außerhalb kontrollierten Luftraumes mindestens 600 m (2 000 ft) über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 300 m;

ii) in kontrollierten Lufträumen mindestens 300 m (1 000 ft) über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 150 m.

STRAFBESTIMMUNGEN

01. Verwaltungsübertretung

§ 169 LFG Strafbestimmungen

(1) Wer

1. diesem Bundesgesetz,
2. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,
3. folgenden unionsrechtlichen Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung:

[...]

4. den auf Grund der in Z 1 bis 3 genannten Normen erlassenen Bescheide und den darin enthaltenen Auflagen,
5. den Anordnungen der Flugsicherungsorgane oder
6. den in den auf Grund luftfahrtrechtlicher Bestimmungen zu erstellenden Handbüchern festgelegten oder genehmigten sicherheitsrelevanten Verfahren und Vorgaben

zuwiderhandelt oder zuwiderzuhandeln versucht, begeht, wenn nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, eine **Verwaltungsübertretung** und ist von der **Bezirksverwaltungsbehörde** mit einer Geldstrafe bis zu 22 000 Euro zu bestrafen. Liegen erschwerende Umstände vor, so kann neben einer Geldstrafe auch eine Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen verhängt werden. In Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen ohne die nach § 102 erforderlichen Bewilligungen ist eine Geldstrafe von mindestens 3 630 Euro zu verhängen. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes haben beim Verdacht des widerrechtlichen Betriebes von

unbemannten Luftfahrzeugen die Bezirksverwaltungsbehörde durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu unterstützen.

[...]

02. Strafbehörde

= Bezirksverwaltungsbehörde

Die Bezirksverwaltungsbehörde hat alle nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen unter Angabe des Bestraften und Strafausmaßes der Austro Control GmbH mitzuteilen. Die Austro Control GmbH hat ein Verzeichnis aller nach diesem Bundesgesetz rechtskräftig verhängten Strafen zu führen. (§ 170 LFG)

03. Führung einer Start- und Landeliste

§ 169 LFG Strafbestimmungen

(6) Die **Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, Aufzeichnungen über** die auf dem betreffenden Zivilflugplatz erfolgten **Abflüge und/oder Landungen von Zivilluftfahrzeugen zu führen**. Diese Aufzeichnungen haben jedenfalls das Datum, das Eintragszeichen des Luftfahrzeuges sowie den Namen des verantwortlichen Piloten und die jeweilige Start- und/oder Landezeit in koordinierter Weltzeit (UTC) zu enthalten und sind zumindest für die Dauer von einem Jahr nach erfolgter Eintragung aufzubewahren. Der **Bezirksverwaltungsbehörde ist von den Zivilflugplatzhaltern auf Verlangen Einsicht** in diese Aufzeichnungen zu gewähren.

AUSZUG DER RECHTSGRUNDLAGEN

Zivilflugplatz-Betriebsordnung 2024 [ZFBO]

1. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Geltungsbereich

(1) Mit dieser Verordnung werden Bestimmungen über den Betrieb von Zivilflugplätzen und Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, sowie das Verhalten auf diesen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit der Luftfahrt festgelegt.

(2) Im Anwendungsbereich dieser Verordnung tritt im Falle von Militärflugplätzen, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, an die Stelle des Zivilflugplatzhalters der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 LFG und an die Stelle der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Landesverteidigung. Abs. 3 sowie alle Bestimmungen dieser Verordnung, die sich auf Flughäfen und/oder öffentliche Zivilflugplätze beziehen, sind für Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 LFG für Zwecke der Zivilluftfahrt benützt werden, im Rahmen des zivilen Flugbetriebes anzuwenden.

(3) Die Bestimmungen dieser Verordnung sind auf Flugplätze im Sinne des Art. 2 Abs. 1 lit. e der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU und zur

Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABI. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S.1, zuletzt geändert durch die delegierte Verordnung (EU) 2021/1087, ABI. Nr. L 236 vom 5.7.2021 S.1, die nicht gemäß Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 ausgenommen wurden, nur insoweit anzuwenden, als den Bestimmungen dieser Verordnung nicht unmittelbar anwendbares Recht der Europäischen Union entgegensteht.

(4) Der Flugplatz Bad Vöslau (LOAV) ist von der Anwendung der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 im in Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 in der jeweils gelten Fassung, festgelegten Ausmaß ausgenommen.

§ 2. Grundsätze

(1) Jeder Zivlflughplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass die Sicherheitsvorschriften dieser Verordnung sowie deren Bestimmungen über das Verhalten auf Zivlflughplätzen eingehalten werden.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivlflughplatzes hat dafür zu sorgen, dass während der Betriebszeiten (§ 9) die für den Flughplatzbetrieb erforderlichen und in seinem Einflussbereich liegenden Anlagen und Einrichtungen nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verordnung in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind. Der Halter eines öffentlichen Zivlflughplatzes ist weiters verpflichtet, Zivlflughplatz-Benützungsbedingungen (§§ 23 bis 24) zu erstellen.

(3) Der Halter eines Privatflughplatzes gemäß § 63 LFG hat sicherzustellen, dass Flughplatzbetrieb im Rahmen der in der Zivlflughplatz-Bewilligung festzulegenden Betriebszeiten nur stattfindet, wenn die hierzu erforderlichen Anlagen und Einrichtungen nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verordnung in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind. Weiters hat er auf Grund der einschlägigen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen die im Interesse eines sicheren Flughplatzbetriebes erforderlichen Regelungen zu treffen und den Nutzern seines Privatflughplatzes zur Kenntnis zu bringen.

§ 3. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten die Begriffe:

1. Benützungsregelungen: Teil der Zivlflugplatz-Benützungsbedingungen, in dem vom Zivlflugplatzhalter Bedingungen für die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivlflugplatzes durch die Zivlflugplatzbenützenden getroffen werden (insbesondere Verhalten auf dem Zivlflugplatz, Hausordnung, Sicherheitsvorschriften);
2. Bodenabfertigungsdienste: die einem Luftfahrzeughalter auf einem öffentlichen Zivlflugplatz erbrachten Dienste, die im Anhang des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (FBG), BGBl. I Nr. 97/1998 in der jeweils geltenden Fassung, aufgezählt sind;
3. Dienstleistende: mit Ausnahme des Zivlflugplatzhalters jedes Unternehmen (§ 1 des Unternehmensgesetzbuches, dRGBL. S. 219/1897 in der jeweils geltenden Fassung), das Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt;
4. Entgelteordnung: Teil der Zivlflugplatz-Benützungsbedingungen, in dem die für die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivlflugplatzes zu entrichtenden Entgelte festgelegt werden;
5. Ereignis: ein sicherheitsbezogenes Vorkommnis gemäß § 136 Abs. 1 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung;
6. festgesetzte Strecken: für eine auf einem Flugplatz vorhandene Piste die relevanten verfügbaren Längen für den Startlauf und die Landung eines Luftfahrzeuges. Die festgesetzte Strecken unterteilen sich in folgende 4 Längen:
 - a) verfügbare Startrollstrecke (Take-off Run Available, TORA): die Länge der Piste, die für den Startlauf eines startenden Luftfahrzeuges für verfügbar und geeignet erklärt worden ist;

b) verfügbare Startstrecke (Take-off Distance Available, TODA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Freifläche, falls vorhanden;

c) verfügbare Startabbruchstrecke (Accelerate-Stop Distance Available, ASDA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Stoppfläche;

d) verfügbare Landestrecke (Landing Distance Available, LDA): die Länge der Piste, die für das Ausrollen eines landenden Luftfahrzeuges für verfügbar und geeignet erklärt wurde;

7. Flugplatzkontrollstelle: Flugplatzkontrollstelle im Sinne des Art. 2 Z 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S. 1, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2020/886, ABl. Nr. L 205 vom 29.06.2020 S. 14;

8. Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise: sowohl die Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise im Sinne des § 172a LFG als auch Kundmachungen der Austro Control GmbH zum Zwecke des Flugberatungsdienstes;

9. Nacht: Nacht im Sinne des Art. 2 Z 97 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012;

10. Rollhilfe: Maßnahmen, ausgenommen Verkehrslenkungsmaßnahmen, die der Sicherung des Rollens eines Luftfahrzeuges unter besonderen Umständen, wie insbesondere bei ungünstigen Sicht- oder Windverhältnissen, dienen und nicht von der Pilotin bzw. dem Piloten getroffen werden können;

11. Selbstabfertigung: Selbstabfertigung im Sinne des § 1 Z 5 FBG mit der Maßgabe, dass unter Nutzer der Luftfahrzeughalter zu verstehen ist;

12. technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge: Luftfahrzeuge im Sinne des Art. 3 lit. j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 79 vom 19.3.2008 S.1, in der Fassung von Art. 140 Abs. 2 lit. b der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1;

13. unvermeidbare Gründe: Gründe, die auch durch äußerste mögliche Sorgfalt im Hinblick auf die Planung und Durchführung des Fluges, nicht abgewendet werden können;

14. visuelle Hilfsmittel: auf Flugplätzen vorhandene Markierungs-, Beschilderungs- und Befuerungselemente, ausreichend für den am Flugplatz vorhandenen Flugplatzbetrieb;

15. Zuständige Behörde: die gemäß § 68 Abs. 2 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung, für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde.

2. Abschnitt

Flugplatzbetriebsleitung und Sicherheitsmanagement

§ 4. Flugplatzbetriebsleitung

(1) Der Zivilflugplatzhalter hat vor Aufnahme des Flugplatzbetriebes eine Person zu bestellen, die für die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugplatzbetriebes sowie für die Einhaltung der diesbezüglichen Rechtsvorschriften und behördlichen Anordnungen zu sorgen hat (flugplatzbetriebsleitende Person). Der Zivilflugplatzhalter hat so viele Personen als Stellvertretung zu bestellen, wie nach Art und Umfang des Flugplatzbetriebes erforderlich sind. Die bestellten Personen müssen verlässlich (§ 32 LFG) und fachlich geeignet sein.

(Anm.: Abs. 2 tritt mit 1.7.2025 in Kraft)

(3) Die Namen der gemäß Abs. 1 bestellten Personen sind der zuständigen Behörde unverzüglich bekanntzugeben und die Eignung und Verlässlichkeit der bestellten Personen glaubhaft zu machen. Nachweise über absolvierte Ausbildungen, einschließlich Auffrischungen, sind der zuständigen Behörde unaufgefordert vorzulegen. Ist die Eignung oder Verlässlichkeit nicht oder nicht mehr gegeben, so hat die zuständige Behörde die Verwendung bzw. Weiterverwendung dieser Person in der Flugplatzbetriebsleitung zu untersagen.

(4) Die Ausbildungen gemäß Abs. 2 können mit Ausbildungen für die Einsatzleitung gemäß § 6 Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV), BGBl. II Nr. 318/2007 in der jeweils geltenden Fassung, verbunden werden.

(5) Unbeschadet der in § 7 und § 8 vorgesehenen Ausnahmegewilligungen muss die flugplatzbetriebsleitende Person oder eine stellvertretende Person (Abs. 1) während des Flugplatzbetriebes am Flugplatz anwesend sein.

§ 5. Anerkennung der Ausbildungslehrgänge

(1) Grundausbildungen und Auffrischungen für die Flugplatzbetriebsleitung (§ 4 Abs. 2) dürfen nur im Rahmen von Lehrgängen erfolgen, die von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anerkannt wurden. Dem Antrag auf Anerkennung sind Unterlagen zur Qualifikation des Veranstalters, ein detailliertes Lehrgangsprogramm samt Lehrmittel und Informationen zum Abschluss des Lehrganges (Wissenskontrolle, Ausbildungsnachweis) beizufügen.

(2) Anträge gemäß Abs. 1 können mit Anträgen für die Anerkennung von Ausbildungslehrgängen für die Einsatzleitung gemäß § 6a ZNV verbunden werden. Die Anerkennung gemäß Abs. 1 ist zu erteilen, wenn die Antragstellerin bzw. der Antragsteller nachgewiesen hat, die gemäß § 4 Abs. 2 erforderlichen Inhalte fachgerecht vermitteln zu können. Sie ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der

Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder sonstige Verpflichtungen verstoßen worden ist.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für wesentliche Änderungen der Ausbildungslehrgänge.

3. Abschnitt **Ausnahmen Flugplatzbetrieb**

§ 7. Flugplatzbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung

(1) Die Halter von privaten Zivilflugplätzen können bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung (§ 4 Abs. 5) für nach Sichtflugregeln bei Tag durchgeführte Flüge mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen oder Segelflugzeugen, ausgenommen für gewerbliche Flüge, Erprobungsflüge, Übungsflüge ohne Begleitung eines Zivilfluglehrers sowie Fallschirmspringer-Absetzflüge, beantragen. Die Bestimmungen über das Überfliegen der Bundesgrenze gemäß § 8 LFG bleiben unberührt.

(2) Flugbetrieb ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung darf außerdem nur durchgeführt werden, wenn

1. von der verantwortlichen Pilotin bzw. dem verantwortlichen Piloten eine vorherige Zustimmung bei der Flugplatzbetriebsleitung unter Angabe der geplanten Abflug- oder Landezeit eingeholt worden ist,

2. von der verantwortlichen Pilotin bzw. dem verantwortlichen Piloten vor dem Abflug bzw. vor der Landung kontrolliert worden ist, ob die Betriebsbereitschaft der Bewegungsflächen sowie die Hindernisfreiheit des Schutzbereiches gegeben sind,

3. die Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Notsender (ELT) ausgerüstet sind oder ein Notfunksender (PLB) mitgeführt wird,

4. die verantwortliche Pilotin bzw. der verantwortliche Pilot oder eine von dieser bzw. diesem autorisierte und überwachte andere an Bord befindliche Person frühestens 10 Minuten vor der geplanten Landung sowie unverzüglich nach erfolgter Landung bzw. frühestens 10 Minuten vor dem geplanten Abflug und sobald wie möglich nach dem Abflug bei der Flugplatzbetriebsleitung Meldung erstattet,

5. die verantwortliche Pilotin bzw. der verantwortliche Pilot auf der veröffentlichten Flugplatzfrequenz Positionsmeldungen abgegeben hat, um andere Teilnehmende am Flugplatzverkehr über die Position und die weiteren Absichten zu informieren und

6. vom Flugplatzhalter sichergestellt wird, dass die Flugbewegungen lückenlos aufgezeichnet werden.

(3) Die Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 darf von der zuständigen Behörde nur erteilt werden, wenn von der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller hinreichend dargelegt wurde, durch welche betrieblichen Prozesse die Einhaltung der Vorgaben des Abs. 2, insbesondere die nachweisliche Information der verantwortlichen Pilotin bzw. des verantwortlichen Piloten über die zu setzenden Maßnahmen, sichergestellt werden kann. Darüber hinaus sind auch die Sicherheitsvorkehrungen im Fall einer Betankung von Luftfahrzeugen darzulegen (zB Benutzung der Betankungseinrichtungen nur durch eingewiesenes Personal, Verbot des Betankens mit Personen an Bord).

(4) Bei der Erteilung der Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 sind die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Auflagen, Befristungen und Bedingungen vorzuschreiben, wobei jedenfalls Folgendes vorgeschrieben werden muss:

1. die zulässigen Lande- bzw. Abflugzeiten, wobei keinesfalls Flüge vor 06.00 Uhr Lokalzeit und nach 22.00 Uhr Lokalzeit gestattet werden dürfen sowie

2. die Anzahl von höchstens 4 Flugbewegungen pro Stunde.

(5) Die Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder Verpflichtungen gemäß dieser Bestimmung verstoßen worden ist.

(6) Die zuständige Behörde hat die Information, ob und zu welchen Zeiten die Benützung des Flugplatzes ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung zulässig ist, unter Angabe etwaiger sonstiger Einschränkungen des Flugplatzbetriebes der Austro Control GmbH mit dem Auftrag zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise zur Verfügung zu stellen.

§ 8. Flugplatzbetrieb mit Videoüberwachung

(1) Halter von privaten Zivilflugplätzen, deren Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 LFG ausschließlich den Ambulanz- und Rettungsflugbetrieb umfasst, können für die Flugplatzbenützung durch platzkundige Piloten bzw. Pilotinnen bei der zuständigen Behörde die Bewilligung einer generellen Ausnahme von der Anwesenheitspflicht der Flugplatzbetriebsleitung beantragen, wenn ein funktionsfähiges Videoüberwachungssystem gemäß Abs. 2 vorhanden ist. § 7 Abs. 2 Z 2, 3, 5 und 6 und Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Das Videoüberwachungssystem hat folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. die Kamera für das Videosystem muss so situiert sein, dass die Endanflug- und Startfläche (FATO) erfasst wird,

2. die Übertragung der Bilder hat in einer Qualität zu erfolgen, die eine ausreichende Erkennbarkeit des Flugeschehens im überwachten Bereich gewährleistet und

3. die Übertragung der Bilder hat an eine mit einer Flugplatzbetriebsleitung besetzte Stelle zu erfolgen, von welcher aus die Flugplatzbetriebsleitung den Betrieb über Bildschirme in entsprechender Größe und Anzahl überwacht.

(3) Bei der Erteilung der Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 sind die im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlichen Auflagen, Befristungen und Bedingungen vorzuschreiben. Die Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder Verpflichtungen gemäß dieser Bestimmung verstoßen worden ist.

(4) Die zuständige Behörde hat die Information, dass der Flugplatzbetrieb über ein Videoüberwachungssystem geleitet wird, der Austro Control GmbH mit dem Auftrag zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise zur Verfügung zu stellen.

4. Abschnitt

Betriebszeiten und Betriebsbereitschaft

§ 9. Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze

(1) Für öffentliche Zivilflugplätze sind die Betriebszeiten, innerhalb welcher der Zivilflugplatzhalter seine Einrichtungen den Teilnehmenden am Luftverkehr zur Verfügung zu stellen hat (Betriebspflicht), von der zuständigen Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse, die Sicherheit der Luftfahrt und die vorhandenen Anlagen und Einrichtungen zu genehmigen.

(2) Die Betriebszeiten öffentlicher Zivilflugplätze und die Dienstzeiten der auf einem öffentlichen Zivilflugplatz tätigen Organe der Flugsicherung sowie der Pass- und Zollabfertigung sind in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(3) Alle Verkürzungen der gemäß Abs. 1 genehmigten Betriebszeiten eines öffentlichen Zivilflugplatzes aus anderen als unvorhergesehenen und unabwendbaren Gründen bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Diese Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen

zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit des Flugplatzbetriebes oder des Flugbetriebes erforderlich ist. Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(4) Der Halter eines öffentlichen Ziviflugplatzes ist zu einer entsprechenden Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn dies aus Sicherheitsgründen (zB Not- und Ausweichlandungen) oder für Flüge im öffentlichen Interesse (insbesondere im Rahmen von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen) erforderlich ist und eine diesbezügliche Anmeldung vor dem genehmigten Betriebsschluss bei ihm einlangt.

(5) Darüber hinaus ist der Halter eines öffentlichen Ziviflugplatzes bei innerhalb der Betriebszeiten geplanten Flugbewegungen zu einer Verlängerung der Betriebszeiten verpflichtet, wenn die Einhaltung der Betriebszeiten aus unvermeidbaren Gründen nicht möglich war und eine diesbezügliche Anmeldung spätestens zwei Stunden vor dem genehmigten Betriebsschluss bei ihm einlangt.

(6) Dem Ziviflugplatzhalter steht es frei, in anderen als den in Abs. 4 und 5 bezeichneten Fällen die Betriebszeiten vorübergehend auszudehnen, wenn die hierfür erforderlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen. Die Anzahl der diesbezüglichen Betriebszeitenüberschreitungen darf höchstens 0,7 % der Gesamtflugbewegungen eines Kalenderjahres betragen.

(7) Der Halter eines öffentlichen Ziviflugplatzes hat der zuständigen Behörde eine Auflistung der Verlängerung der Betriebszeiten des vergangenen Kalenderjahres unter Angabe der Gründe zu übermitteln. Die Auflistung muss auch die Betriebszeitenüberschreitungen gemäß Abs. 6 sowie deren prozentualen Anteil der Gesamtflugbewegungen in einem Kalenderjahr enthalten. Darüber hinaus hat der Halter eines öffentlichen Ziviflugplatzes zeitnah jede Verlängerung der Betriebszeiten unter Angabe der Gründe auf der Internetseite des Ziviflugplatzes zu verlautbaren.

§ 10. Einschränkung der Betriebsbereitschaft öffentlicher Zivilflugplätze

(1) Ist die Betriebsbereitschaft eines öffentlichen Zivilflugplatzes (§ 2 Abs. 2) aus unvorhergesehenen Gründen vorübergehend nicht gegeben, so hat der Zivilflugplatzhalter dies unverzüglich der gegebenenfalls am Zivilflugplatz befindlichen Flugplatzkontrollstelle oder/und der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise sowie der zuständigen Behörde anzuzeigen. Sofern die Einschränkung der Betriebsbereitschaft im Einflussbereich des Zivilflugplatzhalters liegt, hat dieser unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft zu veranlassen. Die Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft ist vom Zivilflugplatzhalter den genannten Stellen anzuzeigen.

(2) Geplante vorübergehende Einschränkungen der Betriebsbereitschaft eines öffentlichen Zivilflugplatzes aufgrund von Arbeiten auf der Piste oder deren Sicherheitsbereichen (Sicherheitsstreifen, RESA) bedürfen der Genehmigung durch die zuständige Behörde. Diese Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit des Flugplatzbetriebes oder des Flugbetriebes erforderlich ist. Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen verstoßen worden ist.

§ 11. Betriebsbereitschaft von Bewegungsflächen

(1) Der Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass während der Durchführung von Flugbetrieb die Bewegungsflächen des Zivilflugplatzes in betriebsbereitem Zustand verfügbar sind.

(2) Bewegungsflächen gelten als betriebsbereit, wenn sie sich im bewilligten beziehungsweise vorgeschriebenen Zustand befinden. Täglich vor Betriebsbeginn, zumindest jedoch 12 Stunden vor jeder Benützung sowie bei Vorliegen besonderer Umstände, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, muss der Zivilflugplatzhalter durch Kontrollen feststellen, ob die Bewegungsflächen betriebsbereit sind.

(3) Der Zivlflugplatzhalter hat Bewegungsflächen, deren Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben ist, unverzüglich in dem für die Durchführung eines sicheren Flugplatzbetriebes erforderlichen Ausmaß außer Betrieb zu nehmen. Die Betriebsbereitschaft der Bewegungsfläche ist ehestmöglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen oder Reinigen, wiederherzustellen.

§ 12. Betriebsbereitschaft von visuellen Hilfsmitteln

Soweit für den Betrieb von Luftfahrzeugen visuelle Hilfsmittel erforderlich sind, ist der Zivlflugplatzhalter verpflichtet, diese während der Betriebszeiten betriebsbereit sowie im erforderlichen Ausmaß sichtbar zu halten.

§ 13. Rollhilfe

Jeder Zivlflugplatzhalter ist verpflichtet, Piloten und Pilotinnen auf ihr Verlangen Rollhilfe zu gewähren.

§ 14. Meldungen betreffend die Betriebsbereitschaft

Jeder Zivlflugplatzhalter ist unbeschadet der Bestimmungen des § 10 Abs. 1 verpflichtet, der gegebenenfalls auf dem Zivlflugplatz befindlichen Flugplatzkontrollstelle oder/und der Austro Control GmbH sowie der zuständigen Behörde unverzüglich alle Umstände bekanntzugeben, die für die Sicherheit des Flugplatzbetriebes von Bedeutung sein können.

§ 15. Behebung von Störungen

Der Halter eines öffentlichen Zivlflugplatzes hat dafür zu sorgen, dass während der Betriebszeiten (§ 9) aufgetretene Störungen unverzüglich behoben werden, soweit dies im Interesse der Sicherheit sowie des flüssigen und reibungslosen Ablaufes des Flugplatzbetriebes erforderlich ist.

§ 16. Versorgung von Luftfahrzeugen mit Betriebsstoffen

(1) Einrichtungen für die Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen sowie für die Lagerung von Betriebsstoffen für Luftfahrzeuge auf Zivlflugplätzen müssen so beschaffen sein, dass nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des

Flugplatzverkehrs sowie die Sicherheit von Personen und Sachen gewährleistet ist. Als Einrichtungen für die Betankung und Enttankung gelten insbesondere auch Flugplatztankwagen und deren Abstellräume.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat dafür zu sorgen, dass die in Abs. 1 bezeichneten Einrichtungen in dem Umfang und Ausmaß betriebsbereit zur Verfügung gehalten werden, als dies nach dem voraussichtlichen Bedarf auf dem Zivilflugplatz für eine sichere und ordnungsgemäße Abwicklung des Flugplatzverkehrs erforderlich ist.

§ 17. Abstellung von Luftfahrzeugen

(1) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes hat für die sichere Abstellung von Luftfahrzeugen Vorsorge zu treffen. Er hat insbesondere vorhandene Abstellplätze in dem nach dem Betriebsumfang erforderlichen Ausmaß betriebsbereit zu halten, allgemeine Regelungen für die Abstellung zu treffen und für die Zuweisung der Abstellplätze durch fachkundige Personen zu sorgen.

(2) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist verpflichtet, das Abstellen von Luftfahrzeugen auf den verfügbaren Abstellplätzen zu gestatten.

§ 18. Zivilflugplatz-Bodenabfertigung

(1) Der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes ist verpflichtet, für die rasche und reibungslose Durchführung der Bodenabfertigungsdienste während der Betriebszeiten (§ 9) Sorge zu tragen. Die angebotenen Bodenabfertigungsdienste sind vom Zivilflugplatzhalter der zuständigen Behörde zu melden und von dieser der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise bereitzustellen.

(2) Sofern der Halter eines öffentlichen Zivilflugplatzes Bodenabfertigungsdienste nicht selbst erbringt, ist er berechtigt, geeigneten Dritten (Dienstleistende) die Durchführung dieser Bodenabfertigungsdienste zu übertragen. Sämtliche vom Zivilflugplatzhalter hierfür herangezogene Dienstleistende müssen den Anforderungen des § 3

Abs. 2 FBG entsprechen und dem Zivilflugplatzhalter eine Erklärung über ihre Fähigkeiten und Mittel zur Durchführung der betreffenden Bodenabfertigungsdienste abgeben. Diese Erklärung muss jedenfalls die Erfüllung der in § 7 Abs. 2 Z 1 bis 5 FBG genannten Bedingungen abdecken.

(3) Die Entscheidung, ob einem Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt wird, als Dienstleistender Bodenabfertigungsdienste zu erbringen, obliegt ausschließlich dem Zivilflugplatzhalter im Rahmen der Ausübung seiner zivilen Rechte. Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Bodenabfertigungsdiensten.

(4) Unbeschadet Abs. 1 bis 3 ist jeder Luftfahrzeughalter berechtigt, die Bodenabfertigung seiner Luftfahrzeuge selbst durchzuführen (Selbstabfertigung).

(5) Für Flughäfen, die in den Geltungsbereich des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes fallen (§ 16 FBG), sind die Abs. 2 bis 4 nicht anzuwenden.

5. Abschnitt

Flugplatz-Handbuch und Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

§ 19. Flugplatz-Handbuch

(1) Der Halter eines Zivilflugplatzes hat ein Flugplatz-Handbuch zu erstellen.

(2) Das Flugplatz-Handbuch hat zu enthalten:

1. die Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 20) und
2. die betrieblichen Verfahren und zusätzliche Informationen (§ 22).

(3) Für öffentliche Zivilflugplätze hat das Flugplatz-Handbuch auch die ZivilflugplatzBenützungsbedingungen gemäß § 74 Abs. 2 LFG zu enthalten.

(4) Der Halter eines Zivilflugplatzes ist für den Inhalt, die Erstellung und die ständige Aktualisierung des Flugplatz-Handbuches verantwortlich. Das Flugplatz-Handbuch kann auch elektronisch geführt werden.

§ 20. Beschreibung des Zivilflugplatzes

Die Beschreibung des Zivilflugplatzes muss mindestens folgende Daten und Informationen enthalten:

1. Lage und Verwaltung des Zivilflugplatzes:
 - a) Name, Anschrift, Telefon- und Telefaxnummern, E-Mail-Adresse, AFS-Adresse und gegebenenfalls Internetseite des Zivilflugplatzhalters und der Flugplatzbetriebsleitung,
 - b) Koordinaten des Flugplatzbezugspunktes in WGS84,
 - c) die Flugplatzhöhe über Adria,
 - d) die in luftfahrtüblicher Weise kundgemachte Bezugstemperatur und Ortsmissweisung
2. Art des Flugplatzes (öffentlich/privat),
3. genehmigter Flugbetrieb (IFR / VFR),
4. Betriebszeiten des öffentlichen Zivilflugplatzes und der einzelnen Einrichtungen,
5. gegebenenfalls Ausnahmegenehmigungen gemäß § 7 bzw. § 8 dieser Verordnung,
6. vorhandene Möglichkeiten bzw. gegebenenfalls Verbote zur Betankung bzw. Enttanking von Luftfahrzeugen (Treibstoffe inklusive Ölsorten),
7. verfügbare Feuerlösch-, Rettungs- und Bergeausrüstung,
8. Räumung bei winterlichen Verhältnissen,

9. Bezeichnung, Breite, Länge, Neigung, Markierung und Befeuerung, Material der Oberfläche und Tragfähigkeit von sämtlichen Bewegungsflächen. Bei Bewegungsflächen für Luftfahrzeuge mit einer Masse

a) bis 5700 kg hat die Angabe der Tragfähigkeit mittels maximaler erlaubter Luftfahrzeugmasse in kg und maximalen zulässigen Reifendruck in MPa zu erfolgen,

b) über 5700 kg hat die Angabe der Tragfähigkeit mittels PCN zu erfolgen

10. Ausrichtung, Schwellenkoordinaten in WGS84 und Schwellenhöhe über Adria der Piste und gegebenenfalls das Maß der versetzten Schwellen sowie Abmessungen des Sicherheitsstreifens und relevante Hindernisse im Sicherheitsstreifen

11. festgesetzte Strecken in Meter (TORA, TODA, ASDA und LDA) für sämtliche Pistenrichtungen und sämtliche in die Piste einmündende Rollbahnen, die für den Startlauf Verwendung finden (Intersection Take Off),

12. Art und Ausführung der vorhandenen visuellen Hilfsmittel für sämtliche Bewegungsflächen,

13. Angaben zum Windsack (Standortbeschreibung, befeuert),

14. am Flugplatz verwendeten Funkfrequenzen bzw. –kanäle,

15. lokale Besonderheiten für den Flugplatzbetrieb oder Flugbetrieb und

16. die den Zivilflugplatz betreffenden in luftfahrtüblicher Weise kundgemachten Karten und Darstellungen (zB Flugplatz-Karte, Anflugkarte, Hindernisdarstellung).

§ 21. Kundmachung der Beschreibung des Zivilflugplatzes

Der Zivilflugplatzhalter hat der zuständigen Behörde die jeweils aktuelle Beschreibung des Zivilflugplatzes (§ 20) zu übermitteln. Diese Daten und Informationen sind nach Prüfung von der zuständigen Behörde, unbeschadet

der Verpflichtungen gemäß § 25 Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzverordnung (KHV), BGBl. II Nr. 82/2017, der Austro Control GmbH zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise bereitzustellen.

§ 22. Betriebliche Verfahren und zusätzliche Informationen

Die betrieblichen Verfahren und zusätzlichen Informationen müssen enthalten:

1. verantwortliche Personen (einschließlich genauer Funktion und Aufgabenbereich), sofern vorhanden:
 - a) Eigentümerin bzw. Eigentümer,
 - b) Geschäftsführende,
 - c) flugplatzleitende Person und stellvertretende Personen,
 - d) Notfalltelefonnummern

2. Handbuch für das Sicherheitsmanagementsystem inklusive Sicherheitsziele und Darstellung der Umsetzung, Weiterentwicklung und Kontrolle,

3. Darstellung der Meldung von Ereignissen (§ 136 LFG),

4. Art, Umfang und Häufigkeit von Flugplatzbetriebskontrollen einschließlich Kontrollen der Betriebsflächen und der Umgebung in Bezug auf temporäre Hindernisse im Schutzbereich (inklusive Darstellung des Schutzbereiches),

5. Betrieb bei winterlichen Bedingungen inklusive Räumung und Enteisung der Bewegungsflächen,

6. Beschreibung der Durchführung von Bau-, Wartungs- und Grasschnittarbeiten auf Flugbetriebsflächen und den zugehörigen Sicherheitsstreifen,

7. Beschreibung des Tierwelt – Gefahrenmanagements,

8. Beschreibung der Verfahren betreffend den Umgang mit Hindernissen im Schutzbereich bei Flugplätzen ohne Sicherheitszone,

9. Beschreibung der Verfahren und Einrichtungen des Flugplatzes zur Verhinderung von „Runway incursions“ (gleichzeitige Belegung der Piste durch Luftfahrzeuge und/oder Bodenfahrzeuge),

10. Beschreibung der Verfahren zur Alarmierung der Einsatzkräfte inklusive der Vereinbarungen mit den im Umland des Flugplatzes befindlichen Einsatzkräften; Angabe über gemeinsame Übungen entsprechend den Bestimmungen der ZNV in der jeweils geltenden Fassung,

11. Aus- und Weiterbildungsprogramme der für den sicheren Betrieb des Zivilflugplatzes notwendigen Personen,

12. Verfahren für den Betrieb bei geringer Sicht (LVP) nur bei zugelassenen Instrumentenflugbetrieb,

13. Beschreibung der Einbindung anderer nicht regelmäßig am Flugplatz stattfindender Luftfahrtaktivitäten (zB Flugvorführungen, Feste) und

14. Brandverhütung

§ 23. Verbindlichkeit der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

Die einen öffentlichen Zivilflugplatz benützende Person (§ 25) unterwirft sich dadurch, dass sie dessen Anlagen oder Einrichtungen benützt, den für diesen Flugplatz geltenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.

§ 24. Inhalt der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen haben zu enthalten:

1. die Entgelteordnung (§ 26) und
2. die Benützungsregelungen.

§ 25. Zivilflugplatzbenützende

Zivilflugplatzbenützende nehmen Anlagen oder Einrichtungen eines Zivilflugplatzes in Anspruch. Zivilflugplatzbenützende sind insbesondere

1. Luftfahrzeughalter,

2. Luftfahrzeugbesatzungsmitglieder,
3. Fluggäste,
4. Flugplatzbesucher bzw. Flugplatzbesucherinnen und
5. am Flugplatz tätige Personen.

§ 26. Entgelteordnung

(1) In der Entgelteordnung sind die für den betreffenden Zivilflugplatz relevanten Entgelte festzusetzen, dabei handelt es sich insbesondere um Entgelte für

1. die Benützung der Anlagen und Einrichtungen des Zivilflugplatzes zum Zwecke der Landung (Landetarif),
2. die Inanspruchnahme von Rollhilfe (§ 13),
3. die Benützung der Fluggastabfertigungsgebäude einschließlich ihrer Einrichtungen durch abfliegende Fluggäste (Fluggasttarif),
4. die Inanspruchnahme von Befeuersanlagen des Zivilflugplatzes (Befeuersstarif),
5. die Inanspruchnahme von Bodenabfertigungsdiensten,
6. das Unterstellen eines Luftfahrzeuges in einem Hangar (Hangartarif) oder das Abstellen eines Luftfahrzeuges auf dem Gelände des Zivilflugplatzes (Parktarif),
7. die Inanspruchnahme der Infrastruktur (land- und luftseitige Infrastrukturtarife, Betankungstarif /Betankungsinfrastruktur),
8. die Durchführung von Aufgaben nach dem Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011, BGBl. I Nr. 111/2010 in der jeweils geltenden Fassung, (Sicherheitsentgelt) und

9. die sonstigen für einen ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Leistungen (zB PRM Entgelt, Lärmrentgelt).

(2) Soweit für gleiche Leistungen Entgelte in verschiedenen Höhen festgesetzt werden, hat sich die Bemessungsgrundlage nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien (zB Art des Luftfahrzeuges, höchstzulässiges Abfluggewicht, Art der beanspruchten Pisten, Flächen und Einrichtungen der Bodenabfertigung, Zeitdauer und Häufigkeit der Beanspruchung, Art und Zweck des Fluges, Lärmzertifikate, Fluglärmmessungen) zu richten.

(3) In der Entgelteordnung dürfen Ermäßigungen und Befreiungen von den festgesetzten vollen Tarifsätzen gewährt werden. Die Ermäßigungen und Befreiungen sind nach den in Abs. 2 genannten Kriterien festzusetzen.

(4) Für die Benützung von Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen außerhalb der Betriebszeiten (§ 9) dürfen Zuschläge zu den Tarifsätzen gemäß Abs. 1 bis 3 festgesetzt werden.

(5) Auf Flughäfen sind die Abs. 1 bis 4 nicht anzuwenden, soweit die Regelungen des Flughafenentgeltgesetzes – FEG, BGBl. I Nr. 41/2012 in der geltenden Fassung, anzuwenden sind. Die gemäß dem FEG festgelegte und genehmigte Flughafenentgelteregelung eines Flughafens ist in die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen zu integrieren.

§ 27. Bekanntmachung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen

Die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind auf der Internetseite des Zivilflugplatzes zu verlautbaren oder mindestens an einer allgemein zugänglichen, auffallenden Stelle des Zivilflugplatzes anzuschlagen bzw. aufzulegen. Unterbleibt die Verlautbarung im Internet, so sind die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen allen Zivilflugplatzbenützenden auf Verlangen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

6. Abschnitt

Verhalten auf Zivilflugplätzen

§ 28. Allgemeiner Verhaltensgrundsatz

(1) Auf einem Zivilflugplatz ist jedes Verhalten verboten, das geeignet ist, den Flugplatzbetrieb, den Flugbetrieb oder den Flugsicherungsbetrieb zu stören oder zu gefährden.

(2) Auf einem Zivilflugplatz befindliche Personen haben den im Interesse eines sicheren Flugplatzbetriebes, Flugbetriebes oder Flugsicherungsbetriebes erteilten Anweisungen der am Zivilflugplatz tätigen behördlichen Organe beziehungsweise des Zivilflugplatzhalters und seiner Beauftragten Folge zu leisten.

§ 29. Betreten und Befahren von nicht allgemein zugänglichen Teilen des Zivilflugplatzes

(1) Das Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes ist unbeschadet der nach sonstigen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Bedingungen und Genehmigungen nur insoweit zulässig, als dies mit Rücksicht auf den Zweck des Betretens oder Befahrens erforderlich ist. Das Betreten und Befahren sowie das Verlassen der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes ist nur an den hierfür vorgesehenen Stellen gestattet.

(2) Der Zivilflugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass Personen, die mit den dem Flugplatzbetrieb eigentümlichen Gefahren nicht vertraut sind, vor dem Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes die erforderliche Belehrung erhalten.

(3) Organe der Zivilluftfahrtbehörden sind in Ausübung ihrer dienstlichen Obliegenheiten berechtigt, Anlagen und Einrichtungen von Zivilflugplätzen jederzeit unter Einhaltung der Bestimmungen dieser Verordnung zu betreten und zu benützen.

§ 30. Berechtigung zum unbegleiteten Zugang und Hausrecht des Zivilflugplatzhalters

(1) Der Zivilflugplatzhalter hat durch ein geeignetes Zugangskontrollsystem sicherzustellen, dass der unbegleitete Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Zivilflugplatzes nur berechtigten Personen möglich ist (Zugangskontrolle).

(2) Der Zivilflugplatzhalter darf in Ausübung seiner zivilen Rechte (Hausrecht) Berechtigungen zum unbegleiteten Betreten und Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes ausstellen. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Ausstellung dieser Berechtigung.

(3) Der nach den Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, ABl. Nr. L 299 vom 14.11.2015 S. 1 in der jeweils geltenden Fassung, und des § 134a LFG ausgestellte Flughafenausweis gilt als Berechtigung gemäß Abs. 2.

(4) Bei Verstoß gegen die allgemeinen Verhaltensgrundsätze (§ 28) ist der Zivilflugplatzhalter berechtigt, Personen des Flugplatzes zu verweisen bzw. den Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Flugplatzes zu verweigern. Sofern es zur Verhinderung von weiteren Verstößen erforderlich ist, kann der Zivilflugplatzhalter Berechtigungen gemäß Abs. 2 vorübergehend oder dauerhaft entziehen. Andere Rechtsvorschriften, die zu einer Verweigerung der Zugangs zu nicht allgemein zugänglichen Teilen des Flugplatzes oder zum Entzug der Berechtigung gemäß Abs. 2 berechtigten oder verpflichten, bleiben unberührt.

§ 31. Bodenfahrzeuge auf Zivilflugplätzen

(1) Bodenfahrzeuge, die nicht zum Verkehr auf Straßen zugelassen sind, dürfen auf nicht allgemein zugänglichen Flächen eines Zivilflugplatzes nur dann betrieben werden, wenn sie betriebssicher sind.

(2) Ein Bodenfahrzeug gilt als betriebssicher, wenn es den kraftfahrzeugrechtlichen Vorschriften entspricht, soweit nicht die Besonderheiten des Flugplatzbetriebes Abweichungen erfordern.

(3) Einsatzfahrzeuge der Flughafenfeuerwehr und Rettungsfahrzeuge der Flughafensanitätsstelle müssen durch roten Anstrich, alle übrigen Bodenfahrzeuge, die Bewegungsflächen benützen, durch einen auffallenden Anstrich – vorzugsweise in der Farbe Gelb – gekennzeichnet sein.

(4) Bodenfahrzeuge, die den Bestimmungen des Abs. 3 nicht entsprechen, müssen beidseits und auf dem Fahrzeugdach eine in den Farben Rot und Weiß karierte Markierung bzw. Flagge führen, welche eine Mindestseitenlänge von 45 cm aufweisen muss. In Fällen wo die Rot/Weiß Markierung keinen ausreichenden Kontrast zum gekennzeichneten Fahrzeug bietet, sind zwei andere auffallende Farbtöne zu wählen.

(5) Alle Bodenfahrzeuge, die Bewegungsflächen benützen, müssen bei Nacht und schlechter Sicht mittels einer am Dach befestigten gelben blinkenden Warnleuchte (60 – 90 Blitze pro Minute) gekennzeichnet sein.

§ 32. Arbeiten auf Bewegungsflächen und Sicherheitsstreifen

Die Abwicklung des Flugplatzbetriebes und die Durchführung von Arbeiten auf Bewegungsflächen und Sicherheitsstreifen sind gleichzeitig insoweit zulässig, als hierdurch die Sicherheit des Flugplatzbetriebes nicht beeinträchtigt wird und bei kontrollierten Zivilflugplätzen die unmittelbare Übermittlung von Anweisungen der Flugplatzkontrollstelle jederzeit gewährleistet ist.

7. Abschnitt

Sicherheitsvorschriften für Zivilflugplätze

§ 33. Brandverhütung

Das Rauchen und das Hantieren mit offenem Feuer (zB mit Lötlampen, Schweißbrennern, Schweißaggregaten und elektrischen Heizkörpern mit offenen Glühdrähten) auf einem Zivilflugplatz sind nur gestattet, soweit

hierdurch keine Brandgefahr entstehen kann. Insbesondere sind im Umkreis von 45 m um ein Luftfahrzeug oder um eine Tankanlage das Rauchen und das Entzünden oder Unterhalten eines Feuers im Freien, auf Bewegungsflächen oder in Unterstellräumen verboten.

§ 34. Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen im Freien

(1) Unbeschadet Abs. 2 dieser Bestimmung dürfen Luftfahrzeuge im Freien mit brennbaren Flüssigkeiten nur betankt oder enttankt werden:

1. bei abgestellten Triebwerken,

2. wenn das Luftfahrzeug und das Tankgerät miteinander leitend verbunden sind und

3. wenn im direkten Nahbereich von Tanköffnungen und Tankentlüftungen keine funkenbildenden Geräte in Betrieb sind und keine Tätigkeiten mit funkenziehenden Werkzeugen durchgeführt werden.

(2) Das Betanken oder Enttanken von Luftfahrzeugen mit brennbaren Flüssigkeiten bei laufenden Triebwerken ist nur zulässig, wenn dem Betreiber des Luftfahrzeuges ein entsprechendes Verfahren bewilligt wurde und der Zivilflugplatzhalters kein generelles Verbot der Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen mit laufenden Triebwerken ausgesprochen hat.

(3) Während des Betankens oder Enttankens eines Luftfahrzeuges mit brennbaren Flüssigkeiten dürfen elektrische Anlagen oder Geräte im Luftfahrzeug nur betätigt oder betrieben werden, wenn sie funkensicher sind.

(4) Das Überfließen oder Verschütten von Betriebsstoffen ist zu vermeiden. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass verschütteter Betriebsstoff unverzüglich in einer jede Gefährdung ausschließenden Weise beseitigt wird.

(5) Vor dem Betanken oder Enttanken sind ausreichende Vorkehrungen für die sofortige Feuerlöschung zu treffen. Insbesondere müssen genügend geeignete Feuerlöschgeräte zur Verfügung stehen.

§ 35. Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen mit Fluggästen an Bord

Ungeachtet der bewilligten Verfahren von Betreibern von Luftfahrzeugen auf dem Zivilflugplatz kann der Zivilflugplatzhalter ein generelles Verbot der Betankung und Enttankung von Luftfahrzeugen mit Fluggästen an Bord bzw. bei ein- oder aussteigenden Fluggästen aussprechen. Hat der Zivilflugplatzhalter kein generelles Verbot festgelegt, dürfen Luftfahrzeuge, in denen sich Fluggäste befinden oder bei denen Fluggäste ein- oder aussteigen, nur unter folgenden Voraussetzungen und Maßnahmen betankt oder enttankt werden:

1. die jeweiligen Verfahren der Betankung oder Enttankung sind mit den lokalen Einsatzkräften abgesprochen,
2. die Fluggäste sind vom Betreiber des Luftfahrzeuges von der beabsichtigten Betankung oder Enttankung in Kenntnis gesetzt worden, das Rauchen wurde verboten,
3. die lokalen Einsatzkräfte sowie das Betankungspersonal wurden vom Betreiber des Luftfahrzeuges in Kenntnis gesetzt, dass sich Fluggäste an Bord des Luftfahrzeuges befinden,
4. die Ausstiege stehen offen und das Verlassen des Luftfahrzeuges einschließlich des Bereiches um das Luftfahrzeug ist sicher möglich und in keiner Weise behindert,
5. während des Betankens oder Enttankens muss durch den Betreiber des Luftfahrzeuges in geeigneter Weise sichergestellt werden, dass
 - a) nicht geraucht oder mit offenem Feuer hantiert wird,
 - b) keine elektrischen Anlagen oder Geräte betätigt oder betrieben werden, die Funken erzeugen könnten,
 - c) die Anschnallgurte offen sind,
 - d) bei Wahrnehmung von Gefährdungen, insbesondere beim Auftreten von Betriebsstoffdämpfen im Fluggastraum, das Betankungspersonal sowie

Personen, die mit Arbeiten am Luftfahrzeug beschäftigt sind, unverzüglich verständigt werden,

e) im Brandfalle die Fluggäste das Luftfahrzeug rasch und ohne Behinderung verlassen und außerhalb des Luftfahrzeuges gefahrlos in Sicherheit gebracht werden können und

6. das Abfertigungspersonal am Luftfahrzeug über die beabsichtigte Betankung oder Enttankung in Kenntnis gesetzt wurde. Die Abfertigung des Luftfahrzeuges (Be- und Entladen von Gepäck, Fracht oder Verpflegung) darf nur gleichzeitig mit der Betankung oder Enttankung durchführt werden, wenn dies ohne Sicherheitsgefährdung möglich ist.

§ 36. Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen in geschlossenen Räumen

(1) Luftfahrzeuge dürfen in geschlossenen Räumen mit brennbaren Flüssigkeiten nur betankt oder enttankt werden, wenn

1. kein generelles Verbot des Zivilflugplatzhalter vorliegt,

2. diese Räume ausschließlich für Wartungs- oder Instandsetzungsarbeiten verwendet werden,

3. die Tankwagen außerhalb des geschlossenen Raumes verbleiben,

4. die Tore des Raumes offenstehen,

5. die Entlüftungsöffnungen gegen einen Flammenrückschlag gesichert sind,

6. in dem Raum und dessen Nebenräumen keine Arbeiten durchgeführt werden, die mit Funkengefahr, Feuer oder offenem Licht verbunden sind,

7. die Betankung oder Enttankung zur Kontrolle des Betriebsstoffsystems auf Grund der Wartungs-, Überholungs-, Änderungs- oder Instandsetzungsanweisungen erforderlich ist und von Personen oder Unternehmen durchgeführt wird, bei denen die Halter von Luftfahrzeugen

solche Arbeiten nach luftfahrtrechtlichen Vorschriften durchführen lassen dürfen,

8. die Betankung oder Enttankung unter der Aufsicht einer mit den eigentümlichen Gefahren vertrauten Person durchgeführt wird, welche die Vorschriften über das Betanken und Enttanken von Luftfahrzeugen in geschlossenen Räumen an Hand einer Kontrollliste überwacht, und

9. vor dem Betanken oder Enttanken ausreichende Vorkehrungen für die sofortige Feuerlöschung getroffen worden sind. Insbesondere müssen genügend geeignete Feuerlöschgeräte zur Verfügung stehen.

(2) Die Bestimmung des § 34 ist sinngemäß anzuwenden.

§ 37. Laufenlassen von Triebwerken

(1) Das Laufenlassen von Luftfahrzeugtriebwerken und Hilfstriebwerken in geschlossenen Räumen, ausgenommen auf Triebwerksprüfständen, ist verboten.

(2) Auf Bewegungsflächen dürfen Luftfahrzeugtriebwerke und Hilfstriebwerke nur mit der unbedingt erforderlichen Drehzahl und nur derart betrieben werden, dass keine Gefährdung von Personen oder Sachen entstehen kann.

(3) Probeläufe von Luftfahrzeugtriebwerken und Hilfstriebwerken sind nur an den hierfür bestimmten Stellen des Flugplatzes zulässig. Vom Zivilflugplatzhalter dürfen für Probeläufe nur solche Stellen bestimmt werden, an denen Personen oder Sachen nicht gefährdet werden können.

(4) Belästigungen, insbesondere durch Lärm oder Luftstrom, sind auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu beschränken. Nicht erforderliche Belästigungen sind unzulässig.

§ 38. Arbeiten an Zivilluftfahrzeugen auf Zivilflugplätzen

(1) Die Wartung, Überholung, Änderung, Inspektion, Störungsbehebung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen innerhalb eines Zivilflugplatzes ist nur auf den vom Zivilflugplatzhalter hiefür bestimmten Stellen im Freien oder in den ausschließlich hiefür bestimmten geschlossenen Räumen zulässig.

(2) Der Flugplatzbetrieb darf durch die in Abs. 1 bezeichneten Arbeiten nicht gefährdet werden.

Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen- Verordnung [ZNV]

I. Abschnitt ALLGEMEINES

§ 1. Geltungsbereich

(1) Mit dieser Verordnung werden, unbeschadet anderer Vorschriften, jene Maßnahmen, die bei einem Vorfall, einem Flugnotfall oder einem Notfall in der Zivilluftfahrt zu treffen sind, geregelt.

(2) Die für Zivilflugplätze geltenden Bestimmungen dieser Verordnung sind für Militärflugplätze insoweit anzuwenden, als der Bundesminister für Landesverteidigung die Benützung von Militärflugplätzen für Zwecke der Zivilluftfahrt bewilligt hat und im Rahmen dieser Bewilligung internationaler Luftverkehr mit den hiefür erforderlichen ständigen Einrichtungen betrieben wird (§ 62 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957 in der jeweils geltenden Fassung). Diesfalls tritt an die Stelle des Zivilflugplatzhalters bzw. des Halters eines Flughafens der Inhaber der Bewilligung gemäß § 62 des Luftfahrtgesetzes und an die Stelle der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung.

(3) Auf Flugplätze im Sinne des Art. 2 Abs. 1 lit. e der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S.1, die nicht gemäß Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 freigestellt wurden, sind die §§ 7, 10 und 11 nicht anzuwenden.

§ 2. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit sich aus einzelnen Bestimmungen nichts anderes ergibt, als:

1. Störung: eine Störung oder eine schwere Störung gemäß Art. 2 Z 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295 vom 12.11.2010 S. 35;
2. Flugunfall: ein Unfall im Bereich der Luftfahrt gemäß Art. 2 Z 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
3. Vorfall: eine Störung oder ein Flugunfall;
4. Flugnot: ein Ereignis, bei welchem ein Luftfahrzeug einen Flugunfall erlitten hat oder auf andere Weise in Not geraten ist;
5. Flugverkehrsdienststellen: jene Stellen der Austro Control GmbH, die den Flugverkehrskontrolldienst (ATC), den Fluginformationsdienst (FIS) sowie den Alarmdienst ausüben;
6. Notfall: Ereignis innerhalb der Flugplatzgrenzen, welches zB durch Naturkatastrophen, Brände, Gefahrguttransporte udgl. hervorgerufen wird und die Sicherheit der Luftfahrt gefährden kann;

7. Einsatzleiter: die zur Leitung von Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb der Flugplatzrettungsbereiche (§ 6 Abs. 1) von den Ziviflugplatzhaltern bestellte Personen;

8. Notsender (ELT): Ein Gerät, welches nach einem Unfall automatisch oder manuell ausgelöst, charakteristische Signale auf den dafür vorgesehenen Frequenzen abstrahlt;

9. Notsignal: Signale und Zeichen im Sinne der Anlage 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, ABl. Nr. L 281 vom 13.10.2012 S.1 in der jeweils geltenden Fassung;

10. Einsatzübung:

a) umfassende Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung des Einsatzplanes, aller Einrichtungen und des Zusammenwirkens aller Stellen, die Such- und/oder Rettungs- bzw. Notarztdienst durchzuführen bzw. an deren Durchführung mitzuwirken haben, dient; die ausführliche Analyse dieser umfassenden Einsatzübung unter Beziehung aller an der Übung beteiligten Stellen ist Bestandteil dieser Übung;

b) Teil-Einsatzübung: Übung, die zur Überprüfung der Behebung von Unzulänglichkeiten, die bei der Durchführung der umfassenden Einsatzübung aufgetreten sind, dient;

11. Flugplatzbezugspunkt: der Flugplatzbezugspunkt im Sinne des § 1 der Ziviflugplatzverordnung (ZFV 1972), BGBl. Nr. 313/1972;

12. Notlandungen: Notlandungen im Sinne des § 10 Abs. 1 Z 1 des Luftfahrtgesetzes;

13. verantwortlicher Pilot: verantwortlicher Pilot im Sinne von Art. 2 Z 100 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012.

(Anm.: Z 14 und 15 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 545/2020)

II. Abschnitt

ZIVILLUFTFAHRT-SUCH- UND RETTUNGSDIENST

§ 3. Aufgaben des Such- und Rettungsdienstes

(1) Der Such- und Rettungsdienst hat im österreichischen Hoheitsgebiet in Flugnot befindliche Zivilluftfahrzeuge zu suchen sowie die allfällig notwendige Rettung der Insassen und nach Möglichkeit auch die Bergung von Post und Fracht zu veranlassen. Auf Ersuchen der zuständigen Stellen benachbarter Staaten hat der Such- und Rettungsdienst bei den Such- und Rettungsaktionen der benachbarten Staaten mitzuwirken. Soweit nicht in § 6 etwas anderes bestimmt ist, verbleibt die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Behörden und Stellen.

(2) Bei Flugnotfällen österreichischer Militärluftfahrzeuge hat der Such- und Rettungsdienst die unaufschiebbaren Such- und Rettungsmaßnahmen bis zum Eintreffen des militärischen Such- und Rettungsdienstes zu veranlassen.

§ 4. Such- und Rettungszentrale

Die Durchführung der allfälligen Suchmaßnahmen auf dem Luftweg (§ 18) sowie die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen (Alarmdienst) obliegen der Austro Control GmbH als Such- und Rettungszentrale. § 3 Abs. 1 letzter Satz bleibt unberührt.

§ 5. Mitwirkung an Such- und Rettungsmaßnahmen

(1) Die Flugverkehrsdienststellen haben bei der Durchführung von Suchmaßnahmen mitzuwirken.

(2) Bei der Durchführung der Suchmaßnahmen und bei der Durchführung von Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches (§ 6) während der Betriebszeit eines Zivillflugplatzes sind, soweit es sich als notwendig erweist, vor allem

1. die Sicherheitsbehörden um Hilfeleistung im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgaben zu ersuchen;

2. das Bundesheer nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 79 Abs. 2 Z 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes, BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 121/2005, unmittelbar in Anspruch zu nehmen;

3. Hilfs- und Rettungsorganisationen bzw. Notarztdienste, deren Zweck die Hilfeleistung bei Elementarereignissen oder sonstigen Unglücksfällen ist, heranzuziehen;

4. alle Personen, die hiezu die Möglichkeit haben, insbesondere die Besatzung von in der Nähe befindlichen Luftfahrzeugen, um Aufrechterhaltung der Hörbereitschaft zwecks Nachrichtenübermittlungen von in Flugnot geratenen Luftfahrzeugen beziehungsweise von funktionsfähig gebliebenen Sprechfunkgeräten und erforderlichenfalls auch um Hilfeleistung zu ersuchen.

(3) Die landesrechtlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe bleiben unberührt. Der Einsatzleiter (§ 2 Z 7) hat bei Auftreten eines Flugnotfalles innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches oder eines Notfalles (§ 2 Z 6) gegebenenfalls die nach den jeweiligen landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden so schnell wie möglich zu informieren.

(4) Für die Durchführung bzw. die Mitwirkung an der Durchführung der Rettungsmaßnahmen außerhalb des Flugplatzrettungsbereiches und außerhalb der Betriebszeit eines Zivillflugplatzes sind die landesrechtlichen Vorschriften maßgeblich.

§ 6. Flugplatzrettungsbereich; Such- und Rettungsmaßnahmen der Zivlflugplatzhalter

(1) Die für die Erteilung der Zivlflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivlflugplatz einen Flugplatzrettungsbereich entsprechend den Erfordernissen der Sicherheit der Luftfahrt und des Flugplatzbetriebes unter Berücksichtigung der Geländebeschaffenheit innerhalb eines Umkreises von höchstens 8 km um den Flugplatzbezugspunkt mit Bescheid festzulegen. Vor Erlassung dieses Bescheides ist die Austro Control GmbH anzuhören.

(2) Für die Leitung der Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches ist vom Zivlflugplatzhalter eine verlässliche und fachlich qualifizierte Person als Einsatzleiter sowie eine entsprechende Anzahl von Stellvertretern zu bestellen. Diese Personen müssen vom Zivlflugplatzhalter bzw. dessen Beauftragten nachweislich über die besonderen Erfordernissen des Flugplatzbetriebes unterrichtet worden sein und mit diesen ausreichend vertraut sein. Bei Flugfeldern müssen diese Personen darüber hinaus im Umgang mit den gemäß § 7 Abs. 1 vorgeschriebenen Rettungs- und Feuerlöschgeräten sowie den sonstigen Hilfsmitteln vertraut sein. Der Einsatzleiter bzw. ein Stellvertreter müssen während der Betriebszeit des Zivlflugplatzes auf diesem jederzeit erreichbar sein. Ausnahmen von dieser Verpflichtung sind zulässig, insoweit bei Vorliegen einer Ausnahmegewilligung gemäß § 2a Zivlflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. Nr. 72/1962 in der jeweils geltenden Fassung, Flüge ohne Anwesenheit des Flugplatzbetriebsleiters durchgeführt werden und sichergestellt ist, dass die diesbezüglichen Vorschriften und Auflagen eingehalten werden.

(3) Die Ausbildungen gemäß Abs. 2 können mit Ausbildungen für die Flugplatzbetriebsleitung gemäß § 4 Zivlflugplatz-Betriebsordnung 2024 (ZFBO), BGBl. II Nr. 397/2023 in der jeweils geltenden Fassung verbunden werden.

(4) Die einsatzleitende Person bzw. eine stellvertretende Person muss während der Betriebszeit des Zivilflugplatzes auf diesem jederzeit erreichbar sein. Ausnahmen von dieser Verpflichtung sind zulässig:

1. insoweit bei Vorliegen einer Ausnahmegewilligung gemäß § 7 ZFBO Flüge ohne Anwesenheit der Flugplatzbetriebsleitung durchgeführt werden und sichergestellt ist, dass die diesbezüglichen Vorschriften und Auflagen eingehalten werden oder

2. insoweit bei Vorliegen einer Ausnahmegewilligung gemäß § 8 ZFBO der Flugplatzbetrieb mittels Videoüberwachung durch die einsatzleitende Person bzw. eine stellvertretende Person überwacht wird.

(5) Die Zivilflugplatzhalter sind während der Betriebszeiten im Falle eines Flugnotfalles innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches oder eines Notfalles zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und/oder Rettungsmaßnahmen verpflichtet. Bei Vorliegen einer Katastrophe liegt die Durchführung der Rettungsmaßnahmen bis zum Eintreffen der nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden und Stellen zunächst beim Zivilflugplatzhalter. Danach obliegt die Durchführung der Rettungsmaßnahmen den nach den jeweiligen landesrechtlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden und Stellen, wobei der Einsatzleiter (Abs. 2) von diesen bezüglich der flugplatzspezifischen Gegebenheiten beizuziehen ist.

§ 6a. Anerkennung der Ausbildungslehrgänge

(1) Grundausbildungen und Auffrischungen für die Einsatzleitung (§ 6 Abs. 2) dürfen nur im Rahmen von Lehrgängen erfolgen, die von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anerkannt wurden. Dem Antrag auf Anerkennung sind Unterlagen zur Qualifikation des Veranstalters, ein detailliertes Lehrgangsprogramm samt Lehrmittel und Informationen zum Abschluss des Lehrganges (Wissenskontrolle, Ausbildungsnachweis) beizufügen.

(2) Anträge gemäß Abs. 1 können mit Anträgen für die Anerkennung von Ausbildungslehrgängen für die Flugplatzbetriebsleitung gemäß § 5 ZFBO verbunden werden. Die Anerkennung gemäß Abs. 1 ist zu erteilen, wenn die Antragstellerin bzw. der Antragsteller nachgewiesen hat, die Aufgaben der Einsatzleitung fachgerecht vermitteln zu können. Sie ist insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Anerkennung ist zu widerrufen, wenn eine der Bewilligungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr gegeben ist oder gegen Auflagen oder sonstige Verpflichtungen verstoßen worden ist.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten auch für wesentliche Änderungen der Ausbildungslehrgänge.

§ 7. Bereitstellung und Einsatz von Geräten und Hilfsmitteln durch die Zivilflugplatzhalter

(1) Die Zivilflugplatzhalter sind verpflichtet, während der Betriebszeit auf den Flugplätzen geeignete Rettungs- und Feuerlöschgeräte sowie sonstige Hilfsmittel (wie Sanitätsmaterial, Krankentragen, Decken und geeignete Nachrichtenmittel) im jeweils erforderlichen Ausmaß einsatzfähig bereitzuhalten und erforderlichenfalls einzusetzen.

(2) Die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde kann den Zivilflugplatzhaltern erforderlichenfalls zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt geeignete zusätzliche Maßnahmen mit Bescheid vorschreiben.

§ 8. Notausrüstungsverzeichnisse der Zivilluftfahrzeughalter

(1) Halter von Zivilluftfahrzeugen österreichischer Staatszugehörigkeit haben über die an Bord ihrer Luftfahrzeuge befindliche Notausrüstung ein Verzeichnis zu führen. In diesem Verzeichnis ist auch zu vermerken, an welcher Stelle des Luftfahrzeuges gegebenenfalls ein Notsender eingebaut ist.

(2) Befindet sich ein Zivilluftfahrzeug in Flugnot, so hat dessen Halter der Austro Control GmbH auf Anforderung dieses Verzeichnis unverzüglich bekannt zu geben.

§ 9. Meldeplan der Such- und Rettungszentrale

(1) Die Austro Control GmbH hat zur Sicherstellung einer raschen und wirksamen Hilfeleistung bei Flugnotfällen in Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden, dem Bundesheer, den nach den landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden und den für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen in Betracht kommenden Hilfs- und Rettungsorganisationen einen Meldeplan zu erstellen.

(2) Der Meldeplan hat jedenfalls zu enthalten:

1. die Anschrift, die Fernsprech- und Telefaxnummern, die E-Mail-Adressen, die Adressen des festen Flugfernmeldesnetzes (AFTN) sowie die Funkfrequenz der Such- und Rettungszentrale,

2. die Anschrift, die Fernsprech- und Telefaxnummern, gegebenenfalls die E-Mail-Adressen, die AFTN sowie allfälligen Funkfrequenzen der Dienststellen, Personen und Hilfs- und Rettungsorganisationen, die für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen in Betracht kommen, und der nach den landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden,

3. die Fernsprech- und Telefaxnummern, gegebenenfalls die E-Mail-Adressen, die AFTN sowie Funkfrequenzen der benachbarten ausländischen Such- und Rettungszentralen und

4. entsprechende Karten des Bundesgebietes, in welchen die Zivilflugplätze, die kontrollierten Lufträume, die Luftraumbeschränkungsgebiete und die Ausnahmebereiche eingezeichnet sind.

(3) Die Änderungen der im Abs. 2 Z 1 bis 3 angeführten Angaben des Meldeplanes sind der Austro Control GmbH und den am Such- und Rettungsdienst mitwirkenden Stellen (§ 5) unverzüglich bekannt zu geben.

§ 10. Einsatzpläne der Zivilflugplatzhalter

(1) Zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes während der Betriebszeiten des Zivilflugplatzes bei Flugnotfällen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches sowie Notfällen sind von den Zivilflugplatzhaltern Einsatzpläne zu erstellen.

(2) Die Einsatzpläne haben zu enthalten:

1. die für die Auslösung von Rettungs- und Feuerlöschmaßnahmen vorgesehenen Alarmzeichen;

2. den Namen des Zivilflugplatzhalters und des Einsatzleiters sowie deren Stellvertreter;

3. die Fernsprechnummer der in Z 2 genannten Personen;

4. die Fernsprech- und Telefaxnummern sowie Anschriften und Angaben zur Alarmierung der nächsten Polizeidienststelle, der nach den landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden, der nächstgelegenen Feuerwehr- und Rettungsstellen, Krankenanstalten und niedergelassenen Ärzte;

5. die Anschrift, die Fernsprech- und Telefaxnummern, die E-Mail-Adressen, die Adressen des festen Flugfernmeldesnetzes (AFTN) sowie die Funkfrequenz der Such- und Rettungszentrale;

6. die Abgrenzung der Aufgaben der nach dem Einsatzplan Mitwirkenden;

7. soweit es unter Bedachtnahme auf den Betriebsumfang des Zivilflugplatzes und die örtlichen Verhältnisse erforderlich erscheint, eine in Planquadrate unterteilte Karte des Flugplatzrettungsbereiches, in welcher die vorhandenen

Wasserentnahmestellen sowie alle Zufahrtswege und etwaige schwierige Geländeformen (z. B. Erhebungen, Vertiefungen, Gewässer, Sumpfbgebiete etc.) besonders gekennzeichnet sein müssen;

8. Anzahl, Art und Weise und Umfang der Einsatzübungen gemäß § 11.

(3) Der Zivilflugplatzhalter hat den Einsatzplan der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn auf Grund des Einsatzplanes unter Bedachtnahme auf den Betriebsumfang des betreffenden Zivilflugplatzes und die örtlichen Verhältnisse ein rascher und wirksamer Einsatz gewährleistet erscheint. Vor der Genehmigung des Einsatzplanes sind die Austro Control GmbH, die örtlichen Sicherheitsbehörden, die örtlich zuständige Landesregierung und der Landeskatastrophendienst zu hören. Die Genehmigung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies mit Rücksicht auf die Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Die Genehmigung ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr vorliegt oder gegen Auflagen verstoßen worden ist. Änderungen des Einsatzplanes sind nur dann zur Genehmigung vorzulegen, wenn dadurch der Ablauf des Einsatzes berührt wird.

(4) Der Einsatzplan ist vom Zivilflugplatzhalter immer am letzten Stand zu halten und an einer allgemein zugänglichen, auffallenden Stelle am Zivilflugplatz aufzulegen. Der genehmigte Einsatzplan und jede Änderung des Einsatzplanes sind der Austro Control GmbH sowie allen für die Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen im Flugplatzrettungsbereich in Betracht kommenden Stellen und den nach den jeweiligen landesgesetzlichen Bestimmungen über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe zuständigen Behörden unverzüglich zu übermitteln und von diesen zu beachten. Nicht genehmigungspflichtige Änderungen des Einsatzplanes sind außerdem der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde vom Zivilflugplatzhalter unverzüglich bekannt zu geben.

§ 11. Einsatzübungen

(1) Alle Stellen, die gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung einen Such- oder/und Rettungs- bzw. Notarztdienst durchzuführen haben bzw. an der Durchführung mitzuwirken haben (§ 5), müssen zur Sicherstellung eines raschen und wirksamen Einsatzes die im Interesse eines wirksamen Such- und Rettungsdienstes erforderlich erscheinenden Einsatzübungen durchführen. Zivilflugplatzhalter haben jedenfalls längstens alle zwei Jahre eine umfassende Einsatzübung und im Zeitraum zwischen zwei umfassenden Einsatzübungen eine Teil-Einsatzübung durchzuführen, wobei innerhalb von 60 Tagen nach einer erfolgten Einsatzübung der für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde und der Austro Control GmbH darüber ein schriftlicher Bericht vorzulegen ist.

(2) Ist seit der letzten umfassenden Einsatzübung ein Notfall bzw. innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches ein Flugnotfall eingetreten, welche umfassende Such- und Rettungsmaßnahmen erforderlich gemacht haben, kann die Frist gemäß Abs. 1 zur Durchführung der nächsten umfassenden Einsatzübung vom Zivilflugplatzhalter um zwei Jahre verlängert werden, sofern auf Grund der durchgeführten Such- und Rettungsmaßnahmen dem Zweck einer Einsatzübung entsprechende Erkenntnisse erlangt werden konnten. Der Zivilflugplatzhalter hat die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde und die Austro Control GmbH unter Darlegung der Gründe über diese Fristverlängerung zu benachrichtigen.

§ 12. Alarmdienst und Alarmmeldung

(1) Erlangen die Flugverkehrsdienststellen davon Kenntnis, dass sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet, haben diese unter Bedachtnahme auf die im § 14 bezeichneten Alarmstufen die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH zu alarmieren.

(2) Ist innerhalb eines Flugplatzrettungsbereiches ein Luftfahrzeug in Flugnot geraten oder ein Flugnotfall zu erwarten, haben die im Abs. 1 bezeichneten Stellen während der Betriebszeit des Flugplatzes zunächst unverzüglich den

Einsatzleiter des betreffenden Flugplatzes und sodann die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH zu alarmieren.

(3) Unbeschadet der Verpflichtungen gemäß Abs. 1 und 2 haben die im Abs. 1 bezeichneten Stellen mit Hilfe aller ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu versuchen, mit dem in Flugnot befindlichen Luftfahrzeug Verbindung aufzunehmen und aufrechtzuerhalten.

§ 13. Inhalt der Alarmmeldung

Die Alarmmeldung (§ 12) hat möglichst folgende Angaben zu enthalten:

1. die Bezeichnung der Alarmstufe (§ 14),
2. die alarmierende Stelle,
3. die Art des Flugnotfalles,
4. Herstellerbezeichnung und Kennzeichen des in Flugnot befindlichen Luftfahrzeuges sowie sonstige wesentliche Angaben aus dem geltenden Flugplan (wie insbesondere die Anzahl der Personen an Bord, die Zeit, für die der Betriebsstoffvorrat des Luftfahrzeuges ausreicht),
5. wann, wo und gegebenenfalls auf welcher Funkfrequenz die letzte Meldung von dem Luftfahrzeug eingelangt ist,
6. die letzte Standortmeldung des Luftfahrzeuges,
7. die Farbe und die besonderen Merkmale des Luftfahrzeuges,
8. welche Maßnahmen von der meldenden Stelle bereits getroffen wurden,
9. allfällige sonstige für Such- und Rettungsmaßnahmen wesentliche Angaben und Hinweise (wie zum Beispiel über an Bord befindliche gefährliche Güter und dergleichen).

§ 14. Alarmstufen

(1) Die Alarmstufe 1 (Ungewissheitsstufe) ist gegeben, wenn über die Sicherheit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen Zweifel bestehen, insbesondere wenn

1. über ein Luftfahrzeug 30 Minuten nach einer fälligen Meldung oder 30 Minuten nach dem ersten erfolglosen Versuch zur Wiederaufnahme der Funkverbindung keine Nachricht vorliegt, oder

2. ein Luftfahrzeug innerhalb von 30 Minuten nach der aus der in einem Flugplan angegebenen voraussichtlichen Gesamtflugdauer errechneten Ankunftszeit nicht angekommen ist.

(2) Die Alarmstufe 2 (Bereitschaftsstufe) ist gegeben, wenn Besorgnis über die Sicherheit eines Luftfahrzeuges und seiner Insassen besteht, insbesondere wenn

1. Nachforschungen der Flugsicherungsstellen über ein gemäß Abs. 1 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder

2. ein Luftfahrzeug nach Erhalt bzw. Übermittlung bzw. Bestätigung der Landefreigabe fünf Minuten nach der voraussichtlichen Landezeit nicht gelandet ist und keine Funkverbindung mehr hergestellt werden konnte, oder

3. bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines im Flug befindlichen Luftfahrzeuges zwar beeinträchtigt, aber eine Notlandung nicht wahrscheinlich ist.

(3) Die Alarmstufe 3 (Notstufe) ist gegeben, wenn weitgehende Gewissheit darüber besteht, dass einem Luftfahrzeug und seinen Insassen schwere und unmittelbare Gefahr droht und sofortige Hilfe benötigt wird, insbesondere wenn

1. eingehende Nachforschungen der Flugsicherungsstellen über ein gemäß Abs. 1 oder 2 überfälliges Luftfahrzeug erfolglos verlaufen sind, oder

2. anzunehmen ist, dass der Betriebsstoffvorrat eines Luftfahrzeuges aufgebraucht ist oder nicht ausreicht, um es in Sicherheit zu bringen, oder

3. bekannt wird, dass die Betriebssicherheit eines im Fluge befindlichen Luftfahrzeuges so beeinträchtigt ist, dass eine Notlandung wahrscheinlich ist, oder

4. bekannt wird oder mit Sicherheit anzunehmen ist, dass ein Luftfahrzeug im Begriff ist, eine Notlandung durchzuführen, oder bereits durchgeführt hat.

§ 15. Flugnotmeldungen

(1) Verantwortliche Piloten, Zivilluftfahrzeughalter, Zivilflugplatzhalter, die Flugsicherungsstellen und die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind verpflichtet, der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH unverzüglich (fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax, per Funk oder in jeder anderen technisch möglichen Weise) alle Wahrnehmungen zu melden, die zur Annahme berechtigen, dass sich ein Luftfahrzeug in Flugnot befindet.

(2) Flugnotmeldungen haben insbesondere zu enthalten:

1. das Stichwort „Flugnot“,
2. die Angaben, wann und wo das in Flugnot befindliche Luftfahrzeug gesichtet wurde oder die Angaben, wann und wo es sich zu dem Zeitpunkt befunden hat, in dem die letzte Nachricht von ihm eingelangt ist,
3. die Bezeichnung der Art des Flugnotfalles und
4. sonstige wichtige Umstände, welche die Auffindung des Luftfahrzeuges erleichtern können (zum Beispiel Angaben über Herstellerbezeichnung und Kennzeichen des Luftfahrzeuges, über Flugrichtung und Flughöhe).

(3) Nimmt der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeuges ein Notsignal, ein Such- und Rettungssignal oder eine Notmeldung eines anderen Luftfahrzeuges auf, so hat er den Empfang zu bestätigen, gegebenenfalls den Standort dieses Luftfahrzeuges aufzuzeichnen und die Austro Control GmbH im Wege der in Betracht kommenden Flugverkehrsdienststelle hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen, sofern er nicht auch die Bestätigung des Empfanges durch eine Flugverkehrsdienststelle aufgenommen hat.

§ 16. Vorbereitung von Such- und Rettungsmaßnahmen

(1) Werden Such- und Rettungsmaßnahmen außerhalb eines Flugplatzrettungsbereiches oder außerhalb der Betriebszeit eines Zivilflugplatzes erforderlich, so hat die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH

1. alle hierfür wesentlichen Angaben über das betreffende Luftfahrzeug, insbesondere über Herstellerbezeichnung, Insassen und Flugplatz einzuholen, soweit diese Angaben nicht aus den Meldungen (§§ 13 und 15) ersichtlich sind,

2. den Flugweg des in Flugnot befindlichen Luftfahrzeuges festzustellen und

3. das Suchgebiet abzugrenzen.

(2) Außerdem hat die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH

1. wenn die Alarmstufe 1 (Ungewissheitsstufe) gegeben ist, mit den Flugverkehrsdienststellen und anderen in Betracht kommenden Stellen Verbindung aufzunehmen und aufrechtzuerhalten, um eine rasche Auswertung der einlangenden Meldungen sicherzustellen;

2. wenn die Alarmstufe 2 (Bereitschaftsstufe) gegeben ist, hiervon die für eine allfällige Such- und Rettungsaktion in Betracht kommenden Stellen (§ 5) zu benachrichtigen;

3. wenn die Alarmstufe 3 (Notstufe) gegeben ist, hiervon unverzüglich die für die Such- und Rettungsaktion in Betracht kommenden Stellen (§ 5) in Kenntnis zu setzen und die Durchführung der notwendigen Maßnahmen zu veranlassen. § 3 Abs. 1 letzter Satz bleibt unberührt.

§ 17. Verständigungen

(1) Die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH hat, wenn die Alarmstufe 3 (Notstufe) gegeben ist, unbeschadet der Verpflichtung nach § 16 Abs. 2 Z 3 unverzüglich

1. den Halter und allenfalls den gewerbsmäßigen Betreiber des in Flugnot geratenen Zivilluftfahrzeuges sowie bei ausländischen Luftfahrzeugen die zuständige Luftfahrtbehörde des Registerstaates,

2. die benachbarten ausländischen Such- und Rettungszentralen, wenn dies geboten erscheint, sowie

3. die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes und zwar unter Darstellung des Sachverhaltes und aller für eine allfällige Flugunfalluntersuchung sonst zweckdienlichen Umstände, von dem Flugnotfall zu verständigen.

(2) Außerdem hat die Austro Control GmbH bei Flugnotfällen österreichischer Militärluftfahrzeuge das Bundesministerium für Landesverteidigung und bei Flugnotfällen ausländischer Staatsluftfahrzeuge (Art. 3 lit. b AIZ) die Bundesministerien für Inneres, für Landesverteidigung und für auswärtige Angelegenheiten in Kenntnis zu setzen.

§ 18. Einsatz von Such- und Rettungsflugfahrzeugen

Soweit Such- und Rettungsmaßnahmen für ein in Flugnot befindliches Zivilluftfahrzeug auf dem Luftweg möglich sind und dadurch besonders rasche und zweckdienliche Hilfe gewährleistet erscheint, hat die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH ohne weiteren Aufschub Suchluftfahrzeuge einzusetzen oder deren Einsatz zu veranlassen und die zur Durchführung von Rettungsmaßnahmen zuständigen und betroffenen Stellen über den Sucheinsatz und/oder die Möglichkeit des Einsatzes von Rettungsflugfahrzeugen zu informieren. Eingesetzte Suchluftfahrzeuge haben eine betriebsbereite Einrichtung zur elektronischen Suche nach Notsendern an Bord mitzuführen, wenn dies für den Sucheinsatz notwendig ist.

§ 19. Einsatz von Such- und Rettungsmannschaften

Die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH hat den Einsatz von Suchmannschaften zur Auffindung von in Flugnot befindlichen Zivilluftfahrzeugen sowie von Rettungsmannschaften zur Rettung der Überlebenden und Bergung von Post und Fracht zu veranlassen, wenn dies geboten erscheint, insbesondere wenn Hilfe auf dem Luftweg (zum Beispiel wegen Schlechtwetters) nicht möglich ist. Hierbei ist das Suchgebiet möglichst genau abzugrenzen. § 3 Abs. 1 letzter Satz bleibt unberührt.

§ 20. Meldungen über den Verlauf von Such- und Rettungsmaßnahmen

(1) Alle an Such- und Rettungsmaßnahmen mitwirkenden Stellen haben der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH sowie bei Such- und

Rettungsmaßnahmen in Flugplatzrettungsbereichen die Einsatzleiter über den Stand der jeweiligen Such- und Rettungsmaßnahmen fernmündlich, fernschriftlich, per Telefax, per Funk oder in jeder anderen technisch möglichen Weise zu informieren.

(2) Die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH und die Einsatzleiter haben alle am Such- und Rettungsdienst mitwirkenden und um Hilfeleistung ersuchten Stellen zu verständigen, wenn ihre Hilfeleistung nicht mehr erforderlich ist.

§ 21. Sicherstellung von Beweismitteln

(1) Die Austro Control GmbH, die Einsatzleiter und die eingesetzten Such- und Rettungsmannschaften haben darauf Bedacht zu nehmen, dass keine Veränderungen vorgenommen werden, welche die gesetzlich vorgesehenen Untersuchungen erschweren könnten. Von den Rettungsarbeiten abgesehen dürfen an der Unfallstelle Veränderungen nur vorgenommen werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

(2) Andere Veränderungen dürfen erst vorgenommen werden, wenn die für die gesetzlichen Untersuchungen zuständigen Stellen diese für zulässig erklärt haben (Freigabe des Bruches).

§ 22. Such- und Rettungssignale

(1) Wenn eine Funkverbindung nicht möglich ist, sind bei Flugnotfällen für die Verständigung zwischen Luftfahrzeuginsassen und Personen am Boden optische Zeichen nach den im Anhang dieser Verordnung kundgemachten Schlüsseln zu verwenden.

(2) Piloten, die ein Zeichen am Boden erkannt und verstanden haben, haben dies durch Signale nach Punkt 3 des Anhanges dieser Verordnung zu bestätigen.

(3) Die Bestimmungen des Abs. 1 und 2 schließen nicht aus, dass jedes andere zur Verständigung zweckdienliche Mittel verwendet werden darf.

Zivilflugplatz-Verordnung 1972 [ZFV]

I. TEIL: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

§ 1. Begriffserläuterungen

Im Sinne dieser Verordnung gilt beziehungsweise gelten, soweit sich aus einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung nichts anderes ergibt, als:

Abstellflächen (Anlegestellen):

die auf Land(Wasser)flugplätzen zum Abstellen (Festmachen) von Luftfahrzeugen zwecks Ein- und Aussteigens, Be- und Entladens, Be- und Enttankens, Durchführung von Wartungsarbeiten und zum Parken bestimmten Flächen.

Anflugflächen:

Grenzflächen des Schutzbereiches, die in den Anflugsektoren mit zunehmender Entfernung vom Flugplatz ansteigen.

Anflugsektoren:

die für An- und Abflüge bestimmten Lufträume vor den Schwellen über Geländeabschnitten, deren Mittellinie die An- und Abflugrichtung bildet.

Balken (Außen-, Kurz- und Querbalken):

jeweils drei oder mehr Luftfahrfeuer, die eng nebeneinander so angeordnet sind, daß sie aus der Entfernung wie ein Lichtbalken aussehen.

Bewegungsflächen:

Teile von Land- und Wasserflugplätzen, die für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) bestimmt sind.

Flugplatzbezugshöhe:

die auf volle Meter auf- beziehungsweise abgerundete Höhe des Flugplatzbezugspunktes über dem mittleren Meeresspiegel.

Flugplatzbezugspunkt:

der Punkt, durch den die geographische Lage eines Flugplatzes bestimmt wird.

Flugplatzbezugstemperatur (T):

die mittlere Temperatur des heißesten Monats (T1), vermehrt um ein Drittel des Unterschiedes zwischen dieser Temperatur (T1) und dem Durchschnitt der höchsten Tagestemperaturen dieses Monats (T2):

$$T2 - T1$$

$$T = T1 + \frac{T2 - T1}{3}$$

Flugplatzleuchtfeuer:

ein Luftfahrtleuchtfeuer, welches den Standort eines Flugplatzes anzeigt.

Freiflächen:

auf dem Land oder Wasser in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen, die für den Anfangsteigflug von Luftfahrzeugen bis zu einer Höhe von 10,5 m über Grund geeignet sind.

Horizontalfäche:

die in 45 m Höhe über der Flugplatzbezugshöhe verlaufende

horizontale Grenzfläche des Schutzbereiches.

Instrumentenpisten:

Pisten, die für den Flugbetrieb unter Verwendung von Funknavigationseinrichtungen bestimmt sind, und zwar:

- a) Instrumentenanflugpisten, das sind Pisten, die mit einer Funknavigationseinrichtung ausgestattet sind, welche zumindest für den Geradeausanflug eine ausreichende Richtungsführung gewährleistet;
- b) Präzisionsanflugpisten der Kategorie I, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem oder einer RADAR-Anlage sowie mit Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug bis herab zu einer

Entscheidungshöhe von 60 m und einer Pistensichtweite von 800 m bestimmt sind;

c) Präzisionsanflugpisten der Kategorie II, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem und Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug bis herab zu einer Entscheidungshöhe von 30 m und einer Pistensichtweite von 400 m bestimmt sind;

d) Präzisionsanflugpisten der Kategorie III, das sind Pisten, die mit einem Instrumenten-Landesystem und Befeuerungsanlagen ausgestattet und für den Anflug ohne Entscheidungshöhe bis herab zu einer Pistensichtweite

von 200 m (Kategorie III A),

von 50 m (Kategorie III B) oder

von weniger als 50 m (Kategorie III C)

bestimmt sind.

Kennfeuer:

ein Luftfahrtleuchtfeuer, welches eine Kennung zur Auffindung eines bestimmten Bezugspunktes ausstrahlt.

Kegelfläche:

eine Grenzfläche des Schutzbereiches, die vom Rand der Horizontalfläche nach außen kegelförmig ansteigt.

Luftfahrtleuchtfeuer:

zur Bezeichnung bestimmter Punkte oder Objekte auf der Erdoberfläche errichtete Luftfahrtfeuer, die aus allen Richtungen ständig oder periodisch aufleuchtend sichtbar sind.

Normalatmosphäre:

völlig trockene Luft, die in Meereshöhe einen Luftdruck von 1013,25 Millibar und eine Temperatur von 15 Grad Celsius aufweist, wobei die Temperaturabnahme vom Meeresspiegel bis zu einer Höhe von 11.000 Meter mit 0,65 Grad Celsius je 100 m anzunehmen ist.

Pisten:

auf Flugplätzen festgelegte Flächen für den Start und die Landung von Luftfahrzeugen.

Rollwege (Fahrrinnen):

auf Flugplätzen für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) - ausgenommen Start und Landung - festgelegte Flächen.

Schutzbereich:

der für den sicheren Betrieb eines Flugplatzes im Hinblick auf die Hindernisfreiheit zu berücksichtigende Bereich.

Schwelle:

der Anfang des für die Landung benutzbaren Teiles der Piste.

Sicherheitsstreifen:

eine zur Verringerung von Gefahren für von der Piste abkommende Luftfahrzeuge auf der Erdoberfläche festgelegte Fläche, welche die für den Start und die Landung bestimmte Bewegungsfläche allseitig umschließt.

Signalfeld:

eine auf Flugplätzen zum Auslegen von Bodenzeichen bestimmte Fläche.

Stoppflächen:

auf Landflugplätzen in Startrichtung an Pisten angrenzend festgelegte, rechteckige Flächen die so hergestellt sind, daß darauf ein Luftfahrzeug im Falle eines abgebrochenen Starts zum Halten gebracht werden kann.

Übergangsflächen:

Grenzflächen des Schutzbereiches, welche an die Verbindungsgeraden der Eckpunkte der Basen der Anflugflächen sowie an die Längsseiten der Anflugflächen anschließen und seitlich nach außen bis zu einer Höhe von 45 m über der Flugplatzbezugshöhe ansteigen.

III. TEIL: SCHUTZBEREICH UND FREIFLÄCHEN

1. Abschnitt - Schutzbereich

§ 35. Allgemeines

(1) Zivlflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn der Schutzbereich der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen ist, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen, oder wenn durch Beseitigung solcher Hindernisse oder durch ihre Kennzeichnung beziehungsweise Befuerung die Sicherheit der Luftfahrt gewährleistet wird.

(2) Als Hindernis gelten insbesondere Bauwerke, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte sowie Bodenerhebungen, soweit sie folgende, den Schutzbereich nach unten begrenzende Flächen (Grenzflächen) überragen:

a) die Erd- beziehungsweise Wasseroberfläche im Bereich der für den Start und für die Landung bestimmten Bewegungsflächen,

b) die Erd- beziehungsweise Wasseroberfläche des Pistenvorfeldes in den Anflugsektoren, und zwar:

aa) bei Präzisionsanflugpisten der Kategorie II und III innerhalb von 1000 m, bei anderen Pisten der Klassen A, B und C innerhalb von 300 m vom Ende des Sicherheitsstreifens beziehungsweise vom Ende der Wasserpiste,

bb) bei Pisten der Klassen D, E, F und Flugfeldern ohne Pisten innerhalb von 150 m vom Ende des Sicherheitsstreifens,

c) die Anflugflächen,

d) die Übergangflächen,

e) die Horizontalfläche und

f) die Kegelfläche.

(3) Als Hindernis gelten in den im Abs. 2 lit. a und lit. b bezeichneten Bereichen außerdem Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen. Ferner gelten in diesen Bereichen Verkehrswege, welche während des Flugbetriebes nicht gesperrt werden können, als Hindernis mit jener Höhe, welche darauf verkehrende Fahrzeuge maximal aufweisen.

§ 37. Verpflichtung zur Meldung von Hindernissen

Neu entstehende Hindernisse im Sinne des § 35 hat der Zivilflugplatzhalter unverzüglich der gemäß § 68 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes zuständigen Behörde zu melden.

4. Abschnitt - Markierung von unbefestigten Bewegungsflächen und Wasserflächen

§ 62. Randmarkierung unbefestigter Pisten

(1) Die Ränder von unbefestigten Pisten und von Segelflugzeuglandeflächen müssen in gleichmäßigen Abständen von 30 m bis 40 m mit mindestens 3 m langen und 1 m breiten, gelben oder weißen Streifen in der Natur dauerhaft markiert sein.

(2) Heben sich die Ränder von unbefestigten Pisten nicht deutlich von der Umgebung ab, so muß die Randmarkierung durch Markierungsfähnchen nach dem Muster der Anlage 9 Abbildung 2 (Anm.: Anlage nicht darstellbar) ergänzt sein.

(3) Auf die Markierung unbefestigter Hubschrauberpisten finden die Bestimmungen des § 55 sinngemäß Anwendung.

Luffahrtgesetz [LFG]

4. Teil Flugplätze

1. Abschnitt Gemeinsame Bestimmungen

§ 58 Flugplätze

(1) Flugplätze sind Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luffahrzeugen bestimmt sind (Landflugplätze, Wasserflugplätze).

(2) § 128 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl. Nr. 215/1959, bleibt von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unberührt.

(3) Land- oder Wasserflächen dürfen für ständige Abflüge und Landungen von Luffahrzeugen nur benützt werden, wenn von der zuständigen Behörde eine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 erteilt worden ist.

§ 59 Bodeneinrichtungen

Bodeneinrichtungen sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig ist. Flugsicherungsanlagen gemäß § 122 gelten nicht als Bodeneinrichtungen.

§ 60. Zivilflugplätze und Militärflugplätze

Militärflugplatz ist ein Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt. Alle übrigen Flugplätze sind Zivilflugplätze.

2. Abschnitt

Zivilflugplätze

§ 63. Öffentliche und Privatflugplätze

Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht (§ 75 Abs. 5) und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.

§ 64. Flughäfen

Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.

§ 65. Flugfelder

(1) Flugfeld ist ein Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist.

(2) Segelflugfeld ist ein für den Segelflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.
Motorflugfeld ist ein für den Motorflugbetrieb bestimmtes Flugfeld.

§ 66 Zivilflugplatz-Verordnung

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Anforderungen, die an die einzelnen Arten von Zivilflugplätzen (§§ 63 bis 65) im Hinblick auf den Betriebsumfang zu stellen sind, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu regeln (Zivilflugplatz-Verordnung).

§ 68 Zivilflugplatz-Bewilligung

(1) Zivilflugplätze dürfen nur mit einer Bewilligung betrieben werden (Zivilflugplatz-Bewilligung). Das gleiche gilt für jede Änderung des bescheidmäßig festgelegten Betriebsumfangs eines Zivilflugplatzes.

(2) Zur Erteilung der Bewilligung ist bei Flughäfen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, bei Flugfeldern die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

§ 72. Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung

(1) Der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung hat zu bestimmen:

a) die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Zivilflugplatz unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und die zweckmäßige Gestaltung des Luftverkehrs benützen dürfen,

b) den Inhalt der allenfalls in Aussicht genommenen Sicherheitszonen-Verordnung,

c) den Auftrag zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 145 Millionen Euro nach Maßgabe des Betriebsumfanges,

d) einen angemessenen Zeitraum, innerhalb dessen die Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung beantragt werden muß, und

e) Bedingungen und Auflagen, soweit sie mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 71 Abs. 1 und insbesondere unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes erforderlich sind.

(2) Eine Zivilflugplatz-Bewilligung darf unbeschadet der Bestimmungen gemäß § 71 außerdem nur erteilt werden, wenn der Bewilligungswerber

1. die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates besitzt und, falls sein Wohnsitz nicht im Inland gelegen ist und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat, oder

2. eine juristische Person oder eingetragene Personengesellschaft ist, die nach den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates der Europäischen Union

oder eines durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staates gegründet worden ist und ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihre Hauptniederlassung innerhalb der Europäischen Union oder in einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat hat sowie, falls diese keinen zur Empfangnahme von Urkunden befugten Vertreter mit Wohnsitz im Inland hat und Zustellungen nicht durch Staatsverträge mit dem Vertragsstaat des Wohnsitzes oder auf andere Weise sichergestellt sind, einen Zustellungsbevollmächtigten im Inland bestellt hat.

(3) Der Bescheid über die Zivillflugplatz-Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls leidet er an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

§ 73. Betriebsaufnahmegewilligung

(1) Der Betrieb eines Zivillflugplatzes darf erst aufgenommen werden, wenn die zur Erteilung der Zivillflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) dies bewilligt hat (Betriebsaufnahmegewilligung). Der Bescheid über diese Bewilligung ist schriftlich zu erteilen, andernfalls leidet er an einem mit Nichtigkeit bedrohten Fehler.

(2) Die Betriebsaufnahmegewilligung ist dem Inhaber einer Zivillflugplatz-Bewilligung auf dessen Antrag zu erteilen, wenn er nachweist, daß auf dem errichteten Zivillflugplatz ein geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist und der Zivillflugplatz den Anforderungen der Zivillflugplatz-Verordnung (§ 66) sowie gegebenenfalls der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 44 vom 14.02.2014 S. 1, entspricht.

(3) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmegewilligung hat die zuständige Behörde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle vorzunehmen. Hierbei ist zu prüfen, ob die in der Zivillflugplatz-Bewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind.

§ 76. Untersagung des Zivilflugplatzbetriebes

(1) Die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68) hat die Ausübung des Betriebes eines Zivilflugplatzes zu untersagen, wenn eine der Voraussetzungen der Betriebsaufnahmegewilligung nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung dieser Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

(2) Gleichzeitig mit der Untersagung der Ausübung des Betriebes hat die Behörde eine angemessene Frist zu bestimmen, innerhalb deren die festgestellten, die Untersagung begründenden Mängel zu beheben sind.

(3) Ein Zivilflugplatzbetrieb, dessen Ausübung gemäß Abs. 1 untersagt wurde, darf erst auf Grund einer neuerlichen Betriebsaufnahmegewilligung wiederaufgenommen werden. § 73 gilt sinngemäß.

§ 77. Widerruf der Zivilflugplatzbewilligung

(1) Die Zivilflugplatz-Bewilligung ist von der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) zu widerrufen, wenn

a) eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 lit. b und c nicht mehr gegeben ist oder eine der Voraussetzungen gemäß § 71 Abs. 1 im Zeitpunkt der Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert, oder

b) der Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nicht innerhalb des gemäß § 72 Abs. 1 lit. d festgesetzten Zeitraumes um die Betriebsaufnahmegewilligung angesucht hat, oder

c) die Betriebsaufnahmegewilligung rechtskräftig versagt worden ist, oder

d) der Flugplatzbetrieb länger als ein Jahr geruht hat, oder

e) der Flugplatzbetrieb gemäß § 76 untersagt worden ist und die festgestellten Mängel nicht fristgerecht behoben wurden, oder

f) gegebenenfalls das Zeugnis gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 rechtskräftig versagt oder widerrufen worden ist.

(2) Ist vom Inhaber der Zivillflugplatz-Bewilligung beabsichtigt, teilweise oder gänzlich auf gemäß § 68 Abs. 1 erteilte Bewilligungen zu verzichten, hat dieser bei der für die Erteilung der Zivillflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) zu beantragen, die Zivillflugplatz-Bewilligung im Umfang des beabsichtigten Verzichtes zu widerrufen. Die zuständige Behörde hat diesem Antrag stattzugeben, wenn keine öffentlichen Interessen entgegenstehen.

§ 80b. Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen

(1) Abweichend von den §§ 66, 69 bis 72 und 77 kann für Hubschrauberlandeflächen bei Krankenhäusern, die ausschließlich für Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze verwendet werden, vom Betreiber dieser Landefläche bei der zur Erteilung der Zivillflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde (§ 68 Abs. 2) eine Zivillflugplatz-Bewilligung gemäß Abs. 2 beantragt werden. Die übrigen Bestimmungen bleiben unberührt, soweit sich aus den Abs. 2 bis 7 nichts anderes ergibt.

(2) Die Zivillflugplatz-Bewilligung für eine Hubschrauberlandefläche bei Krankenhäusern ist zu erteilen, wenn auf Grund der Beschaffenheit der Landefläche und der geplanten Bodeneinrichtungen sowie der Umgebung ein sicherer An- und Abflug von Hubschraubern im Rettungs- und Ambulanzdienst gewährleistet ist und keine öffentlichen Interessen entgegenstehen. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist. Sie ist zu widerrufen, wenn eine der Genehmigungsvoraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt wird oder wiederholt gegen Auflagen verstoßen worden ist.

(3) Die gemäß Abs. 2 bewilligten Landeflächen sind unter Angabe zumindest der Größe der Landefläche sowie der vorhandenen technischen Einrichtungen

und der in unmittelbarer Nähe befindlichen Umgebung luftfahrtüblich kundzumachen.

(4) Das Luftfahrtunternehmen darf die gemäß Abs. 2 bewilligten Landeflächen nur mit jenen Hubschrauberbaumustern benützen, die gemäß dem jeweiligen auf das Hubschrauberbaumuster bezogenen Flug- bzw. Betriebshandbuch für einen sicheren Betrieb auf der Landefläche geeignet sind.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung gemäß Abs. 2 erlassen.

(6) Die Bestimmung des § 73 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Betriebsaufnahmebewilligung zu erteilen ist, wenn vom Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung nachgewiesen wird, dass die in der Bewilligung gemäß Abs. 2 auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind sowie ein sicherer und geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist.

(7) Für zum Zeitpunkt des 1. Jänner 2014 bestehende Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen, die ausschließlich für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze benützt werden und für die keine Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 68 besteht, ist ein Antrag auf Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 2 bis längstens 1. Juli 2014 einzubringen. Wird dieser Antrag fristgerecht eingebracht, darf die Benützung der Landefläche bis zur rechtskräftigen Erledigung dieses Antrages weiterhin für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze gemäß § 9 Abs. 2 bewilligt werden. Wird der Antrag nicht fristgerecht eingebracht, bleiben etwaige zum Zeitpunkt des 1. Jänner 2014 für die Benützung dieser Flächen bestehende Bewilligungen gemäß § 9 Abs. 2 bis zum Ablauf der jeweiligen Befristung aufrecht. Eine erneute Erteilung einer Bewilligung gemäß § 9 Abs. 2 für die Benützung dieser Flächen für Rettungs- oder Ambulanzeinsätze ist nicht zulässig.

5. Teil

Luftfahrthindernisse

§ 85. Begriffsbestimmungen

(1) Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse

1. Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, gespannte Seile und Drähte, Kräne, Antennen und dergleichen sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und

2. Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

Ein in der Z 1 genanntes Objekt gilt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt.

(2) Außerhalb von Sicherheitszonen sind Luftfahrthindernisse die in Abs. 1 Z 1 bezeichneten Objekte, wenn ihre Höhe über der Erdoberfläche

1. 100 m beträgt oder übersteigt oder

2. 30 m übersteigt und sich das Objekt auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt; in einem Umkreis von 10 km um den Flugplatzbezugspunkt (§ 88 Abs. 2) gilt dabei als Höhe der umgebenden Landschaft die Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

(3) Seil- oder Drahtverspannungen sind weiters außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn die Höhe dieser Anlagen die Erdoberfläche und die sie umgebenden natürlichen oder künstlichen Hindernisse um mindestens 10 m überragt und es sich um Anlagen handelt, die

1. eine Bundesstraße gemäß Verzeichnis 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, überqueren oder

2. sich in jenen Gebieten befinden, deren besondere Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann.

(4) Der örtlich zuständige Landeshauptmann hat durch Verordnung die in Abs. 3 Z 2 umschriebenen Gebiete festzulegen.

§ 86. Sicherheitszonen

(1) Die Sicherheitszone ist der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs. 1 nur mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

(2) Für Flughäfen und Militärflugplätze sowie für Flugfelder mit Instrumentenflugbetrieb ist eine Sicherheitszone auf jeden Fall, für sonstige Flugfelder jedoch nur dann festzulegen, wenn an der Festlegung derselben ein öffentliches Interesse besteht und andere öffentliche Interessen, die allenfalls einer solchen Festlegung entgegenstehen, nicht überwiegen.

§ 94. Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung

(1) Ortsfeste und mobile Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, dürfen nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden. Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

(2) Zur Erteilung der in Abs. 1 genannten Bewilligung ist für den Fall, dass sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone eines Militär- oder Zivilflugplatzes befindet, die Austro Control GmbH und für den Fall, dass sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes (§ 85 Abs. 1)

befindet, die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68 Abs. 2), jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung zuständig. Bei Anlagen, die sich außerhalb von Sicherheitszonen befinden, hat die Austro Control GmbH in jenen Fällen, in denen ausschließlich eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfester Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnte, den Antrag auf Bewilligung gemäß Abs. 1 unverzüglich dem Bundesminister für Landesverteidigung weiterzuleiten. Mit Einlangen des Antrages beim Bundesminister für Landesverteidigung geht die Zuständigkeit zur Entscheidung auf diesen über. Für den Fall, dass sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone eines Militärluftplatzes befindet, ist zur Erteilung der in Abs. 1 bezeichneten Bewilligungen der Bundesminister für Landesverteidigung zuständig.

(3) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 erlischt, wenn mit der Errichtung, der Abänderung oder der Erweiterung der Anlage nicht binnen zwei Jahren ab Eintritt der Rechtskraft der Bewilligung begonnen wird. Wird der Betrieb der Anlage nicht binnen einem Jahr nach der Errichtung, der Abänderung oder Erweiterung aufgenommen oder ruht er länger als zwei Jahre, dann kann die zuständige Behörde aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt die Bewilligung widerrufen und dem Eigentümer die Entfernung der Anlage auf seine Kosten anordnen. Der Betreiber der Anlage hat der zuständigen Behörde die Nichtaufnahme oder das Ruhen des Betriebes anzuzeigen.

(4) Solar- und Photovoltaikanlagen bis zu einer Anlagengröße von 100m² sind von der Bewilligungspflicht gemäß Abs. 1 ausgenommen. Innerhalb und unterhalb von festgelegten Sicherheitszonen (§ 87) ist für diese Anlagen der Stand der Technik in Bezug auf die Beurteilung von Blendungen einzuhalten.

2. Abschnitt

Verhalten im Luftverkehr

§ 124. Luftverkehrsregeln

(1) Im Luftverkehr ist jedermann verpflichtet, mit der zur Wahrung der Ordnung und Sicherheit erforderlichen Vorsicht, Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme vorzugehen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf eine sichere und rasche Abwicklung des Luftverkehrs und zur Abwehr der der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren die in § 119 bezeichneten Aufgaben der Flugsicherung und das Verhalten im Luftverkehr, insbesondere

1. die Bewegungen der Luftfahrzeuge im Luftraum und am Boden,
 2. die beim Flug einzuhaltenden Flughöhen sowie
 3. die anzuwendenden Signale und Zeichen durch Verordnung zu regeln.
- Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Soweit unionsrechtliche Bestimmungen über gemeinsame Luftverkehrsregeln in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 festgelegt sind, sind diese in der jeweils geltenden Fassung verbindlich. Zuständige nationale Behörde im Sinne dieser Bestimmungen ist die Austro Control GmbH. Soweit jedoch der zuständigen nationalen Behörde Aufsichtsbefugnisse im Hinblick auf die Flugsicherungsorganisationen zukommen, ist § 120c Abs. 2 anzuwenden. Die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zulässigen nationalen Übergangsbestimmungen und begleitenden oder ausführenden Regelungen sowie Sonderregelungen und Ausnahmen können vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt mit Verordnung festgelegt werden. Die zulässigen Ausnahmen von der Flugplanpflicht bei grenzüberschreitenden Flügen und die Aussetzung

dieser Ausnahmen sowie Sonderregelungen über den Flugplaninhalt können luftfahrtüblich kundgemacht werden.

(Anm1)

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat vor der Erlassung der in Abs. 2 bezeichneten Verordnung das Einvernehmen herzustellen

1. mit dem Bundesminister für Landesverteidigung und Sport, soweit es sich nicht um Bestimmungen handelt, die zur Sicherung der internationalen Zivilluftfahrt erforderlich sind,

2. mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Forschung hinsichtlich der Angelegenheiten des Flugwetterdienstes (§ 119 Abs. 2 lit. c), wenn diese mit dem sonstigen Wetterdienst im Zusammenhang stehen.

§ 126. Zivile Luftfahrtveranstaltungen

(1) Wettbewerbe oder Schaufvorstellungen, an denen Zivilluftfahrzeuge beteiligt sind (zivile Luftfahrtveranstaltungen), dürfen unbeschadet sonstiger gesetzlicher Vorschriften nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 4 zuständigen Behörde durchgeführt werden.

(2) Die Bewilligung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass öffentliche Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, durch die Veranstaltung gefährdet werden können oder es zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

(3) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies für die sichere Durchführung der Luftfahrtveranstaltung erforderlich ist.

(4) Wenn sich die zivile Luftfahrtveranstaltung auf mehr als vier Bundesländer erstreckt, ist zur Erteilung der Bewilligung der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres, ansonsten der Landeshauptmann zuständig, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Veranstaltung durchgeführt werden soll.

§ 128. Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen sowie Verwendung von Feuerwerkskörpern und Lasern

(1) Das Steigenlassen von Fesselballonen, Drachen und Kleinluftballonen innerhalb von Sicherheitszonen und unterhalb von Sicherheitszonen ist verboten.

(2) Die Verwendung von Feuerwerkskörpern der Kategorie P2, S2, F2, F3, und F4 und T2 gemäß dem Pyrotechnikgesetz 2010, BGBl. I Nr. 131/2009, innerhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist verboten. Für die Verwendung dieser Feuerwerkskörper unterhalb von Sicherheitszonen während der Flugplatzbetriebszeiten ist § 94 anzuwenden. Der Verwender der Feuerwerkskörper hat beim Flugplatzhalter Auskunft über die jeweils aktuellen Betriebszeiten einzuholen.

(3) Die Verwendung von Lasern der Klassen 1M, 2M, 3R, 3B und 4 gemäß ÖVE/ÖNORM EN 60825-1+A11+A2 „Sicherheit von Laser-Einrichtungen – Teil 1: Klassifizierung von Anlagen, Anforderungen und Benutzer-Richtlinien“ ist nur mit einer Bewilligung gemäß § 94 zulässig. Davon ausgenommen sind Laser und Laser-Einrichtungen, die für Instandhaltungstätigkeiten sowie für die Aufrechterhaltung eines sicheren und geordneten Betriebes von Flugplätzen erforderlich sind.

(4) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 dürfen Fesselballone, Drachen sowie im Umkreis von 15 000 m um den Flugplatzbezugspunkt mehr als 30 Kleinluftballone, sonst mehr als 100 Kleinluftballone nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes steigen gelassen werden, wenn der Fesselballon, der Drachen oder die Kleinluftballone Steighöhen von mehr als 100 m ermöglichen.

(5) Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn durch das Steigenlassen des Fesselballons, des Drachens oder der Kleinluftballone weder der Luftverkehr noch Personen oder Sachen auf der Erde gefährdet werden können.

(6) Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies zur Verhinderung von Gefährdungen erforderlich ist.

5. Abschnitt

Unfälle und Störungen im Luftverkehr

§ 135 Such- und Rettungsmaßnahmen

(1) Die zusammenfassende Lenkung aller Suchmaßnahmen und die allfällig notwendige Einleitung von Rettungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges (Such- und Rettungsdienst) obliegen der Austro Control GmbH. Das gleiche gilt, wenn ein Unfall anzunehmen ist. Die Leitung und Durchführung der Rettungsmaßnahmen verbleibt bei den gemäß den landesrechtlichen Vorschriften über den Katastrophenschutz bzw. über die Katastrophenhilfe und über das Hilfs- und Rettungswesen zuständigen Stellen und Behörden.

(2) Die für die Erteilung der Zivillugplatzbewilligung zuständige Behörde hat für jeden Zivillugplatz mit Bescheid einen Flugplatzrettungsbereich festzulegen. Die Zivillugplatzhalter sind zur raschen und wirksamen Durchführung von Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches während der Betriebszeit des Zivillugplatzes verpflichtet. Bei Vorliegen einer Katastrophe verbleibt die Leitung und Durchführung von Rettungsmaßnahmen bei den nach den diesbezüglichen landesgesetzlichen Bestimmungen zuständigen Behörden und Stellen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die näheren Vorschriften über den Such- und Rettungsdienst und die Such- und Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereiches nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt durch Verordnung zu erlassen.

§ 136 Meldepflichten

(1) Ereignisse in der Zivilluftfahrt, insbesondere wahrgenommene Unfälle, Störungen und andere sicherheitsbezogene Vorkommnisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. gefährden könnten, sind zu melden von den

1. Haltern von Zivilluftfahrzeugen,
2. Zivillflugplatzhaltern,

3. Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes,

4. verantwortlichen Piloten,

5. Personen, die Zivilluftfahrzeuge oder deren Ausrüstungs-, Bau oder Bestandteile entwickeln, herstellen, instandhalten oder verändern,

6. Personen, die eine Nachprüfungsbescheinigung oder Freigabebescheinigung für ein Zivilluftfahrzeug oder dessen Ausrüstungs-, Bau oder Bestandteile unterzeichnen,

7. mit der Wahrnehmung von Aufgaben des Flugverkehrsdienstes (§ 119 Abs. 2) betrauten Personen,

8. Personen, die eine Funktion in Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Instandhaltung, Reparatur, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen ausüben, und

9. Personen, die auf einem Flugplatz eine Funktion im Zusammenhang mit der Abfertigung von Luftfahrzeugen am Boden ausüben, einschließlich Betankung, Servicearbeiten, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeugs.

In anderen Bestimmungen festgelegte Meldeverpflichtungen bleiben unberührt. Im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über

die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, ABl. Nr. L 122 vom 24.4.2014 S. 18, richtet sich der Kreis der meldepflichtigen Personen nach diesen Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Gemäß Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 wird festgelegt, dass diese Verordnung auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen, die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge, die nicht von der Verordnung (EU) 2018/1139 erfasst sind, anzuwenden ist, mit der Maßgabe, dass an die Stelle der gemäß Art. 4 Abs. 6 lit. a bis g der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 meldepflichtigen Personen die Meldepflichtigen gemäß Abs. 1 erster Satz treten.

(3) Zuständige Behörde im Sinne des Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 für die Erfassung von Meldungen gemäß Art. 4 Abs. 6 und 8 sowie Art. 5 Abs. 2 und 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, die Verarbeitung und die Speicherung von Angaben zu Ereignissen ist die Austro Control GmbH. Die Austro Control GmbH hat für die Erfassung der Meldungen eine zentrale Meldestelle einzurichten. In anderen Bestimmungen festgelegte Meldungsempfänger bleiben unberührt, die bei diesen Stellen eingelangten Meldungen sind unverzüglich an die zentrale Meldestelle zur Verarbeitung und Speicherung der Meldungen weiterzuleiten.

(4) Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, die bei ihr eingelangten Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295 vom 12.11.2010 S. 35, unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (§ 2 des

Unfalluntersuchungsgesetzes – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten. Die Austro Control GmbH ist weiters verpflichtet, die maßgeblichen sicherheitsrelevanten Meldungen innerhalb von zwei Werktagen an die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde gemäß § 120c oder § 141 oder die aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zuständigen Aufsichtsbehörden oder die Aufsichtsbehörde gemäß § 14a Abs. 2 des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes – FBG, BGBl. I Nr. 97/1998, oder gemäß § 34 Abs. 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes – GGBG, BGBl. I Nr. 145/1998, und, soweit diese Meldungen den Zuständigkeitsbereich einer gemäß § 140b betrauten Behörde berühren, an diese weiterzuleiten. Diese Stellen sind die zuständigen Behörden im Sinne des Art. 6 Abs. 2, des Art. 7 Abs. 2 und des Art. 13 Abs. 4 und 6 sowie zur Überwachung der Vorgaben bzw. Maßnahmen gemäß Art. 4 Abs. 2 und 8, Art. 5 Abs. 1, 6 und 8, Art. 6 Abs. 1, Art. 7 Abs. 3, Art. 13 Abs. 1 bis 4 und Abs. 8 sowie Art. 15 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

(5) Die Austro Control GmbH ist Ansprechstelle für die Informationsübertragung gemäß Art. 8 Abs. 2, den Informationsaustausch gemäß Art. 9 Abs. 3 sowie für Informationsanfragen interessierter Kreise gemäß Art. 10 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zu veröffentlichen. Die in Abs. 4 genannten Aufsichtsbehörden haben der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die für den Sicherheitsbericht benötigten Informationen in einem durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vorgegebenen Format zeitgerecht zur Verfügung zu stellen. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist die zuständige Stelle gemäß Art. 16 Abs. 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014.

(6) Wird von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes eine Untersuchung eines Vorfalles im Bereich Luftfahrt eingeleitet, sind die im Untersuchungsbericht gemäß Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthaltenen Informationen ebenfalls in der nationalen Datenbank gemäß

Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zu speichern, zu verarbeiten und auszuwerten.

(7) Die in der nationalen Datenbank enthaltenen Informationen sind dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, den Aufsichtsbehörden gemäß § 120c und § 141, den aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zuständigen Aufsichtsbehörden, den auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständigen Behörden, der Aufsichtsbehörde gemäß § 14a Abs. 2 FBG sowie der gemäß § 34 Abs. 6 Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG, BGBl. I Nr. 145/1998 zuständigen Behörde zugänglich zu machen. Die Austro Control GmbH hat die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen dahingehend im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, dass den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 ermöglicht werden.

§ 137. Flugunfalluntersuchungen

(1) Die Untersuchung von Unfällen und Störungen beim Betrieb von Zivilluftfahrzeugen ist gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz durchzuführen.

(2) Unfälle und schwere Störungen von in- und ausländischen Militärluftfahrzeugen, die zur Tötung oder schweren Verletzung von Personen oder zur erheblichen Beschädigung des Luftfahrzeuges geführt haben, sind unbeschadet sonstiger behördlicher Erhebungen von einer militärischen Flugunfallkommission zu untersuchen. Zweck der Untersuchung ist es, ein Gutachten über die Unfallursachen zu erstatten und Maßnahmen zur Vermeidung derartiger Unfälle vorzuschlagen.

(3) Die Flugunfallkommission gemäß Abs. 2 ist vom Bundesminister für Landesverteidigung für jeden Unfall gesondert zu bestellen. Es dürfen nur Personen bestellt werden, deren Unbefangenheit außer Zweifel steht.

(4) Der Bundesminister für Landesverteidigung hat die näheren Vorschriften über die Zusammensetzung der Flugunfallkommission und über die Führung der Untersuchungen gemäß Abs. 2 unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung durch Verordnung festzulegen.

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann in die gemäß Abs. 2 zu bildende militärische Flugunfallkommission einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Militärluftfahrzeuges die Interessen der Sicherheit der Luftfahrt berührt werden. Der Bundesminister für Landesverteidigung kann für die gemäß Abs. 1 durchzuführende Untersuchung einen Ressortvertreter entsenden, wenn bei einem Unfall eines Zivilluftfahrzeuges militärische Interessen berührt werden.

(6) Soweit zur Erreichung des Zweckes einer militärischen Flugunfalluntersuchung behördliche Ermittlungen wie insbesondere Obduktionen oder Sicherstellungen erforderlich erscheinen, sind diese vom Leiter der militärischen Flugunfallkommission unter Bedachtnahme darauf anzuordnen, daß hiedurch Beweisaufnahmen im Zuge von Gerichtsverfahren nicht behindert werden.

Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz- Verordnung [KHV]

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

§ 2. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gilt, soweit nichts anderes bestimmt ist, als

1. Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz: eine Hubschrauberlandefläche bei Krankenhäusern, die ausschließlich für Ambulanz- und/oder Rettungseinsätze verwendet wird (§ 80b LFG),

2. Ambulanzeinsätze: Flüge zur Beförderung von bereits ärztlich versorgten, schwer kranken oder schwer verletzten Personen oder von Notfallpatienten von einer Krankenanstalt in eine andere sowie mit solchen Flügen in unmittelbarem Zusammenhang stehende Flüge,

3. Rettungseinsätze (Helicopter Emergency Medical Service – HEMS): Flüge zum Zweck der Unterstützung medizinischer Hilfeleistungen, bei denen ein sofortiger und schneller Transport unerlässlich ist, durch die Beförderung von

- a) medizinischem Personal,
- b) medizinischem Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente), oder
- c) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen,

4. dicht besiedeltes Gebiet: im Zusammenhang mit einer Stadt oder Siedlung ein Bereich, der im Wesentlichen für Wohn-, gewerbliche oder Erholungszwecke genutzt wird (Z 18 des Anhanges I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, ABl. Nr. L 296 vom 25.10.2012 S. 1, idgF),

5. Gebiet mit schwierigen Umgebungsbedingungen: ein Gebiet, in dem eine sichere Notlandung nicht durchgeführt werden kann, weil die Oberfläche dies nicht zulässt oder in dem ein unannehmbares Risiko einer Gefährdung von Personen oder Objekten am Boden besteht sowie diejenigen Teile eines dicht besiedelten Gebietes, in dem keine geeigneten Flächen für eine sichere Notlandung vorhanden sind,

6. Aufsetz- oder Abhebefläche (TLOF): eine tragfähige Fläche, auf der ein Hubschrauber aufsetzen oder von der ein Hubschrauber abheben kann,

7. Bodeneffekt: ein aerodynamisch bedingter zusätzlicher Auftrieb eines Hubschraubers, der bei einem Flug in Bodennähe entsteht; die Flughöhe ist hierbei gleich oder kleiner dem Durchmesser des Hauptrotors (1,0 Rotordurchmesser),

8. Brechbarkeit: ein Merkmal eines Objektes, durch das es seine strukturelle Unversehrtheit und Steifigkeit bis zur gewünschten Belastungsgrenze beibehält, aber beim Auftreffen einer größeren Last so bricht, sich verformt oder nachgibt, dass sich für Luftfahrzeuge die geringste Gefahr ergibt,

9. Endanflug- und Startfläche (FATO): eine definierte Fläche, über der das Endanflugverfahren zum Schweben oder Landen beendet wird und von der das Startverfahren begonnen wird; im Falle des Betriebes in Flugleistungsklasse 1 umfasst die definierte Fläche die verfügbare Startabbruchfläche,

10. Referenzhubschrauber: das für die Benützung des jeweiligen Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzes vorgesehene größte Hubschrauberbaumuster,

11. Größe des Hubschraubers (D): jene beim Referenzhubschrauber gemessene Distanz, beginnend beim vordersten Punkt des drehenden Hauptrotors bis zum hintersten Punkt des drehenden Heckrotors oder der Hubschrauberstruktur, wenn die drehenden Rotoren davon umfassend sind,

12. Betrieb in der Flugleistungsklasse 1: ein Betrieb, bei dem der Hubschrauber bei Ausfall des kritischen Triebwerks innerhalb der verfügbaren Startabbruchstrecke landen oder den Flug zu einem geeigneten Landebereich sicher fortsetzen kann, je nachdem, wann der Ausfall eintritt,

13. Betrieb in der Flugleistungsklasse 2: ein Betrieb, bei dem im Falle eines Ausfalls des kritischen Triebwerks genügend Leistung vorhanden ist, die es dem Hubschrauber erlaubt, den Flug sicher fortzusetzen, sofern der Ausfall nicht zu einem frühen Zeitpunkt während des Starts oder einem späten Zeitpunkt der Landung eintritt, in welchem Fall eine Notlandung erforderlich sein kann,

14. Hindernis: alle festen (temporär oder ständig vorhandenen) und alle beweglichen Objekte oder Teile davon, die sich auf einer für die

Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befinden oder über eine festgelegte Fläche hinausragen, die zum Schutze von Luftfahrzeugen im Fluge vorgesehen ist,

15. Hubschrauberabstellfläche: eine Luftfahrzeugabstellfläche, die für das Abstellen und bei beabsichtigtem Schwebeflugbetrieb für das Aufsetzen und Abheben eines Hubschraubers vorgesehen ist,

16. Rotorabwind: die vertikal durch den drehenden Rotor beschleunigte Luftmasse, die abhängig von Rotordurchmesser, -drehzahl und Anstellwinkel der Rotorblätter ist,

17. Sicherheitsfläche: eine auf einem Hubschrauberlandeplatz vorgesehene Fläche, welche die Endanflug- und Startfläche umgibt und frei von Hindernissen ist, außer solchen Anlagen, die für die Navigation erforderlich sind und die dazu dienen, das Risiko, dass ein Hubschrauber durch unbeabsichtigtes Abweichen von der Endanflug- und Startfläche zu Schaden kommt, zu reduzieren,

18. Rückwärtsstartverfahren: die Erreichung der Entscheidungshöhe für den Start (Startentscheidungspunkt – TDP) durch Rückwärtssteigflug, sodass vor Erreichung der Entscheidungshöhe auf der jeweiligen Landefläche retour gelandet werden kann sowie bei Erreichung der Entscheidungshöhe ein Start durch Einleitung eines angemessenen Sinkfluges durchgeführt werden kann,

19. Hindernisbegrenzungsfläche: jene festgelegten Flächen, welche durch Objekte (zB Gebäudeteile, Bäume, Seil- oder Drahtverspannungen udgl.) nicht durchragt werden sollen, um einen gefahrlosen Betrieb sicherzustellen,

20. zuständige Behörde: die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde (§ 68 Abs. 2 LFG),

21. Bodenlandeplatz: ein Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz, der sich auf festem Boden befindet,

22. erhöhter Landeplatz: ein Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz, dessen Endanflug- und Startfläche sich auf einem künstlichen Unterbau oder auf einer sonstigen Fläche, mindestens 3 m erhöht vom Erdboden, befindet.

§ 3 Arten von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen

Krankenhaus-Hubschrauberflugplätze können als Bodenlandeplatz (§ 2 Z 21) oder als erhöhter Landeplatz (§ 2 Z 22) genehmigt werden.

§ 4 Standorte von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen

(1) Bei der Standortwahl von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Größe und Beschaffenheit der in Aussicht genommenen Fläche sowie die Beschaffenheit ihrer Umgebung die Errichtung der für einen geordneten Flugbetrieb innerhalb der vorgegebenen Betriebs- und Leistungsgrenzen des jeweiligen Referenzhubschraubers notwendigen Bewegungsflächen und sonstigen Bodeneinrichtungen sowie Flugsicherungsanlagen ermöglichen und den Bestimmungen dieser Verordnung über die Hindernisbegrenzungsflächen entsprechen.

(2) Bei der Standortwahl müssen zudem die vorgegebenen Notverfahren des jeweiligen Referenzhubschraubers sowie die Hintanhaltung von Gefährdungen für Personen beim Betrieb in bebauten Gebieten bzw. im unmittelbaren Nahebereich von Menschenansammlungen berücksichtigt werden. Weiters ist darauf zu achten, dass durch den Betrieb der Hubschrauber beim Abflug und bei der Landung durch den Rotorabwind keine Personen gefährdet oder Sachen beschädigt werden sowie keine unzumutbaren Lärmimmissionen herbeigeführt werden.

§ 5 Benennung von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen

Für die Benennung eines Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzes ist ein Name zu wählen, der eine eindeutige Identifizierung der Landefläche ermöglicht und eine Verwechslung mit einem anderen Zivilflugplatz ausschließt. Diese Bezeichnung ist in der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 80b LFG als Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzname festzulegen. Dem Krankenhaus-

Hubschrauberflugplatznamen ist von der zuständigen Behörde ein vierstelliger ICAO-Code (Hubschrauberflugplatzkennungszeichen) beizustellen.

§ 6 Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzbezugspunkt und –bezugshöhe

(1) Für jeden Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz sind der Hubschrauberflugplatzbezugspunkt und die Hubschrauberflugplatzbezugshöhe zu ermitteln und in der Zivillflugplatz-Bewilligung gemäß § 80b LFG festzulegen.

(2) Der Hubschrauberflugplatzbezugspunkt ist nach geographischen Koordinaten (Länge bezogen auf Greenwich), auf volle Bogensekunden auf-beziehungsweise abgerundet, ungefähr im geometrischen Mittelpunkt der für den Start und die Landung bestimmten Bewegungsflächen festzusetzen und im Flugplatzlageplan einzutragen.

(3) Die Hubschrauberflugplatzbezugshöhe ist im geometrischen Mittelpunkt der Aufsetz- und Abhebefläche anzunehmen. Wenn der Höhenunterschied zwischen dem geometrischen Mittelpunkt der Aufsetz- und Abhebefläche bzw. zwischen diesem und der Schwelle bzw. zwischen den einzelnen Schwellen zueinander größer als 1,0 m ist, sind mehrere Höhen, jedoch zumindest jene der definierten Schwellen, zu bestimmen.

2. Abschnitt - Mindestanforderungen

§ 7 Generelle Planungsgrundsätze

(1) Krankenhaus-Hubschrauberflugplätze müssen für den jeweiligen Referenzhubschrauber sowie die anzuwendenden Flugleistungsanforderungen dimensioniert werden. Die jeweiligen Ausmaße sind in der Zivillflugplatz-Bewilligung gemäß § 80b LFG festzulegen.

(2) Auf Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen sind die Richtung und Anzahl der Pisten, bei mehr als zwei An- und Abflugrichtungen zumindest die Anzahl jener der bevorzugten Richtungen, soweit wie möglich in der vorherrschenden Hauptwindrichtung festzulegen. Werden für einen Krankenhaus-

Hubschrauberflugplatz zwei An- und Abflugflächen festgelegt, so müssen die Mittellinien der An- und Abflugflächen mindestens 150° zueinander angeordnet werden.

(3) Dem Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung gemäß § 80b LFG sind aussagekräftige Unterlagen über den Standort (zB die Hauptwindrichtung, Hindernisse, Lärmimmissionen), die geplanten An- und Abflugverfahren, den Referenzhubschrauber sowie die geplante Tragfähigkeit der Endanflug- und Startfläche beizufügen.

§ 8 Endanflug- und Startfläche (FATO) bei einem Bodenlandeplatz

(1) Ein Bodenlandeplatz muss mindestens eine Endanflug- und Startfläche haben.

(2) Die Endanflug- und Startfläche muss hindernisfrei sein.

(3) Die Größe der Endanflug- und Startfläche muss, unabhängig von der höchstzulässigen Abflugmasse, mindestens einem Kreis mit einem Durchmesser der Größe des Hubschraubers (D) entsprechen. Bei der Festlegung einer Endanflug- und Startfläche mit einem Kreisdurchmesser von $1 \times D$ ist zu beachten, dass die für den Startabbruch benötigte Landefläche bei Vorwärtsstart größer als $1 \times D$ ist. Die zur Verfügung stehende Startabbruchstrecke muss sich nach dem jeweiligen Referenzhubschrauber sowie die anzuwendenden Flugleistungsanforderungen richten.

(4) Die Gesamtneigungen der Endanflug- und Startfläche darf 3 % in jeder Richtung nicht überschreiten. Eine Endanflug- und Startfläche darf an keiner Stelle eine Neigung von mehr als 5% bei Flügen in Flugleistungsklasse 1 aufweisen.

(5) Die gesamte Oberfläche der Endanflug- und Startfläche muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten, soweit wie möglich frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung auswirken könnten sowie über eine ausreichende Tragfähigkeit verfügen. Bei

der Bemessung der ausreichenden Tragfähigkeit ist mindestens ein Startabbruch bei höchstzulässiger Abflugmasse des Referenzhubschraubers bei Betrieb in der jeweils anwendbaren Flugleistungsklasse anzusetzen. Bei Betrieb in der Flugleistungsklasse 1 kann sich die Bemessung auf die höchstzulässige Abflugmasse beschränken, bei Betrieb in der Flugleistungsklasse 2 sind entsprechende statische Gutachten zugrunde zu legen, wobei zumindest die doppelte höchstzulässige Abflugmasse anzusetzen ist. Weiters muss die Oberfläche der Endanflug- und Startfläche so gestaltet sein, dass notwendige Bodeneffekte entstehen können.

§ 9 Endanflug- und Startfläche (FATO) bei einem erhöhten Landeplatz

(1) Ein erhöhter Landeplatz muss mindestens eine Endanflug- und Startfläche haben.

(2) Die Endanflug- und Startfläche muss hindernisfrei sein.

(3) Die Größe der Endanflug- und Startfläche muss, unabhängig von der höchstzulässigen Abflugmasse, mindestens einem Kreis mit einem Durchmesser der Größe des Hubschraubers (D) entsprechen, jedoch dürfen, ohne Berücksichtigung allfälliger Korrekturfaktoren für Temperatur und Höhe oder Wind,

1. 15 m als Kreisdurchmesser oder
2. 15 m Kantenlänge bei einem Rechteck

nicht unterschritten werden.

(4) Die Neigungen der Endanflug- und Startfläche müssen ausreichend groß sein, um Ansammlungen von Wasser an der Oberfläche zu vermeiden, dürfen jedoch 2 % in jeder Richtung nicht überschreiten.

(5) Die gesamte Oberfläche der Endanflug- und Startfläche muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten und soweit wie möglich frei von Unregelmäßigkeiten sein, die sich nachteilig auf Start oder Landung

auswirken könnten sowie über eine ausreichende Tragfähigkeit verfügen. Bei der Bemessung der ausreichenden Tragfähigkeit ist mindestens ein Startabbruch bei höchstzulässiger Abflugmasse des Referenzhubschraubers bei Betrieb in der jeweils anwendbaren Flugleistungsklasse anzusetzen. Bei Betrieb in der Flugleistungsklasse 1 kann sich die Bemessung auf die höchstzulässige Abflugmasse beschränken, bei Betrieb in der Flugleistungsklasse 2 sind entsprechende statische Gutachten zugrunde zu legen, wobei zumindest die doppelte höchstzulässige Abflugmasse anzusetzen ist. Weiters muss die Oberfläche der Endanflug- und Startfläche so gestaltet sein, dass notwendige Bodeneffekte entstehen können.

§ 10 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) bei einem Bodenlandeplatz

(1) Ein Bodenlandeplatz muss mindestens eine Aufsetz- und Abhebefläche haben. Diese Fläche kann sich innerhalb oder außerhalb der Endanflug- und Startfläche befinden.

(2) Die Größe der Aufsetz- und Abhebefläche muss mindestens einem Kreis mit einem Durchmesser der Größe des Hubschraubers (D) entsprechen.

(3) Die Neigungen der Aufsetz- und Abhebefläche müssen ausreichend groß sein, um Ansammlungen von Wasser an der Oberfläche zu vermeiden, dürfen jedoch 2 % in jeder Richtung nicht überschreiten.

(4) Die Oberfläche der Aufsetz- und Abhebefläche muss den Auswirkungen des Rotorabwindes standhalten. Bei der Bemessung der ausreichenden Tragfähigkeit ist, wenn die Aufsetz- und Abhebefläche innerhalb einer Endanflug- und Startfläche liegt, mindestens ein Startabbruch des Referenzhubschraubers bei höchstzulässiger Abflugmasse anzusetzen.

(5) Wenn eine Aufsetz- und Abhebefläche innerhalb einer Endanflug- und Startfläche liegt, muss der geometrische Mittelpunkt der Aufsetz- und Abhebefläche mindestens die Hälfte der Größe des Hubschraubers (D) von der Ecke der Endanflug- und Startfläche entfernt liegen.

§ 11 Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF) bei einem erhöhten Landeplatz

(1) Ein erhöhter Hubschrauberlandeplatz muss mindestens eine Aufsetz- und Abhebefläche haben.

(2) Hinsichtlich der Größe und der Neigung der Aufsetz- und Abhebefläche sind die Bestimmungen des § 10 Abs. 2 und 3 anzuwenden.

(3) Die Tragfähigkeit der Aufsetz- und Abhebefläche ist so zu bemessen, dass sie dem dafür vorgesehenen Betrieb standhält, es ist jedoch mindestens ein Startabbruch des Referenzhubschraubers bei höchstzulässiger Abflugmasse bei Betrieb in der Flugleistungsklasse 1 anzusetzen. Bei dieser Bemessung ist zusätzlich die Belastung durch insbesondere Personen, Schnee, Fracht, Treibstofflagerung oder Treibstoffvorhaltung und notwendige Feuerlöschgeräte zu berücksichtigen.

(4) Die Oberfläche der Aufsetz- und Abhebefläche muss rutschfest für Hubschrauber und Personen sein.

§ 12 Sicherheitsflächen bei einem Bodenplatz

(1) Eine Endanflug- und Startfläche muss von einer Sicherheitsfläche umschlossen sein, welche übergangslos an diese anschließt. Im Falle einer nicht befestigten Sicherheitsfläche ist diese so zu gestalten, dass die für den Start und die Landung notwendigen Bodeneffekte entstehen können und durch den Rotorabwind keine Fremdkörper aufgewirbelt werden können.

(2) Die Sicherheitsfläche muss mindestens eine Breite von 3 m oder die 0,25 fache Größe des Hubschraubers (D) aufweisen, je nachdem, welcher der größere Wert ist.

(3) Die Größe der Endanflug- und Startfläche sowie Aufsetz- und Abhebefläche und der umschließenden Sicherheitsfläche muss zusammen mindestens 2mal die Größe des Hubschraubers (D), unabhängig von der Form der Fläche, aufweisen. Davon abweichend können jene Seiten des Landeplatzes gestaltet werden, die nicht in Richtung einer festgelegten An-

und Abflugflächen liegen. Diese Seiten müssen zumindest den Bestimmungen gemäß Abs. 1 und 2 entsprechen.

(4) Bei einer Endanflug- und Startfläche in Kreisform oder bei einer rechteckigen Endanflug- und Startfläche, bei welcher die An- und Abflugfläche verdreht wird, hat jener Teil des Sicherheitsstreifens, der zwischen der Form der Endanflug- und Startfläche und dem Innenrand der An- und Abflugfläche liegt, den Anforderungen gemäß den Abs. 5 bis 7 zu entsprechen.

(5) Die Sicherheitsfläche darf eine maximale Steigung, beginnend an der Kante der Endanflug- und Startfläche von 3% nicht übersteigen.

(6) Innerhalb der Sicherheitsfläche dürfen sich nur brechbare Objekte, die für den ordnungsgemäßen Hubschrauberbetrieb erforderlich sind, befinden. Diese brechbaren Objekte dürfen eine am Rand im Ausmaß von 25 cm über der Endanflug- und Startfläche beginnende und mit einer Steigung von 5% ansteigende Fläche nicht durchragen. Bei Hubschrauberbewegungen sind innerhalb der Sicherheitsfläche keine beweglichen Objekte zulässig.

(7) Zusätzlich dürfen keine Objekte eine beginnend beim äußeren Rand der Sicherheitsfläche auf eine Länge von 10 m und in einem Winkel von 45° ansteigende Fläche durchragen. Davon ausgenommen kann eine einzige Seite der Endanflug- und Startfläche werden, wenn zusätzlich keine An- oder Abflugfläche auf dieser Seite der Endanflug- und Startfläche liegt.

§ 13 Sicherheitsflächen bei einem erhöhten Landeplatz

(1) Eine Endanflug- und Startfläche sowie Aufsetz- und Abhebefläche muss von einer Sicherheitsfläche umschlossen sein, die übergangslos an diese anschließt.

(2) Die Sicherheitsfläche muss mindestens eine Breite von 3 m oder die 0,25 fache Größe des Hubschraubers (D), je nachdem welcher der größere Wert ist, aufweisen.

(3) Die Größe der Endanflug- und Startfläche sowie Aufsetz- und Abhebefläche und der umschließenden Sicherheitsfläche muss zusammen mindestens 2mal die Größe des Hubschraubers (D), unabhängig von der Form der Fläche, aufweisen. Davon abweichend können jene Seiten des Landeplatzes gestaltet werden, die nicht in Richtung einer festgelegten An- und Abflugflächen liegen. Diese Seiten müssen den Bestimmungen gemäß Abs. 1 und 2 entsprechen.

(4) Bei einer Endanflug- und Startfläche in Kreisform oder bei einer rechteckigen Endanflug- und Startfläche, bei welcher die An- und Abflugfläche verdreht wird, hat jener Teil des Sicherheitsstreifens, der zwischen der Form der Endanflug- und Startfläche und dem Innenrand der An- und Abflugfläche liegt, den Anforderungen gemäß den Abs. 5 bis 8 zu entsprechen.

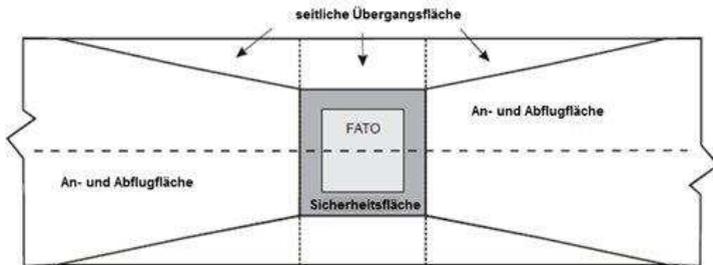
(5) Die Sicherheitsfläche darf eine maximale Steigung, beginnend an der Kante der Endanflug- und Startfläche von 3% nicht übersteigen.

(6) Innerhalb der Sicherheitsfläche dürfen sich nur brechbare Objekte, die für den ordnungsgemäßen Hubschrauberbetrieb erforderlich sind, befinden. Diese brechbaren Objekte dürfen eine am Rand im Ausmaß von 25 cm über der Endanflug- und Startfläche beginnende und mit einer Steigung von 5% ansteigende Fläche nicht durchragen. Bei Hubschrauberbewegungen sind innerhalb der Sicherheitsfläche keine beweglichen Objekte zulässig. Die Angaben über die seitliche Übergangsfläche in Muster 1 und 2 der Anlage bleiben unberührt.

(7) Zusätzlich dürfen keine Objekte eine beginnend beim äußeren Rand der Sicherheitsfläche auf eine Länge von 10 m und in einem Winkel von 45° ansteigende Fläche durchragen. Davon ausgenommen werden kann, insbesondere für die Schaffung eines Übergabepunktes, eine einzige Seite der Endanflug- und Startfläche, wenn zusätzlich keine An- oder Abflugfläche auf dieser Seite der Endanflug- und Startfläche liegt. Die Angaben über die seitliche Übergangsfläche in Muster 1 und 2 der Anlage bleiben unberührt.

(8) Die Tragfähigkeit der Sicherheitsfläche ist so zu bemessen, dass diese dem dafür vorgesehenen Betrieb standhält, mindestens jedoch für die höchstzulässige Abflugmasse des Referenzhubschraubers ausgelegt ist. Die Oberfläche der Sicherheitsfläche muss so gestaltet sein, dass die für den Start und die Landung notwendigen Bodeneffekte entstehen können.

(9) Bei abfallenden Rändern sind nach außen ansteigende Fangnetze, welche dem Stand der Technik entsprechen, für den Personenschutz vorzusehen. Die Fangnetze oder Teile von diesen dürfen die Höhe der Endanflug- und Starfläche nicht überragen.



§ 14 Verfügbare Strecken

(1) Für einen Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz sind im Hinblick auf den Referenzhubschrauber sowie die anzuwendenden Flugleistungsanforderungen folgende Strecken, soweit dies für den ordnungsgemäßen Flugbetrieb erforderlich ist, gerundet auf den nächsten vollen Meter festzusetzen und in luftfahrtüblicher Weise zu verlautbaren:

1. verfügbare Startstrecke (TODAH) gemäß Z 119 des Anhanges I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012,
2. verfügbare Startabbruchstrecke (RTODAH) gemäß Z 116 des Anhanges I der Verordnung (EU) Nr. 965/2012, und
3. verfügbare Landestrecke (LDAH): die Länge der FATO samt einer zusätzlichen Fläche, die für die Beendigung des Endanfluges als verfügbar und geeignet erklärt wird.

(2) Sind die für den Startabbruch gemäß den jeweiligen Flug- bzw. Betriebshandbüchern des Referenzhubschraubers erforderlichen Strecken größer als die vorhandenen baulichen Flächen, so ist ein Rückwärtsstartverfahren festzulegen und dies anstelle der RTODAH zu verlautbaren.

§ 15 Hubschrauberabstellflächen

(1) Hubschrauberabstellflächen dürfen nur außerhalb von Sicherheitsstreifen und außerhalb von An- und Abflugflächen von Luftfahrzeugen angelegt werden. Ihr Abstand vom Sicherheitsstreifen und An- und Abflugflächen muss so groß sein, dass Hubschrauber, für welche die Abstellfläche bestimmt ist, die An- und Abflugfläche sowie die Übergangsfläche nicht durchragen können.

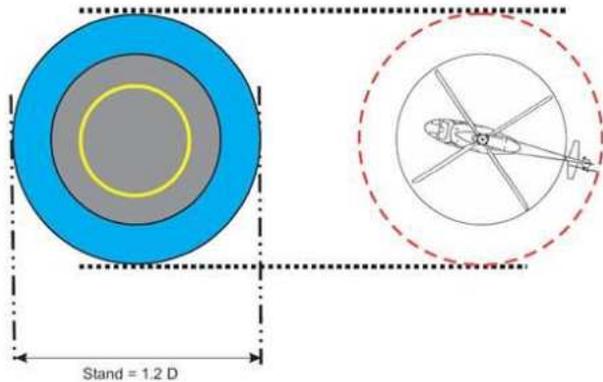
(2) Eine Abstellfläche darf an keiner Stelle und in keiner Richtung eine Neigung von 2% überschreiten.

(3) Eine Abstellfläche muss mindestens 1,2mal die Größe des Hubschraubers (D) aufweisen.

(4) Ist vorgesehen, dass ein Hubschrauber auf einer Abstellfläche Drehungen durchführt, muss ein Sicherheitsstreifen die Fläche der Abstellfläche ganzseitig umschließen. Die Größe der Abstellfläche inklusive Sicherheitsstreifen muss mindestens 2mal die Größe des Hubschraubers (D) aufweisen.

(5) Auf Abstellflächen und gegebenenfalls Sicherheitsstreifen dürfen sich keine fixen Objekte befinden.

(6) Die Tragfähigkeit der Abstellfläche ist so zu bemessen, dass diese dem dafür vorgesehenen Betrieb standhält, jedoch muss die höchstzulässige Abflugmasse mindestens auf einer Kreisfläche mit dem geometrischen Mittelpunkt der Abstellfläche von 0,83mal der Größe des Hubschraubers (D) angesetzt werden.



§ 16 Hindernisbegrenzungsfläche

(1) Krankenhaus-Hubschrauberflugplätze dürfen nur betrieben werden, wenn die gemäß den Abs. 2 bis 5 festzulegenden Hindernisbegrenzungsflächen der für den An- und Abflug bestimmten Bewegungsflächen frei von Hindernissen sind, welche die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigen.

(2) Die Erfordernisse für Hindernisbegrenzungsflächen sind auf der Grundlage der beabsichtigten Nutzung einer Endanflug- und Startfläche, d.h. Anflugverfahren zum Schweben oder zur Landung, Startverfahren und Art des Anfluges festzulegen.

(3) Die festzulegenden Hindernisbegrenzungsflächen für Anflüge müssen in Abhängigkeit der anzuwendenden Flugeleistungsstufe den Flächen aus der Tabelle gemäß Muster 1 der Anlage genügen. Bei erschwerenden örtlichen Bedingungen können für Anflüge unter Verwendung eines dem jeweiligen Referenzhubschrauber entsprechenden Landeentscheidungspunktes (LDP), von dem aus eine sichere Landung auch bei Triebwerksausfall auf dem Hubschrauberlandeplatz durchführbar ist, die Hindernisbegrenzungsflächen gemäß der Spalte 2 der Tabelle angesetzt werden.

(4) Die festzulegenden Hindernisbegrenzungsflächen für Abflüge müssen in Abhängigkeit der anzuwendenden Flugleistungs-kategorie den Flächen aus der Tabelle gemäß Muster 2 der Anlage genügen. Bei erschweren örtlichen Bedingungen können für Abflüge unter Verwendung eines dem jeweiligen Referenzhubschrauber entsprechenden Rückwärtsstartverfahrens, bei dem entweder eine sichere Landung auch bei Triebwerksausfall auf dem Hubschrauberlandeplatz oder durch einen angemessenen Sinkflug ein Start durchführbar sind, die Hindernisbegrenzungsflächen gemäß der Spalte 3 der Tabelle angesetzt werden.

(5) Bei der Festlegung des Rückwärtsstartverfahrens ist zu berücksichtigen, dass nach Erreichung des TDP ein Vorwärtsflug mit einem angemessenen Sinkflug zur Geschwindigkeitsaufnahme durchgeführt wird. Dabei ist die Hindernissituation nicht nur im Bereich des Rückwärtsfluges, sondern auch im Vorwärtsflug zu berücksichtigen. Daher sind die für das Rückwärtsstartverfahren angegebenen Flächen unter der Bedingung anzuwenden, dass die untere Begrenzung der beschriebenen Flächen zumindest 35ft über sämtlichen Objekten in Abhängigkeit der jeweiligen Höhe und Lage der Entscheidungshöhe sowie der Situation der Objekte im Vorwärtsflugteil verbleibt. Als Objekte gelten insbesondere Bauten, Bäume, Kräne, Antennen, Blitzschutzanlagen, Dachaufbauten sowie technische Geräte am Dach eines Gebäudes, Leitungen, Seil- und Drahtverspannungen.

(6) Die anwendbaren An- und Abflugverfahren sind luftfahrtüblich kundzumachen (§ 25).

§ 17 Windrichtungsanzeiger

(1) Ein Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz ist mit mindestens einem Windrichtungsanzeiger auszustatten.

(2) Ein Windrichtungsanzeiger ist so aufzustellen, dass er die Windverhältnisse über der FATO anzeigt und von den Auswirkungen gestörter Luftströmungen durch benachbarte Objekte oder Rotorwind nicht beeinflusst

wird. Er muss von einem im Flug, im Schweben oder auf der Bewegungsfläche befindlichen Hubschrauber aus sichtbar sein.

(3) Wenn gestörte Luftströmungen auf einer FATO auftreten können, sind zusätzliche Windrichtungsanzeiger dicht an der Fläche aufzustellen, um den Bodenwind auf der Fläche anzuzeigen.

(4) Ein Windrichtungsanzeiger muss so beschaffen sein, dass er eine eindeutige Anzeige der Windrichtung und eine grobe Anzeige der Windgeschwindigkeit gibt.

(5) Ein Windrichtungsanzeiger soll aus einem gekürzten Kegel aus leichtem Material bestehen und mindestens die folgenden Abmessungen haben:

- a) Länge 2,4 m
- b) Durchmesser breiteres Ende 0,6 m
- c) Durchmesser schmaleres Ende 0,3 m.

(6) Die Farbe des Windrichtungsanzeigers ist unter Berücksichtigung des Hintergrundes so zu wählen, dass er aus einer Höhe von mindestens 200 m (650 ft) über dem Hubschrauberlandeplatz klar sichtbar ist und die angezeigte Information erkannt werden kann. Es ist eine Einzelfarbe, vorzugsweise Weiß oder Orange, zu verwenden. Wenn bei wechselndem Hintergrund zur Erzielung einer ausreichenden Auffälligkeit eine Kombination zweier Farben notwendig ist, sind vorzugsweise Orange und Weiß, Rot und Weiß oder Schwarz und Weiß in fünf abwechselnden Streifen zu verwenden, der jeweils erste und letzte Streifen ist in der dunkleren Farbe auszuführen.

(7) Ein Windrichtungsanzeiger muss beleuchtet sein, wenn der Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz bei Nacht benutzt wird.

§ 18 Namensmarkierung

(1) Eine Namensmarkierung muss angebracht werden, wenn keine ausreichenden anderen optischen Erkennungsmöglichkeiten zur

einwandfreien Identifikation des Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzes vorhanden sind.

(2) Die Namensmarkierung ist so anzubringen, dass sie möglichst aus allen Winkeln oberhalb der Horizontalen sichtbar ist und hat aus dem zugewiesenen ICAO-Code des Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzes zu bestehen. Die Buchstaben müssen eine Höhe von mindestens 1,2 m aufweisen. Die Farbe der Markierung muss sich vom Hintergrund abheben und vorzugsweise weiß sein.

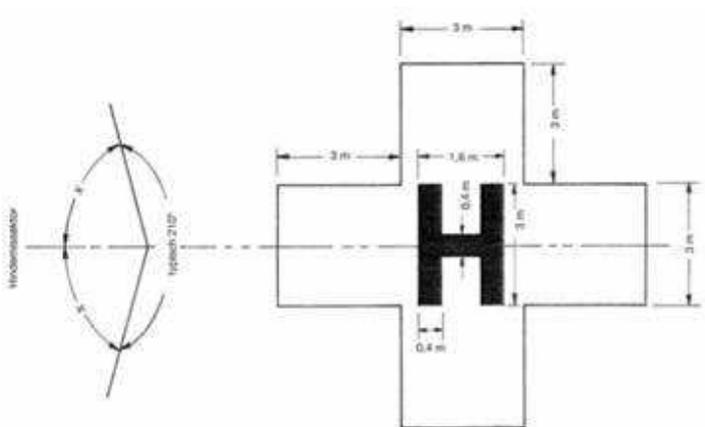
(3) Eine Namensmarkierung bei Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen, die bei Nacht oder bei schlechten Sichtverhältnissen benutzt werden dürfen, muss ausreichend sichtbar sein.

§ 19 Erkennungsmarkierung

(1) Eine Erkennungsmarkierung muss innerhalb der Endanflug- und Startfläche und zwar in der Mitte der Endanflug- und Startfläche, ausgenommen in Verbindung mit Start- und Landepistenbezeichnungsmarkierungen, aufgebracht werden.

(2) Eine Erkennungsmarkierung ist in Form eines roten H auf einem weißen Kreuz mit einer Kreuz-Kantenlänge von 3 m anzubringen. Das H hat eine Höhe von 3 m, eine Breite von 1,8 m und eine Strichstärke von 0,4 m aufzuweisen.

(3) Die Erkennungsmarkierung ist so auszurichten, dass der Querbalken des H rechtwinkelig zu den festgelegten An- und Abflugrichtungen liegt. Auf erhöhten Landeplätzen muss der Querbalken auf oder parallel zu der Halbierungslinie des hindernisfreien Sektors liegen. Wenn der erhöhte Landeplatz von mehr als zwei Seiten auf festgelegten An- und Abflugrichtungen angefliegen werden kann, so ist das H auf die bevorzugten An- und Abflugrichtungen auszulegen.



§ 20 Hubschrauberlimitierungsmarkierungen

(1) Es müssen Limitierungsmarkierungen hinsichtlich der zulässigen Größe des Referenzhubschraubers und der höchstzulässigen Abflugmasse aufgebracht werden.

(2) Diese Markierung ist innerhalb der Aufsetz- und Abhebefläche so anzubringen und auszurichten, dass sie aus der An- und Abflugrichtung bzw. bei mehr als zwei An- und Abflugrichtungen auf der bevorzugten Aufsetz- und Abhebefläche lesbar ist.

(3) Die Markierung der höchstzulässigen Abflugmasse muss aus einer ein-, zwei-, oder dreistelligen Zahl, gefolgt von dem Buchstaben „t“, welche auf eine Dezimalstelle in Verbindung mit einem Beistrich gerundet die höchstzulässige Abflugmasse auf 100 kg angibt, bestehen. Die Farbe der Markierung muss sich deutlich vom Untergrund abheben.

(4) Eine Markierung der Größe des Hubschraubers (D) ist innerhalb der Endanflug- und Startfläche in einer Farbe, die sich deutlich vom Untergrund abhebt, vorzugsweise in Weiß, als zweistellige, mathematisch gerundete Zahl, aufzubringen.

§ 21 Zielpunktmarkierung

(1) Eine Zielpunktmarkierung ist vorzusehen, wenn der Hubschrauberpilot einen definierten Punkt anfliegen muss, bevor er in Richtung Aufsetz- und Abhebefläche fliegt. Wenn Hubschrauber am Zielpunkt aufsetzen oder abheben dürfen, muss die Aufsetzmarkierung die Zielpunktmarkierung einschließen.

(2) Eine Zielpunktmarkierung ist innerhalb einer Endanflug- und Startflächen anzubringen.

(3) Die Zielpunktmarkierung muss aus einem gleichseitigen Dreieck, dessen Winkelhalbierende nach der bevorzugten Anflugrichtung ausgerichtet ist, bestehen. Die Markierung muss aus einer durchgehenden weißen Linie mit einer Kantenlänge von 9 m und einer Strichstärke von 1 m bestehen.

§ 22 Aufsetzflächenmarkierung

(1) Eine Aufsetzflächenmarkierung ist dort vorzusehen, wo ein Hubschrauber in einer bestimmten Position aufsetzen muss.

(2) Eine Aufsetzmarkierung ist so anzubringen, dass alle Teile des Hubschraubers in einem sicheren Abstand von jeglichen Hindernissen sind. Zusätzlich muss die Markierung so angebracht werden, dass, wenn der Sitz des Piloten über der Markierung ist, das Hauptfahrwerk des Hubschraubers innerhalb der für die Landung vorgesehen Fläche der definierten Aufsetzfläche, welche eine für die Landung ausreichende Tragfähigkeit aufweist, ist.

(3) Auf erhöhten Landeplätzen muss der Mittelpunkt der Aufsetzmarkierung im geometrischen Mittelpunkt der Aufsetz- und Abhebefläche liegen.

(4) Eine Aufsetzmarkierung muss aus einem gelben Kreis mit einem Durchmesser von mindestens der halben Größe des Referenzhubschraubers bestehen sowie mit einer Linienstärke von mindestens 0,5 m versehen sein.

§ 23 Befeuerung

(1) Krankenhaus-Hubschrauberflugplätze sind mit Befeuerungen auszustatten, wenn diese bei Nacht oder Dunkelheit betrieben werden dürfen oder die örtlichen Gegebenheiten dies zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erfordern. Art und Ausführung der Befeuerung müssen dem Stand der Technik entsprechen.

(2) Eine Befeuerung/-Beleuchtung der Aufsetz- und Abhebefläche ist an Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen vorzusehen, die nachts benutzt werden. Diese haben aus einer Randbefeuerung und einer Flutlichtbeleuchtung zu bestehen. Die Flutlichtbeleuchtung ist so auszugestalten, dass die Oberflächenerkennbarkeit der Aufsetz- und Abhebefläche gewährleistet ist.

(3) Die Randbefeuerung ist in gleichmäßigen Abständen von nicht mehr als 3 m auf erhöhten Landeplätzen und von nicht mehr als 5 m auf Bodenlandeplätzen anzubringen. Es sind mindestens vier Feuer auf jeder Seite bei Bodenlandeplätzen und sechs Feuer bei erhöhten Landeplätzen anzubringen, inklusive eines Feuers an jeder Ecke. Bei einer kreisförmigen Fläche sind mindestens 14 Feuer anzubringen. Randfeuer sind als grüne Rundstrahlunterflurfeuer auszuführen.

(4) Die Flutlichtbeleuchtung ist so anzubringen, dass weder der Hubschrauberpilot im Flug noch auf der Fläche arbeitendes Personal geblendet werden. Die Flutlichtbeleuchtung ist so anzuordnen und auszurichten, dass möglichst wenige Schatten entstehen. Die Flutlichtbeleuchtung darf nicht innerhalb der FATO und nicht höher als 0,25 m sein.

(5) Lichtquellen in der Umgebung von Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen, welche nicht dem Zwecke der Luftfahrt dienen, sind von der zuständigen Behörde vor Erteilung der Bewilligung gemäß § 80b LFG hinsichtlich ihres möglichen Gefährdungspotentiales im Hinblick auf die Sicherheit der Luftfahrt zu beurteilen. Ein Krankenhaus-Hubschrauberflugplatz darf nur betrieben

werden, wenn vom Zivilflugplatzhalter dafür Sorge getragen wird, dass die Sicherheit der Luftfahrt gefährdende Lichtquellen abgeschaltet, abgeschirmt, gedimmt oder dahingehend abgeändert werden, dass die Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt beseitigt wird.

§ 24 Rettungs- und Feuerlöschwesen

Die Bestimmungen der Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV, BGBl. II Nr. 318/2007 in der jeweils geltenden Fassung, sind anzuwenden. Weiters sind ausreichender vorbeugender Brandschutz sowie im Hinblick auf den Betriebsumfang geeignete Löschmittel und Löschsyste me vorzusehen.

§ 25 Daten und Informationen zu Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen

Die nachfolgend genannten Daten und Informationen zu Krankenhaus-Hubschrauberflugplätzen sind von der zuständigen Behörde der Austro Control GmbH rechtzeitig vor Aufnahme des Betriebes zur Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise gemäß § 172a LFG bereitzustellen:

1. Art des Krankenhaus-Hubschrauberflugplatzes,
2. Größe des Referenzhubschraubers und höchstzulässige Abflugmasse,
3. verfügbare Strecken,
4. An- und Abflugverfahren (§ 16 Abs. 6),
5. Hubschrauberlandeplatzbezugspunkt,
6. Hubschrauberlandeplatzbezugshöhe,
7. Aufsetz- und Abhebefläche (TLOF): Abmessungen aufgerundet zum nächsten vollen Meter, Neigung, Art der Oberfläche, Tragfähigkeit, abgerundet auf die nächsten 100 kg, in Tonnen (1 000 kg),
8. Endanflug- und Startfläche (FATO): Art der Endanflug- und Startfläche, rechtweisende Richtung bis auf ein Hundertstel Grad, Pistenbezeichnung, Länge, Breite bis auf den nächsten Meter, Neigung, Art der Oberfläche,
9. Sicherheitsfläche: Länge, Breite, Art der Oberfläche, Tragfähigkeit, abgerundet auf die nächsten 100 kg, in Tonnen (1 000 kg),
10. Hubschrauberrollbahn, Schwebeflugweg und Versetzweg: Bezeichnung, Breite, Art der Oberfläche,
11. Vorfeld: Art der Oberfläche,

12. Hubschrauberabstellplätze: Länge, Breite, Art der Oberfläche, Tragfähigkeit, abgerundet auf die nächsten 100 kg, in Tonnen (1 000 kg),
13. allenfalls vorhandene Freifläche: Länge, Bodenprofil,
14. optische Hilfen für Anflugverfahren, Markierung und Befeuerung von FATO, TLOF, Rollbahnen, Schwebeflugwege, Versetzwege und Vorfeldern,
15. Hindernisbegrenzungsflächen,
16. Hindernisse in der Umgebung, welche die Hindernisbegrenzungsflächen durchragen oder aus flugbetrieblicher Sicht von Relevanz sind,
17. festgelegte Rettungs- und Feuerlöschgerätschaften und Dienste,
18. Betriebszeiten sowie
19. Name und Telefonnummer der verantwortlichen Person gemäß § 26 Abs.1.

3. Abschnitt - Betriebliche Anforderungen

§ 26 Betriebsbereitschaft

(1) Der Betreiber des Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatzes hat der zuständigen Behörde eine verantwortliche Person zu benennen, die dafür zu sorgen hat, dass der Krankenhaus-Hubschrauberlandeplatz während der Betriebszeiten ordnungsgemäß und der jeweiligen Bewilligung entsprechend sicher benützt werden kann (Betriebsbereitschaft). Die Betriebsbereitschaft ist täglich vor Betriebsbeginn, zumindest jedoch 12 Stunden vor jeder Benützung sowie bei Vorliegen besonderer Umstände, welche die Betriebsbereitschaft in Zweifel stellen, wie insbesondere bei Schneelage oder Eisglätte, zu überprüfen. Ist die Betriebsbereitschaft ganz oder teilweise nicht mehr gegeben, so ist diese unverzüglich durch entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel Instandsetzen, Reinigen oder Sandstreuen, wiederherzustellen.

(2) Ist eine unverzügliche Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft gemäß Abs. 1 nicht möglich, so hat die verantwortliche Person diesen Umstand ohne Verzögerung der Austro Control GmbH zur luftfahrtüblichen Kundmachung der Betriebseinschränkung sowie der zuständigen Behörde anzuzeigen.

(3) Der Betreiber der Hubschrauberlandefläche hat weiters vor Beantragung der Betriebsaufnahmegewilligung gemäß § 73 LFG eine Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 145 Millionen Euro nach Maßgabe des Betriebsumfanges abzuschließen und der zuständigen Behörde den Versicherungsnachweis vorzulegen.

(4) An einer von der Abstellfläche aus deutlich erkennbaren Stelle ist eine Informationstafel anzubringen, welche Angaben über den Betreiber der Hubschrauberlandefläche und die verantwortliche Person gemäß Abs. 1 enthält.

(5) Bei Bodenlandeplätzen müssen an geeigneten Stellen Warntafeln angebracht werden.

Verordnung (EU) Nr. 376/2014

Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Artikel 4 Meldepflicht

(1) Ereignisse, die ein erhebliches Risiko für die Flugsicherheit darstellen können und in eine der nachstehenden Kategorien fallen, sind von den in Absatz 6 aufgeführten Personen über das System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse gemäß dem vorliegenden Artikel zu melden:

- a) Ereignisse im Zusammenhang mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs wie
 - i. kollisionsbezogene Ereignisse,
 - ii. start- und landebezogene Ereignisse,
 - iii. kraftstoffbezogene Ereignisse,
 - iv. Ereignisse während des Fluges,
 - v. kommunikationsbezogene Ereignisse,
 - vi. Ereignisse bezüglich Verletzungen, Notfällen und anderen kritischen Situationen,
 - vii. Einsatzunfähigkeit der Besatzung und andere Ereignisse im Zusammenhang mit der Besatzung,
 - viii. Wetterbedingungen oder luftsicherheitsbezogene Ereignisse;

- b) Ereignisse im Zusammenhang mit technischen Zuständen, Wartung und Instandsetzung des Luftfahrzeugs wie
 - i. strukturelles Versagen von Bauteilen,
 - ii. ii) Fehlfunktion von Systemen,
 - iii. iii) Probleme bei Wartung und Instandsetzung,
 - iv. iv) Probleme mit Antriebssystemen (einschließlich Motoren, Propellern und Rotorsystemen) und Probleme mit Hilfsturbinen (APU);

- c) Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen wie
 - i. Zusammenstöße, Beinahezusammenstöße oder Möglichkeit eines Zusammenstoßes,
 - ii. ii) spezifische Ereignisse in den Bereichen Flugverkehrsmanagement (ATM) und Flugsicherungsdienste (ANS),
 - iii. iii) auf den ATM/ANS-Betrieb bezogene Ereignisse;

- d) Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten wie
 - i. Ereignisse bezüglich Flugplatzaktivitäten und -einrichtungen,
 - ii. Ereignisse bezüglich Fluggast-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung,
 - iii. Ereignisse bezüglich Luftfahrzeug-Bodenabfertigung und damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungen.

(2) Jede in einem Mitgliedstaat ansässige Organisation richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse nach Absatz 1 ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen zu erleichtern.

(3) Jeder Mitgliedstaat richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei Organisationen in Anwendung des Absatzes 2 eingegangen sind, zu erleichtern.

(4) Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“) richtet ein System zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse ein, um die Erfassung von Angaben zu Ereignissen, einschließlich der Erfassung von Angaben zu Ereignissen, die bei zertifizierten oder von der Agentur zugelassenen Organisationen in Anwendung des Absatzes 2 eingegangen sind, zu erleichtern.

(5) Die Kommission legt mittels Durchführungsrechtsakten eine Liste zur Einstufung von Ereignissen fest, auf die Bezug zu nehmen ist, wenn Ereignisse gemäß Absatz 1 gemeldet werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Kommission nimmt in diese Durchführungsrechtsakte auch eine gesonderte Liste zur Einstufung von Ereignissen in Bezug auf Luftfahrzeuge auf, die nicht als technisch komplizierte motorgetriebene Luftfahrzeuge einzustufen sind. Diese Liste stellt eine vereinfachte Fassung der in Unterabsatz 1 genannten Liste dar und enthält gegebenenfalls Anpassungen an die Besonderheiten dieses Bereichs der Luftfahrt.

(6) Die folgenden natürlichen Personen melden die in Absatz 1 genannten Ereignisse vorrangig über das System, das von der Organisation, bei der sie beschäftigt sind, gemäß Absatz 2 eingerichtet wurde, oder ersatzweise über das System, das von dem Niederlassungsmitgliedstaat ihrer Organisation oder von dem Staat gemäß Absatz 3 eingerichtet wurde, der die Pilotenlizenz ausgestellt, bestätigt oder umgeschrieben hat, oder über das System, das von der Agentur gemäß Absatz 4 eingerichtet wurde:

(a) der Kommandant oder — falls der Kommandant nicht in der Lage ist, das Ereignis zu melden — ein anderes im Rangunmittelbar folgendes Besatzungsmitglied eines in der Union registrierten Luftfahrzeugs oder eines außerhalb der Union registrierten Luftfahrzeugs, das von einem Betreiber, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem in der Union niedergelassenen Betreiber eingesetzt wird;

(b) Personen, die an der Konstruktion, Herstellung, fortlaufenden Überwachung der Lufttüchtigkeit, Wartung oder Veränderung von Luftfahrzeugen oder Ausrüstungen oder Teilen davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder unter der Aufsicht der Agentur beteiligt sind;

(c) Personen, die eine Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit oder eine Freigabebescheinigung (CRS) für Luftfahrzeuge oder Ausrüstungen oder Teile davon unter der Aufsicht eines Mitgliedstaates oder der Agentur unterzeichnen;

(d) Personen, die eine Funktion ausüben, die eine von einem Mitgliedstaat erteilte Genehmigung als Mitarbeiter eines Dienstleisters für Flugverkehrsdienste, der mit Aufgaben im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten betraut ist, oder als Fluginformationsdienst-Lotse voraussetzt;

(e) Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagement eines Flughafens ausüben, auf den die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (1) Anwendung findet;

(f) Personen, die eine Funktion im Zusammenhang mit dem Einbau, der Veränderung, Wartung, Instandsetzung, Überholung, Flugprüfung oder Kontrolle von Flugsicherungseinrichtungen, über die ein Mitgliedstaat die Aufsicht ausübt, ausüben;

(g) Personen, die auf einem von der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 erfassten Flughafen eine Funktion im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung von Luftfahrzeugen ausüben, einschließlich Betankung, Erstellung des Massen- und Schwerpunktnachweises sowie Beladen, Enteisen und Schleppen des Luftfahrzeugs.

(7) Die in Absatz 6 aufgeführten Personen melden Ereignisse innerhalb von 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten, sofern außergewöhnliche Umstände dies nicht verhindern.

(8) Nach Meldung eines Ereignisses übermittelt eine in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die nicht unter Absatz 9 fällt, der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats im Sinne des Artikels 6 Absatz 3 die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels erfassten Angaben zu den Ereignissen so rasch wie möglich, in jedem Fall nicht später als 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hat.

(9) Nach Meldung eines Ereignisses übermittelt eine in einem Mitgliedstaat niedergelassene Organisation, die von der Agentur zertifiziert oder zugelassen ist, der Agentur die gemäß Absatz 1 erfassten Angaben zu den Ereignissen so rasch wie möglich, in jedem Fall nicht später als 72 Stunden, nachdem sie davon Kenntnis erhalten hat.

Anlage 1 ZFV

Kennzeichnung von Flugplatzgrenzen

a) auf dem Lande:

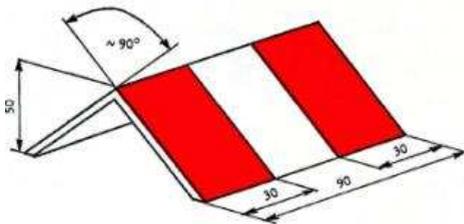


Abbildung 1

b) auf dem Wasser:

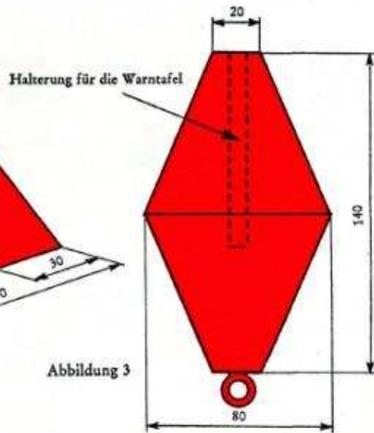


Abbildung 3



Abbildung 2

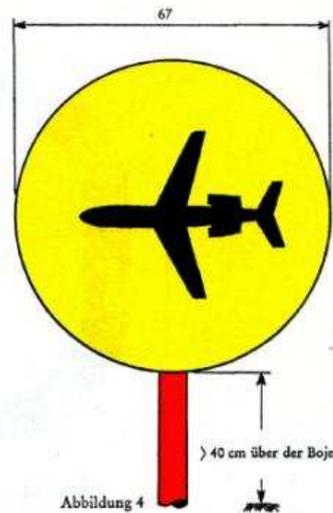
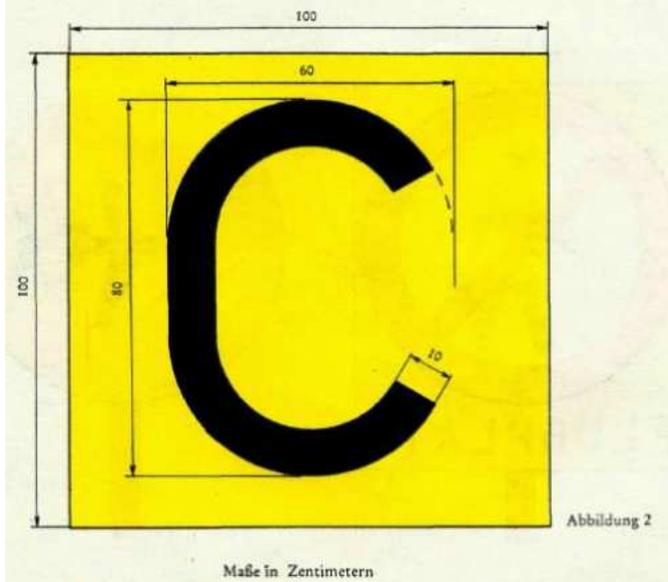


Abbildung 4

Maße in Zentimetern

Anlage 2 ZFV

Informationstafeln



Anlage 6 ZFV

Bodenzeichen

Abbildung 1

Landeverbotszeichen

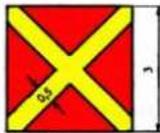


Abbildung 2

Vorsichtzeichen

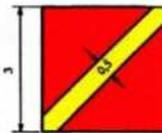
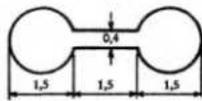


Abbildung 3

Zeichen für die Benützung von Pisten und Rollwegen



weiß

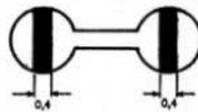


Abbildung 4

Abbildung 5

Zeichen für die Unbenützbarkeit von Pisten und Rollwegen

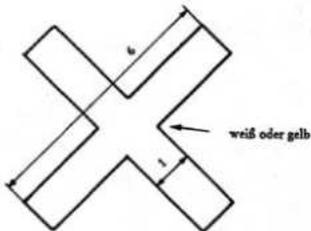


Abbildung 6

Zeichen für die Start- und Landerichtung

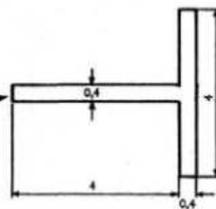


Abbildung 7

Zeichen für den Rechtsverkehr

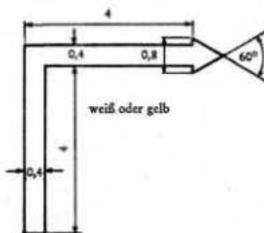
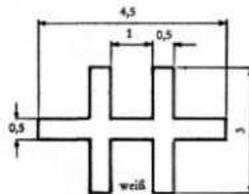


Abbildung 8

Zeichen für Segelflugtätigkeit



Maße in Metern

Copyright © Rogers Data GmbH

Ing. Robert Gallmayer und Christine Feder

Guglgasse 6/3/6/7, 1110 Wien

Skriptum zu beziehen per E-Mail: office@flugplatzbetriebsleiterschulung.at

www.flugplatzbetriebsleiterschulung.at

Stand: 03/2024

Quellenverzeichnis - Rechtsgrundlagen:

<https://www.ris.bka.gv.at/>

Im Skriptum verwendete Bilder:

R. Gallmayer, C. Feder

Shutterstock: <https://www.shutterstock.com/de/>

Im Sinne einer leichteren Lesbarkeit sind die verwendeten Begriffe, Bezeichnungen und Funktionstitel zum Teil nur in einer geschlechtsspezifischen Formulierung ausgeführt. Selbstverständlich richtet sich der Inhalt dieses Heftes jedoch an Frauen und Männer gleichermaßen.

Alle Rechte, insbesondere die Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung, sowie das Einlesen und Speichern in elektronische Datenverarbeitungssystemen zu jeglichem Zwecke in Teilen oder als Ganzes, sind dem Herausgeber vorbehalten. Dies dient vor allem dem Schutz der teilweise mit Urheberrechten verbundenen Abbildungen.

Verwertungsrechte: Vervielfältigungsrecht; Verbreitungsrecht; Senderecht; Vortrags-, Aufführungs- und Vorführungsrecht; Zurverfügungstellungsrecht (§§14 bis 18a UrhG).

Urheberpersönlichkeitsrecht: Urheberschaft, auf Urheberbezeichnung und auf Werkschutz (§§ 19 bis 21 UrhG).



**ROGERS
DATA**

Flugplatzbetriebsleiter | Einsatzleiter