

**Richtlinie**

**für Instrumentenflugbetrieb an  
Regionalf Flughäfen und Landeplätzen**

**November 1999**



DFS Deutsche Flugsicherung

Internet <http://www.dfs.de>

## **Editorial**

Die gewerbliche Luftfahrt und besonders der private Geschäftsflugverkehr zeigen reges Interesse an Flugplätzen, an denen Instrumentenflugbetrieb durchgeführt werden kann. Die Nachfrage richtet sich auch an unkontrollierte Flugplätze, d.h. Plätze ohne Flugverkehrskontrolle.

Zweck dieser Richtlinie ist es, die organisatorischen Rahmenbedingungen und fachlichen Voraussetzungen für solche Vorhaben in überschaubarer Form darzustellen, um interessierten Flugplatzunternehmern und anderen Kunden, öffentlichen Entscheidungsträgern, beteiligten Partnern sowie Fachbereichen innerhalb der DFS eine Orientierungshilfe an die Hand zu geben.

Der Ausdruck "Regionalflyghäfen" ist kein Begriff aus dem Luftrecht, sondern versteht sich als Arbeitstitel, welcher in der öffentlichen Sprachregelung schon seit längerem gebräuchlich ist. Es sind generell Flugplätze mit Flugverkehrskontrolle.

Die vorliegende Richtlinie ersetzt die Ausgabe vom August 1996 (3. Auflage).

Interessenten mögen sich bitte wenden an den

- Bereichsleiter "Luftraum und Verfahren" (Tel. 069 / 8054-1200) oder
- Abteilungsleiter "Flugplätze" (Tel. 069 / 8054-1220).

## **Satellitennavigation**

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat eine Strategie für die stufenweise Einführung der satellitengestützten Navigation in Deutschland entwickelt (GNSS).

Die systemspezifischen und organisatorischen Bedingungen für eine sichere, international abgestimmte Anwendung dieser Technologie sind inzwischen soweit fortgeschritten, daß auch ausschließlich auf Satellitennavigation gestützte Flugverfahren zunächst für IFR-Nichtpräzisionsanflüge möglich sind ("GPS stand alone").

Weitere Ausführungen sind im Verlauf dieser Richtlinie zu finden.

Die Voraussetzungen für IFR-Präzisionsanflüge mittels Satellitensystem werden voraussichtlich nicht vor 2001 verfügbar sein.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Einführung</b> .....	5
1. <b>Kategorien von IFR-Flügen</b> .....	5
2. <b>Bemessungskriterien</b> .....	6
3. <b>Antrag und Verfahrensablauf</b> .....	6
4. <b>Flugplatzgenehmigung</b> .....	8
5. <b>Überwachung von Luftfahrthindernissen</b> .....	10
6. <b>Flugverfahren, Lufträume</b> .....	11
7. <b>Technische Einrichtungen</b> .....	11
8. <b>Technische Überwachung und Wartung</b> .....	13
9. <b>Flugwetterdienst</b> .....	15
10. <b>Ausbildung und Erlaubnisse, Berechtigungen für Personal</b> .....	15
11. <b>Fachaufsicht der DFS</b> .....	16
12. <b>Besetzung der Flugverkehrskontrollstelle an Regionalflughäfen</b> .....	18
13. <b>Weitergabe von betrieblichen und technischen Daten</b> .....	18
14. <b>Kosten</b> .....	19

## Anhänge

<b>A IFR-Flugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen.....</b>	<b>20</b>
<b>B Ausbildung von Flugverkehrskontrollpersonal für Regionalflughäfen.....</b>	<b>25</b>
<b>C Ausbildung von flugsicherungstechnischem Personal.....</b>	<b>27</b>
<b>D Anforderungen an einen Kontrollturm .....</b>	<b>29</b>
<b>E Vertrag zwischen der DFS und dem Flugplatzunternehmer über Einrichtung und Betrieb einer Flugplatzkontrollstelle mit DFS- fremdem Personal (Muster) .....</b>	<b>32</b>
<b>F Vertrag zwischen der DFS und dem Flugplatzunternehmer über IFR- Flugbetrieb an einem unkontrollierten Flugplatz (Muster) .....</b>	<b>38</b>

## **Einführung**

Diese Richtlinie gilt für Flugplätze, an denen beabsichtigt ist, Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR) durchzuführen, für die jedoch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspoliti-

schen Interessen nicht anerkennt (§ 27d Abs. 1 LuftVG).

Die Kosten für alle von der DFS erbrachten Leistungen sind vom Flugplatzunternehmer zu übernehmen oder die Kostenübernahme ist auf andere Weise ohne Inanspruchnahme des Bundes sicherzustellen (§ 27d Abs. 4 LuftVG). Umfang der Leistungen und Entgelte werden zwischen der DFS und dem Flugplatzunternehmer vertraglich geregelt.

Erläuterungen zu Fachgebieten und Musterverträge sind in den Anhängen aufgeführt.

## 1. Kategorien von IFR-Flügen

Von den gesetzlichen und verkehrspolitischen Vorgaben ausgehend, unterscheidet diese Richtlinie folgende Verkehrskategorien sowie Voraussetzungen für Betriebsdienste und Luftraumstruktur an einem Flugplatz:

### A Gewerbliche IFR-Flüge mit Flugzeugen über 14 t max. Abflugmasse

- Voraussetzungen (§ 22a LuftVO):
  - Flugverkehrskontrolle am Flugplatz
  - Kontrollierter Luftraum in dessen Umgebung:  
Kontrollzone Klasse D und zusätzlich Luftraum Klasse E 1000 ft GND.

### B Gewerbliche IFR-Flüge mit Flugzeugen bis 14 t max. Abflugmasse

- Voraussetzungen:  
Generell mit Flugverkehrskontrolle und kontrolliertem Luftraum wie im Fall A.

#### Hinweis

Im Einzelfall kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auch nach den Modalitäten wie im nachfolgenden Fall C verfahren werden.

### C Nicht-gewerbliche IFR-Flüge

- Voraussetzungen:
  - Flugplatzinformationsdienst (keine Flugverkehrskontrolle)
  - Unkontrollierter Luftraum Klasse F in der Flugplatzumgebung (ohne Kontrollzone und ohne Luftraum E 1000 ft GND).

Die Bedingungen für IFR-Flüge im Luftraum F an unkontrollierten Flugplätzen sind im Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlicht. Weitere Einzelheiten sind in Anhang A zu finden.

## **2. Bemessungskriterien**

Die Einführung von Flugbetrieb nach IFR an einem Flugplatz richtet sich nach folgenden Kriterien, zu denen vom Unternehmer und der Genehmigungsbehörde nähere Angaben benötigt werden:

- Interessenlage, verkehrspolitische Zielvorstellungen am Flugplatz,
- Art und Gewichtsklasse von IFR-Flügen, geschätztes Aufkommen und zeitliche Verteilung,
- Örtliche Verhältnisse, Struktur des VFR-Flugbetriebs am Platz.

Diese bilden die Grundlage für die jeweils örtlichen Voraussetzungen hinsichtlich Betriebsdienste und Luftraumstruktur, bestimmen Art und Umfang der DFS-Leistungen und bedingen die weiteren Planungsabläufe.

Die betrieblichen und technischen Aufwendungen beeinflussen den Gesamtkostenplan.

## **3. Antrag und Verfahrensablauf**

Ist an einem Flugplatz IFR-Flugbetrieb vorgesehen, so hat der Flugplatzunternehmer einen Antrag über die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zu stellen. Dem Antrag sollten sachdienliche Unterlagen beigelegt werden.

Sofern das BMVBW zur Fortführung des Projekts das öffentliche Interesse nicht anerkennt, wird vom Flugplatzunternehmer bzw. dem Land eine Erklärung mit der Zusage erwartet, daß alle der DFS entstehenden Kosten übernommen werden.

Dem Antragsverfahren schließen sich folgende Arbeitsschritte und Maßnahmen an:

### **3.1 BMVBW / DFS**

- Das BMVBW beauftragt die DFS, die Planungsarbeiten auszuführen.
- Die DFS unterrichtet das BMVBW über den Fortgang des Projekts.

### **3.2 DFS**

- Führt am Flugplatz eine betriebliche / technische Bestandsaufnahme durch und leitet daraus die erforderlichen Ausbaumaßnahmen ab z.B. technische Ausstattung, Frequenzen, Personal.
- Sorgt für organisatorische Vorbereitungen einschließlich interner / externer Abstimmung.
- Entwickelt das Konzept für "Flugverfahren / Luftraum".
- Veranlaßt die technische Fachaufsicht, im Fall eines Flugplatzes mit Flugverkehrskontrolle zusätzlich die betriebliche Fachaufsicht.
- Berät die betroffenen Kunden und Partner.

### **3.3 Flugplatzunternehmer / DFS**

- Koordinieren die navigatorische / technische Ausstattung und betrieblichen Einrichtungen, einschl. Frequenzen sowie Verfahren zur Aufstellung, Prüfung, Abnahme von technischen Anlagen (NfL II - 29/85).
- Klären die Erfassung von Luftfahrthindernissen und notwendige Bereinigung der Hindernissituation.
- Koordinieren Bedarf, Auswahl, Einsatz des erforderlichen Personals.
- Sorgen für den Abschluß von Verträgen.

### **3.4 Flugplatzunternehmer / Deutscher Wetterdienst (DWD)**

- Treffen Vereinbarungen zur Bereitstellung von Flugplatz-Wetterdaten gemäß Richtlinie des DWD.

### **3.5 Genehmigungsbehörde des Flugplatzes / DFS**

- Die DFS erstellt eine gutachtliche Stellungnahme zur Änderung der Flugplatzgenehmigung (§ 31 Abs. 3 LuftVG).
- Die Genehmigungsbehörde sorgt für Veröffentlichungsbeiträge in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) und im Luftfahrthandbuch (AIP).

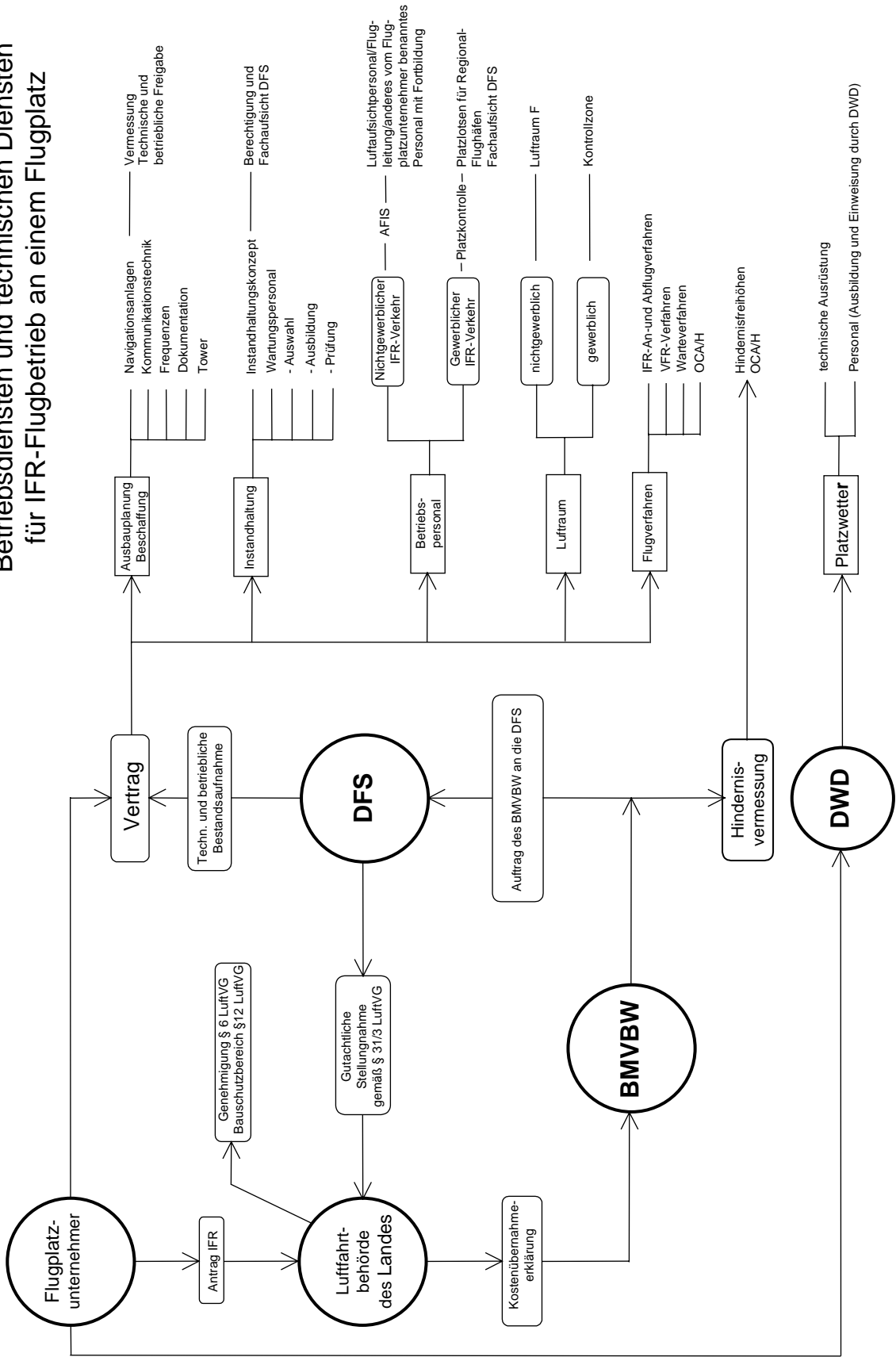
### **3.6 Inbetriebnahme**

- Wird zwischen Flugplatzunternehmer / Genehmigungsbehörde / DFS gemäß dem internationalen Veröffentlichungszeitplan abgestimmt.

## **4. Flugplatzgenehmigung**

Flugbetrieb nach IFR an einem Flugplatz bedarf der Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes (§ 6 LuftVG). Der Flugplatzunternehmer stimmt mit der Luftfahrtbehörde das Antragsverfahren ab.

# Verfahrensablauf zur Einrichtung von Betriebsdiensten und technischen Diensten für IFR-Flugbetrieb an einem Flugplatz



## 5. Überwachung von Luftfahrthindernissen

Für den sicheren IFR-Flugbetrieb ist zum Schutz vor Hindernissen ein Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG erforderlich.

Ersatzweise kann in diesem Flächensystem die Hindernisüberwachung durch interne Landesweisungen an die örtlichen Baugenehmigungsbehörden sichergestellt werden.

Für die Beurteilung von Luftfahrthindernissen sind die Richtlinien über die "Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Flugplätzen mit Instrumentenflugbetrieb" des BMVBW, veröffentlicht in den NfL I, sowie Anhang 14 der ICAO maßgebend.

## 6. Flugverfahren, Lufträume

Die erforderlichen IFR-Flugverfahren (An-/Abflugverfahren, Warteverfahren) werden von der DFS geplant - ebenso die VFR-Flugverfahren, sofern es sich um einen kontrollierten Flugplatz handelt. Das Luftfahrt-Bundesamt legt diese fest (§ 27a Abs. 2 LuftVO).

Im Fall eines unkontrollierten Flugplatzes bleibt die Landesluftfahrtbehörde für die Regelung des Flugplatzverkehrs zuständig, jedoch nur, soweit der Flugbetrieb nach **VFR** betroffen ist. Das Land stimmt die Einzelheiten mit der DFS ab (§ 21a Abs. 1 LuftVO).

Die DFS veröffentlicht die Flugverfahren in Instrumentenkarten im AIP, Teil TERMINAL, und in Sichtflugkarten im AIP VFR.

Die erforderlichen Lufträume werden ebenfalls von der DFS geplant, mit der Bundeswehr abgestimmt und vom BMVBW festgelegt (§ 10 Abs. 2 LuftVO).

### 6.1 Navigationsgrundlage für IFR – Flugverfahren

Je nach operativen Bedürfnissen und Voraussetzungen können IFR-Flugverfahren für Flugplätze wie folgt festgelegt werden:

- a) Flugverfahren auf Grundlage bodengestützter Navigationsanlagen, z.B. NDB ggf. mit DME bis hin zu ILS,

- b) satellitengestützte Flugverfahren für "Nichtpräzisionsanflüge", die nicht mehr an herkömmliche Bodenanlagen (s.o.) gebunden sind.

### **Hinweis**

Flugplätze mit ausschließlich satellitengestützten Flugverfahren können von Flugzeugen mit herkömmlicher IFR-Bordausrüstung nicht angefliegen werden.

## **7. Technische Einrichtungen**

Zu den technischen Einrichtungen eines Flugplatzes für IFR-Flugbetrieb gehören insbesondere optische und funkelektrische Anlagen.

Optische Anlagen wie Flugplatzbefeuerung, Anflugbefeuerung, PAPI-Systeme sind in den einschlägigen Richtlinien des BMVBW bzw. im ICAO-Anhang 14 beschrieben.

Zur funkelektrischen Ausstattung kommen generell nachfolgende System- bzw. Gerätegruppen in Betracht.

Anmerkung:

Bestimmte Markennamen oder Typenbezeichnungen werden von der DFS nicht vorgeschrieben. Jedoch müssen Geräte und Systeme den technischen Anforderungen genügen (NfL II - 29/85).

### **7.1 Navigationstechnik**

Nachfolgende Anlagen bzw. Anlagenkombinationen oder Systeme kommen für Instrumenten-Anflugverfahren in Betracht:

- a. NDB ggf. mit DME-Anlage,
- b. VOR ggf. mit DME,
- c. GNSS (GPS),
- d. LLZ (Landekurssender) ggf. mit DME,
- e. ILS, CAT (Betriebsstufe) I bis III.

NDB, VOR, GNSS (GPS), LLZ dienen Flugverfahren für Nicht-Präzisionsanflüge.

Die aufgeführten Anlagen und Systeme führen im betrieblichen Einsatz zu unterschiedlichen Landeminima ("Hindernisfreihöhe"). Die Minima verbessern sich in der Reihenfolge

a → e.

Beispiel:

Hindernisfreihöhe in Fuß (Meter) über Landebahnschwelle	
<i>NDB/DME</i>	470 (145)
<i>VOR/DME</i>	410 (125)
<i>GNSS (GPS)</i>	410 (125)
<i>LLZ/DME</i>	350 (110)
<i>ILS CAT I</i>	200 (60)

IFR-Präzisionsanflüge mittels ILS für die Betriebsstufe II und III sind kontrollierten Flugplätzen vorbehalten.

## 7.2 Kommunikationstechnik

Je nach Ausbauplanung des Platzes können nachfolgende Anlagen notwendig sein:

- a. Anlagen für Flugfunk, Flugnotfunk, Kfz-Funk,
- b. Funk-und Fernsprechsystem, einschließlich Aufzeichnungsgerät,
- c. Fernmelde-/ Datennetz für lokale Technik z.B. für ILS, Sende-/ Empfangsanlagen, Peiler,
- d. Anschluß an bestehende Datennetze, z.B. Zugang zu Flugplandatenverarbeitungs- und Informationssystemen.

## 7.3 Überwachungstechnik und Tower-Ausstattung

- a. Arbeitstische,
- b. Peiler,
- c. Überwachungseinrichtungen.

Weitere Einzelheiten sind im Anhang D zu finden.

Die angegebenen Ausstattungselemente brauchen nicht in ihrer Gesamtheit installiert werden. Bedarf und Entscheidung orientieren sich vielmehr an den örtlichen Gegebenheiten und an der Art der Betriebsdienste.

Die Einrichtungen werden von der DFS geprüft, abgenommen und zugelassen.

Baumaßnahmen, welche als Mindestausstattung für die Betriebsdienste erforderlich sind (Um- und Ausbauten bei der Übernahme ggf. vorhandener Einrichtungen u.a.), werden

von der DFS im Einzelfall geprüft und festgelegt.

## 8. Technische Überwachung und Wartung

Navigationsanlagen bedürfen teilweise der Fernüberwachung (z.B. ILS). Für die Kommunikationstechnik ist diese Maßnahme nicht erforderlich.

Technische Überwachung und Wartung (kleinere Instandsetzungsarbeiten) sollten in einer Hand liegen.

Je nach den örtlichen Gegebenheiten können diese Aufgaben wie folgt (alternativ) übertragen werden:

- a. Vom Flugplatzunternehmer beschäftigte Techniker erledigen neben ihren bisherigen Aufgaben zusätzlich flugsicherungstechnische Arbeiten, sofern sie die Berechtigungen haben. Dieser Weg bietet sich bei weniger komplexen Systemen und einfachen Aufgaben an.
- b. Der Flugplatzunternehmer stellt für flugsicherungstechnische Aufgaben zusätzliches Personal ein, welches nach erteilter Berechtigung ausschließlich für solche Zwecke beschäftigt wird. Dieser Weg empfiehlt sich bei komplexeren Einrichtungen.
- c. Der Flugplatzunternehmer beauftragt Dritte im Rahmen eines Wartungsvertrags, die technische Überwachung und Wartung mit entsprechend berechtigtem Personal durchzuführen (Fremdfirma). Auch dieser Weg empfiehlt sich bei technischen Anlagen mit komplexem Inhalt und grösserem Umfang, wobei gesondert zu regeln ist, ob der beauftragte Dritte vor Ort verfügbar sein muß.
- d. Im Rahmen eines Vertrages mit dem Flugplatzunternehmer können solche Aufgaben auch von der DFS selbst wahrgenommen werden.

Die DFS führt in den Fällen **a - c** die technische Fachaufsicht durch.

Komplexe Reparaturen und Instandsetzungen größeren Umfangs sind über Wartungsverträge durch den Systemhersteller sicherzustellen. Das Personal des Herstellers hat über entsprechende Berechtigungen zu verfügen.

Weitere Einzelheiten sind im Anhang C zu finden.

## 8.1 Intervalle für Wartung und Flugvermessung

### ■ Wartung

- kleine Wartung: wöchentlich mit 2 Tagen Toleranz
- große Wartung: alle 4 Monate mit 1 Monat Toleranz.

### ■ Flugvermessung

- NDB, Peiler auf Antrag des Flugplatzbetreibers
- VOR, DME alle 18 Monate
- GNSS (GPS)
  - Erstvermessung vor betrieblicher Einführung von Anflugverfahren
  - Wiederholungsvermessung jährlich sowie bei Signalstörungen und bei Verfahrensänderungen
- ILS CAT I alle 4 Monate
  - bei Überschreitung > 1 Monat ⇒ Abschaltung
- ILS CAT II u. III alle 4 Monate
  - bei Überschreitung > 1 Monat ⇒ Rückstufung auf CAT I
  - bei Überschreitung > 2 Monate ⇒ Abschaltung.

## 9. Flugwetterdienst

Für IFR-Flüge an sowohl kontrollierten Flugplätzen mit Kontrollzone als auch an unkontrollierten Flugplätzen mit Luftraum "F" sind folgende Daten des aktuellen Wetters erforderlich:

- Bodensicht,
- Hauptwolkenuntergrenze (Ceiling),
- Bodenwind, Richtung und Geschwindigkeit,
- Luft- und Taupunkttemperatur,
- Luftdruck am Platz (QNH).

Nähere Einzelheiten sind in der Richtlinie des DWD beschrieben.

Für IFR-Präzisionsanflüge sind zusätzlich die "Richtlinien für den Allwetterflugbetrieb" des BMVBW zu beachten (NfL I – 1/99).

## **10. Ausbildung und Erlaubnisse, Berechtigungen für Personal**

### **10.1 Betriebspersonal an unkontrollierten Flugplätzen**

Bei IFR-Flugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen sind für das örtliche Personal der Luftaufsicht bzw. Flugleitung oder für anderes vom Flugplatzunternehmer benanntes Personal folgende Fortbildungsmaßnahmen erforderlich:

- Erwerb des Allgemeinen Sprechfunkzeugnisses für den Flugfunk (AZF),
- Einweisungen durch die DFS, die mit dem Flugplatzunternehmer vertraglich geregelt werden (Anhang F).

### **10.2 Betriebspersonal an kontrollierten Flugplätzen**

Der Einsatz DFS-fremden Personals als Fluglotsen an Regionalflughäfen bedarf der Beauftragung durch das BMVBW (§ 31b Abs. 2 Satz 2 LuftVG).

Das betreffende Personal hat die Anforderungen nach der "Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung (FSPAV)" zu erfüllen.

- a. Qualifikation und Ausbildung dieses Personals richten sich nach den Vorgaben in Anhang B.
- b. Erlaubnisse, Berechtigungen, Beauftragungen für solches Personal schaffen kein arbeitsrechtliches Verhältnis zur DFS oder zum BMVBW.
- c. Wird einer zum Flugplatzlotsen ausgebildeten Person zu einem späteren Zeitpunkt die Berechtigung entzogen, so hat der Flugplatzunternehmer alle Konsequenzen zu tragen, die sich aus einer eventuellen Weiterbeschäftigung dieses Mitarbeiters ergeben.

### **10.3 Flugsicherungstechnisches Personal**

Für dieses Personal gelten gleichermaßen die FSPAV und die Angaben in 10.2b. Einzelheiten sind im Anhang C zu finden.

## 10.4 Berechtigung zur praktischen Ausbildung von Flugsicherungspersonal

Diese Berechtigung kann erteilt werden, sofern die Voraussetzungen vorliegen (§ 13 FSPAV).

## 11. Fachaufsicht der DFS

Beim Einsatz von DFS-fremdem Personal erfolgt durch Mitarbeiter der DFS

- eine technische Fachaufsicht,
- im Fall einer Flugverkehrskontrollstelle an einem Regionalflughafen zusätzlich
- eine betriebliche Fachaufsicht.

Vertragliche Regelungen erfolgen nach Anhang E und F.

### 11.1 Technische Fachaufsicht

#### ■ Intervalle

In der Regel alle 4 Monate mit 1 Monat Toleranz, in Abstimmung mit den Intervallen für Wartung und Flugvermessung.

#### ■ Umfang

Überprüfung flugsicherungstechnischer Einrichtungen hinsichtlich

- technischer Unterlagen,
- Berichte über Funktionstüchtigkeit von Einrichtungen,
- durchgeführter Wartungsmaßnahmen,
- Betriebszustände,
- baulicher Infrastruktur.

Je nach Art und Zustand der Einrichtungen können die Prüfintervalle auf maximal 8 Monate ausgedehnt werden - jedoch bei VOR-, ILS- sowie DME-Anlagen nicht über 4 Monate.

Bei Haupt-und Routineflugvermessungen durch lizenzierte Institutionen informiert der Flugplatzunternehmer die jeweils technische Fachaufsicht der DFS. Diese entscheidet, ob sie an der Flugvermessung teilnimmt.

Bestehen Zweifel am Zustand der Einrichtungen, findet die Überprüfung öfter - bei besonderen Vorkommnissen umgehend - statt.

## **11.2 Betriebliche Fachaufsicht**

### ■ Intervalle

In unregelmäßigen Abständen, jedoch mindestens 1 x im Quartal - bei besonderen Vorkommnissen umgehend.

### ■ Umfang

Überprüfung von

- Leistungsfähigkeit der Flugplatzkontrollstelle betrieblich / technisch,
- Arbeitsweise, Kenntnisse, Ausbildung, Zulassungen des Kontrollpersonals,
- Arbeits-und Dienstunterlagen,
- Unzulänglichkeiten, Mängeln sowie Abhilfemaßnahmen.

## **12. Besetzung der Flugplatzkontrollstelle an Regionalflughäfen**

Während der Betriebszeit eines Regionalflughafens ist die Flugplatzkontrollstelle ständig mit mindestens einem Lotsen zu besetzen.

Zeiten, in denen Menge, Zusammensetzung des Verkehrs, örtliche Verfahren den Einsatz mehrerer Lotsen erfordern, werden von der DFS-Fachaufsicht festgelegt.

Zur Entlastung des/der Lotsen können auch Flugdatenbearbeiter eingesetzt werden.

## **13. Weitergabe von betrieblichen und technischen Daten**

Auf Antrag können dem Flugplatzunternehmer Daten der DFS aus folgenden Bereichen

zur Verfügung gestellt werden:

- a. Flugplandaten,
- b. Radardaten,
- c. Funk- und Fernsprechverkehr,
- d. Andere Systembereiche, z.B. Wetter, Nachrichten für Luftfahrer oder Nachfolgesysteme.

Einzelheiten werden vertraglich geregelt und richten sich nach folgenden Grundsätzen:

- Die Funktionsfähigkeit der DFS-Systeme darf nicht beeinträchtigt werden,
- Die DFS überwacht die Nutzung der Daten im Rahmen ihrer Fachaufsicht und behält sich weitere Entwicklungen der eigenen Systeme vor,
- Speicherung oder Weitergabe der Daten an Dritte sind ausgeschlossen,
- Der Flugplatzunternehmer ist für die Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen verantwortlich. Flugdaten gelten als personenbezogene Daten.

## 14. Kosten

Die DFS berechnet dem Flugplatzunternehmer die Kosten für folgende Leistungen zuzüglich gesetzlicher MWSt:

- Gutachtliche Stellungnahmen zur Änderung bzw. zum Ausbau eines Flugplatzes in betrieblicher, technischer, anlagenspezifischer Hinsicht (§ 31 Abs. 3 LuftVG),
- Prüfung, Abnahme, Freigabe von Flugsicherungsanlagen und flugsicherungsrelevanten, technischen Einrichtungen,
- Betriebliche und technische Fachaufsicht,
- Eignungstest, Auswahl, Aus- und Weiterbildung des betrieblichen und technischen Personals sowie Erteilung von Erlaubnissen und Berechtigungen für solches Personal einschließlich Erwerb der Ausbildungsberechtigung,
- Überlassung von Daten aus dem DFS-Bereich.

Sofern die DFS an einem Flugplatz mit Durchführung von FS-Teildiensten oder der gesamten Flugsicherung beauftragt wird, entstehen zusätzliche Kosten für

- Flugsicherungsbetriebsdienste oder / und
- flugsicherungstechnischer Dienst,
- Beschaffung und Bereitstellung / Installation erforderlicher FS-technischer Einrichtungen sowie ggf. Durchführung von Um- / Neubauten von örtlichen Gebäuden.

Die DFS verrechnet die Personalkosten nach den jeweils gültigen Verrechnungssätzen zuzüglich ggf. anfallender Reisekosten.

## Anhang A

### IFR-Flugbetrieb an unkontrollierten Flugplätzen

**Inhalt:**

	Seite
<b>Vorbemerkung</b> .....	21
<b>1. Bedingungen für IFR-Flüge</b> .....	21
<b>2. Qualität der IFR-Flugverfahren</b> .....	22

<b>3. Dienste für Flugplatznutzer</b> .....	22
<b>4. Personal</b> .....	23
<b>5. Betriebsabsprache Flugplatzunternehmer / DFS</b> .....	23
<b>6. Kommunikation</b> .....	23
<b>7. IFR-Schul- / Übungsflüge</b> .....	23
<b>Hinweis</b> .....	24

### **Vorbemerkung**

Nachfolgende Leitlinien beziehen sich auf unkontrollierte Flugplätze,

- die von ihrer Entwicklung und Bedeutung her in erster Linie für Flugbetrieb nach VFR genehmigt sind,
- deren Funktion für diese Betriebsart erhalten bleiben soll,
- an denen aber beabsichtigt ist, auch **IFR**-Flüge durchzuführen.



■ Zusätzlich für IFR-An/Abflüge:

- Übermittlung von Flugsicherungsdaten z.B. Streckenfreigaben,
- Platzwetterdaten.

Für unkontrollierte Flugplätze mit IFR- und VFR-Flugbetrieb veröffentlicht die DFS Instrumentenkarten und Sichtflugkarten in angemessener Form (Beispiele im AIP, TERMINAL und im AIP VFR).

Die betrieblichen Standards für **VFR**-Flüge an solchen Flugplätzen wie z.B. Hörbereitschaft, Funkkontakt beim Anflug, Platzrunden, keine An/Abflugstrecken bleiben generell unverändert.

#### **4. Personal**

Flugplatzinformationsdienst wird von örtlichem Personal in der Funktion "Luftaufsicht" oder "Flugleitung", oder von anderen seitens des Flugplatzunternehmers benannten Personen ausgeübt. Fachkenntnisse und Dienstleistungen für **IFR**-An/Abflüge werden diesem Personenkreis von der DFS und dem DWD vermittelt.

#### **5. Betriebsabsprache Flugplatzunternehmer / DFS**

Für IFR-An/Abflüge an unkontrollierten Flugplätzen wird die Zusammenarbeit zwischen der Flugverkehrskontrollstelle und der Luftaufsichtsstelle bzw. Flugleitung per Betriebsabsprache geregelt. Diese wird von der zuständigen DFS-Region veranlaßt.

#### **6. Kommunikation**

Die Art der Fernmeldeverbindung zwischen beiden Koordinationspartnern richtet sich nach den örtlichen Umständen, z.B. verkehrsgeographische Lage des betreffenden

Flugplatzes, IFR-Verkehrsaufkommen, technische Bedingungen sowie Belastung des Lotsen-Arbeitsplatzes der Flugverkehrskontrollstelle. Die Entscheidung liegt bei der zuständigen DFS-Region.

Weitere Einzelheiten sind im Anhang D zu finden.

## 7. IFR-Schul- / Übungsflüge

Um im Interesse von VFR-Flügen eine Aktivierung von Luftraum F zeitlich in Grenzen zu halten, sind IFR-Schul- / Übungsflüge ggf. einzuschränken.

### Hinweis

Sollten an einem unkontrollierten Flugplatz Dichte und zeitliche Abfolge von IFR-Flügen ein Ausmaß erreichen, daß ein sicherer IFR / VFR-Mischverkehr im Flugplatzbereich oder in der weiteren Umgebung nicht mehr gewährleistet ist, sind wirksamere Vorkehrungen zu treffen, z.B. **Flugplatzkontrolle und kontrollierter Luftraum**.

## **Anhang B**

### **Ausbildung von Flugverkehrskontrollpersonal für Regionalflughäfen**

#### **Qualifikation**

- Geistige und psychologische Eignung,
- Ausreichende Englischkenntnisse,
- Körperliche Tauglichkeit,
- Allgemeines Sprechfunkzeugnis für den Flugfunk (AZF).

Der Nachweis über geistige und psychologische Eignung sowie über Englischkenntnisse erfolgt anhand eines von der DFS entwickelten und durchgeführten Testverfahrens.

Das AZF kann an der Flugsicherungsakademie der DFS erworben werden.

#### **Antrag des Flugplatzunternehmers**

Die FS-Akademie der DFS ist derzeit die einzig anerkannte Ausbildungsstätte für die theoretische Ausbildung von Flugsicherungsbetriebspersonal.

Der Flugplatzunternehmer beantragt für interessierte Bewerber in einem formlosen Schreiben den Erwerb einer Erlaubnis und Berechtigung zum Flugplatzlotsen bei der

■ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Flugsicherungsakademie

Paul-Ehrlich-Straße 37

63225 Langen.

### **Ausbildung**

- Die Ausbildung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil.
- Die theoretische Ausbildung findet an der Flugsicherungsakademie der DFS statt und führt zum Erwerb der Erlaubnis zur "Flugplatzkontrolle an Regionalflughäfen" (Dauer ca. 15 Wochen).
- Dem schließt sich die praktische Ausbildung am Arbeitsplatz des Regionalflughafens an. Sie erfolgt als On-the-Job-Training unter Aufsicht eines Ausbilders und endet mit der Prüfung zum Erwerb der Arbeitsplatzberechtigung.

### **Nutzung von PC-gestützten Radardaten-Displays**

Dieses Darstellungssystem kann vom Personal der Flugplatzkontrolle eines Regionalflughafens zu bestimmten Zwecken genutzt werden.

Dazu ist ein Lehrgang an der Flugsicherungsakademie der DFS zu absolvieren (Dauer ca. 2 Wochen).

Bei Inbetriebnahme des Systems erfolgt eine zusätzliche Einweisung durch die DFS-Fachaufsicht.

## **Anhang C**

### **Ausbildung von flugsicherungstechnischem Personal**

#### **Qualifikation**

■ Für DME, VOR, ILS:

Dipl.-Ingenieure der Fachrichtung Elektrotechnik oder Nachrichtentechnik oder entsprechend qualifizierte Personen, die ihre Aufgabe selbstverantwortlich ausüben.

■ Für NDB, Peiler, Sende-/Empfangsanlagen sowie für Überwachung, Bedienung und Durchführung einfacher Wartungsmaßnahmen:

Mindestens Facharbeiter mit elektrotechnischer Ausbildung.

Der Qualifikationsnachweis richtet sich nach dem Abschlußzeugnis, die körperliche Tauglichkeit nach einem allgemeinen Gesundheitszeugnis.

#### **Antrag des Flugplatzunternehmers**

Der Flugplatzunternehmer beantragt für interessierte Bewerber, unter Beifügung des Qualifikationsnachweises, in einem formlosen Schreiben den Erwerb einer Erlaubnis und Berechtigung bei der

■ DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

- Bereichsdurchführung (FD) -

Postfach 10 05 51

63005 Offenbach.

#### **Ausbildung**

- Die Ausbildung beginnt beim Anlagenhersteller oder, je nach Kapazität, an der DFS-Akademie.
- Dem schließt sich eine fachbezogene und allgemeine Einweisung bei der DFS-Niederlassung an, welche die Fachaufsicht durchführt. Die allgemeine Einweisung richtet sich auf das Zusammenwirken zwischen Technischem Dienst und Betriebsdienst, z.B. Verhalten bei Ausfall einer Anlage, Herausgabe von NOTAM.
- Theoretische und praktische Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten prüft ein DFS-Ausschuß am Einsatzort.
- Nach bestandener Prüfung erhält der Bewerber die eingeschränkte Erlaubnis und entsprechende Berechtigung.
- Ausbildungsdauer: Im Durchschnitt 12 Wochen.

#### **Verlängerung der Berechtigung**

Die Berechtigung gilt für 24 Monate. Sie wird jeweils um diesen Zeitraum verlängert, wenn der Inhaber mindestens 12 Monate nachweislich an der Anlage gearbeitet hat.

## Anhang D

### Anforderungen an einen Kontrollturm

#### 1. Auf einem unkontrollierten Flugplatz

- Gute Sichtverhältnisse besonders in Anflugrichtung,
- Fernmeldeverbindung zur zuständigen Flugverkehrskontrollstelle mittels Standleitung  
oder  
Verbindung über öffentliche Netze mit
  - EURO-ISDN-Anschluß für beide Teilnehmer,
  - vorprogrammierten Rufnummern für rein fachdienstliche Gespräche,
  - Anschluß jeweils am Lotsen-Arbeitsplatz in der Flugverkehrskontrollstelle und im Arbeitsraum der örtlichen Luftaufsicht/Flugleitung,
- Aufzeichnungsanlage für den Sprechfunk-und Telefonverkehr, mit Zeitspur und Zeitaufzeichnung - die Anlage ist unter Verschuß zu halten.

#### 2. Auf einem kontrollierten Flugplatz

##### 2.1 Standort, Sichtverhältnisse

- Ausgewogene Entfernung zu den Landeswellen, vertikaler Blickwinkel zu den Schwellen mindestens  $0.75^\circ$  gegenüber der Horizontalen,
- Gute Rundumsicht, besonders zu Platzrunden, Anflugsektoren, Landebahn, Betriebsflächen,
- Angemessene Höhe des Kontrollturms.

## **2.2 Bauliche Ausführung**

- Turmkanzel mit äußerem Umgang, Turmmarkierungen, Flugplatzleuchtfeuer,
- Verglasung mit einwandfreien Sichtverhältnissen, Schall-und Wärmedämmung, ohne starke Tönung - Empfehlung: Nicht-vorgespanntes Glas cudograu o.ä.,
- Ausreichender Innenraum für Arbeitsplätze, Klimatisierung, Zugangssicherung.
- Anschluß von Einrichtungen an die Notstromversorgung des Flugplatzes.

## **2.3 Betriebsfernsprechanlage**

- Im einfachen Fall 2 Draht-OB-Anschlüsse,
- Zu empfehlen ist ein Multi Frequency Code - Knoten mit ausreichenden Leitungen - zusätzlich MFC-Endstellen, falls mehrere Flugsicherungsstellen direkt erreichbar sein müssen.

## **2.4 Aufzeichnung von Sprechfunk-und Telefonverkehr**

- Mindestens 12-spurige Magnetbandanlage mit Zeitcodierung, Doppellaufwerk, Wiedergabemodus, ausreichendem Bandvorrat,
- Aufstellung der Anlage in einem Raum außerhalb der Kontrollturmkanzel, unter Verschuß, Anschluß an die Notstromversorgung,
- Aufzeichnungskanäle: Zeit, Turmfrequenzen, Betriebsfernsprechstellen, Turm-Posthauptanschluß / -Nebenstelle, Gegensprechanlage, ggf weitere Kanäle,
- Gesicherte Aufbewahrung der Bänder.

## **2.5 Arbeitsplätze**

- Mindestens 1 fester Arbeitsplatz, mit Platz für 2 Personen zwecks Ausbildung,
- Sinnvolle Anordnung der Anzeige-und Bedienungselemente in den Hauptfeldern und Ansatzteilen der Arbeitstische (für Einfach-und Doppelbesetzung),
- Doppelanschlüsse für die Ausbildung (Betriebsfernsprecher, Kopfgarnituren),

## **2.6 Ausstattung der Arbeitstische**

- VHF-Sprechfunkstellen (2 für je 2 - 3 Frequenzen),
- UHF-Sprechfunkstelle (falls erforderlich),
- VHF-Not-Sende-/Empfangsgerät (batteriegepuffert),
- VHF-Peilanzeige (2 - 3 Frequenzen, QDM / QDR),
- Ablagebuchten für Kontrollstreifen (2 x 2),
- Betriebsfernsprechstellen (2 x),

- Posthaupt-/Nebenstellenanschlüsse,
- Gegensprechanlage (intern),
- Betriebsfunkstelle,
- Zeitanzeigen (2 x UTC),
- Arbeitsplatzleuchten
- Anzeige, Schaltpult für Befuerung,
- Alarmierungssystem, Bahnbesetztanzeige, Störanzeige für Navigations- / Dokumentationsanlagen, Außenlautsprecheranlage.

### **2.7 Zusätzliche Ausstattung**

- Kopfgarnituren (2 x), Ersatzmikrofon,
- Signalscheinwerfer, Fernglas,
- Drehstühle (2 x, für Ausbildung 3 - 4 x), Ablagen, Kartentisch.

### **2.8 Raumbedarf nahe der Kontrollturmkanzel**

- Sozialräume, Gestellraum für Technik, Lager für Betriebsmaterial, Ersatzteile.

## **Anhang E**

### **Vertrag zwischen der DFS und dem Flugplatzunternehmer über Einrichtung und Betrieb einer Flugplatzkontrollstelle mit DFS-fremdem Personal (Muster)**

## **VERTRAG**

zwischen der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,  
vertreten durch die Geschäftsführung,  
Kaiserleistraße 29 - 35, 63067 Offenbach**

- nachstehend "DFS" genannt -

und der

- nachstehend "Flugplatzunternehmer" genannt -

### **Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Verkehr hat auf dem Flugplatz "(Name)" einen Bedarf für die Vorhaltung von Flugsicherungsbetriebsdiensten und den dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen nicht anerkannt. Auf Antrag und zu Lasten des

Flugplatzunternehmers sollen jedoch Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen im erforderlichen Umfang vorgehalten werden (Flugsicherungsdienste). Im einzelnen werden daher folgende Bestimmungen vereinbart:

## **§ 1**

### **Flugsicherungsbetriebsdienste, FS-Personal**

- (1) Der Flugplatzunternehmer hat sicherzustellen, daß die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Flugverkehrs am Flugplatz "(Name)" im Rahmen der von ihm in diesem Vertrag eingegangenen Verpflichtungen gewährleistet ist.
  
- (2) Am Flugplatz "(Name)" werden die Flugsicherungsbetriebsdienste  
    Flugverkehrskontrolle  
    Flugalarmdienst  
    Fluginformationsdienst  
durchgeführt.
  
- (3) Die Flugsicherungsbetriebsdienste dürfen nur von hierfür berechtigtem Personal, das vom Bundesministerium für Verkehr beauftragt ist, oder von FVK-Lotsen der DFS durchgeführt werden.
  
- (4) Das berechtigte Personal darf Flugsicherungsbetriebsdienste nur ausüben, wenn für dieses die für DFS-Personal jeweils geltenden Bestimmungen der Arbeitszeitregelung und der vorgezogenen Altersgrenzen angewendet werden; die Regelungen über die Regenerationskuren bleiben unberücksichtigt.

## **§ 2**

### **Ausbildung**

- (1) Die DFS übernimmt die Ausbildung des erlaubnispflichtigen Personals im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten nach der "Verordnung über das erlaubnispflichtige Personal für die Flugsicherung und seine Ausbildung" (FSPAV).
  
- (2) Der Flugplatzunternehmer ist verpflichtet, auszubildendes Personal in ausreichender Zahl zur Verfügung zu stellen. Kommt der Flugplatzunternehmer seiner Verpflichtung nicht nach, kann die DFS die Dienste einschränken; sie kann auch vorübergehend entsprechend berechtigtes DFS-Personal einsetzen, ohne daß ein Anspruch des Flugplatzunternehmers hierauf besteht.

### **§ 3**

#### **Eignungstest, Tauglichkeitsuntersuchung**

Der Flugplatzunternehmer hat sicherzustellen, daß sich das erlaubnispflichtige Personal Eignungstests nach Maßgabe der FSPAV unterzieht. Das Flugsicherungsbetriebspersonal ist aus begründetem Anlaß, mindestens aber alle 2 Jahre, auf seine körperliche Tauglichkeit hin zu untersuchen. Das LBA ist berechtigt, in Fällen mangelnder Eignung die Berechtigung des Flugsicherungsbetriebspersonals zu widerrufen; bei vorübergehend auftretenden Mängeln kann das LBA das Ruhen der Berechtigung anordnen.

### **§ 4**

#### **Fachaufsicht**

- (1) Die Fachaufsicht obliegt der DFS. Den fachlichen Anweisungen der DFS ist Folge zu leisten.
- (2) Die DFS kann vom Flugplatzunternehmer im Rahmen der Fachaufsicht jede erforderliche Auskunft und jederzeit Zugang zu den Flugsicherungseinrichtungen verlangen.

### **§ 5**

#### **Unterstützung der Fachaufsicht**

- (1) Die Niederlassung ("Name") kann sich in Teilbereichen der Fachaufsicht von der Flugplatzkontrollstelle unterstützen lassen. Die DFS bestimmt im Einvernehmen mit dem Flugplatzunternehmer einen Beauftragten als verantwortlichen Vertreter der Flugplatzkontrollstelle gegenüber der fachaufsichtführenden Niederlassung.
- (2) Der in Absatz 1 genannte Vertreter unterstützt die fachaufsichtführende Niederlassung in bestimmten Teilbereichen, z.B. ordnungsgemäße Führung von Dienstunterlagen, Sicherstellung von Tonbändern, Aufbereitung von statistischem Material.
- (3) Der Flugplatzunternehmer haftet für das Verschulden des in Absatz 1 genannten Vertreters wie für eigenes Verschulden.

## **§ 6**

### **Arbeitsrechtliche Aufsicht**

Zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Betriebsablaufs delegiert der Flugplatzunternehmer arbeitsrechtliche Aufsichtsfunktionen an ausgewählte, in der Flugplatzkontrollstelle tätige Mitarbeiter. Diese übernehmen Teilaufgaben der Fachaufsicht.

## **§ 7**

### **Kosten**

- (1) Die mit der Einrichtung und Durchführung der Flugsicherungsdienste entstehenden Kosten trägt der Flugplatzunternehmer.
- (2) Der Flugplatzunternehmer erstattet der DFS für die Dauer der Abstellung von DFS-Personal zum Flugplatz "(Name)" die Personalkosten nach den jeweils gültigen Verrechnungssätzen sowie die anfallenden Reisekosten.

## **§ 8**

### **Haftung**

- (1) Die DFS haftet nicht für Schäden, die dem Flugplatzunternehmer bei oder gelegentlich der praktischen Ausbildung durch DFS-Personal zugefügt werden. Der Flugplatzunternehmer stellt insoweit die DFS von allen Schadensersatzansprüchen Dritter frei.
- (2) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn der Schaden durch DFS-Personal bei Ausübung seiner Tätigkeit nach diesem Vertrag vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde.
- (3) Die Vorschriften über die Staatshaftung bleiben unberührt.

## **§ 9**

### **Bereitstellung der Infrastruktur**

Die zur Durchführung der Flugsicherungsdienste erforderlichen Räume, Geräte und sonstigen Einrichtungen werden vom Flugplatzunternehmer bereitgestellt. Besondere Betriebsmittel werden, soweit möglich und vom Flugplatzunternehmer gewünscht, von der DFS gestellt.

## **§ 10**

## **Beachtung der DFS-Richtlinie**

- (1) Der Flugplatzunternehmer hat bei der Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste und der Vorhaltung der flugsicherungstechnischen Einrichtungen die Vorgaben aufgrund der DFS-"Richtlinie für Instrumentenflugbetrieb an Regionalflughäfen und Landeplätzen" zu beachten.
- (2) Weitere Einzelheiten der Einrichtung und Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste und der Inbetriebhaltung der betrieblich genutzten flugsicherungstechnischen Einrichtungen am Flugplatz "(Name)" werden in einer Betriebsab-sprache geregelt, die Bestandteil dieses Vertrages und als Anlage beigefügt ist.

## **§ 11**

### **Vertragsbeginn, Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Wirkung vom (Datum der Inkraftsetzung des Vertrages) in Kraft. Er wird auf unbestimmte Zeit geschlossen und kann unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten zum Jahresende gekündigt werden. Die Kündigung muß schriftlich erfolgen.
- (2) Die DFS kann das Vertragsverhältnis jederzeit ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.
- (3) Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn der Flugplatzunternehmer
  1. in nicht ausreichender Zahl Flugsicherungsbetriebspersonal oder flugsicherungstechnisches Personal zur Verfügung stellt und dadurch die ordnungsgemäße Durchführung der Flugsicherungsbetriebsdienste (§ 1 Abs. 2) nicht mehr gewährleistet ist,
  2. die für DFS-Personal jeweils geltenden Bestimmungen der Arbeitszeitregelung nicht anwendet und hierdurch die Sicherheit der Flugverkehrsabwicklung beeinträchtigt wird,
  3. den fachlichen Anweisungen der DFS nicht Folge leistet oder
  4. mit der Erstattung der Kosten an die DFS im Verzug ist.

## **§ 12**

### **Schlußbestimmungen**

- (1) Der Flugplatzunternehmer verpflichtet sich, den Inhalt dieses Vertrages Dritten nur mitzuteilen, wenn und soweit dies zur Durchführung des Vertrages notwendig ist.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform und müssen ausdrücklich als Vertragsänderung bezeichnet sein.
- (3) Die allgemeinen Geschäftsbedingungen des Flugplatzunternehmers gelten nicht für diesen Vertrag.
- (4) Ausschließlicher Gerichtsstand ist Offenbach am Main.

Offenbach, den .....

Geschäftsführer F

Leiter der Region

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Flugplatzunternehmer

## Anhang F

**Vertrag zwischen der DFS und dem Flugplatzunternehmer über IFR-Flugbetrieb**

**an einem unkontrollierten Flugplatz  
(Muster)**

## **VERTRAG**

zwischen der

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH,  
vertreten durch die Geschäftsführung,  
Kaiserleistraße 29 - 35, 63067 Offenbach**

- nachstehend DFS genannt-

und

- nachstehend Flugplatzunternehmer genannt-

### **§ 1**

#### **Zweck und Grundlagen**

Am Flugplatz "(Name)", der über keine Flugplatzkontrolle verfügt, sollen IFR-An- und Abflüge im unkontrollierten Luftraum durchgeführt werden. Um dies zu gewährleisten, bedarf es einer Kooperation zwischen der DFS und dem Flugplatz "(Name)". Die Richtlinie der DFS "Instrumentenflugbetrieb an Regionalf Flughäfen und Landeplätzen" findet Anwendung. Im einzelnen werden die folgenden Bestimmungen vereinbart:

### **§ 2**

#### **Pflichten des Flugplatzunternehmers**

- (1) Der Flugplatzunternehmer hat im Rahmen der von ihm durch diesen Vertrag übernommenen Aufgaben sicherzustellen, daß die sichere Abwicklung von IFR-An- und Abflügen am Flugplatz "(Name)" gewährleistet ist.
- (2) Der Flugplatzunternehmer trägt dafür Sorge, daß
  - zwischen der DFS-Flugsicherungsstelle "(Name)" und dem Flugplatz "(Name)" eine Fernsprechverbindung vorhanden ist,
  - während der Betriebsstunden ständig eine vom Flugplatzunternehmer benannte Person ansprechbar ist, die die erforderlichen Voraussetzungen gemäß der DFS-"Richtlinie für Instrumentenflugbetrieb an Regionalflughäfen und Landeplätzen" erfüllt,
  - die kontinuierliche Aufzeichnung des Funk- und Fernsprechverkehrs sichergestellt ist.

### **§ 3**

#### **Personal**

- (1) Der Flugplatzunternehmer gewährleistet, daß der Flugplatzinformationsdienst nur von Personal durchgeführt wird, das sich gemäß der DFS-"Richtlinie für Instrumentenflugbetrieb an Regionalflughäfen und Landeplätzen" zuvor einer Einweisung bei der DFS unterzogen hat und im Besitz eines AZF ist. Er ist verpflichtet, ausgebildetes Personal in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen.
- (2) Mit Aufnahme des Instrumentenflugverkehrs wird das örtliche Personal der Luftaufsicht/Flugleitung bzw. anderes vom Flugplatzunternehmer benanntes Personal durch einen Fluglotsen der DFS eingewiesen und unterstützt.

### **§ 4**

#### **Koordination**

- (1) Die Aktivierung und Deaktivierung des Luftraums F obliegt der DFS-Flugsicherungsstelle "(Name)".
- (2) Flugverkehrskontrollfreigaben werden von der DFS-Flugsicherungsstelle "(Name)" erteilt. Die Übermittlung der Freigaben erfolgt im Bedarfsfall durch die Luftaufsichtsstelle/Flugleitung bzw. durch anderes vom Flugplatzunternehmer benanntes Personal.
- (3) Nähere Einzelheiten werden in der Betriebsabsprache geregelt.

### **§ 5**

#### **Technische Fachaufsicht**

- (1) Die technische Fachaufsicht obliegt der DFS. Den fachlichen Anweisungen der DFS ist Folge zu leisten.

- (2) Die DFS kann vom Flugplatzunternehmer im Rahmen der Fachaufsicht jede erforderliche Auskunft und jederzeit Zugang zu den Flugsicherungseinrichtungen verlangen.

## **§ 6**

### **Kosten**

Der Flugplatzunternehmer trägt die mit der Einrichtung und Durchführung des Flugplatzinformationsdienstes und der flugsicherungstechnischen Dienste entstehenden Kosten.

## **§ 7**

### **Betriebsabsprache**

Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der DFS-Flugsicherungsstelle "(Name)" und der Luftaufsicht/Flugleitung bzw. anderem vom Flugplatzunternehmer benannten Personal werden in einer Betriebsabsprache geregelt, die Bestandteil dieses Vertrages und als Anlage beigefügt ist.

## **§ 8**

### **Vertragsbeginn, Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt mit Wirkung vom (Datum der Inkraftsetzung des Vertrages) in Kraft. Er wird auf unbestimmte Zeit geschlossen und kann unter Einhaltung einer Frist von drei Monaten zum Jahresende gekündigt werden. Die Kündigung muß schriftlich erfolgen.
- (2) Die DFS kann das Vertragsverhältnis jederzeit ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend.
- (3) Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn der Flugplatzunternehmer
1. in nicht ausreichender Zahl geeignetes Personal zur Verfügung stellt,
  2. mit der Erstattung der Kosten an die DFS in Verzug ist oder
  3. in sonstiger Weise seine Pflichten aus dem Vertragsverhältnis in grober Weise verletzt.

## **§ 9**

### **Schlußbestimmungen**

- (1) Der Flugplatzunternehmer verpflichtet sich, den Inhalt dieses Vertrages Dritten nur mitzuteilen, wenn und soweit dies zur Durchführung des Vertrages notwendig ist.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform und müssen ausdrücklich als Vertragsänderung bezeichnet sein.
- (3) Die allgemeinen Geschäftsbedingungen des Flugplatzunternehmers gelten nicht für diesen Vertrag.
- (4) Ausschließlicher Gerichtsstand ist Offenbach am Main.

Offenbach, den .....

Geschäftsführer F                      Leiter der Region

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Flugplatzunternehmer