MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT

Flughafen-Benutzungsordnung (FBO)

Greven, den 18.01.2022
FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

Prof. Dr. Rainer Schwarz
Geschäftsführer

i. V. Tjark Giller
Leiter Flughafenbetrieb

Genehmigt:

Düsseldorf, den 10.05.2022
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Im Auftrag:

Die Flughafenbenutzungsordnung tritt einen Monat nach Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft und ersetzt frühere Versionen.
Die Flughafenbenutzungsordnung ist **für jeden** Nutzer des Flughafens Münster/Osnabrück **bindend!**

Begriffsbestimmungen

AIP - Aeronautical Information Publication
BAB - Bundesautobahn
DFS - Deutsche Flugsicherung
EDDG - Flughafen Münster/ Osnabrück (ICAO)
FBO - Flughafenbenutzungsordnung
FMO - Flughafen Münster/ Osnabrück (IATA)
GA - General Aviation
IATA - International Air Transport Association
ICAO - International Civil Aviation Organisation
ILS - Instrumenten- Lande- System
LFZ - Luftfahrzeug
MTOM - Maximum Take- Off Mass
NfL - Nachrichten für Luftfahrer
O/R - On Request
RWY - Runway, Start-/ Landebahn
SMS - Safety Management System
SSR - Secondary Surveillance Radar
TWY - Taxiway
VZ - Verkehrszentrale

Physikalische Einheiten

ft - Feet (= 0,305 m)
NM - Nautische Meile (= 1,852 Km)

Inhaltsangabe **Seite**

Teil I

Beschreibung des Flughafens Münster/Osnabrück: EDDG

1.	Gelände des Flughafens	6
2.	Allgemeine Angaben	7
3.	Wetterverhältnisse	9
4.	Optische Bodenhilfen	9
5.	Bauschutzbereich	9
6.	Luftfahrthindernisse	9
7.	FMO GmbH und Behörden	10
8.	Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel	10

Teil II

Benutzungsvorschriften 11

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen 12

2.1	Befugnis zum Starten und Landen	12
2.2	Start- und Landeeinrichtungen	12
2.3	*Regelungen für die Durchführung der Verkehrslenkung auf den Flugbewegungsflächen (z. T. aus Betriebsabsprache FMO- DFS)*	12
2.4	Abfertigungsvorfeld	16
2.5	Bodenabfertigungsdienste	16
2.6	Abstellen und Unterstellen	16
2.7	Emissionsschutz	19
2.8	Betriebsstoffversorgung	19
2.9	Wartungsarbeiten	20
2.10	Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge	20

		Seite
3.	**Betreten und Befahren**	21
3.1	Straßen, Plätze und Eingänge	21
3.2	Fahrzeugverkehr (Allgemeines)	21
3.3	Sicherheitsbereich und sensible Teile des Sicherheitsbereichs	21
3.4	Mitführen von Tieren	24
3.5	Datenkommunikationsnetze	24
4.	**Sonstige Betätigung**	25
4.1	Gewerbliche Betätigung	25
4.2	Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften	25
4.3	Lagerung	25
4.4	Bauarbeiten	26
5.	**Sicherheitsbestimmungen**	26
6.	**Fundsachen**	26
7.	**Umweltschutz**	26
7.1	Allgemeines	26
7.2	Abfälle	26
7.3	Verunreinigungen	26
7.4	Abwasser	27
7.5	Enteisungsmittel	27
8.	**Einwilligungen und Erlaubnisse**	28
9.	**Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung**	28
10.	**Nicht öffentliche und sicherheitsempfindliche Bereiche**	28
11.	**Erfüllungsort und Gerichtsstand**	28
12.	**Zustellungsbevollmächtigter**	28

Anlagen

Anlage 1	Sicherheitsbestimmungen zum Teil II 5 der Flughafen-Benutzungsordnung
Anlage 2	Zentrale Infrastruktureinrichtungen zum Teil II 2.5.3
Anlage 3	Sonderverkehrsordnung Luftseite
Anlage 4	Sonderbestimmungen für der Bereich der ‚Luftfahrtvereinigung Greven e.V.' (Segelfluggelände)

Teil I

Beschreibung des Flughafens Münster/Osnabrück: EDDG

Änderungen der Beschreibung werden in den "Nachrichten für Luftfahrer (NfL)" und im "Luftfahrthandbuch" - AIP - Deutschland bekanntgegeben.

1. Gelände des Flughafens

1.1 Lage des Flughafenbezugspunktes

Geografische Breite und Länge:	N 52 08 04.71 E 007 41 05.39
Entfernung u. Richtung von der Stadt:	7 km nordöstlich der Stadt Greven, 25 km nördlich der Stadt Münster, 28 km südwestlich der Stadt Osnabrück
Höhe über NN:	48 m (160 ft)
Örtliche Mißweisung:	0,8° E
Flugplatzbezugstemperatur	21,6° C

1.2 Start- und Landeanlagen

Abmessungen der Start- und Landebahnen	Start-/Landebahn 07/25: 2.170 x 45 m
Abmessungen der Start- und Landeflächen	Start-/Landebahn 07/25: 2.290 x 300 m
Start- und Landebahndecken	Start-/Landebahn 07/25: Asphalt
Tragfähigkeiten	Start-/Landebahn 07/25: PCN68F/B/X/T
Längsgefälle	Start-/Landebahn 07/25: ab TWYC Richtung West 0,01 %
Startlauf- und Landestrecken:	Start-/Landebahn 07/25: 2.170 m Startlaufstecke
Landebereich für Hubschrauber:	nach Anweisung Tower

1.3	**Befeuerungsanlagen**	s. Luftfahrthandbuch- AIP -, AD2 EDDG 1-5
	Notstrombefeuerung:	Notstromversorgung für Befeuerung vorhanden
1.4	**Markierungshilfen**	Schwellen, Start- und Landebahnbezeichnung, Aufsetzzone, Start- und Landebahnmittellinien, Start-/Landebahnrand, Rollbahnmittellinie, Rollhaltemarken, Rollleitlinien (Vorfeld), Rollbahneinmündungsmarkierung
1.5	**Instrumenten-Lande-Anlagen**	1 ILS CAT I RWY 07 1 ILS CAT III RWY 25
1.6	**Sonstige Radaranlagen**	SSR – Anlage
1.7	**Rollbahnen**	Rollbahnsystem, das die Start- und Landebahnen mit den Vorfeldern verbindet, Rollbahnbreiten 23 m, Tragfähigkeit: A,B,C 68F/B/X/T D,G 75F/B/W/T
1.8	**Vorfelder**	
	Größe und Tragfähigkeit	Vorfeld Ost 116.000 m² CONC PCN75R/B/W/T Vorfeld Mitte 50.000 m² ASPH PCN75F/B/W/T Vorfeld West 30.000 m² ASPH PCN68F/B/X/T

2. Allgemeine Angaben

2.1	**Klassifizierung des Flughafens nach ICAO**	4 E
2.2	**Betriebszeiten des Flughafens**	H 24 örtliche Flugbetriebsbeschränkungen s. AIP AD 2 EDDG 1-7
2.3	**Jahreszeitlich bedingte Be-Nutzbarkeit**	ständig benutzbar

2.4	**Zulassung als Zoll- und Sanitätsflughafen**	Der Flughafen FMO ist als Zollflughafen zugelassen.
2.5	**Übernachtungsmöglichkeiten**	Greven, Ladbergen, Münster, Osnabrück
	Gaststättenbetriebe	vorhanden
2.6	**Luftfrachtabfertigung**	WISAG FMO Cargo Service GmbH & Co. KG SITA FMOFFXH Tel. 02571/94 32 02 Fax 02571/94 32 19
2.7	**Tankvorrichtungen**	Tankwagen SB Tankstelle Avgas + UL91 3 x Jet A1 á 27500 ltr
	Betriebszeit	H 24
	Flugbetriebsstoffe und Öle	Jet A1, Avgas 100LL, UL91
2.9	**Sauerstoff und andere verfügbare Betriebsmittel**	Sauerstoff und Stickstoff verfügbar
2.10	**Verfügbarer Hallenraum für nicht stationierte Luftfahrzeuge**	Kann auf Anforderung bereitgestellt werden.
2.11	**Verfügbare Instandsetzungseinrichtungen**	n/a
2.12	**Feuerlöschfahrzeuge**	sind dem Umfang des Flugbetriebs und den Richtlinien der ICAO Kategorie 7 entsprechend vorhanden O/R Kategorie 8/9
	Bergungsgeräte	bis 5,7 t MTOM verfügbar, > 5,7t MTOM stehen Bergungsgerätschaften in Frankfurt zur Verfügung
2.13	**Schneeräumgeräte**	Schneepflüge, Schneeschleuder, Kehrmaschinen, Streugeräte, Kehrblasgeräte, Startbahnenteiser und Enteisungsfahrzeuge

2.14	**Abfertigungsgeräte**	Zur Durchführung der Abfertigungsdienste stellt der Flughafenunternehmer oder ein Dienstleister alle erforderlichen Geräte und Einrichtungen anhand der Bodendienstverträge zur Verfügung.
2.15	**Örtliche Flugbeschränkungen**	s. Luftfahrthandbuch -AIP- AD2 EDDG 1- 7
2.16	**Höhenmesserkontrollen**	nicht vorhanden

3. Wetterverhältnisse

Vorherrschende Windrichtung: Südwest
Mittl. tägl. Max. Temp. (Juli) 21,7° C

Mittl. tägl. Min. Temp. (Jan) -0,2° C,

Mittelwert des Luftdrucks (1500 UTC) -Juli- 1009,7hPa,
Mittelwert des Luftdrucks (0600 UTC) -Jan- 1008,8hPa

Mittelwert der absoluten Feuchte (0600 UTC) -Juli- 10,8 gr/m³,
Mittelwert der absoluten Feuchte (0600 UTC) -Jan- 4,7 gr/m³

4. Optische Bodenhilfen

4.1	**Wegweiseranlagen für das Rollen**	Beleuchtete Start-, Rollbahn, Richtungsschilder
4.2	**Optische Ortungshilfen**	Flugplatzleuchtfeuer weiß/weiß auf dem Kontrollturm, Flughafen Münster/Osnabrück in waagerechter Leuchtschrift auf dem Dach des Terminals

5. Bauschutzbereich

Die für den Flughafen gem. § 12 LuftVG geltenden Baubeschränkungen (Bauschutzbereich) ergeben sich aus den jeweiligen Veröffentlichungen in NRW

6. Luftfahrthindernisse

s. Luftfahrthandbuch - AIP - (Band I). Alle Hindernisse sind nach ICAO Annex 14 markiert und befeuert.

7. FMO GmbH und Behörden

7.1 Der Flughafenunternehmer

Postanschrift	Flughafen Münster/Osnabrück GmbH Postfach 13 64 48252 Greven Airportallee 1 48268 Greven
Fernsprechsammel- Nr.:	(02571) 94-0
Fax (Verkehrszentrale):	(02571) 94-96 36

7.2 Behördliche Dienststellen

Deutsche Flugsicherung GmbH	Flugsicherungs-Niederlassung Münster/Osnabrück
Bundesfinanzverwaltung	Hauptzollamt Münster
Polizei	Polizeidienststelle Lengerich
Deutscher Wetterdienst	Flugwetterwarte Münster/Osnabrück
Bezirksregierung Münster	(02571) 9 13 33
Luftaufsicht FMO	(02571) 94- 38 70

8. Verkehrsverbindungen und verfügbare Verkehrsmittel

8.1 Zufahrtsstraßen

Bundesautobahnen	A 1, aus Richtung Bremen/Osnabrück: Abfahrt Ladbergen aus Richtung Dortmund/Münster: Direkter BAB- Zubringer Abfahrt Flughafen (Airport Park), alternativ: Abfahrt Greven
Bundesstraßen	B 481, B 219
Kreisstraßen	K 9, K 9a

	Parkplätze(Parkhaus)	ca. 4.000
8.2	**Öffentlicher Zubringerverkehr**	von den Hbf. Münster, Osnabrück und Ibbenbüren verkehren Schnellbusse direkt bis vor Terminal 2

Teil II

Benutzungsvorschriften

1. Anwendbarkeit der Benutzungsordnung

1.1 Wer den Flughafen mit Luftfahrzeugen benutzt, ihn betritt oder befährt, ist den Vorschriften dieser Benutzungsordnung und den zu ihrer Durchführung ergehenden Weisungen des Flughafenunternehmens unterworfen.

1.2 Soweit die Vorschriften und Weisungen Luftfahrzeughalter betreffen, gelten sie entsprechend für die Eigentümer der Luftfahrzeuge sowie für Personen, die Luftfahrzeuge in Gebrauch haben oder mit deren Abfertigung auf dem Flughafen beauftragt sind, ohne Halter oder Eigentümer dieser Luftfahrzeuge zu sein.

1.3 Für das im Luftfahrthandbuch (AIP) ausgewiesene Segelflugbetriebsgelände gelten die Sonderbestimmungen für den Bereich „Segelflugbetriebsgelände“ in Anlage 4.
Der Segelflugbetrieb wird gemäß Betriebsabsprache der Deutschen Flugsicherung (DFS) mit der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. durchgeführt.

1.4 Die **Sicherheit** des Flughafenbetriebes und damit der Passagiere und Kunden **hat oberste Priorität** für den Flughafen Münster/Osnabrück. Aus diesem Grunde wird am Flughafen Münster/Osnabrück entsprechend der Vorgaben des ICAO Annex 14 und der darauf abstellenden luftaufsichtlichen Anweisungen der Landesluftfahrtbehörden des Landes NRW ein sog. **Safety Management System (SMS)** betrieben.

Wesentlicher Bestandteil und eine der grundlegenden Voraussetzungen dieses Systems ist die Einbeziehung der am Flughafen tätigen Unternehmen. Sie sind also insoweit verpflichtet, für die von ihnen verantworteten und durchgeführten Aufgaben und Prozesse im Hinblick auf das SMS die entsprechenden Vorgaben und Richtlinien des Flughafens Münster/Osnabrück zu beachten.

Die Einzelheiten des Safety Management Systems der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH und die Integration der Unternehmen werden (in Abstimmung mit den Landesluftfahrtbehörden) separat vorgegeben und kommuniziert.

Diese Verpflichtung und ihre Durchsetzung ist Gegenstand der Weisungen der Luftfahrtbehörden.

2. Benutzung mit Luftfahrzeugen

2.1 Befugnis zum Starten und Landen

2.1.1 Die Benutzung des Flughafens ist gegen Entrichtung der in der Flughafengebührenordnung festgelegten Entgelten mit Flugzeugen und Drehflüglern gestattet, die mit einem betriebsbereiten Funksprech-, Empfangs- und Sendegerät ausgerüstet sind, mit dem aus einer Entfernung von mindestens 25 NM (=46,3 km) vom Flughafen Funksprechverbindung mit dem Kontrollturm aufgenommen werden kann, soweit dies nach den Eigenschaften der Luftfahrzeuge und den Einrichtungen und Anlagen des Flughafens ohne Gefährdung von Personen und Sachen möglich ist.

2.1.2 Die Luftfahrzeughalter haben dem Flughafenunternehmer auf Verlangen Papiere vorzulegen, die zur Nachprüfung der Benutzungsberechtigung und zur Gebührenberechnung notwendig sind.

2.2 Start- und Landeeinrichtungen

Zum Starten und Landen sowie zum Rollen sind die Start- und Landebahnen sowie die Rollbahnen oder die sonstigen dafür besonders gekennzeichneten Flächen zu benutzen. Die Luftfahrzeugführer sind an die Rollpläne gebunden, sofern sie nicht von der Flugverkehrskontrollstelle andere Weisungen erhalten.

2.3 Regelungen für die Durchführung der Verkehrslenkung auf den Bewegungsflächen des FMO (mit Auszügen aus der Betriebsabsprache zwischen DFS und FMO vom 01.02.2017 [in kursiv, Ordnungspunkte in Klammern entsprechen denen der FMO/DFS Absprache])

2.3.1 Abgrenzung

Das Flughafengelände ist in einen allgemein nutzbaren und einen freigabepflichtigen Bereich(Flugsicherungsbereich) unterteilt. Die Abgrenzungen der einzelnen Bereiche ist der als Anlage beigefügten jeweils gültigen Flugplatzkarte (AD 2 EDDG 2-5) zu entnehmen.

2.3.2 Zuständigkeiten

(A 4.2.1) Für die Flugverkehrskontrolle und die Bewegungslenkung auf dem Rollfeld des Flughafen Münster/Osnabrück ist die DFS (TWR) zuständig.

(A 3.2.2)Die Wirksamkeit der Freigaben und Anweisungen der Flugplatzkontrolle an den Bodenverkehr beginnt mit dem Eintritt in den Flugsicherungsbereich und endet mit dessen Verlassen (Ausnahme: Unterstützungsleistung auf dem Vorfeld)

(D 2.4) Der FMO delegiert die Aufgaben der Bewegungslenkung für Luftfahrzeuge(aus eigener Kraft rollend oder geschleppt) auf dem Vorfeld im Bereich der Rollgassen an die DFS. Die Zuständigkeit der DFS endet, wenn das Luftfahrzeug in den Bereich der markierten Stelleflächen (…) einrollt. Die Zuständigkeit der DFS beginnt, wenn das Luftfahrzeug den Bereich der markierten Stellflächen (…) verlässt. Wird ein Luftfahrzeug im Bereich der Rollgassen durch ein Leitfahrzeug geführt, geschieht dies in der Zuständigkeit des FMO.

Anderer Fahrzeug- oder Personenverkehr auf dem Vorfeld verbleibt in der Zuständigkeit des FMO.

2.3.3 Allgemeine Betriebsverfahren

(D 4.1) Die Flugplatzkontrolle/DFS unterstützt den FMO bei der Bewegungslenkung auf dem Vorfeld durch Übermittlung von Anweisungen an die Luftfahrzeugführer sowie betrieblich relevanten Informationen (z.B. Statusanzeige Allwetterflugbetrieb, Pistensperrung usw.) an den FMO.
Ebenso übermittelt die Flugplatzkontrolle/DFS Informationen und Anfragen der Luftfahrzeugführer an die Verkehrszentrale des FMO (z.B. Betankung, Transport von Personen und Gepäck usw.).

(A 2.3.2) Das Überqueren bzw. die Benutzung der Piste(Start-/Landebahn) bedarf ***in jedem Falle*** *einer gesonderten Freigabe durch die Flugplatzkontrolle/DFS.*

(D 4.2) Der FMO informiert die Flugplatzkontrolle/DFS in geeigneter Form (DAVIS o. ä.) rechtzeitig über Parkpositionen des ein- und abrollenden Luftverkehrs. Eventuell vorzusehende Technik wird durch den FMO bereitgestellt und gewartet.

(D 4.3) Die eingesetzten Leitfahrzeuge des FMO sind mit Fahrzeugfunk ausgerüstet und ständig auf der Fahrzeugfunkfrequenz der Flugplatzkontrolle /DFS hörbereit.

(D 4.4) Für Bewegungen auf dem Vorfeld im Bereich der Rollgassen hat der Luftfahrzeugführer durch Funk eine Rollanweisung bei der Flugplatzkontrolle/DFS einzuholen. Rollvorgänge mit geleiteten Luftfahrzeugen sind bei Bedarf vom Leitfahrzeug (‚Follow Me') mit der Flugplatzkontrolle/DFS zu koordinieren. Luftfahrzeuge ohne Funksprechverbindung mit der Flugplatzkontrolle/DFS bedürfen der Führung durch Leitfahrzeug des FMO. Ausnahmen bedürfen der vorherigen Zustimmung durch den TWR.

(D 4.5) Luftfahrzeuge (aus eigener Kraft rollend oder geschleppt), -auch durch Leitfahrzeug geführt-, haben auf dem Vorfeld absoluten Vorrang vor Fahrzeugen oder Personen.

(D 4.6) Der Verkehr auf dem Vorfeld ist durch die Flughafenbenutzungsordnung (und den dazu ergangenen Ergänzungen) geregelt.

Fahrzeug- und Personenbewegungen abweichend von der Flughafenbenutzungsordnung bedürfen der Genehmigung der Verkehrszentrale (VZ). Fahrzeug- und Personenverkehr im Bereich der Rollgassen außerhalb der markierten Fahrstrassen ist auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken und mit der DFS zu koordinieren(z.B. bei Bau- und Pflegearbeiten), um eine sichere Bewegungslenkung für LFZ zu ermöglichen. Sofern erforderlich sind die hierbei eingesetzten Personen/Fahrzeuge mit KFZ-Funk(DFS/Kanal 1) auszustatten, In diesem Fall ist Hörbereitschaft erforderlich. Bei Arbeiten, deren Dauer über 2 Stunden hinausgehen, sind die entsprechenden Bereich der Rollgassen zu sperren, diese gehen in die Zuständigkeit des FMO zurück.
Ausnahme: Fahrten von Leitfahrzeugen (Follow Me) bedürfen keiner expliziten Koordination, sofern die Fahrten im Zusammenhang mit der Einweisung von LFZ stehen. Eine weitere Ausnahme stellen die Fahrten der Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz/Übungseinsatz mit Blaulicht und/oder ohne Martinshorn dar.
Anm.: Leitfahrzeuge (Follow ME) und Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Polizei mit blauem Rundumlicht können die Fahrstrassen verlassen, wenn dies ihr Einsatz/Übungseinsatz erfordert.

(D 4.7)Schleppvorgänge, auf den Flächen der Rollgassen dürfen nur mit einer Rollanweisung der Flugplatzkontrolle/DFS durchgeführt werden. Aus eigener Kraft rollende Luftfahrzeuge haben gegenüber diesen geschleppten Luftfahrzeugen Vorrang. Der verantwortliche Führer des Schleppzuges ist während des Schleppvorganges innerhalb des Bereiches der Rollgassen über Fahrzeugfunk ständig erreichbar und verantwortlich für die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zu anderen Luftfahrzeugen, Fahrzeugen und Personen.

(D 4.8) Gemäß § 29 (1) LuftVG werden zur Gefahrenabwehr Informationen und Anweisungen an Luftfahrzeuge durch die Flugplatzkontrolle/DFS, sofern einsehbar, auch im Zuständigkeitsbereich des FMO oder nach Aufforderung durch den FMO erteilt.

2.3.4 Verfahren für rollenden Verkehr

2.3.4.1 Verfahren für einrollenden Verkehr

(D 5.1) Die Flugplatzkontrolle/DFS erteilt gelandeten Luftfahrzeugen eine Rollanweisung zum Vorfeld und bestimmt die Rollstrecke zur Abstellposition. VZ kann mit der Flugplatzkontrolle/DFS eine abweichende Rollstrecke vereinbaren.

(D 5.2) Einrollendem Verkehr wird die Abstellposition nach Anweisung des FMO durch die Flugplatzkontrolle/DFS übermittelt, sofern kein Einweiser oder Leitfahrzeug zur Verfügung steht (Ausnahme Vorfeld West, siehe Sonderregelung (D7)). Das Einparken geschieht in eigener Verantwortung des Luftfahrzeugführers.
(D 5.3) ***Abweichend von den vorgenannten Verfahrensweisen erfolgt der Einsatz eines Leitfahrzeuges grundsätzlich***

- bei CAT II/ IIIa Betrieb
- auf Anforderung des Luftfahrzeugführers
- auf Anforderung des Platzverkehrslotsen/DFS
- nach Entscheidung durch die Verkehrszentrale des FMO

(D 5.4) Ankommende Luftfahrzeuge werden vor Verlassen des Sichtbereiches der Flugplatzkontrolle/DFS durch Leitfahrzeuge oder Einweiser übernommen.

2.3.4.2 Verfahren für abrollenden Verkehr

(D 6.1) Der Luftfahrzeugführer stellt vor Einleitung des Rollvorgangs Funkkontakt mit der Flugplatzkontrolle/DFS her, um eine Anlassfreigabe und/oder Rollanweisung einzuholen.

(D 6.2) Pushback- oder Reverseverfahren erfolgen grundsätzlich mit einem Einweiser.
Erfolgen mehrere solcher Vorgänge gleichzeitig, so ist die Reihenfolge, soweit erforderlich, zwischen Flugplatzkontrolle/DFS und Verkehrszentrale/FMO zu koordinieren.

(D 6.3) ***Abweichend von den vorgenannten Verfahrensweisen erfolgt der Einsatz eines Leitfahrzeuges grundsätzlich***

- bei CAT II/ IIIa Betrieb
- auf Anforderung des Luftfahrzeugführers
- auf Anforderung des Platzverkehrslotsen/DFS
- nach Entscheidung durch die Verkehrszentrale des FMO

2.3.5 Besonderheiten

(D7.1) Auf dem Vorfeld West rollen Luftfahrzeugführer außerhalb der Hauptrollleitlinie (Anlage 5) in eigener Verantwortung. Sie werden durch Informationen und Hinweise seitens der Flugplatzkontrolle/DFS unterstützt oder, wenn nötig, durch ein Leitfahrzeug eingewiesen. Die Zuweisung der Abstellpositionen Vorfeld West erfolgt eigenständig durch die Flugplatzkontrolle/DFS gemäß nachfolgender Verfahrensweise:

(D 7.2) Der FMO stellt eine Belegungsmatrix für die Belegung der Positionen Vorfeld West zur Verfügung. Hierdurch wird die Hindernisfreiheit gemäß ICAO beim Rollen entsprechender Luftfahrzeuge auf den Rollleitlinien gewährleistet.

(D 7.3) Die Flugplatzkontrolle (DFS) weist ankommenden Luftfahrzeugen die Position gemäß Belegungsmatrix zu.

(D 7.4) Die Position 104 wird nur in Absprache mit der Verkehrszentrale zugewiesen. (Freihalten der Position für eventuelle Schleppvorgänge von/zu Halle 7).

(D7.5) Bei Luftfahrzeugen, die nicht in der Belegungsmatrix erfasst sind oder bei größeren Luftfahrzeugen ist das Einweisen durch ein Leitfahrzeug (Follow Me) durchzuführen. Dies ist

nicht erforderlich, wenn die Größe eindeutig innerhalb der in der Belegungsmatrix genannten Dimensionen liegt.

2.3.6 Vorfeldstraßen

Beim Befahren des Vorfeldes sind die markierten Fahrstraßen zu benutzen. Die Abfertigungspositionen sind auf dem direkten Weg von den Fahrstraßen aus anzusteuern.
Im Zuständigkeitsbereich der DFS dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, wenn vor Einfahrt in das Gelände der DFS eine Genehmigung über Funk beim Tower eingeholt wurde und das Fahrzeug über eine gelbe Rundumleuchte verfügt. Während des Aufenthalts im Bereich der DFS ist ständiger Funkkontakt mit dem Tower zu halten.

2.3.7 Enteisungsverfahren

(D 8.1) Die Koordination von Enteisungsvorgängen mit Luftfahrzeugführern, die Festlegung der zeitlichen Aufeinanderfolge von Enteisungsvorgängen sowie die Zuweisung der Enteisungspositionen verbleiben in der Zuständigkeit des FMO. Die DFS erteilt nur die erforderlichen Rollanweisungen zwischen den Abstellpositionen und den Enteisungspositionen. Diese Rollvorgänge sind ausschließlich mit Leitfahrzeug (Follow Me) durchzuführen.

2.3.8 Rollen und Schleppen

Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur von hierzu berechtigten Personen gerollt werden. Sie dürfen in oder aus Hallen und Werkstätten nicht mit eigener Kraft gerollt werden.
Im Bereich der Vorfelder dürfen Luftfahrzeuge nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

Schleppvorgänge werden der Flugplatzkontrolle/DFS durch das LFZ oder durch die Verkehrszentrale bekannt gegeben.
Bei Bedarf werden Luftfahrzeuge von dem Flughafenunternehmer oder- nach näherer Vereinbarung- von dem Luftfahrzeughalter geschleppt. Sie dürfen nur mit geschultem Personal geschleppt werden; beim Schleppen von LFZ > 5,7 t MTOM muss der Führerstand (Cockpit) mit einem Luftfahrzeugführer oder einem fachkundigem Mechaniker besetzt sein– Ausnahmen für LFZ > 5,7 t und < 10 t der GA im Rahmen des Ein- und Aushallens ohne Besetzung des Cockpits mit ausdrücklicher Ausnahmegenehmigung.
Der Luftfahrzeughalter hat das zur Sicherung erforderliche Personal zu stellen. Schleppt der Flughafenunternehmer, so hat der Luftfahrzeughalter ihm die für das Schleppen notwendigen Weisungen zu geben und die zugelassenen Schleppstangen zur Verfügung zu stellen.

2.4 Abfertigungsvorfeld

Abstellpositionen sind für den Zeitraum gewerblicher Tätigkeit Abfertigungspositionen.

Das Abfertigungsvorfeld dient der Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge. Eine andere Benutzung- z. B. zum Abstellen von Luftfahrzeugen, zu größeren Wartungsarbeiten, zu Stand- und Probeläufen- ist nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers zulässig.

2.4.3 **Abstell- und Abfertigungsplätze** werden vom Flughafenunternehmer zugewiesen. Die Luftfahrzeuge werden von dem Personal des Flughafenunternehmers eingewiesen.

2.5 Bodenabfertigungsdienste

2.5.1 Der Flughafenunternehmer ist berechtigt, Bodenabfertigungsdienste (Bodenverkehrsdienste) gemäß dem Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste (BADV Anlage 2) durchzuführen. Selbstabfertiger werden im Rahmen der BADV zugelassen, sobald die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Sie haben ihre Abfertigungsgeräte ausschließlich an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen gegen Entgelt abzustellen. Für das Abstellen und Unterstellen von Abfertigungsgerät gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§§ 535 ff BGB). Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.5.2 Der Flughafenunternehmer kann von den zugelassenen Selbstabfertigern für die Gestattung von Bodenabfertigungsdiensten ein Entgelt verlangen.

2.5.3 Folgende Einrichtungen sind zentrale Infrastruktureinrichtungen im Sinne von § 6 BADV:

1. Gepäckfördersystem für das abgehende Gepäck, Umsteigergepäck und das ankommende Gepäck
2. Fluggastbrücken
3. Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und zur Entsorgung fester Abfallstoffe im Vorfeldbereich
4. Kommunikationsnetz und zentrale technologische Informationseinrichtung (LAN) zur Erbringung von Bodenverkehrsdiensten
5. Abfertigungspositionen
6. Einrichtung zum Lotsen und Andocken von Flugzeugen auf dem Abfertigungsvorfeld
7. Tanklager für Flugbetriebsstoffe
8. Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel

(vgl. Anlage 2, Zentrale Infrastrukturen)
Einzelheiten werden in Absprache mit dem Nutzerausschuss festgelegt.

Die zentralen Infrastruktureinrichtungen werden ausschließlich vom Flughafenunternehmer oder einem von ihm damit Beauftragten nach Maßgabe der Anlage 2 vorgehalten, verwaltet und betrieben. Soweit Leistungen, die mit diesen Einrichtungen verbracht werden können, benötigt werden, sind die zentralen Infrastruktureinrichtungen gegen Entgelt zu nutzen.

2.6 Abstellen und Unterstellen

2.6.1 Abstell- und Unterstellplätze werden von dem Flughafenunternehmer zugewiesen. Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als eine Stunde auf, so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm zuzuweisenden Abstellfläche abzustellen oder in einer Halle unterstellen zu lassen. Das Ein- und Aushallen von Luftfahrzeugen darf nur von eingewiesenen Mitarbeitern des Flughafenunternehmers durchgeführt werden. Aus Sicherheits- oder Betriebsgründen kann er das Verbringen des Luftfahrzeugs auf einen anderen Abstell- oder Unterstellplatz verlangen oder - wenn der Luftfahrzeughalter nicht erreichbar ist oder dem Verlangen nicht rechtzeitig nachkommt - das Luftfahrzeug **kostenpflichtig** durch geschultes Personal dorthin ohne eigene Kraft rollen oder schleppen.

2.6.2 Die Sicherung eines abgestellten oder untergestellten Luftfahrzeuges obliegt dem Luftfahrzeughalter. Hierzu ist es möglich, wo vorhanden, im Boden eingelassene Ösen zum Verzurren des Luftfahrzeuges zu verwenden. Bei Dunkelheit oder schlechter Sicht hat er ein abgestelltes Luftfahrzeug durch Lichter zu kennzeichnen, sofern dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.
Wetterwarnungen werden durch den DWD über die Verkehrszentrale bekannt gegeben.

2.6.3 Für das Abstellen und das Unterstellen eines Luftfahrzeuges gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Miete (§ 535 ff BGB).
Eine Verwahrungspflicht besteht für den Flughafenunternehmer nur, wenn hierüber eine besondere schriftliche Vereinbarung getroffen ist.

2.6.4 Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen

Die Benutzer haben die Luftfahrzeughallen und ihre Einrichtungen schonend zu behandeln und insbesondere die nachstehenden Bestimmungen einzuhalten:

2.6.4.1 Technische Anlagen, Einrichtungen und Geräte des Flughafenunternehmers, insbesondere Stromversorgungsanlagen, Kräne und Montagegerüste, dürfen nur nach Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer benutzt werden.

2.6.4.2 Die Hallentore dürfen nur von Personen betätigt werden, die der Flughafenunternehmer hierfür zugelassen hat.

2.6.4.3 Bei Arbeiten aller Art an Luftfahrzeugen in der Halle oder in einem Umkreis von 50 m um die Halle hat der Luftfahrzeughalter Handfeuerlöscher in ausreichender Anzahl und leicht greifbar bereitzuhalten.

2.6.4.4 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in der Halle gewaschen und abgesprüht werden. Dies ist generell nur in Halle 4 und Halle 5 erlaubt.

2.6.4.5 Der Platz vor den Hallentoren ist freizuhalten.

2.6.4.6 Das Abstellen, Unterstellen und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, sonstigen Bodenfahrzeugen und anderen Gegenständen bedarf der Einwilligung des Flughafen-unternehmers.

2.7 Emissionsschutz

Zum Schutz für Mensch und Umwelt sind Lärm- und Abgasentwicklung auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Luftfahrzeughalter haben Anordnungen über die Durchführung von Probeläufen der Triebwerke von Luftfahrzeugen zu befolgen. Triebwerksprüfläufe dürfen nur in Absprache mit dem Flughafenunternehmer und der Flugplatzkontrolle/DFS nach Freigabe an den dafür zugewiesenen Plätzen getätigt werden(vgl. Anlage 1, Punkt 2 Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken).

2.8 Betriebsstoffversorgung

Unternehmern, die Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Geräte mit Betriebsstoffen versorgen, müssen durch den Flughafenunternehmer zugelassen sein. Diese Unternehmen sowie die Luftfahrzeughalter haben die Sicherheitsvorschriften und die jeweils gültigen Regeln für den Umgang mit Betriebsstoffen einzuhalten. Sie sind ferner verpflichtet, dafür Vorsorge zu tragen, dass das während der Betriebsstoffversorgung am Luftfahrzeug tätige Personal in die Brandmeldeeinrichtungen, die NOT- AUS- Schaltungen, die Brandbekämpfung sowie das Verhalten bei Betriebsstoffüberläufen eingewiesen und regelmäßig in Übung gehalten wird (siehe Sonderverkehrsordnung- Luftseite- , Kapitel 22 Betankung).

2.9 Wartungsarbeiten

Instandhaltungsarbeiten an sowie das Be- und Enttanken von Luftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und Geräten, anderen Gegenständen sowie das Waschen, das Reinigen und die Enteisung von Luftfahrzeugen dürfen nur an den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen bzw. zentralen Infrastruktureinrichtungen erfolgen. Um Probleme mit Abscheider- oder Emulsionsspaltanlagen zu vermeiden, sind die eingesetzten Waschmittel sowie Flugzeugenteisungsmittel mit dem Flughafenunternehmer abzustimmen.

2.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

2.10.1 Bleibt ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen bewegungsunfähig liegen, so darf der Flughafenunternehmer es auch ohne besonderen Auftrag des Luftfahrzeughalters auf dessen Kosten von den Flugbetriebsflächen entfernen, soweit dies für die Abwicklung des Luftverkehrs notwendig ist. Für Schäden haftet der Flughafenunternehmer nur, wenn er sie vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat; das gleiche gilt, wenn der Luftfahrzeughalter ihn beauftragt hat, ein bewegungsunfähiges Luftfahrzeug von den Flugbetriebsflächen zu entfernen oder bei der Entfernung mitzuwirken.

2.10.2 Bleibt ein Luftfahrzeug bewegungsunfähig liegen und entsteht dem Flughafenunternehmer dadurch ein Vermögensschaden, so kann er von dem Luftfahrzeughalter Ersatz verlangen, es sei denn, dass diesen kein Verschulden oder nur leichte Fahrlässigkeit trifft.

2.10.3 Seit dem 15.10.2013 steht am FMO eine Notfrequenz (121,555 MHz) für den Flugfunk zwischen Luftfahrzeugführern und der Flughafenfeuerwehr am Boden zur Verfügung. Diese ist ausschließlich für die Direktkommunikation zwischen dem Cockpit und der Einsatzleitung der Flughafenfeuer zum Informationsaustausch und Abstimmung der Feuerlösch- und Rettungsmaßnahmen für Luftfahrzeugnotfälle vorgesehen und darf auch nur am Boden betrieben werden. Details hierzu regelt der Anhang J zur Betriebsabsprache zwischen der FMO GmbH und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

3. Betreten und Befahren

3.1 Straßen, Plätze und Eingänge

3.1.1 Die Straßen und Plätze des Flughafens sind nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Benutzer haben die Straßenverkehrsordnung auch auf dem nicht dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Teil des Flughafens zu beachten, soweit der Flughafenunternehmer keine abweichende Regelung trifft.

3.1.2 Der Flughafen darf nur durch die von dem Flughafenunternehmer hierfür freigegebenen Eingängen betreten und befahren werden.

3.2 Fahrzeugverkehr (Allgemeines)

3.2.1 Werden Fahrzeuge auf dem Flughafen verwendet, so ist der Fahrzeughalter für ihre Verkehrssicherheit verantwortlich. Alle Fahrzeuge, die auf dem Flughafengelände betrieben werden sollen, sind der Leitung des Flughafenbetriebs schriftlich anzuzeigen.
Unternehmen, deren Fahrzeuge das Vorfeld befahren wollen, haben für das jeweilige Fahrzeug den Nachweis des unbegrenzten Haftpflicht-Versicherungsschutzes zu erbringen. Hierbei ist es unerheblich, ob das Unternehmen im Auftrag des Flughafenunternehmers oder eines am Flughafen ansässigen Unternehmens / Mieters tätig ist. Eine Kopie des Versicherungsschutzes als Nachweis ist ausreichend.
Die **Fahrer** der Fahrzeuge **müssen über** einen entsprechenden **gültigen amtlichen Führerschein verfügen**, seitens des FMO **eingewiesen sein und** einen **Vorfeldführerschein besitzen**. Die Fahrer, die nicht über einen FMO Vorfeldführerschein verfügen, müssen durch FMO Fahrzeug gelotst werden.
Kann dieser Nachweis nicht anhand des mitgeführten Versicherungsscheines oder einer Kopie desselben erbracht werden, wird den betreffenden Fahrzeugen die Zufahrt zum Vorfeld verweigert.

3.2.2 Kraftfahrzeuge dürfen Fahrgäste und Gepäck nur an der Straßenseite des Hauptgebäudes bzw. des GAT aufnehmen oder absetzen; Fracht darf nur an den Frachtanlagen abgeladen oder aufgeladen werden.
Es ist nicht gestattet Fracht ohne geeignetes Transportgefäß auf dem Vorfeld zwischenzulagern bzw. abzustellen und muss unverzüglich nach dem Abladen abtransportiert bzw. in das Luftfahrzeug eingeladen werden.

3.2.3 Kraftfahrzeuge dürfen nur auf den gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkzeit auf den

Parkplätzen verbliebene Kraftfahrzeuge können auf Kosten und Gefahr ihrer Halter entfernt werden.

3.2.4 Kleinfahrzeuge (z.B. Mopeds, Fahrräder) dürfen nicht auf Vorplätzen, Treppen und Gängen abgestellt werden. Das Fahren ist nur auf der dafür vorgesehenen gebäudenahen Vorfeldstraße erlaubt. Kleinfahrzeuge müssen verkehrstauglich nach StVZO sein und sind bei der VZ anzumelden.

3.2.5 Defekte Fahrzeuge oder Geräte dürfen weder auf den Flugbetriebsflächen noch im Vorfeldbereich aufgegeben und ohne Personal zurückgelassen werden. Sie sind unverzüglich vom Betreiber so zu entfernen, dass sie die Flug- oder Verkehrssicherheit nicht gefährden und keine Störung des Betriebes darstellen.

Sollte der Betreiber nicht in der Lage sein, die defekten Gerätschaften in angemessener Zeit zu entfernen, ist die FMO GmbH berechtigt, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

3.3 Sensible Teile des Sicherheitsbereichs

3.3.1 Allgemeines

3.3.1.1 Anlagen innerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes, die nicht für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers - und gegebenenfalls sonstiger Berechtigter - betreten oder befahren werden. Das Betreten des sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs ist nur mit einer gültigen Zuverlässigkeitsüberprüfung und Flughafenausweis möglich. Ausnahmen regelt die Ausweisordnung des FMO.

Zu den Anlagen gehören insbesondere:

- das Rollfeld (mit den zum Starten, Landen und Rollen bestimmten Bahnen und Flächen)
- das Abfertigungsvorfeld und sonstige Vorfelder
- die Luftfahrzeughallen
- die Warteräume
- die Transiträume
- die Gepäck- und Frachthallen
- die Garagen und Werkstätten
- die Betriebs- und Bauhöfe
- die Baustellen

Satz 1 gilt entsprechend für Grundstücke und Anlagen der Flugsicherung außerhalb des eingefriedeten Flughafengeländes.

Der Flughafenunternehmer kann die Einwilligung nach Absatz 3.3.1.1 allgemein oder für den Einzelfall erteilen und aus wichtigem Grund widerrufen.

3.3.1.3 Nicht allgemein zugängliche Anlagen dürfen nur unter verantwortlicher Führung eines Beauftragten des Flughafenunternehmers besichtigt werden; hierbei dürfen Luftfahrzeuge nicht berührt werden. Das Vorfeld darf nicht eigenmächtig zu dem Rollfeld hin verlassen werden (siehe Sonderverkehrsordnung- Luftseite-, Kapitel 1 Allgemeines).

3.3.1.4 Das **Rauchen ist** auf dem Vorfeld **verboten** (vgl. Anlage 1, Punkt 3 Rauchverbot und Umgang mit offenen Feuer).

3.3.1.5 Die für den FMO zuständigen Mitarbeiter der Luftfahrt-, Zoll-, Polizei- und Gesundheitsbehörden sowie des Deutschen Wetterdienstes sind berechtigt, die nicht allgemein zugänglichen Anlagen in Ausübung ihres Dienstes zu betreten oder mit Dienstfahrzeugen zu befahren, sofern sie seitens des FMO eingewiesen worden sind; sie sollen den Flughafenunternehmer hiervon vorher benachrichtigen. Liegen diese Anlagen innerhalb des Sicherheitsbereiches, sind FMO Sicherheitsausweise für die Personen und Fahrzeugausweise für die Fahrzeuge erforderlich und offen sichtbar zu tragen bzw. anzubringen.

3.3.1.6 Fahrzeuge, die auf nicht allgemein zugänglichen Anlagen verkehren, sind auf Verlangen des Flughafenunternehmers besonders zu kennzeichnen und mit Sicherheitseinrichtungen zu versehen(z.B. gelbe Rundumleuchten).

3.3.1.7 Luftfahrzeuge dürfen nur mit Einwilligung des Luftfahrzeughalters oder Luftfahrzeugführers betreten werden.

3.3.2 Rollfeld

3.3.2.1 Die zum Betreten oder Befahren des Rollfeldes nach Absatz 3.3.1.1 notwendige Einwilligung erteilt der Flughafenunternehmer im Einvernehmen mit der Flugverkehrskontrollstelle. Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der Flugverkehrskontrollstelle bewegen und hat insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen zu beachten; über deren Bedeutung hat er sich zu unterrichten.

3.3.2.2 Will ein zuständiger Mitarbeiter der in Absatz 3.3.1.5 bezeichneten Behörden das Rollfeld betreten oder befahren, so hat er- außer der Benachrichtigung des Flughafenunternehmers- die Erlaubnis der Flugverkehrskontrollstelle einzuholen und die Vorschrift zu Absatz 3.3.2.1. Satz 2 zu beachten.

3.3.2.3 Bei CAT II/III darf das Rollfeld nur von Fahrzeugen befahren werden, die in ständiger Sprechfunkverbindung mit der Flugverkehrskontrollstelle stehen und mit einem Blinklicht ausgerüstet sind und wenn die Fahrten unbedingt erforderlich sind.

3.3.3 Vorfelder

3.3.3.1 Die Höchstgeschwindigkeit auf den Vorfeldern ist für Fahrzeuge auf **25 km/h** begrenzt.

3.3.3.2 Für den Fahrzeugverkehr auf den Vorfeldern sind die von dem Flughafenunternehmer erlassenen Verkehrs- und Zulassungsregeln verbindlich.

3.3.3.3 Das Abfertigungsvorfeld darf nur mit den von dem Flughafenunternehmer zur Abfertigung der Luftfahrzeuge zugelassenen Fahrzeugen, den Feuerlösch- und Sanitätsfahrzeugen sowie den Fahrzeugen der zuständigen Behörden befahren werden. Für andere Fahrzeuge bedarf es einer besonderen Einwilligung des Flughafenunternehmers.

3.4 Mitführen von Tieren

Tiere sind an der Leine zu führen oder in geeigneten Behältnissen zu transportieren.

3.5 Datenkommunikationsnetze

3.5.1 Der Aufbau und Betrieb von drahtgebundenen sowie von drahtlosen Datenkommunikationsnetzen (z.B. WLAN) sind auf dem Gelände des FMO gestattungspflichtig. Eine Genehmigung erfolgt nur in Ausnahmefällen. Handelsübliche Mobiltelefone bedürfen keiner ausdrücklichen Zustimmung seitens des Flughafenunternehmers.

4. Sonstige Betätigung

4.1 Gewerbliche Betätigung

Gewerbliche Betätigung ist nur aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafenunternehmer, die auch ein an diesen zu entrichtendes Entgelt zum Gegenstand haben kann, zulässig. Entsprechendes gilt für Aufnahmen auf Bild- und Tonträger sowie für Bild- und Tonübertragungen.
Als gewerbliche Betätigung im Sinne dieser Vorschrift gilt nicht die Betätigung von Luftfahrzeughaltern in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb ihrer Luftfahrzeuge.

4.2 Sammlungen, Werbungen, Verteilen von Druckschriften

Sammlungen, Werbungen sowie das Verteilen von Flugblättern und sonstigen Druckschriften bedürfen der Einwilligung des Flughafenunternehmers. Dies gilt auch für das Verteilen von Werbeartikeln und Warenproben.

4.2.1 Versammlungen

Versammlungen und deren Durchführung dürfen die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit des Flughafenbetriebs zu keiner Zeit gefährden. Versammlungen sind nur in Bereichen zulässig, in den weder die Sicherheit noch die Funktionsfähigkeit des Flughafenbetriebs gefährdet sind. Wer eine Versammlung auf dem Flughafengelände in den Terminalbereichen veranstalten will, hat dies, ergänzend zur Anmeldepflicht bei der Versammlungsbehörde, dem Flughafenunternehmer (Leiter Flughafenbetrieb, (tjark.giller@fmo.de) spätestens 48 Stunden vor der öffentlichen Bekanntgabe der Veranstaltung (schriftlich) anzuzeigen. Entsteht der Anlass für eine Versammlung kurzfristig (Eilversammlung), ist die Versammlung spätestens mit ihrer öffentlichen Bekanntgabe dem Flughafenunternehmer anzuzeigen. Die Anzeige muss den Gegenstand der Versammlung, Namen des Verantwortlichen sowie Angaben zu Ort, Zeit und vorrausichtlichen Teilnehmerzahl enthalten.

4.3 Lagerung

4.3.1 Gefährliche Güter (DGR) im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG und der zu seiner Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

4.3.2 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte usw. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden. Generell ist dabei

zu beachten, dass jede Art von Gegenständen in einem Mindestabstand von 3 m zu Flughafenzaun oder Türen und Toren gelagert werden dürfen.

4.4 Bauarbeiten

Bauarbeiten sind mind. 3 Wochen vor Beginn beim Flughafenunternehmer anzumelden und ohne seine Genehmigung nicht gestattet. Die dem Ausführenden auferlegten Koordinations-, Sicherungs- und Sicherheitsverpflichtungen sind einzuhalten (ggf. Hinweis auf Baustellenordnung). Die besonderen Bestimmungen betreffend Bauarbeiten in Wasserschutzzonen sind einzuhalten.

5. Sicherheitsbestimmungen

Die auf Gesetz oder auf anderen Rechtsvorschriften beruhenden und die aus der Anlage 1 ersichtlichen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

6. Fundsachen

Sachen, die in den Anlagen des Flughafen gefunden werden, sind unverzüglich bei dem Flughafenunternehmer (Lost & Found, Info) abzugeben. Es gelten die §§ 978-981 BGB.

7. Umweltschutz

7.1 Allgemeines

Jeder Nutzer des FMO ist dazu angehalten unsere Umwelt zu schützen und so wenig wie möglich zu belasten.

7.2 Abfälle

Abfälle sind zu trennen und fachgerecht zu entsorgen. Die Regelungen in den Abfallbestimmungen des Flughafens in der jeweils gültigen Fassung sind einzuhalten.

7.3 Verunreinigungen

Verunreinigungen und Verschmutzungen der Flughafenanlagen sind zu vermeiden. Eingetretene Verunreinigungen oder Verschmutzungen sind von den Verursachern fachgerecht zu beseitigen; andernfalls kann der Flughafenunternehmer die Reinigung auf Kosten des Verursachers veranlassen.

Umweltgefährdende Stoffe sind beim Austreten aufzufangen. Sollten diese umweltgefährdenden Stoffe aus den vorgesehenen Auffangbehälter treten, hat der

Verursacher sofort die Flughafenfeuerwehr (Tel- Nr. **112,** über Ihr Mobiltelefon: 02571 94-112) und den Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel- Nr. 3340) zu alarmieren.

Die Freisetzung von Gefahrstoffen / gefährlichen Gütern ist in jedem Fall unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden. Ölauffangwannen und ähnliche Behälter sind nach Gebrauch fachgerecht zu entleeren und zu reinigen.

Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

7.4 Abwasser

Sämtliche Einleitungen in das Kanalnetz des Flughafens bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.
In die Oberflächenentwässerung darf nur das von Niederschlägen herrührende Wasser eingeleitet werden. In diese Entwässerung dürfen keine Verunreinigungen wie etwa durch Waschwasser, Reinigungsmittel, Betriebsstoffe, Fäkalien o. ä. gelangen. Einzige Ausnahme: Enteisungsmittel während des Winterbetriebes (Regelung hierzu siehe 7.3). In die Schmutzwassereinläufe darf nur nach häuslichem oder nach gewerblichem Gebrauch verändertes, abfließendes Abwasser entsprechend der jeweils gültigen Abwassersatzung eingeleitet werden. Die in dieser Vorschrift vorgeschriebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
Einleitungen, die kein gewöhnliches Abwasser gemäß Abwassersatzung oder Niederschlagswasser darstellen, bedürfen ausnahmslos der schriftlichen Zustimmung durch den Flughafenunternehmer sowie der behördlichen Genehmigung.
Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwasserbeseitigung kann der Flughafenunternehmer auch weitergehende Anordnungen treffen und insbesondere Art und Menge des Abwassers der einzelnen Nutzer durch Einzelanordnung regeln (Produktbewertung für Wasch- und Reinigungsmittel, Art, Menge, analytische Untersuchungen etc.).
Der Anschlussnehmer hat dem Flughafenunternehmer unverzüglich jede Änderung der Abwasserbeschaffenheit und der Abwassermenge mitzuteilen.
Es dürfen nur FCKW/ CKW- freie Waschmittel, Reinigungsmittel und Schmierstoffe verwendet werden.
Sämtliche Neuanschlüsse oder Änderungen von bestehenden Abwasseranlagen bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Flughafenunternehmer.
Zu Kontrollzwecken bzw. zur Beseitigung unsachgemäßer Einleitungen ist Mitarbeitern des Flughafenunternehmers jederzeit Zutritt zu den Betriebsräumen zu gewähren.

7.5 Enteisungsmittel

Flugzeug-Enteisungsmittel dürfen nur nach vorheriger Genehmigung des Flughafen-unternehmers und auf den hierfür vorgesehenen Flächen verwendet werden.
Mit dem Genehmigungsantrag ist dem Flughafenunternehmer die chemische Zusammensetzung des Flugzeug-Enteisungsmittels mitzuteilen und in Form eines Gutachtens gemäß Anhang 1 der von der Bund/Länder-Leitgruppe § 7 a WHG erarbeiteten Unterlage „Enteisungsabwasser von Flugplätzen – Hinweise“ nachzuweisen.

8. Einwilligungen und Erlaubnisse

Die nach dieser Benutzungsordnung notwendigen Einwilligungen, Zulassungen und Erlaubnisse sind jeweils vorher einzuholen.

9. Zuwiderhandlungen gegen die Flughafen-Benutzungsordnung

Wer gegen die Vorschriften dieser Benutzungsordnung oder gegen Weisungen des Flughafenunternehmers, die aufgrund dieser Benutzungsordnung ergangen sind, verstößt, kann durch den Flughafenunternehmer vom Flughafen verwiesen werden.

10. Sensibler Sicherheitsbereich

Für das Befahren und Betreten des sensiblen Sicherheitsbereichs gilt die Ausweisordnung der FMO GmbH in der jeweils gültigen Fassung. Das Betreten dieses Bereichs bedarf einer **gültigen** Zuverlässigkeitsüberprüfung und den Besitz eines **gültigen** Flughafenausweises. Das Befahren dieser Bereiche bedarf eines gültigen Fahrzeugausweises und der Safety- und Securityeinweisung durch den FMO. Ausnahmen regelt die Ausweisordnung des FMO.

11. Erfüllungsort und Gerichtsstand

Erfüllungsort für die aus dieser Benutzungsordnung sich ergebenden Verpflichtungen ist der Sitz der FMO GmbH. Gerichtsstand ist die Stadt Steinfurt.

12. Zustellungsbevollmächtigter

Luftfahrzeughalter ohne Wohnsitz oder Geschäftsniederlassung im Inland haben dem Flughafenunternehmer auf dessen Verlangen einen inländischen Zustellungs-bevollmächtigten zu benennen.

Anlage 1 **Seite**

Sicherheitsbestimmungen zum Teil II 5 der Flughafen-Benutzungsordnung

1.	Umgang mit Betriebsstoffen	1
2.	Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken	3
3.	Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer	3
4.	Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren	3
5.	Arbeiten in Hallen und Werkstätten	4
6.	Aufbewahren von Material, Geräten und Abfällen	4
7.	Feuerlösch- und Rettungsdienst	5

1. Umgang mit Betriebsstoffen

1.1 Luftfahrzeuge dürfen bei laufenden Triebwerken nicht betankt oder enttankt werden. Das Enttanken mit Passagieren an Bord ist grundsätzlich nicht zulässig.

1.2 Luftfahrzeuge dürfen nicht in einer Halle oder einem anderen umschlossenen Raum, sondern nur auf den von dem Flughafenunternehmer zugewiesenen Plätzen betankt oder enttankt werden. Muss ein Luftfahrzeug aus zwingenden Gründen ausnahmsweise in einem umschlossenen Raum enttankt werden, so ist dies nur mit besonderem Feuerschutz durch die Flughafen-Feuerwehr zulässig. Die Betankung von Luftfahrzeugen im Bereich der allgemeinen Luftfahrt, die auf den Vorfeldern West und Mitte (Positionen 101-104, 201-203, 401-408 und 301-308) abgestellt sind, darf nur auf der dafür vorgesehenen Betankungsfläche gegenüber der Halle 5 erfolgen.

1.3 Wird ein Luftfahrzeug betankt oder enttankt, so muss es mit den angeschlossenen Kraftstoffversorgungseinrichtungen elektrisch leitend verbunden und geerdet sein.

1.4 Das Betanken von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord ist entsprechend der EU VO965/2012 CAT.OP.MPA195 „Betanken /Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen“ grundsätzlich genehmigt. Sofern die Flughafenfeuerwehr nicht zum Brandschutz vor Ort angefordert wird sind folgende Maßnahmen zu beachten.

1.4.1 Es darf nur eine Betankung mit Kerosin (Flammpunkt >38°C) erfolgen

1.4.2 Ein Löschgerät (Startlöscher) muss während des Tankvorgangs in der Nähe des Luftfahrzeuges griffbereit von dem Luftfahrt- oder Abfertigungsunternehmer aufgestellt werden.

1.4.3 Die unverzügliche Alarmierung der Flughafenfeuerwehr ist sicherzustellen(z.B. Druckknopfmelder am Gebäude, Funkgerät, die an die Einsatzzentrale der Flughafenfeuer melden können).

1.4.4 Zwei Treppen oder ein Treppe und eine Fluggastbrücke müssen am Luftfahrzeug anliegen (2 Fluchtwege) und personell von der Crew besetzt sein.

1.4.5 Während des Be- und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen im Bereich der Tankentlüftungszonen(an den Tragflächen) im Halbmesser von 6 m um die Tankentlüftungsöffnung keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor abgestellt und betrieben werden. Außerdem dürfen Verbrennungsfahrzeuge die Schutzzonen nur durchfahren, sowie dies zu Versorgung der Luftfahrzeuge unbedingt erforderlich ist. Desgeleichen sind Tätigkeiten, bei denen Funken entstehen können untersagt.

1.4.6 Der Tankwagen ist während der Betankung so abzustellen, dass im Notfall eine ungehinderte sofortige Entfernung des Fahrzeuges möglich ist. Tankfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern ausgerüstet sein.

1.4.7 Es besteht Rauchverbot im Luftfahrzeug während der Betankung (No-smoking-sign on)

1.4.8 Es muss eine Sprechverbindung zwischen Cockpit und Boden bestehen.

1.4.9 Die Bodenstromversorgung (GPU) kann laufen, darf jedoch während der Betankung nicht angeschlossen oder abgezogen werden.

1.4.10 Wenn während der Betankung Passagiere über das Abfertigungsvorfeld ein- oder austeigen, hat das Abfertigungspersonal sicherzustellen, dass die Passagiere auf direktem Wege zum Luftfahrzeug bzw. zum Vorfeldbus oder zum Abfertigungsgebäude gehen.

1.4.11 Für das Einhalten aller vorgenannten Bedingungen ist das Luftfahrt- oder Abfertigungsunternehmen verantwortlich.

1.5 Betriebsstoffe sind in ortsfesten oder mobilen Behältern mit vorschriftsmäßiger Zapfvorrichtung aufzubewahren.

1.6 Überfließen und Verschütten von Kraftstoffen sind zu vermeiden. Ist Betriebsstoff übergeflossen oder verschüttet worden, so ist bis zu seiner Verflüchtigung oder Beseitigung Abs. 1.4 unter Beachtung eines Sicherheitsabstandes von 15 m entsprechend anzuwenden; die Flughafen-Feuerwehr (Tel- Nr. **112**) und der Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel- Nr. 3340) sind unverzüglich zu benachrichtigen.

1.7 Der Nutzer hat die gesetzlichen Vorschriften zu beachten. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich. Werden durch den Nutzer eine oder mehrere Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf dem Flughafen betrieben, errichtet oder unterhalten, sind diese Anlagen oder Veränderungen bzw. Erweiterungen an diesen Anlagen unverzüglich dem Flughafenunternehmer zu melden. Mit der Meldung sind die nach den gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Genehmigungen dem Flughafenunternehmer zu überreichen.

1.8 Kraftstoffversorgungsfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern versehen sein.

2. Betrieb von Luftfahrzeug-Triebwerken

2.1 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

2.2 Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur zu den von der zuständigen Luftfahrtbehörde festgelegten Zeiträumen und in der von dem Flughafenunternehmer oder dem Betreiber von Lärmschutzeinrichtungen festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

2.3 Vor dem Anlassen von Triebwerken müssen Laufräder der Luftfahrzeuge durch Bremsklötze oder Bremsen ausreichend gesichert werden.

2.4 Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die Zusammenstoßwarnlichter der Luftfahrzeuge mit Strahlantrieb unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten und erst nach deren Stillstand auszuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen. Die gleiche Handhabung gilt für Propellerflugzeuge.

2.5 Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur angelassen werden und laufen, wenn der Führerstand des Luftfahrzeuges mit einem Luftfahrzeugführer oder fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

2.6 Wer Triebwerke von Luftfahrzeugen anlässt oder während ihres Laufes bedient, hat sich zu vergewissern, dass die Luftschrauben sowie die von ihnen oder von den Triebwerken verursachten Luftströme keine Personen verletzen und keine Sachen beschädigen können.

2.7 Auf den Abfertigungsvorfeldern dürfen Triebwerke von Luftfahrzeugen nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden als nach den Umständen unvermeidlich ist.

3. Rauchverbot, Umgang mit offenem Feuer

Auf den Vorfeldern, in den Luftfahrzeughallen und in den durch entsprechende Verbotsschilder gekennzeichneten Luftfahrzeugwerkstätten sind Rauchen und Umgang mit offenem Feuer verboten. Mit offenem Feuer darf nur in Räumen gearbeitet werden, die dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen und den Vorschriften der Gewerbeaufsicht ein gerichtet und von dem Flughafenunternehmer zugelassen worden sind.

4. Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren

Auf den Vorfeldern sowie in den Luftfahrzeughallen und Luftfahrzeugwerkstätten eingesetzte Fahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren müssen mit handelsüblichen Sicherheitseinrichtungen - wie Auspuffanlagen mit Schalldämpfern - ausgerüstet sein, die das Austreten brennender Auspuffgase verhindern.

5. Arbeiten in Hallen und Werkstätten

5.1 Luftfahrzeuge dürfen in Hallen und Werkstätten nicht mit Flüssigkeiten der Gruppe A Gefahrenklasse I im Sinne der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten gereinigt werden. Zum Reinigen von ausgebauten Luftfahrzeugteilen dürfen brennbare Flüssigkeiten der Gruppe A, Gefahrenklasse I, nur in dafür vorgesehenen und geeigneten Räumen verwendet werden.

5.2 Feuergefährliche leichtflüchtige Stoffe (Spannlacke, Nitrolacke usw.) dürfen in Hallen und in Werkstätten nur verarbeitet werden, wenn die Räume dafür entsprechend den Feuerschutzbestimmungen, den Vorschriften der Gewerbeaufsicht und den durch die Gewerbeaufsicht genehmigten Sonderbestimmungen von Luftfahrzeughaltern eingerichtet sind.

5.3 Schmierstoff- und Kraftstoffrückstände sind in geeignete Behälter zu entleeren und der ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Bei diesen Behältern ist geeignetes Aufsaugmaterial bereitzuhalten.

6. Aufbewahren von Material, Gerät und Abfällen

6.1 Bei Lagerung, Abfüllen und Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen sind die einschlägigen Vorschriften (z.B. VAwS) einzuhalten (Sicherheitsdatenblätter sind vorzuhalten).

6.2 Der Nutzer hat den Flughafenunternehmer über die beabsichtigte Lagerung von wassergefährdenden Stoffen bzw. über Art und Umfang des beabsichtigten Umgangs zu unterrichten.

6.3 Der Nutzer hat dafür Sorge zu tragen, dass eine Verunreinigung der Gewässer oder sonstige nachteiligen Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften ausgeschlossen werden. Für Genehmigungs- und Anzeigepflichten gegenüber den zuständigen Behörden ist der Nutzer verantwortlich. Etwaige behördliche Genehmigungen zur Lagerung von oder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind dem Flughafenunternehmer zur Kenntnis zu geben.

6.4 Gefährliche Güter im Sinne des § 27 Abs. 1 LuftVG, § 2 Abs. 1 und 2 Gefahrgutbeförderungsgesetz und der zu deren Durchführung ergangenen Rechtsvorschriften, insbesondere Kernbrennstoffe und andere radioaktive Stoffe, dürfen nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers in dafür zugelassenen Lagerräumen gelagert und umgeschlagen werden, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

6.5 Für die Zeit des Gefahrgutumschlags und der Lagerung muss ein Ansprechpartner der LVG oder des Spediteurs, der alle erforderlichen Auskünfte zu dem Gefahrgut geben kann, für die Feuerwehr und für den Flughafenunternehmer (Verkehrszentrale Tel- Nr. 3340) erreichbar sein. Im Falle eines Gefahrgutunfalls ist die Feuerwehr umgehend zu informieren. Ihr obliegt die Einsatzleitung und die Abwicklung der Gefahrenabwehr. Der Verursacher hat alle im Zusammenhang mit dem Gefahrgutunfall entstehenden Kosten zu tragen.

6.6 Fracht, Kisten, Baumaterial, Geräte etc. dürfen außerhalb der hierfür gemieteten Flächen oder Räume nur mit Einwilligung des Flughafenunternehmers gelagert werden.

7. Feuerlösch- und Rettungsdienst

7.1 Bei Ausbruch eines Brandes sind sofort

- die Feuermelder zu betätigen und außerdem
- die Flughafenfeuerwehr, Tel- Nr. **112 (Mobil mit Vorwahl 02571/94-112)** zu benachrichtigen.
- Bis zum Eintreffen der Feuerwehr ist der Brand mit den verfügbaren Feuerlöschmitteln zu bekämpfen.

7.2 Bei Tod oder Verletzung von Personen ist die Feuerwehr, Tel- Nr. **112**, zu benachrichtigen.

7.3 Im Übrigen gilt der Notfallplan, die Feuerlösch/Ausrückordnung und die Brandschutzordnung der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH.

Anlage 2

Zentrale Infrastrukturen zum Teil II 2.5.3

Zu den einzelnen Punkten werden folgende Leistungsinhalte definiert:

1. Zentrale Gepäckförderanlagen für das abgehende, ankommende und Transfergepäck

- Gepäckübernahme ab Check-in-Schalter als integraler Bestandteil der Gepäckförderanlage
- Sortierung, Transport und Speicherung von lokalem Abfluggepäck
- Loses Gepäck und Ladeeinheiten im Gepäcksortierbereich nach Sortiervorgaben der Luftverkehrsgesellschaften für die Verladung vorbereiten und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Bereitstellen des Transfergepäcks an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb von Gate- Gepäckeinrichtungen, an denen Gepäckabfertigung möglich ist und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb von Sperrgepäckeinrichtungen
- Transport des Sperrgepäcks in die Gepäcksortieranlagen und Bereitstellung an der Gebäudekante
- Vorhalten und Betrieb der Ankunftsgepäckanlagen
- Abladen des Gepäcks von den Lade-/ Transportmitteln und Fördern des Gepäcks in die Gepäckausgabe
- Sortieren und Lagern des Transfergepäcks über einen einvernehmlich vereinbarten Zeitraum
- Einbringen des Transfergepäcks in die Abfluggepäckanlage
- Verbringen des nicht abgenommenen Gepäcks in ein Sammellager (Zolllager)

2. Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall

- Bereithalten und Betrieb von Fluggastbrücken einschließlich mobiler Fluggasttreppen als Ersatz bei Ausfall der Fluggastbrücken

3. Anlagen zur Frischwasserversorgung, Fäkalienentsorgung und Entsorgung fester Abfallstoffe Im Vorfeldbereich (außer Bordküchenabfällen)

- Vorhalten und Betrieb einer Wasserstation mit Entkeimungsanlage und Aufbereitung von Frischwasser für die Versorgung der Flugzeuge
- Vorhalten und Betrieb einer Fäkalienstation für die Entsorgung aller aus den Flugzeugen anfallenden Fäkalien. Die Entsorgung erfolgt unter Einhaltung der einschlägigen Vorschriften
- Vorhalten und Betrieb von besonders gekennzeichnetem Abfallbehältersystem zur Aufnahme fester Abfallstoffe aus Flugzeugen.

4. Das Kommunikationsnetz und zentrale technologische Informationseinrichtungen zum Erbringen von Bodenverkehrsdienstleistungen

- (FIDS, EDV-Verkabelung, LAN etc.)
- Bereitstellen und Betrieb eines für das Erbringen von Bodenverkehrsdiensten notwendigen Informations- und Kommunikationsnetzes

5. Abfertigungspositionen

- Abstellpositionen sind für den Zeitraum gewerblicher Tätigkeit Abfertigungspositionen
- Bereitstellung und Betrieb der für die Flugzeugabfertigung notwendigen Flächen im Rahmen des jeweiligen Ausbauzustandes
- Die Abfertigungspositionen sind gem. den geltenden Vorschriften markiert und aufgeteilt. Sie werden technisch überwacht und regelmäßig gem. internationaler Vorschriften gereinigt und in Stand gehalten.
- Selbstabfertiger sind verpflichtet, nach der Abfertigung die Abstellflächen in ordnungsgemäßem Zustand zu verlassen.

6. Einrichtung zum Lotsen und Andocken von Luftfahrzeugen

- Der Flughafenbetreiber ist gem. § 45 LuftVZO für die Ordnung der Bewegungen auf dem nicht zu den Flugbetriebsflächen gehörenden Bereich zuständig.
- Die Führung der Luftfahrzeuge erfolgt zentral durch die Vorfeldkontrolle über geeignete Medien wie Funk und Follow-Me-Fahrzeuge.
- Ausdrücklich wird hier auf die Fußnote 1 zur Ziffer 5.1 und 5.2 der Anlage 1 der BADV Bezug genommen

7. Tanklager für Flugbetriebsstoffe

- Die Lagerung der Flugbetriebsstoffe zur Bedienung der Luftfahrzeuge erfolgt in einem zentralen Lager des Flughafenbetreibers.
- Die Betankung der Luftfahrzeuge erfolgt über Tankwagen, die den Kraftstoff vom Tanklager zum Flugzeug befördern.
- Die Betankung der GAT Flugzeuge bis 24m, die AVGAS benötigen, erfolgt über die Selbstbedienungstankstelle auf dem Vorfeld West
- Der Flughafenunternehmer hat den Betrieb des zentralen Tanklagers einer Betriebsgesellschaft übertragen.

8. Tanklager für Flugzeugenteisungsmittel

- Vorhalten und Betrieb eines zentralen Lagers für Flugzeugenteisungsmittel
- Überwachung der Lagermenge
- Bestellung von Lieferung
- Messung der jeweils entnommenen Mengen
- Die Flugzeugenteisung darf ausschließlich auf den hierfür ausgewiesenen Abfertigungspositionen durchgeführt werden.

Anlage 3 zur Flughafenbenutzungsordnung (FBO)

MÜNSTER OSNABRÜCK
INTERNATIONAL AIRPORT

S O N D E R V E R K E H R S O R D N U N G
- L u f t s e i t e -

Stand: 18.01.2022

INHALTE

1. ANWENDUNGSBEREICH / ALLGEMEINES 2
2. BEREICHSABGRENZUNG ROLLFELD/VORFELD 2
3. GRUNDREGELN 3
4. ALLGEMEINE SICHERHEITSHINWEISE 4
5. VORFAHRTSREGELN 6
6. FAHRZEUGE MIT SONDERRECHTEN 6
7. FAHRBEREICHE 7
8. PARKEN UND HALTEN 7
9. ROLLKORRIDORE/VORFELDROLLGASSEN 8
10. FEUERWEHRAUSFAHRT 8
11. FLUGZEUG- ABSTELLBEREICH (POSITION) 8
12. VERHALTEN BEI BETRIEBSSTUFE III (CAT III) 10
13. FAHRTEN AUF DEM ROLLFELD 10
14. PERSONENBEFÖRDERUNG / LADUNG 12
15. FUSSGÄNGER / RADFAHRER 12
16. VERKEHRSHINDERNISSE 12
17. VERHALTEN BEI UNFÄLLEN 12
18. SONSTIGE FAHRZEUGE 13
19. VERKEHRSÜBERWACHUNG 14
20. VERKEHRSZEICHEN UND MARKIERUNGEN 14
21. SICHERHEITSZONEN UND – BESTIMMUNGEN FÜR DIE FLUGZEUGABFERTIGUNG (ANSAUG-/ ABGASZONEN) 15
22. BETANKUNG 16
23. RÜCKWÄRTSFAHREN 18
24. EINWEISEN VON LUFTFAHRZEUGEN 21
25. PARKEN / ABSTELLEN 20

1. Anwendungsbereich / Allgemeines

- Die nachstehenden Verkehrsregeln sind für **alle Benutzer** beim **Betreten** oder **Befahren** des Sicherheitsbereiches (Luftseite) des Flughafen Münster/Osnabrück GmbH verbindlich.
- Der sensible Teil des Sicherheitsbereichs des Flughafens darf nur von **berechtigten Personen** mit entsprechenden **gültigen Ausweisen** betreten und nur mit Fahrzeugen, die über einen **Fahrzeugausweis** (Plakette) verfügen, befahren werden.
- Das Betreten und Befahren des sensiblen Teil des Sicherheitsbereiches erfolgt auf eigene Gefahr und Verantwortung.
- Das Befahren der Vorfelder ist **grundsätzlich nur zu dienstlichen Veranlassungen gestattet** und muß vom Flughafen Münster Osnabrück GmbH genehmigt werden.
- Die Flughafen GmbH kann den Verkehr im sensiblen Sicherheitsbereich aus betrieblichen Gründen sperren. Besondere Regelungen in Ausnahme- und Sonderfällen bleiben vorbehalten (z.B. Winterdienst, Bauarbeiten).
- Sofern in den Verkehrsregeln nichts anderes bestimmt ist, haben die Benutzer die einschlägigen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zu beachten.
- Fahrzeuge im Sinne dieser Verkehrsregeln sind alle im sensiblen Sicherheitsbereich des Flughafens eingesetzten **Kraftfahrzeuge und fahrbaren Geräte.**
- Für alle Verkehrsteilnehmer im Sicherheitsbereich des Flughafengeländes gelten die Bestimmungen der:

  - Flughafenbenutzungsordnung (FBO)
  - Straßenverkehrsordnung (STVO)
  - Unfallverhütungsvorschriften (UVV)
  - nachfolgenden Verkehrsregeln (SVO)

2. Bereichsabgrenzung Rollfeld/Vorfeld

2.1 Bei den Sicherheitsbereichen des Flughafens Münster/Osnabrück handelt es sich um das „Rollfeld“ und um das „Vorfeld“ und alle anderen Bereiche, die nach dem Passieren der Personal- und Warenkontrolle und der Fahrzeugkontrolle am Tor 3b befinden.

2.2 *Rollfeld*
„Rollfeld“ sind die Start- und Landebahnen sowie die weiteren für Start und Landung bestimmten Teile des Flughafens einschließlich der sie umgebenden Schutzstreifen und die Rollbahnen sowie die weiteren zum Rollen bestimmten Teile des Flughafens außerhalb des Vorfeldes.

2.3 Die Rollfelder unterstehen der Kontrolle der Deutschen Flugsicherung (DFS), sie dürfen nur mit Genehmigung der Flugplatzkontrolle (Tower), sowie ständiger Hörbereitschaft am TWR-Funk und mit Einwilligung des Flughafenunternehmers betreten oder befahren werden.

2.4 *Vorfeld*

„Vorfeld“ sind alle für das Abstellen und die Abfertigung von Luftfahrzeugen, sowie zum Ein- und Aussteigen der Passagiere, Tanken, Parken oder zur Wartung bestimmte Flächen einschließlich der Hallen und sonstiger Teilbereiche am Vorfeld.
Das „Vorfeld“ unterteilt sich in:

- *Positionsbereiche*
  „Positionsbereiche“ sind die mit **roten** Linien begrenzten Flächen zum Abstellen oder Abfertigen von Luftfahrzeugen.

- *Vorfeldrollkorridore /Vorfeldrollgassen*
  „Vorfeldrollkorridore *Vorfeldrollgassen*“ sind alle für das An- und Abrollen bzw. Schweben zu und von den Positionsbereichen und Hallenvorfeldern sowie für Durchroll- und Schwebebewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Flächen, die entsprechend markiert sind.

- *Fahrstraßen und Abstellflächen*
  „Fahrstraßen und Abstellflächen“ sind alle für den fließenden und ruhenden Fahrzeugverkehr bestimmten Flächen

3. Grundregeln

3.1 **Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird**.

3.2 Das **gesamte Vorfeld ist Lärmbereich!** In der Nähe laufender Triebwerke, dazu zählen auch Flugzeughilfsturbinen (APU), ist immer **Gehörschutz** zu tragen!! Es gilt die LärmVibrationsArbSchV in der jeweiligen Fassung.

3.3 Alle auf dem Vorfeld beschäftigten Personen, die sich zur Durchführung von Tätigkeiten außerhalb von Fahrzeugen, Bodengeräten und Luftfahrzeugen aufhalten, haben auffällige Kleidung gem. DIN EN 471 zu tragen. Die **Tragepflicht** gilt auf Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger, sofern diese sich nicht ausschließlich auf speziellen Verkehrsflächen für Fußgänger bewegen oder es sich um Besatzungsmitglieder auf kurzem Weg zwischen Flugzeug und Crewbus bzw. Passagiere handelt. (Die zu verwendende Warnkleidung wird den Mitarbeitern des FMO kostenlos in der Kleiderkammer zur Verfügung gestellt.)

3.4 Fahrzeuge, die sich nur zeitweise im sensiblen Teil des Sicherheitsbereichs aufhalten, haben einen am Tor 3b ausgegebenen Tagesausweis für Fahrzeuge gut sichtbar im Fahrzeug mitzuführen. Die Fahrer müssen über eine Sicherheitseinweisung für das Befahren des Vorfeldes und eine FMO Betriebsfahrerlaubnis verfügen.

3.5 Der Konsum von alkoholischen Getränken und bewusstseinsverändernden Substanzen jeder Art ist auf dem gesamten Betriebsgelände für alle Personen untersagt. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass jeglicher Konsum im angemessenen Zeitraum vor Dienstantritt zu unterbleiben hat. Auf dem gesamten Flughafengelände gilt die 0,0 ‰ Regel. (siehe auch Betriebsvereinbarung Alkohol)

3.6 Der Einsatz von Fahrzeugen ist auf das unbedingt notwendige Mindestmaß zu beschränken. Unnötiges Laufen lassen der Motoren ist untersagt.

3.7 Die Zulassung zum Verkehr im sensiblen Sicherheitsbereich ist, soweit die Verkehrsregeln nichts anderes enthalten, in besonderen Security-Bestimmungen festgelegt, die das Ausstellen und Tragen von Flughafenausweisen, die Fahrzeugzulassung und die Fahrzeugausweise regeln (z. B. Ausweisordnung).

3.8 Die **Höchstgeschwindigkeit** ist auf **25 km/h** begrenzt, sofern Verkehrsschilder nicht ausdrücklich eine andere Regelung treffen. Im Sicherheitsbereich um abgestellte Luftfahrzeuge, sowie in Gebäuden ist Schrittgeschwindigkeit einzuhalten (max. **6 km/h**).

3.9 Bei Fahrten im sensiblen Sicherheitsbereich muss sich jeder Fahrer an die Fahrstraßen und die dort angebrachten Verkehrsschilder und Markierungen halten.

3.10 Solange die gelben Rundumleuchten des „Follow Me“ Fahrzeuges eingeschaltet sind, **gilt ein absolutes Verkehrsverbot zwischen Flugzeug und Einweiser**. Dies gilt gleichermaßen während der Einweisung des Flugzeuges durch Handzeichen**. Absolutes Verkehrsverbot meint alle Verkehrsteilnehmer, also auch Fußgänger!**

3.11 **Jeder Fahrer muss sich bei Fahrzeugübernahme vom verkehrssicheren Zustand des Fahrzeuges überzeugen.** Verkehrsunsichere Fahrzeuge dürfen nicht in Betrieb genommen und müssen mit einem auffälligen Schild in der Fahrerkabine kenntlich gemacht werden.

3.12 Gemäß Straßenverkehrsordnung ist es dem Fahrzeugführer untersagt, ein **Mobiltelefon** zu benutzen, wenn er hierfür das Mobiltelefon **aufnimmt oder hält**. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor abgestellt ist **oder eine Freisprecheinrichtung im Fahrzeug installiert ist**. Zum Telefonieren ist deshalb an einer sicheren Stelle anzuhalten.

3.13 Fahrtrichtungsänderungen sind **rechtzeitig** anzuzeigen.

3.14 Schweiß-, Trennschleif- und Lötarbeiten (allgemeine Arbeiten mit funkenbildender Wirkung) müssen angemeldet werden. Während der Arbeiten ist unter Aufsicht der Feuerwehr die Brandschutzordnung des Flughafens Münster Osnabrück GmbH strikt einzuhalten!

4. Allgemeine Sicherheitshinweise

4.1 Die Benutzung metallbeschlagener Schuhe auf dem Vorfeld ist verboten

4.2 Auf dem Vorfeld ist das **Rauchen** sowie der Umgang mit **offenem Feuer** und **Funkenbildung** –auch in Fahrzeugen- untersagt

4.3 Die angegebenen Sicherheitszonen für Flugzeugtriebwerke sind zu beachten (s. Kap. 21.2).

4.4 Im Nahbereich eines Luftfahrzeuges müssen die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

4.5 Kabel und Schlauchverbindungen zum Luftfahrzeug dürfen **nicht überfahren** oder **abgerissen** werden! (s. Punkt 11.9)

4.6 Fahrzeuge und Geräte sind so abzustellen und Elektrokabel so zu verlegen, dass Passagiere und andere Personen dadurch nicht gefährdet werden.

4.7 Es ist darauf zu achten, dass das Abfertigungsgerät erst an das Luftfahrzeug gebracht wird, wenn das Fahrwerk des Luftfahrzeuges durch Bremsklötze gesichert und das Triebwerk abgestellt worden ist, es sei denn, dass eine Markierung für spezielles Gerät vorgesehen ist (GPU).

4.8 Der seitliche Mindestabstand beim Vorbeifahren an Fußgängern, Fahrzeugen und Geräten sollte **1 m** nicht unterschreiten.

4.9 Der jeweilige Fahrzeugführer muss zum Führen von Fahrzeugen geeignet, auf der betreffenden Fahrzeugart eingewiesen und mit ihrer Führung und Bedienung vertraut sein. Der Fahrzeugführer muss außerdem im Besitz einer amtlichen Fahrerlaubnis der Klasse B (ehemals Klasse 3) sein und für den Sicherheitsbereich eine Verkehrseinweisung erhalten haben. Fahrzeughalter und -führer sind dafür verantwortlich, dass auch diejenigen eingesetzten Fahrzeuge, die nicht für den allgemeinen öffentlichen Verkehr zugelassen sind (Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen), der Straßenverkehrsordnung entsprechend verkehrs- und betriebssicher sind. Davon unberührt bleiben durch den Verwendungszweck geänderte Bauabweichungen und Anhängelasten.

4.10 Fahren und Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unter Rumpf oder Tragflächen von Luftfahrzeugen ist generell verboten. Das Fahren oder Abstellen von Fahrzeugen und Geräten unter Teilen des Rumpfes oder der Tragflächen **ist nur dann erlaubt**, **wenn es zum Erreichen von Anschlüssen oder Bedienungselementen am Luftfahrzeug unerlässlich ist**. Dabei ist mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit zu fahren. Ist die Sicht des Fahrers behindert, muss er sich auch beim Vorwärtsfahren einweisen lassen.

4.11 Das **Halten**, **Parken** und **Abstellen** von Fahrzeugen und Gegenständen oder Arbeiten hinter Fahrzeugen, die nur rückwärts ausfahren können, ist **verboten**.

4.12 **FOD** bedeutet „ Foreign Object Debris“ und „ Foreign Object Damage“, also **Gegenstände**, **die Schäden an Flugzeugen verursachen können**. Fremdkörper wie Schrauben, Ösen, Koffergriffe, Papier und Folien sind da, wo sich Flugzeuge bewegen können, aufzunehmen und in die dafür vorgesehenen FOD-Müllbehälter zu entsorgen. Bevor ein LFZ auf eine Park- und Abfertigungsposition gelotst und eingewiesen wird, ist die Fläche auf FOD, abgestellte Fahrzeuge und Geräte, sowie negative Hindernisse zu prüfen.

4.13 Abstellen und Liegenlassen von Gegenständen, die den Verkehr behindern, ist zu unterlassen. (z.B. Bremsklötze)

Verkehrsbehindernde Zustände sind zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, sind die erforderlichen Absicherungsmaßnahmen zu veranlassen.

4.14 Während der Betankung von Luftfahrzeugen müssen die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden.

4.15 Die **Sicherheitsbestimmungen beim Rückwärtsfahren sowie Einweisen und Ankuppeln von Fahrzeugen** müssen dringend beachtet werden und finden sich unter **Pkt.23** wieder.

4.16 Bei Dunkelheit, schlechten Wetter- und Straßenverhältnissen sowie Sichtbehinderungen am Tag (z.B. Nebel, starker Regen oder Schneefalle) sind die Beleuchtung der Fahrzeuge (Fahrlicht) einzuschalten und die Geschwindigkeit und Fahr- sowie sonstige Verhaltensweisen den Bedingungen entsprechend anzupassen.

4.17 Bei schlechten Wetterbedingungen ist das Befahren des Rollfeldes auf ein absolut notwendiges Minimum zu beschränken.

4.18 Sind Straßenmarkierungen (Verkehrszeichen, Halte- und Leitlinien usw.) nicht zu erkennen (z.B. Schneebelag, Wasserpfützen), ist besonders vorsichtig zu fahren.

4.19 Das Fahren mit Stand- oder Fernlicht ist grundsätzlich verboten.

4.20 Die Durchfahrt ist unter den mobilen Teilen der Fluggastbrücke generell untersagt. Die Durchfahrt unter den fest installierten Teilen der Fluggastbrücken ist für alle Arten von Treppen, sowie den Enteiserfahrzeugen, **verboten** (zu geringe Durchfahrthöhe). Das PRM Fahrzeug (FMOBIL) darf nur im abgesenkten Zustand unter den fest installierten Teilen der Fluggastbrücken passieren.

5. Vorfahrtsregeln

5.1 Mit Eigenkraft rollende Luftfahrzeuge sowie Leitfahrzeuge („Follow-Me“) mit eingeschaltetem gelben Rundumlicht, die Luftfahrzeuge leiten, sowie geschleppte Luftfahrzeuge haben vor jedem anderen Verkehr Vorrang.

5.2 Grundsätzlich haben Fahrzeuge, die die markierte Fahrstraße benutzen, Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen, die in die markierte Fahrstraßen einfahren wollen.

5.3 Fluggäste zu Fuß auf dem Weg vom/zum Luftfahrzeug haben Vorrang vor allen Fahrzeugen. Des Weiteren ist auf diese Personengruppe besonders Rücksicht zu nehmen. Die Fußwege der Fluggäste, die die Fahrstraße am Terminal kreuzen (markierte Zebrastreifen), sind entsprechend zu sperren um zu verhindern, dass die Fluggäste durch Fahrzeuge gefährdet werden.

5.4 Bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen sowie generell bei Fahrten im Flughafengelände gilt der Grundsatz „rechts vor links“, wenn die Vorfahrt nicht durch Verkehrszeichen anders geregelt ist.

6. Fahrzeuge mit Sonderrechten

6.1 Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauem oder gelbem Rundumlicht sind **nicht** an die Geschwindigkeitsbegrenzung gebunden und können die Fahrstraße verlassen, wenn dies ihr Einsatz erfordert und mit dem TWR der DFS abgestimmt ist (siehe FBO).

6.2 Fahrzeuge mit eingeschaltetem Rundumlicht haben gegenüber anderen Fahrzeugen Vorrang.

6.3 Bei Fahrzeugen mit eingeschaltetem Rundumlicht gilt nachgenannte Reihenfolge der Vorfahrt:

- Fahrzeuge mit eingeschaltetem blauen Rundumlicht und eingeschaltetem Einsatzhorn.
- Winter-Dienstfahrzeuge mit eingeschaltetem gelbem Rundumlicht.
- Fahrzeuge mit eingeschaltetem gelbem Rundumlicht einschließlich der von ihnen geführten Fahrzeuge.

Diesen Fahrzeugen ist durch Anhalten, Langsamfahren, Verzicht auf die Vorfahrt, rechts Heranfahren oder in sonst unterstützender Weise freie Bahn zu schaffen.

6.4 Die Sonderrechte nach Pkt. 6.1-6.3 gelten nicht gegenüber rollenden, geschleppten oder geleiteten Luftfahrzeugen.

6.5 Die Verwendung der blauen oder gelben Rundumleuchten befreit den Fahrer nicht von der Verpflichtung, die Sicherheit des Verkehrs zu beachten.

7. Fahrbereiche

7.1 Fahrstraßen sind durch weiße durchgehende Linien oder durch weiße, versetzt unterbrochene Linien gekennzeichnet.

7.2 Das Abstellen von Fahrzeugen auf Fahrstraßen ist verboten soweit es dienstlich nicht unumgänglich ist. In diesem Fall muss der Fahrzeugbereich zur Unfallverhütung besonders **markiert** und **abgesichert** werden.

7.3 Die Fahrstraßen sind generell einzuhalten.

7.4 Liegt ein Fahrziel abseits von Fahrstraßen (Flugzeugabstellpositionen, Geräteabstellflächen, Hallen usw.), **muss so lange wie möglich** die markierte Fahrstraße benutzt werden.

7.5 Muss innerhalb der Flugzeugabstellpositionen zur Flugzeugabfertigung die Position gewechselt werden, ist mit größtmöglicher Vorsicht zu fahren.

7.6 Die Fahrstraßen weisen z.T. eine Breite auf, die bei Gegenverkehr ein beiderseitiges Ausweichen erfordert. Dieses Ausweichen hat unter größter Vorsicht und Berücksichtigung der angrenzenden Bereiche mit reduzierter Geschwindigkeit zu erfolgen (z.B. Abstellflächen für Vorfeldgerät).

7.7 „*Rollbereichsstraßen*“ sind die Abschnitte von Fahrstraßen, die Luftfahrzeug-Rollverkehrsflächen/Vorfeldrollgassen kreuzen und sind durch eine versetzt gestrichelte Fahrbahnbegrenzung und ggf. durch das aufgemalte Verkehrszeichen „Stopp bei Rollverkehr“ gekennzeichnet.

7.8 Auf „*Rollbereichsstraßen*“ besteht **absolutes Halteverbot**.

7.9 „*Rollbereichsstraßen*“ dürfen nur befahren werden, wenn dabei der Flugzeugrollverkehr nicht behindert oder gefährdet wird. Sie sind mit erhöhter Aufmerksamkeit zu befahren. Die Rollbereichsstraßen dürfen nicht überquert werden, wenn ein Luftfahrzeug vom Kreuzungspunkt weniger als 100 m entfernt ist (z.B. Stoppmarkierung am Tor 3b zwischen Position 9 und 8, wenn ein Flugzeug von Position 14 abrollt Richtung TWY D). Alle Fahrzeuge haben vor dem Verkehrszeichen „Stopp bei Rollverkehr“ anzuhalten und dem Luftfahrzeug ungehindertes Rollen zu gewährleisten.

7.10 In Positionsbereichen ohne Fahrstraßen sollte der Fahrzeugführer innerhalb der Position am Positionsrand fahren.

8. Parken und Halten

8.1 Das Parken von Fahrzeugen und Geräten ist nur gebremst und nur auf den ausgewiesenen Flächen zulässig.

8.2 Antriebsmotoren sind – soweit möglich – abzustellen.

8.3 Absolutes Halteverbot besteht auf allen Rollverkehrsflächen im Bereich der Feuerwehrausfahrt sowie im Fahrbereich der Fluggastbrücken (rot schraffiert) und Notausgänge.

8.4 Das Abstellen von Fahrzeugen und Gegenständen oder das Arbeiten hinter Fahrzeugen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur rückwärts ausfahren können, oder im unmittelbaren Arbeits- und Betriebsbereich von Fahrzeugen ist verboten. Kann dies in Ausnahmefällen nicht eingehalten werden, ist der Fahrer zu verständigen.

8.5 Das Parken auf Fahrstraßen ist nicht gestattet.

8.6 Im An- und Abrollbereich der Flugzeugabstellpositionen dürfen Fahrzeuge oder Geräte weder geparkt noch abgestellt werden.

8.7 Beim Parken/Halten muss zwischen der äußeren Begrenzung der Fahrzeuge/Geräte wenn möglich ein Sicherheitsabstand von 1,0 m auf beiden Seiten eingehalten werden.

8.8 Das Parken vor Hallentoren und Notausgängen ist verboten.

8.9 Fluchtwege in Gebäuden sind von Fahrzeugen (Kleinfahrzeugen, Fahrrädern etc.) und sonstigen Gegenständen freizuhalten.

8.10 Der Fluchtweg von Tankfahrzeugen ist grundsätzlich freizuhalten.

9. Rollkorridore/Vorfeldrollgassen

9.1 Rollkorridore/Vorfeldrollgassen dienen dem rollenden Luftfahrzeug. Sie sind durch eine durchgehende rote Linie von den übrigen Vorfeldflächen abgetrennt.

9.2 Das Befahren der Rollkorridore/Vorfeldrollgassen mit KFZ soll möglichst vermieden werden.

9.3 Auf Rollkorridoren/Vorfeldrollgassen darf nur in begründeten Fällen und mit Genehmigung des TWR(DFS) gehalten werden.

10. Feuerwehrausfahrt

10.1 Der Bereich vor der Feuerwehrausfahrt sowohl an der Hauptwache als auch am BT-West der Wache der nebenamtlich Kräfte ist jederzeit freizuhalten!
Bei Alarmierung der Feuerwehr und während des Verlassens der Haupt- und Nebenwache sind die entsprechenden Warnleuchten an den Ausfahrtstellen auf der Fahrstraße zu beachten und davor zu halten.

11. Flugzeug- Abstellbereich (Position)

11.1 Der Flugzeug-Abstellbereich durch die rote Markierung der Bereitstellungsfläche abgegrenzt und von Fahrstraßen umgeben.

11.2 Das Befahren des Positionsbereiches ist grundsätzlich nur zu Abfertigungszwecken erlaubt. Ausnahmen hierzu sind mit Genehmigung der VZ möglich.

11.3 Im Nahbereich der Luftfahrzeuge ist Schrittgeschwindigkeit (6 $^{km}/_{h}$) einzuhalten.

11.4 Der Fluchtweg von Tankfahrzeugen ist grundsätzlich freizuhalten.

11.5 Beim Einrollen von Luftfahrzeugen hat sich jedes Fahrzeug hinter den Safetylines zu positionieren und die Fahrzeuge dürfen erst an das Luftfahrzeug heranfahren, wenn die Triebwerke abgestellt und das Anti-Collitionslight erloschen ist. Beim Ausrollen von Luftfahrzeugen ist der gesamte Positionsbereich freizuhalten. Jeder Verkehr hat in diesen Fällen in sicherem Abstand von mindestens 7,5 m ab der Tragflächenspitze anzuhalten. Hierbei ist zu beachten, dass die Flugzeugführer zum Einleiten des Abrollens erhöhten Schub der Triebwerke benötigen, die eine Gefährdung von abgestellten Geräten und Fahrzeugen beim Mindestabstand von 7,5 m bedeuten.

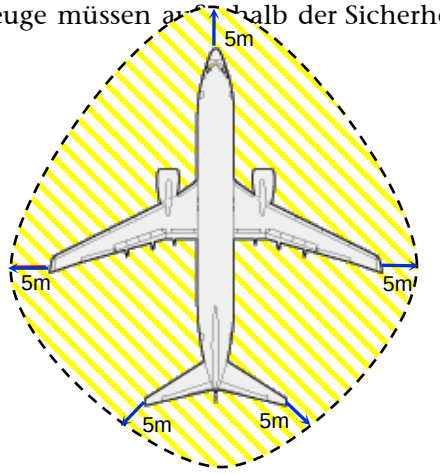
11.6 Flugzeuge, die von einer Position abrollen wollen erkennt man u.a. daran, dass die Zusammenstoßwarnlichter (Anti-Collision-lights) blinken, die Geräte/Treppen abgezogen sind und die Bremsklötze entfernt wurden. Die Abrollstrecke darf nicht mehr gekreuzt werden. Es ist ausreichender Sicherheitsabstand einzuhalten.

11.7 Besondere Vorsicht ist beim Heranfahren an Flugzeuge und beim Rückwärtsfahren notwendig. Ist die Sicht behindert, muss sich der Fahrer auch beim vorwärts Heranfahren einwinken lassen. (s. auch Pkt. 23, Rückwärtsfahren)

11.8 Das Abstellen von Fahrzeugen und Gegenständen oder das Arbeiten hinter Fahrzeugen, die aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur rückwärts ausfahren können, oder im unmittelbaren Arbeits- und Betriebsbereich von Fahrzeugen (z.B. Containertransporter) ist verboten.

11.9 Am Boden liegende Schläuche und Kabel dürfen nicht überfahren werden.

11.10 Die Sicherheitszone um ein abgestelltes Luftfahrzeug wird von einer „gedachten“ Linie begrenzt, die in einem Abstand von mindestens 5 m von Tragflächenspitze, Bug und Heck um das Flugzeug verläuft. In diesem Bereich dürfen nur Fahrzeuge und Geräte abgestellt werden, die zur technischen Wartung und zur Abfertigung eine Anbindung an das Flugzeug erfordern. Andere Fahrzeuge müssen außerhalb der Sicherheitszone abgestellt werden.



11.11 Bei starkem Bodenwind (Windwarnung) sind Geräte und Fahrzeuge besonders zu sichern. Eine Abstellung der Flugzeuge mit dem Bug in die Windrichtung ist mit Abstimmung mit der VZ und dem TWR (DFS) unter Beachtung der Mindestabstände möglich und ratsam.

12. Verhalten bei Betriebsstufe II/III (CAT II/III)

12.1 Im Falle von Wetterbedingungen der Betriebsstufe 2/3 – CAT II/III – sind umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen für rollende Luftfahrzeuge vorgeschrieben.

12.2 Nachgenannte Verhaltensweisen für den gesamten Fahrverkehr im nicht allgemein zugänglichen Bereich sind dringend zu beachten:

12.3
- Fahren Sie mit angepasster Geschwindigkeit (max. 25kmH).
- Halten Sie Fahrbahnmarkierungen ein.
- Überfahren Sie keine rotleuchtenden „Stoppbarren".
- Befahren Sie niemals unbefestigtes Gelände (Grasflächen).
- Befahren des Rollfeldes ist nur nach vorheriger Genehmigung durch die DFS (Tower) erlaubt. Ständige Hörbereitschaft ist hierbei erforderlich.

Fahrten, die zu Abfertigungs- und Wartungszwecken nicht unbedingt erforderlich sind, dürfen bei CAT III-Bedingungen nicht durchgeführt werden

13. Fahrten auf dem Rollfeld

13.1 Das Rollfeld dient dem Flugbetrieb. Das Betreten und Befahren ist grundsätzlich verboten (s. Anhang ADV-Empfehlungen „Fahrzeugsprechfunkverfahren im Rollfeld von Flughäfen").

13.2 Das Rollfeld darf nur mit Einverständnis der DFS (Tower) betreten oder befahren werden.

13.3 Bei Fahrzeugen muss das gelbe Rundumlicht eingeschaltet sein, so dass das Fahren der Fahrzeuge von der DFS (Tower) verfolgt werden kann.

13.4 Das Betreten und Befahren des Rollfeldes wird nur gestattet, wenn die ständige Funkverbindung mit der DFS (Tower) gewährleistet ist.

13.5 Wer das Rollfeld betritt oder befährt, darf sich nur nach den Weisungen der DFS (Tower) bewegen und muss insbesondere deren Funksprüche, Lichtsignale und Zeichen beachten. Über deren Bedeutung muss er sich informieren. Das Verfahren bei Funkausfall ist zu beachten.

13.6 Verfahren bei Funkausfall – Zeichen der DFS (Tower):

Rotes Dauerlicht:
Halt, weiteres Zeichen abwarten.

Grünes Blinklicht:
Weiterfahrt freigegeben.

Weißes Blinklicht:
Sicherheitsbereich verlassen, ggf. sofort zum Vorfeld zurückkehren.

14. Personenbeförderung / Ladung

14.1 Personen dürfen nur mit dafür zugelassenen Fahrzeugen befördert werden.

14.2 Die Ladung muss vom Ladepersonal verkehrssicher geladen und gegen Herabfallen gesichert werden. Der Fahrer hat sich vor Fahrtantritt von der ordnungsgemäßen Sicherung der Ladung und der Anhängeeinrichtungen zu überzeugen.

14.3 Das Mitfahren auf Arbeitsmaschinen ist nur auf den dafür vorgesehenen Sitzplätzen zulässig.

15. Fußgänger / Radfahrer

15.1 Grundsätzlich darf zu Fuß oder mit dem Dienstfahrrad nur die Fahrstraße, die sich direkt im Norden an die Gebäudelinie anschließt benutzen, um die direkt von dort erreichbaren Abfertigungspositionen oder Gebäude zu erreichen.

15.2 Im Sicherheitsbereich werden nur beim Leiter Flughafenbetrieb angemeldete Dienstfahrräder zugelassen.

15.3 Motorgetriebene Zweiräder sind auf dem Vorfeld grundsätzlich verboten.

16. Verkehrshindernisse

16.1 Abfälle müssen in die dafür vorgesehenen Müllbehälter verbracht werden.

16.2 Bei Verkehrsbehinderungen im Rollbereich der Flugzeuge oder im Ein- und Ausrollbereich der Positionen ist die Verkehrszentrale einzuschalten.

16.3 Der Verursacher hat verkehrsbehindernde Zustände unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, sind Absicherungsmaßnahmen umgehend zu ergreifen und die Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) ist zu verständigen.

17. Verhalten bei Unfällen

Kapitel 1

17.1 Sämtliche Unfälle und Schadensfälle sind sofort der Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) zur Unfallaufnahme zu melden.

17.2 Die Unfallstelle ist unverändert abzusichern.

17.3 Bei Unfällen mit Personenschaden sind sofort die

- Feuerwehr (Tel. 112, Mobil 02571-94 112) und die
- Polizeistation (Tel. 3800)

zu benachrichtigen.

17.4 Bei Unfällen im Rollbereich ist zusätzlich die DFS, Tower unverzüglich zu benachrichtigen

17.5 Die Unfallbeteiligten und -zeugen müssen für die Unfallaufnahmen an der Unfallstelle bleiben. Ist dies wegen dringender anderer Aufgaben nicht möglich, so müssen sich die Unfallbeteiligten und -zeugen unmittelbar danach bei der Verkehrszentrale (Tel-Nr. 3340) melden.

17.6 Im Falle einer Notlage an Bord eines LFZ ist es möglich, dass die Flughafenfeuerwehr am Boden über eine eigens dafür eingerichtete Flugfunkfrequenz 121,555 MHz mit dem Flugzeugführer Kontakt aufnehmen kann, um einzuleitende Feuerlösch- und Rettungsmaßnahmen im Bedarfsfall zu koordinieren und wichtige Informationen auszutauschen. Alles Nähere regelt der Anhang J zur Betriebsabsprache zwischen FMO und DFS.

18. Sonstige Fahrzeuge

18.1 Im Regelfall werden die Flächen – neben den Abfertigungsdiensten und der Feuerwehr – von den folgenden Fahrzeugen befahren:

- Dienstfahrzeuge des FMO
- Dienstfahrzeuge der Beteiligungs- und Tochtergesellschaften
- Dienstfahrzeuge der Fluggesellschaften
- Tankfahrzeuge der Tankgesellschaft Air BP
- Fahrzeuge der Maintenance Betriebe
- Polizei
- Zoll
- Luftaufsicht
- Deutsche Flugsicherung (DFS)
- Bundespolizei (BPol)
- Deutscher Wetterdienst (DWD)
- Flughafenaufsicht NRW

18.2 Diese Fahrzeuge sind nach Antrag und Genehmigung durch den Leiter Flughafenbetrieb berechtigt, im Sicherheitsbereich zu fahren. Die Fahrer müssen in die Verkehrsregeln für den Sicherheitsbereich eingewiesen und zum Befahren der entsprechenden Bereiche autorisiert sein.

18.3 Sonstige Fahrzeuge, z.B. Privat-Pkw, Wagen zum Abholen/Wegbringen von VIP, Zulieferer und Lieferanten müssen einen Tagesausweis für Fahrzeuge am Tor 3b abholen (siehe Ausweisordnung) oder von in diese Verkehrsregeln eingewiesenen und autorisierten Personen gefahren oder mittels eines Leitfahrzeuges geleitet werden. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt ausschließlich durch Tor 3b.(Ausnahme für externe Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Einsatzfall über Tor 1/Feuerwache)

19. Verkehrsüberwachung

19.1 Die Überwachung des Personen- und Fahrverkehrs obliegt der Verkehrszentrale, der Feuerwehr / Security, der Luftaufsicht, dem TWR (DFS) für die Vorfeldrollgassen und der Polizei.

19.2 Diese Dienststellen sind befugt, Kontrollen vorzunehmen.

19.3 Die Verkehrszentrale, die Feuerwehr / Security, die Luftaufsicht und die Polizei sind befugt, Fahrer, deren Verkehrsverhalten zu einer Gefährdung führen kann (z.B. Alkohol-,Drogeneinfluss, Regelverstöße, nicht verkehrssichere Fahrzeuge usw.), an der Weiterfahrt zu hindern.

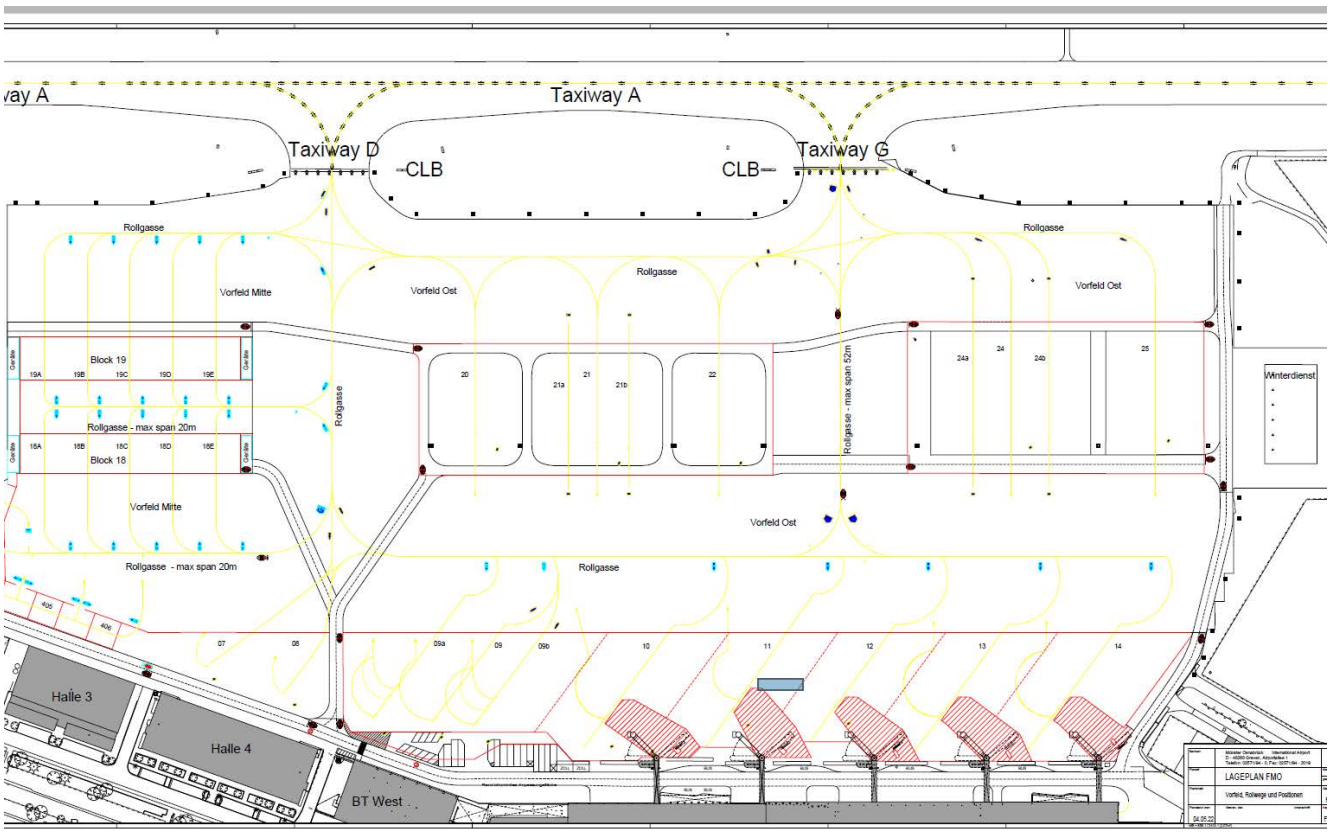
19.4 Bei Verstößen gegen die Verkehrsregeln im nicht öffentlichen Bereich des Flughafens ist der Leiter Flughafenbetrieb / Verkehrszentrale berechtigt, Belehrungen und Verwarnungen durchzuführen.

19.5 Bei selbst verschuldeten Verstößen, sind die dadurch entstandenen Verwaltungskosten der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH zu erstatten. Die Erhebung weitergehender Schadensersatzansprüche wird davon nicht berührt.

19.6 Darüber hinaus behält sich die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH das Recht vor, entsprechend der Flughafen-Benutzungsordnung die Erlaubnis zum Betreten und Befahren des nicht öffentlichen Flughafengeländes zu widerrufen. Dies gilt besonders bei groben oder wiederholten Verstößen gegen die Verkehrsregeln.

20. Verkehrszeichen und Markierungen

20.1 Die Verkehrszeichen und Markierungen sind dem beigefügtem Plan zu entnehmen.



21. Sicherheitszonen und –bestimmungen für die Flugzeugabfertigung (Ansaug-/ Abgaszonen)

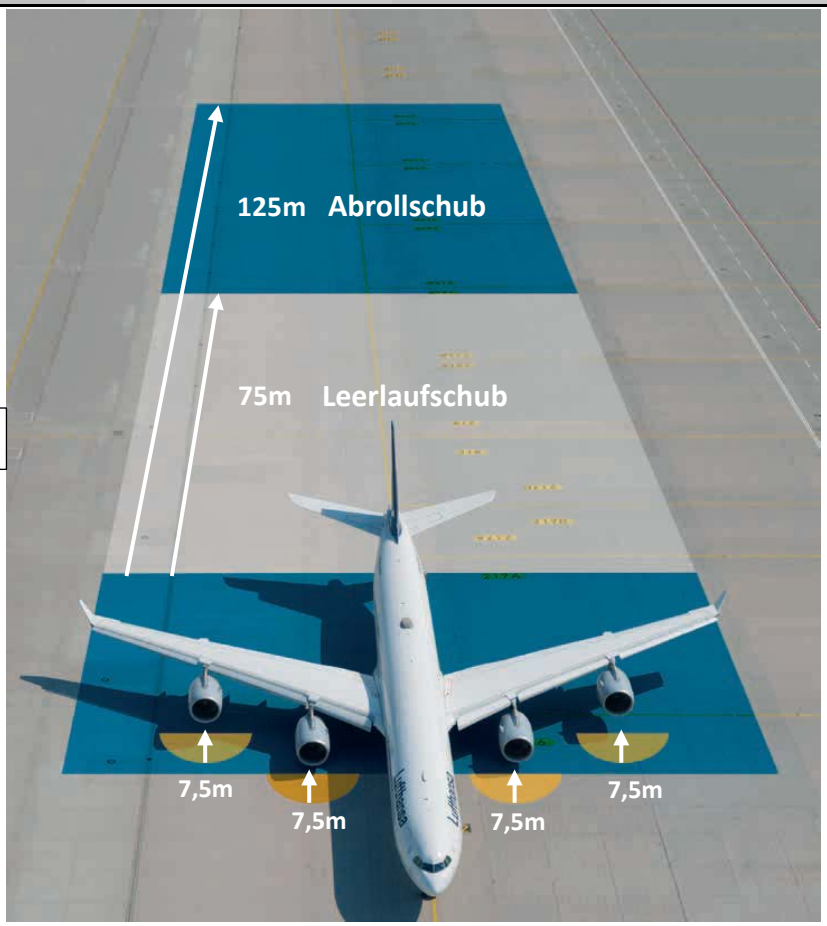
21.1 Die Werte für die Abgaszonen bei Leerlauf/Abrollschub beziehen sich auf den Bereich hinter dem Rumpfende; die Breite der Sicherheitszonen soll jeweils mindestens der Spannweite des Flugzeuges entsprechen. Jeder Mitarbeiter in der Flugzeugabfertigung muss dafür sorgen, dass die Ansaug- /Abgaszonen dem Flugzeugmuster entsprechend beachtet werden und Personal und Geräte sich außerhalb dieser Zonen befinden (Insbesondere, wenn das Zeichen zum Anlassen der Triebwerke gegeben wird.)

Achtung: Können die Sicherheitszonen aus zwingenden betrieblichen Gründen (z.B. Bereitstellung von Abfertigungsgeräten) nicht eingehalten werden, ist ein geringerer Sicherheitsabstand möglich, wenn die Fahrzeuge und Geräte ausreichend gegen den Abgasstrahl gesichert wurden.

21.2 Für die einzelnen Flugzeugmuster gelten folgende Sicherheitsabstände:

Flugzeugtyp	Ansaugzonen[m]	Abgaszonen bei [m]	
		Leerlaufschub	Abrollschub
Dash8-400/ATR72	5,0	20	30
CRJ 95/BA46/E195	4,5	30	60
B737/A319/A320/A321	7,5	55	100
A300/A310/A330/A340	7,5	75	125
B747/B777/B787	7,5	75	150

z.B. A340

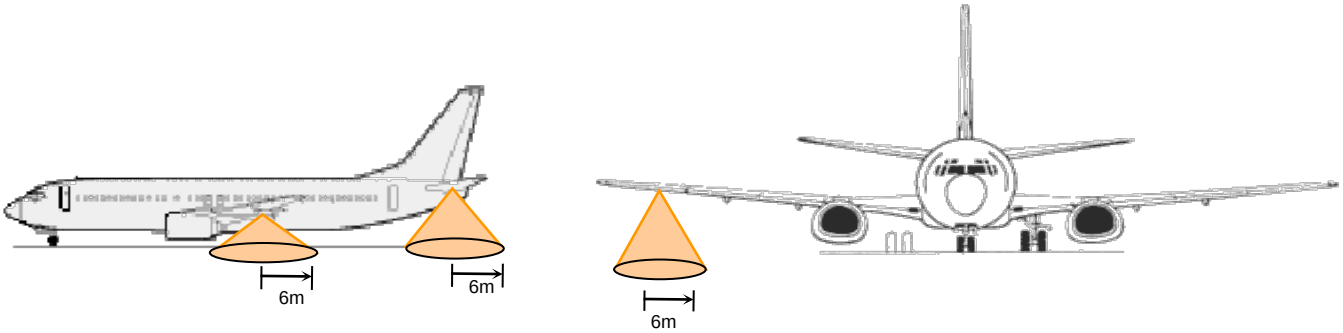


21.3 **<u>VORSICHT:</u>** Bei Windstärken über 25 kn (ca. 46 km/h) in Richtung auf ein Triebwerk ist der Sicherheitsabstand um ¼ zu vergrößern! Mit jeder weiteren Annäherung um einen Fuß (entspricht ca. 0,3m) **verdoppelt** sich die Sogwirkung.

21.4 Der **Drehbereich** von Propellern darf zu keiner Zeit durchquert werden!

22. Betankung

22.1 **Während der Be- /Enttankung** von Luftfahrzeugen dürfen keine Fahrzeuge (ausgenommen Tankfahrzeuge) in Bereichen der Tankentlüftung verkehren oder abgestellt werden. Dieser Bereich beträgt einem Radius von 6 m um die Tankentlüftungsöffnungen. Wegen der **ausströmenden Gase** gilt diese Regel auch generell für Personen und Geräte!



22.2 Die Tankentlüftungsöffnungen befinden sich an den Tragflächenenden und bei Flugzeugen mit Tailtank (A300-600/ A310-300/ A340 / B747) im rechten Höhenleitwerk

22.3 In **Tanklüftungsbereichen** dürfen **keine Mobiltelefone und Funkgeräte** während des Betankens benutzt werden, es sei denn diese sind EX-Geschützt und verfügen über einen gelben „EX“- Aufkleber!

22.4 Der Fluchtweg für das Tankfahrzeug darf nicht verstellt werden.

22.5 Ausgelegte Kabel und Schläuche dürfen nicht überfahren werden.

22.6 Während der Betankung von Luftfahrzeugen müssen die Notausstiege und Passagiertüren freigehalten werden.

22.7 Ein absolutes Verkehrsverbot in einem Radius von 15m muß bei übergelaufenem Treibstoff eingehalten werden. Des Weiteren dürfen keine elektrischen Schaltvorgänge durchgeführt werden. Bei ausgelaufenem Kraftstoff sind weiter die unter Punkt 22.8 aufgeführten Maßnahmen zu ergreifen.

22.8 Bei Auslaufen von Kraftstoff sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- die Feuerwehr alarmieren, (Tel. 112, Mobil 02571/94 112 oder Funk)
- nicht durch den ausgelaufenen Kraftstoff fahren,

- bei akuter Feuergefahr oder größerem Auslaufen von Kraftstoff sofort den Feuermelder betätigen (diese Regelung gilt sinngemäß für gefährliche Güter gemäß der Gefahrgutverordnung),
- in Kraftstoffpfützen stehende Fahrzeuge nicht starten oder motorgetrieben herausfahren.

22.9 Betanken mit Passagieren an Bord

Vor dem Betanken mit Passagieren an Bord sind neben den Sicherheitsmaßnahmen, die die Besatzung einzuleiten hat, Maßnahmen seitens des Flughafens einzuleiten (siehe auch Anlage 1 der FBO):

1. Das Betanken von Luftfahrzeugen mit Passagieren an Bord ist entsprechend der EU VO 965/2012 CAT.OP.MPA195 „Betanken/Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen“ grundsätzlich genehmigt. Sofern die Flughafenfeuerwehr nicht zum Brandschutz vor Ort angefordert wird sind folgende Maßnahmen zu beachten.

2. Es darf nur eine Betankung mit Kerosin (Flammpunkt >38°C) erfolgen

3. Ein Löschgerät (Startlöscher) muss während des Tankvorgangs in der Nähe des Luftfahrzeuges griffbereit von dem Luftfahrt- oder Abfertigungsunternehmer aufgestellt werden.

4. Die unverzügliche Alarmierung der Flughafenfeuerwehr ist sicherzustellen (z.B. Druckknopfmelder am Gebäude und Funkgeräte, die Kontakt zur Einsatzzentrale der Flughafenfeuer aufnehmen können).

5. Zwei Treppen oder ein Treppe und eine Fluggastbrücke müssen am Luftfahrzeug anliegen (2 Fluchtwege) und personell von der Crew besetzt sein.

6. Während des Be- und Enttankens eines Luftfahrzeuges dürfen im Bereich der Tankentlüftungszonen (an den Tragflächen) im Halbmesser von 6 m um die Tankentlüftungsöffnung keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor abgestellt und betrieben werden. Außerdem dürfen Verbrennungsfahrzeuge die Schutzzonen nur durchfahren, wenn dies zur Versorgung der Luftfahrzeuge unbedingt erforderlich ist. Desgleichen sind Tätigkeiten, bei denen Funken entstehen können untersagt.

7. Der Tankwagen ist während der Betankung so abzustellen, dass im Notfall eine ungehinderte sofortige Entfernung des Fahrzeuges möglich ist. Tankfahrzeuge müssen vorschriftsmäßig mit Feuerlöschern ausgerüstet sein.

8. Es besteht Rauchverbot im Luftfahrzeug während der Betankung (No smoking sign on)

9. Es muss eine Sprechverbindung zwischen Cockpit und Boden bestehen.

10. Die Bodenstromversorgung (GPU) kann laufen, darf jedoch während der Betankung nicht angeschlossen oder abgezogen werden.

11. Wenn während der Betankung Passagiere über das Abfertigungsvorfeld ein- oder austeigen, hat das Abfertigungspersonal sicherzustellen, dass die Passagiere auf direktem Wege zum Luftfahrzeug bzw. zum Vorfeldbus oder zum Abfertigungsgebäude gehen.

12. Für das Einhalten aller vorgenannten Bedingungen ist das Luftfahrt- oder Abfertigungsunternehmen verantwortlich

23. Rückwärtsfahren

23.1 Das Rückwärtsfahren von Fahrzeugen ist nur gestattet, wenn die örtlichen Gegebenheiten das Vorwärtsfahren nicht zulassen.

23.2 Der Fahrer hat sich vor und während des Rückwärtsfahrens davon zu überzeugen, dass sein Fahrweg hindernisfrei ist. Ist seine Sicht nach hinten durch die Bauart oder Beladung des Fahrzeugs oder durch andere Umstände versperrt oder auch nur erschwert, ist die Rückwärtsfahrt nur mit Hilfe eines Einweisers oder einer geeigneten optischen Rückfahrhilfe erlaubt.

23.3 Der Einweiser hat sich durch Augenschein davon zu überzeugen, dass der Fahrweg hinter dem Fahrzeug frei ist. Während der Rückwärtsfahrt hat der Fahrer ständig Blickverbindung zum Einweiser zu halten und auf dessen Zeichen zu achten. Der Einweiser darf sich nicht zwischen dem sich bewegenden Fahrzeug und in dessen Bewegungsrichtung befindlichen Hindernissen aufhalten; er darf während des Einweisens keine anderen Tätigkeiten ausführen.

23.4 Die festgelegten Handsignale für Einweiser von Fahrzeugen sind zu verwenden.

23.5 Vor Beginn jeder Rückwärtsfahrt ist ein Hupsignal zu geben.

23.6 Der Rückwärtsgang ist erst unmittelbar vor dem Anfahren einzulegen. Bei Fahrtunterbrechungen ist der eingelegte Gang wieder herauszunehmen und erst dann wieder einzulegen, wenn der Fahrer sich erneut überzeugt hat, dass sein Fahrweg hindernisfrei ist oder der Einweiser freie Fahrt signalisiert hat.

23.7 Rückwärtsfahren ist nur mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

24. Einweisen von Luftfahrzeugen

24.1 Beim Einweisen von Flugzeugen und Hubschraubern sind die internationalen Empfehlungen der ICAO und der Durchführungsverordnung der EU Nr. 923/2012 zu beachten.

24.2 Nach Kapitel 3 der EU VO 923/2012, Kapitel 3, SERA.3301 ist der Einweiser dafür verantwortlich, Luftfahrzeugen in klarer und präziser Weise standardisierte Einwinksignale unter Verwendung der nachfolgend gezeigten Signale und Zeichen zu geben.

24.3 Der Einwinker hat eine auffällige Weste (EN ISO 20471) zu tragen, die es der Flugbesatzung ermöglicht, ihn als die für das Einwinken verantwortliche Person zu erkennen.

24.4 Für die Zeichengabe hat der Einwinker zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang Tageslicht-Fluoreszenzstäbe, Signalkellen oder Handstäbe zu verwenden. Nachts und bei geringer Sicht sind Leuchtstäbe zu verwenden.

Anlage 1 der EU VO 923/2012 Standard-Einwinkzeichen:

1. **Flügeleinweiser** (*)

Rechte Hand wird über Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; linker Einwinkstab zeigt nach unten und wird in Richtung Körper bewegt.

(*) Mit diesem Signal zeigt eine Person, die sich an einer Flügelspitze des Luftfahrzeugs befindet, dem Piloten/Einwinker/Push-Back-Fahrer an, dass das Luftfahrzeug seine Parkposition einnehmen oder diese verlassen kann, ohne dass Hindernisse im Weg sind.

2. **Bestimmen der Abstellposition**

Ausgestreckte Arme werden über den Kopf angehoben, beide Einwinkstäbe zeigen dabei nach oben.

3. **Zeichen des nächsten Einwinkers oder Anweisungen der Flugplatz-/Rollkontrolle beachten**

Beide Arme zeigen nach oben; Arme werden seitlich nach außen bewegt und ausgestreckt. Einwinkstäbe zeigen dabei in Richtung des nächsten Einwinkers oder in Richtung Rollfläche.

4. **Geradeaus**

Ausgestreckte Arme werden am Ellenbogen angewinkelt. Einwinkstäbe werden dabei von Brust- zu Kopfhöhe auf und ab bewegt.

5a. **Nach links drehen (vom Piloten aus gesehen)**

Rechter Arm und Einwinkstab werden seitlich waagerecht ausgestreckt, die linke Hand macht dabei ein „Vorwärts"-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.

5b. **Nach rechts drehen (vom Piloten aus gesehen)**

Linker Arm und Einwinkstab werden seitlich waagerecht ausgestreckt, die rechte Hand macht dabei ein „Vorwärts"-Zeichen. Die Schnelligkeit der Bewegung des Zeichens weist den Piloten auf die erforderliche Drehgeschwindigkeit des Luftfahrzeugs hin.

6a. **Normaler Halt**

Beide Arme und Einwinkstäbe werden seitlich waagerecht ausgestreckt und langsam über den Kopf bewegt bis die Einwinkstäbe sich kreuzen.

6b. **Nothalt**

Beide Arme und Einwinkstäbe werden abrupt über den Kopf bewegt, die Einwinkstäbe werden dabei gekreuzt.

7a. **Bremsen anziehen**

Die Hand wird mit geöffneter Handfläche knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Hand zu einer Faust geschlossen. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist **abzuwarten**.

7b. **Bremsen lösen**

Die Hand ist zur Faust geschlossen und wird knapp über Schulterhöhe angehoben. Sobald Augenkontakt mit der Flugbesatzung sichergestellt ist, wird die Handfläche geöffnet. Die Bestätigung der Flugbesatzung (Daumen nach oben) ist **abzuwarten**.

8a. **Bremsklötze sind vorgelegt**

Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe in einer „stoßenden" Bewegung nach innen führen, bis diese sich berühren. Erhalt der Bestätigung der Flugbesatzung muss **sichergestellt** sein.

8b. **Bremsklötze entfernt**

Beide Arme sind senkrecht über dem Kopf ausgestreckt. Einwinkstäbe mit einer „stoßenden" Bewegung nach außen führen. Bremsklötze sind erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu entfernen.

9. **Triebwerk(e) anlassen**

Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, der Einwinkstab zeigt dabei nach oben; mit kreisenden Bewegungen der Hand beginnen. Gleichzeitig wird mit dem über Kopfhöhe angehobenen linken Arm auf das anzulassende Triebwerk gezeigt.

10. **Triebwerke abstellen**

Arm und Einwinkstab werden vor dem Körper in Schulterhöhe ausgestreckt; Hand und Einwinkstab werden zum oberen Teil der linken Schulter bewegt und mit einer schneidenden Bewegung des Einwinkstabes vor der Kehle zum oberen Teil der rechten Schulter geführt.

11. **Langsamer**

Beide Arme werden seitlich ausgestreckt; die Einwinkstäbe werden langsam zwischen Hüft- und Kniehöhe auf und ab bewegt.

12. **Triebwerkdrehzahl auf der angezeigten Seite verringern**

Beide Arme hängen mit nach unten gerichteten Einwinkstäben herab; dann entweder den rechten oder linken Einwinkstab auf und ab bewegen, je nachdem, ob die Drehzahl der Triebwerke auf der linken oder rechten Seite verringert werden soll.

13. **Rückwärts**

Beide Arme befinden sich in einer vorwärts rotierenden Bewegung vor dem Oberkörper. Zum Beenden der Rückwärts-Bewegung sind die Zeichen 6a oder 6b zu verwenden.

14a. **Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Steuerbord)**

Linker Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, rechter Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.

14b. **Rückwärts rollen (mit Drehung des Luftfahrzeughecks nach Backbord)**

Rechter Arm zeigt mit dem Einwinkstab nach unten, linker Arm wird dabei aus der senkrechten Haltung über dem Kopf wiederholt in eine waagerechte Armhaltung nach vorn bewegt.

15. **Bestätigung/Alles klar** (*)

Rechter Arm wird auf Kopfhöhe angehoben, Einwinkstab zeigt dabei nach oben oder Daumen zeigt nach oben. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.

(*) Dieses Zeichen wird auch als Hinweis der Technik/Instandhaltung verwendet.

16. **Schweben** (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht ausgestreckt.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

17. **Steigen** (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht mit nach oben zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich aufwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Steiggeschwindigkeit an.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

18. **Sinken** (*)

Beide Arme und Einwinkstäbe sind seitlich waagerecht mit nach unten zeigenden Handflächen ausgestreckt. Hände bewegen sich abwärts. Die Schnelligkeit der Bewegung zeigt die erforderliche Sinkgeschwindigkeit an.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

19a. **Horizontalbewegung nach links** (*) **(vom Piloten aus gesehen)**

Der rechte Arm wird seitlich waagerecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

19b. **Horizontalbewegung nach rechts** (*) **(vom Piloten aus gesehen)**

Der linke Arm wird seitlich waagerecht ausgestreckt; der andere Arm schwingt wiederholt in die gleiche Richtung.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

20. **Landen** (*)

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben vor dem Körper gekreuzt.

(*) Zur Verwendung bei schwebenden Hubschraubern.

21. **Position halten/Warten**

Beide Arme werden mit nach unten gerichteten Einwinkstäben in einem 45-Grad-Winkel seitlich ausgestreckt. Warten, bis das Luftfahrzeug für die nächste Bewegung bereit ist.

22. **Luftfahrzeug freigegeben**

Mit rechter Hand und/oder Einwinkstab salutieren, um das Luftfahrzeug freizugeben. Augenkontakt mit der Flugbesatzung so lange beibehalten, bis das Luftfahrzeug zu rollen beginnt.

23. **Steuerung nicht bewegen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Rechter Arm wird über dem Kopf ausgestreckt, dabei wird die Hand zur Faust geschlossen oder der Einwinkstab waagerecht gehalten. Linker Arm verbleibt seitlich des Knies.

24. **Bodenstromversorgung anschließen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Linke Hand wird waagerecht geöffnet, die Fingerspitzen der rechten Hand werden in Richtung der linken Handfläche bewegt und berühren diese in Form eines „T". Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des „T" verwendet werden.

25. **Bodenstromversorgung trennen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Beide Arme werden ausgestreckt über dem Kopf gehalten. Die Fingerspitzen der rechten Hand berühren die linke Handfläche in Form eines „T". Die rechte Hand wird anschließend von der linken Hand wegbewegt. Die Bodenstromversorgung ist erst nach Genehmigung der Flugbesatzung zu trennen. Bei Dunkelheit können auch beleuchtete Einwinkstäbe zur Bildung des „T" verwendet werden.

26. **Negativ (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Rechter Arm wird von der Schulter an waagerecht nach außen gestreckt. Einwinkstab wird nach unten gerichtet oder der Daumen zeigt nach unten. Linke Hand verbleibt seitlich des Knies.

27. **Mittels Gegensprechanlage Kontakt aufnehmen (Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Beide Arme werden waagerecht ausgestreckt, die Hände werden auf die Ohren gelegt.

28. **Öffnen/Schließen des Einstiegs** (*) **(Hinweis der Technik/Instandhaltung)**

Rechter Arm befindet sich an der Körperseite, der linke Arm in einem 45 Grad Winkel über Kopfhöhe. Rechter Arm wird in einer schwingenden Bewegung zum oberen Teil der linken Schulter geführt.

(*) Dieses Signal ist hauptsächlich für Luftfahrzeuge mit integriertem Einstieg vorn bestimmt.

Standardhandzeichen für Notsituationen:

1. **Evakuierung empfohlen**

Die Evakuierung wird aufgrund der Einschätzung der Lage außerhalb des Luftfahrzeugs durch den Einsatzleiter des Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes empfohlen.

Der rechte oder linke Arm wird waagerecht ausgestreckt und die Hand in Augenhöhe hochgehalten. Mit dem Arm wird nach hinten herangewinkt. Der andere Arm wird am Körper gehalten.

Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

2. **Stopp empfohlen**

Es wird empfohlen, die laufende Evakuierung zu stoppen, Bewegung des Luftfahrzeugs oder andere laufende Tätigkeit stoppen.

Arme werden vor dem Kopf an den Gelenken gekreuzt.

Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

3. **Notsituation beherrscht**

Keine äußeren Anzeichen von Gefahr oder „Alles klar".

Arme werden nach außen und in einem 45-Grad-Winkel nach unten ausgestreckt. Beide Arme werden bis unter Hüfthöhe nach innen geschwenkt und an den Gelenken gekreuzt, dann nach außen bis zur Ausgangsstellung geschwenkt.

Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

4. **Feuer**

Rechte Hand wird in einer Achterbewegung von der Schulter zum Knie geführt, gleichzeitig zeigt die linke Hand auf den Brandherd.

Bei Nacht — dasselbe Zeichen mit Einwinkstäben.

Anlage 4

zum Teil II, 1.3 der FBO

Sonderbestimmungen für den Bereich der „Luftfahrtvereinigung Greven e.V.“

Für das im Luftfahrthandbuch (AIP) ausgewiesene Segelflugbetriebsgelände gelten die nachfolgenden Bestimmungen:

1. Einschlägige Vorschriften

1.1 Bei Flugbetrieb auf dem Flugbetriebsgelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. (LVG) sind die einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere

- das Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
- die Luftverkehrsordnung (LuftVO),
- die Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO),
- Verfügungen der Luftfahrtbehörden,
- die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO),
- Verfügungen der Sachbearbeiter für Luftaufsicht,
- Die FBO der FMO GmbH,
- Das Luftsicherheitsprogramm der FMO GmbH,
- Betriebsabsprache zur Durchführung des Flugbetriebes in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück im Segelflugsektor Greven zwischen DFS/LFV,
- Vereinbarung über die Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände der LFV Greven e.V. in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens EDDG zwischen DFS/LFV ,
- ICAO Annex 14 und die
- EU VO 139/2014 sowie EASA Regulations

zu beachten. Weiterhin gelten die Bestimmungen der Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O. in der jeweilig aktuellen Fassung) des Deutschen Aero Clubs e.V., soweit Ihnen Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht entgegenstehen.

2. Aufsicht und Organisation

2.1 Die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrt erfolgt durch die Luftaufsicht. Diese haben ihre Aufgaben nach näherer Weisung der Bezirksregierung Münster in Abstimmung mit der zuständigen Genehmigungsbehörde – dies ist zurzeit das VM in Düsseldorf - zu erfüllen. Sie sind Bedienstete einer Sonderordnungsbehörde nach § 13 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG).

2.2 Flugbetrieb darf nur bei Anwesenheit der Luftaufsicht durchgeführt werden.

2.3 Auf Anforderung sind der örtlichen Luftaufsicht Hilfskräfte (z.B. Startleiter) die Regelung und Absicherung des Flugbetriebs zur Verfügung zu stellen.

2.4 Die FMO GmbH delegiert die regelgerechte und ordnungsgemäße Durchführung des Flughafenbetriebs auf dem Flugbetriebsgelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. mittels des als Anlage unter Punkt 5. enthaltenen Bestellschreibens an ein Vorstandsmitglied der LVG. Die FMO GmbH überprüft im Rahmen von Systemaudits die ordnungsgemäße Durchführung des Flughafenbetriebes auf dem Flugbetriebsgelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

2.5 Für die regelmäßige Erfassung der Flugbewegung auf dem Flugplatz sind alle Starts und Landungen von Luftfahrzeugen in Hauptflugbüchern, die auch durch die elektronische Datenerfassung des FMO festgehalten werden, aufzuführen. Die LVG erfasst alle Flugbewegungen auf dem Flugbetriebsgelände der LVG und meldet diese im vereinbarten Datenformat der FMO GmbH (SC-VZ).

2.6 Die Flughafenfeuerwehr stellt nach ICAO Annex 14/ EASA den Flugzeugbrandschutz und die First Response Rettung für den Flugbetrieb der LVG sicher.

3. Aufbau und Kennzeichnung der Start- und Landeflächen

3.1 Aufbau der Start- und Landeflächen

3.1.1 Der Startaufbau hat, entsprechend der jeweiligen Windrichtung, nach den Anordnungen der Platzkontrolle (DFS) zu erfolgen.

3.1.2 Die Startwinden dürfen nur von hierfür zugelassenen Windenfahrern bedient werden.

3.1.3 Alle zum Einsatz kommenden Winden sind mit einer betriebsfähigen gelben Blinkleuchte auszurüsten.

3.1.4 Bei Querwindrichtungen sind die Windenstandorte innerhalb der Start- und Landefläche so festzulegen, dass versetzte Schleppseile nicht auf der Asphaltbahn zu Boden fallen können. Die maximalen Querwinde nach der BA DFS/LVG sind entsprechend zu beachten.

3.1.5 Das Fluggerät (einschließlich Transportanhänger) darf nur außerhalb der Start- und Landebahn sowie der An- und Abflugsektoren abgestellt werden.

3.2 Die Kennzeichnung der Flugbetriebsflächen ist nach den Richtlinien für die Tageskennzeichnung von Landeplätzen und Segelfluggeländen vorzunehmen. Ein Windrichtungsanzeiger (Windsack) muss gut sichtbar aufgestellt werden.

4. Durchführung des Flugbetriebes

4.1 Die Durchführung des Flugbetriebes ist nur auf dem hierfür vorgesehenen Gelände zulässig. Die LVG hat für den betriebssicheren Zustand des Segelflugbetriebsgeländes - insbesondere der S/L-Bahnen - Sorge zu tragen. Sollte sich das Flugbetriebsgelände nicht im betriebssicheren Zustand befinden, ist eine Meldung an den SfL, die DFS und die Verkehrszentrale der FMO GmbH zu geben und das Gelände für den Flugbetrieb vom SfL zu sperren.

4.2 Bei der Durchführung des Flugbetriebes sowie bei vorbereitenden und abschließenden Maßnahmen muss die LVG sicherstellen, dass eine boden- und luftseitige Gefährdung des Flugbetriebes im Bereich des Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück ausgeschlossen ist.

4.3 Bei der Handhabung von Betriebs- und feuergefährlichen Stoffen sind die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und die Anlage 1 zur FBO zu beachten.

4.4 Die zur Durchführung des Flugverkehrs benötigten Fahrzeuge dürfen ausschließlich von autorisierten Personen genutzt werden. Autorisiert sind neben den Inhabern einer gültigen Fahrerlaubnis der Führerscheinklasse „B“ auch (minderjährige) Personen, die nachweislich eine gründliche Einweisung erhalten haben.(Dies gilt nur für den Bereich der Luftfahrtvereinigung e.V.)

4.5 Die Durchführung des Flugbetriebes auf dem Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. ist in Teilen durch die Betriebsabsprache für die Durchführung des Flugbetriebes innerhalb des Segelflugsektors am internationalen Flughafen Münster/Osnabrück vom 01.09.2019 geregelt.

5. Bestandteil der Sonderbestimmung

Die als Anhänge beigefügte

1. Erklärung des Startleiters für den Segelflug‘
2. Bestellung als verantwortliche Person gem. § 45 Abs. 4 LuftVZO … auf dem Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.‘
3. Grasbahnbenutzungsordnung vom 1.1.2019
4. Betriebsabsprache zur Durchführung des Flugbetriebes in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück im Segelflugsektor Greven zwischen DFS/LFV vom 1.9.2019
5. Vereinbarung über die Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände der LFV Greven e.V. in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens EDDG zwischen DFS/LFV vom 1.4.2015
6. Betriebsabsprache für die Durchführung des Ballonfahrtbetriebes in der Kontrollzone Münster-Osnabrück vom 1.4.2019

sind Bestandteile dieser Sonderbestimmungen.

6. Hinweise

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Sondervorschriften können, soweit sie nicht mit Strafe bedroht sind, nach § 58 Abs. 1 Nr. 11 des LuftVG als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Erklärung des Startleiters
(Alle Zeiten in UTC)

Ich,

_____	_____	_____	_____
Vorname u. Nachname	von (Uhrzeit)	bis (Uhrzeit)	Unterschrift

von der Luftaufsichtsstelle Münster/Osnabrück als Startleiter für den Segelflugbetrieb (Winden-, Flugzeugschlepp- und Eigenstart), sowie für den Betrieb von Motorseglern und UL eingesetzt. Ich verpflichte mich, den Segelflugbetrieb nach den Vorschriften der Luftverkehrsordnung und der Segelflugbetriebsordnung (SBO) sowie der Betriebsabsprache für die Durchführung des Segelflugbetriebes am Flughafen Münster-Osnabrück in der Fassung vom März 2019 zu beaufsichtigen.
Es dürfen nicht mehr als zwei Startwinden in Betrieb sein. Nicht am Flugbetrieb beteiligten Personen ist der Aufenthalt am Start verboten, es sei denn, sie werden durch sachkundige Personen begleitet.
Die am Start abgestellten Fahrzeuge dürfen den Flugbetrieb nicht behindern und müssen den notwendigen Sicherheitsabstand einhalten. Ich bin mir bewusst, dass ich während des Dienstes und meines Einsatzes als Startleiter den Startplatz nicht verlassen darf, ohne einen durch die Luftaufsichtsstelle anerkannten Vertreter gegen dessen Unterschrift unter dieser Erklärung eingesetzt zu haben.
Ich bin verpflichtet, grobe Verstöße gegen die fliegerische Ordnung und die gültigen Vorschriften sowie jede Störung des Flugbetriebes dem diensthabenden Beauftragten der Luftaufsicht (BfL) zu melden.
Weiterhin verpflichte ich mich, die einzelnen tätigen Fluggruppen anzuhalten, nach Beendigung des Segelflugbetriebes die Aufzeichnungen über die Flugbewegungen (Startlisten) dem diensthabenden BfL bis spätestens am folgenden Montagmorgen (08:00), zukommen zu lassen.

Flughafen Münster / Osnabrück, den _____ _____
Unterschrift Startleiter

Segelflugsektor „GREVEN “ (GND – 2500 ft MSL)	geöffnet	_____	Uhr	geschlossen	_____ Uhr
Segelflugsektor „GREVEN HIGH“ (2500 ft – 4500 ft MSL)	geöffnet	_____	Uhr	geschlossen	_____ Uhr
Segelflugsektor „GREVEN in der TMZ (4500 ft MSL – FL60)	geöffnet	_____	Uhr	geschlossen	_____ Uhr

Nachfolgende Startleiter:

_____	_____	_____	_____
Vorname u. Nachname	von (Uhrzeit)	bis (Uhrzeit)	Unterschrift
_____	_____	_____	_____
Vorname u. Nachname	von (Uhrzeit)	bis (Uhrzeit)	Unterschrift
_____	_____	_____	_____
Vorname u. Nachname	von (Uhrzeit)	bis (Uhrzeit)	Unterschrift
_____	_____	_____	_____
Vorname u. Nachname	von (Uhrzeit)	bis (Uhrzeit)	Unterschrift

Bestellung als verantwortliche Person gem. § 45 Abs. 4 LuftVZO zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen und sicheren Flughafenbetriebes auf dem Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

Mit sofortiger Wirkung wird **Herr Thorsten Tacke**

geboren am	14.10.1966
wohnhaft in	Von-Humboldt-Str. 11
	48157 Münster

als **Verantwortliche Person gem. § 45 LuftVZO** für das Gelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. (Segelflugbetriebsgelände der FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH)

der FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH
- vertreten durch den
Geschäftsführer Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz
Airportalle 1
48268 Greven

bestellt und die sich aus der Funktionsbeschreibung ergebenden Aufgaben und Verpflichtungen übertragen.

Funktionsbeschreibung:

Die ***Verantwortliche Person*** ist für die ordnungsgemäße Durchführung der flughafenbetrieblichen Maßnahmen und die Beachtung und Umsetzung der Verpflichtungen über die flugbetrieblichen Belange aus den Betriebsabsprachen mit der DFS verantwortlich. Die Einhaltung und Umsetzung der in Anlage 4 der Flughafenbenutzungsordnung für das Segelflugbetriebsgelände geltenden ‚Sonderbestimmungen für den Bereich der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.' sind sicherzustellen. Vorkommnisse im Sinne des § 45 Abs. 2 LuftVZO, die den Flughafenbetrieb wesentlich stören, sind unverzüglich der Genehmigungsbehörde anzuzeigen und gleichzeitig dem „Betriebsleiter vom Dienst" der FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH (VZ) zur Kenntnis zu geben.

Die ***Verantwortliche Person*** wird die von der FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH durchgeführten Systemaudits zur Überprüfung der ordnungsgemäßen Durchführung des Flughafenbetriebes im Bereich der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. und gemäß der Anlage 4 der Flughafenbenutzungsordnung der FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH ‚Sonderbestimmungen für den Bereich der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.' ermöglichen und unterstützen bzw. geeignete Personen dafür zur Verfügung stellen.

Diese Bestellung wird die FMO Flughafen Münster Osnabrück GmbH der zuständigen Behörde anzeigen und ist Bestandteil der Flughafenbenutzungsordnung.

Vortragsrecht/-pflicht:	Vortragsrecht bei PC-F
Benennung befristet bis:	zwei Jahre ab Datum der Unterzeichnung oder Neuwahl eines Vorsitzenden der LFV Greven
Verteiler:	GF, ST-F, PC-F, ST-A, VZ
Verteilung durch:	PC-F
Anlage:	Sonderbestimmungen für den Bereich der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

Durch Unterzeichnung der vorgenannten Bestellung übernimmt die ***Verantwortliche Person*** die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

Greven, den 13.01.2022

MÜNSTER OSNABRÜCK INTERNATIONAL AIRPORT
FMO FLUGHAFEN
MÜNSTER/OSNABRÜCK GMBH
AIRPORTALLEE 1
48268 GREVEN

Prof. Dr. Rainer Schwarz (GF)

(Verantwortliche Person)

LUFTFAHRTVEREINIGUNG 1931 GREVEN i.W. E.V.

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

Grasbahnbenutzungsordnung

2019

gültig ab dem 01.01.2019

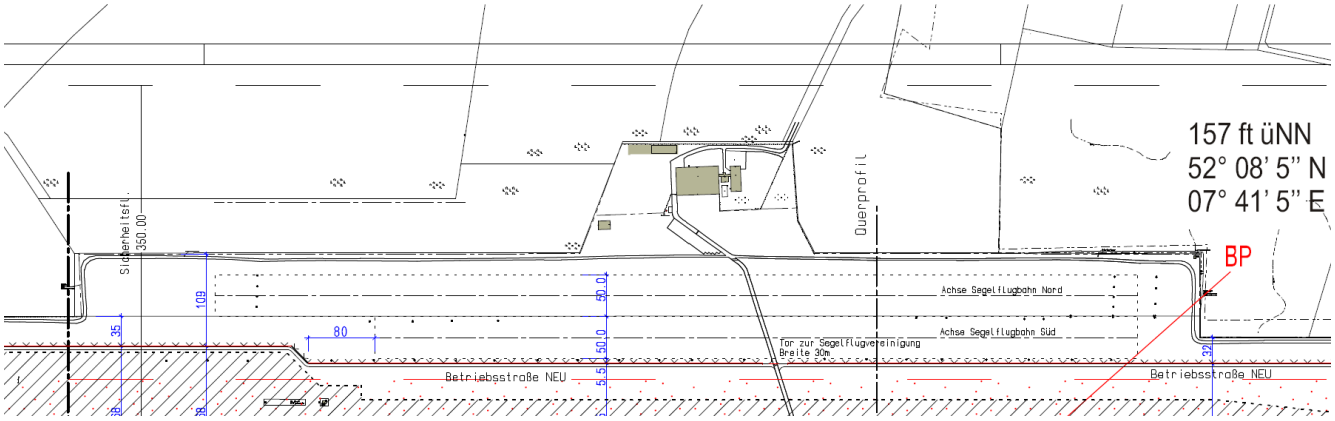
Die Grasbahnbenutzungsordnung regelt die Benutzung und Verantwortlichkeit für die Betriebssicherheit der beiden Grasbahnen der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

Neben den Rechts- und Verwaltungsvorschriften (LuftVG , LuftVO, LuftVZO), der FMO Flughafenbenutzungsordnung (insb. Sonderbestimmungen für den Bereich der Luftfahrtvereinigung Greven e.V), der Betriebsabsprache zur Durchführung des Flugbetriebs im Segelflugsektor Greven, der Vereinbarung über die Zuständigkeiten / Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände, der Segelflugbetriebsordnung (SBO) sind die folgenden Regelungen zu beachten

1. Grasbahnen

a. Die Lage der Grasbahnen der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. ist dem Lageplan zu entnehmen.

b. Die Grasbahnen sind ordnungsgemäß markiert



2. Zulassung:

a. Beide Grasbahnen sind sowohl für Starts- als auch Landungen zugelassen.

b. Entsprechend der Betriebsabsprache sind die Grasbahnen für alle Arten von Luftfahrzeugen bis 2000 kg und Luftsportgeräten zugelassen.

Anflugrichtung 07

Anflugrichtung 25

3. Nutzung:

a. Die Nutzung der Grasbahnen bedarf der Genehmigung der Lfv Greven. Diese kann vom Vorstand oder von einem Startleiter im Auftrag des Vorstands erteilt werden.

b. Für Mitglieder der Lfv Greven, die am jährlichen Pflichtbriefing der Lfv Greven teilgenommen haben gilt diese Genehmigung generell als erteilt.

c. Nichtmitglieder erhalten von einem Fluglehrer der Lfv Greven eine gründliche theoretische und praktische Einweisung. Wollen Nichtmitglieder die Grasbahnen bei aktiviertem Segelflugsektor nutzen, ist jährlich ein Briefing erforderlich und zu dokumentieren (Betriebsabsprache).

d. Findet kein Segelflugbetrieb statt, kann auf der Nordbahn gestartet und die Südbahn für das Fliegen von Platzrunden und zur Landung genutzt werden. Bei Nordwind (mögliche Turbulenzen am Waldrand) sollte vorwiegend die Südbahn genutzt werden.

e. Bei geöffnetem Segelflugsektor ist die Nutzung der Grasbahnen für Luftsportgeräte und TMGs, sofern sie nicht zum Schleppen eingesetzt werden erlaubt,

   i. zum Starten und dem anschließenden Verlassen des Sektors nach Norden, bzw.

   ii. zum Landen, mit vorherigen Einflug in den Sektor von Norden.

   iii. Die Piloten bedürfen dazu einer gründlichen Einweisung, die im Flugbuch von einem Fluglehrer bestätigt sein muss. Eine Liste dieser Piloten befindet sich in einer Kladde, die im Starthäuschen ausliegt und vom Startleiter eingesehen werden kann.

4. Verantwortlich für die Betriebssicherheit der Grasbahnen

a. Von dem betriebssicheren Zustand der Grasbahnen hat sich zu überzeugen

   i. bei aktivierten Segelflugsektor der Startleiter,

   ii. sonst der verantwortliche Luftfahrzeug- / Luftsportgeräteführer.

b. Mängel an den Grasbahnen (z.B. Maulwurfshügel, Kaninchenlöcher, gefährliche Gegenstände, fehlerhafte Markierungen) sind zu beseitigen. Sollte ein betriebssicherer Zustand der Grasbahnen nicht hergestellt werden können, ist die Verkehrszentrale des FMO (VZ), die DFS (Turm/Rollkontrolle) und der Vorstand darüber zu informieren und die betroffene Grasbahn zu sperren. Ist der betriebssichere Zustand der entsprechenden Grasbahn wiederhergestellt ist die VZ, der Turm, Luftaufsicht und der Vorstand zu informieren.

5. Befahren / Betreten der Grasbahnen

a. Die Rollkontrolle des Tower ist vor dem Befahren / Betreten der Grasbahnen in Kenntnis zu setzen. Geschieht dieses über einen Zeitraum von mehr als 30 Minuten ist zusätzlich die Verkehrszentrale des FMO zu informieren.

b. Nach dem Verlassen der Grasbahnen sind diese wieder als frei zu melden.

6. Rollen / Schleppen von der Halle zum Start

a. Bei Betrieb ohne Startleiter: Nach Absprache mit der Rollkontrolle soll am nördlichen Rand des Geländes, nah am „Lepoweg“, zum Start gerollt bzw. Segelflugzeuge zum Startplatz transportiert werden.

b. Bei Betrieb mit Startleiter: Nur mit einer Genehmigung des Startleiters dürfen die Grasbahnen gequert werden und es soll dann am südlichen Rand des Geländes, nah am Sicherheitszaun, zum Start gerollt / geschleppt werden. Bei landendem Verkehr soll der Pilot möglichst nahe am Zaun stoppen und warten bis der landende Verkehr ausgerollt ist.

7. **Organisation bei Segelflugbetrieb**:

a. Die abflugbereiten Flugzeuge müssen etwa auf der Höhe der Starthäuschen in Längsrichtung der Nordbahn aufgestellt werden. Sind mehrere Flugzeuge abflugbereit so sind diese hintereinander aufzustellen. Vor dem ersten abflugbereiten Flugzeug dürfen sich keine anderen Flugzeuge befinden.

b. Nicht abflugbereite Flugzeuge werden mit ausreichendem Abstand hinter die Startreihen abgestellt, sodass sie das Rangieren von Flugzeugen hintern den Startreihen nicht behindern.

c. Windenbetrieb erfolgt ausschließlich auf der Nordbahn. Es werden eine oder zwei parallele Startreihen aufgebaut. Die Winde wir immer möglichst auf der Luv-Seite der Nordbahn aufgebaut.

d. Die Startreihe für F-Schlepp, Eigenstarter, TMG und Ultraleichtflugzeuge befindet sich neben der Windenschleppstrecke am südlichen Rand der Nordbahn.

e. Zur besseren Trennung von startenden und landenden Verkehr sollte die südliche Grasbahn für Starts nicht genutzt werden. Sollte allerdings die Nordbahn durch Windenseile blockiert sein, oder andere Gründe für die Nutzung der Südbahn sprechen, kann der Pilot in Absprache mit dem Startleiter unter Berücksichtigung der Verkehrslage mittels F-Schlepp oder Eigenstart auf der Südbahn starten.

f. Ergänzend zur Flugbetriebsabsprache: Starts dürfen nur durchgeführt werden, wenn sich kein anderes Luftfahrzeug im Startvorgang oder im Endanflug auf den Grasbahnen befindet und wenn der Windenschleppbereich am Boden und in der Luft frei ist.

g. Falls nur ein Segelflugzeug in Betrieb ist kann in Absprache mit dem Startleiter bei freier Nordbahn auch auf dieser gelandet werden.

h. Nach der Landung ist grundsätzlich geradeaus zu rollen. Die Segelflugzeuge müssen zügig aus der Landebahn gezogen werden und entlang des südlichen Zauns, oder wenn die Nordbahn frei ist in dieser zurück zur Startstelle geschleppt werden.

i. Kommen mehrere Segelflugzeuge zur Landung soll das erste Segelflugzeug möglichst lang landen und am südlichen Rand der Südbahn aufsetzten und ausrollen. Ist die Südbahn besetzt darf das Segelflugzeug in Absprache mit dem Startleiter auf der Nordbahn aufsetzten und soll wenn möglich nach Norden im Bereich des Clubhauses abrollen.

Greven, 01.01.2019

Thorsten Tacke / Vorsitzender

Betriebsabsprache
zur Durchführung des Flugbetriebes in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück im Segelflugsektor Greven

vom 25.05.2012

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Niederlassung FMO TWR
EDDG TWR

DFS Deutsche Flugsicherung

und

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

Im Folgenden "Vertragspartner" genannt.

In Kraft: **25.05.2012,**
Geändert: **07.03.2013, 20.02.2014,**
Anpassung Segelflugsektor Low, in Kraft 17.04.2014
23.02.2019, Anpassung Frequenzumstellung
01.09.2019, Anpassung LR-Struktur nach SERA

Rechtsgrundlagen:

1) (EU) Verordnung 923/12 inkl. Folgeverordnungen (SERA-VO)
2) Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
3) Luftverkehrsordnung (LuftVO)
4) Nachrichten für Luftfahrer (NfL)

1. Zweck

Diese Betriebsabsprache regelt die Betriebs- und Koordinationsverfahren für die Durchführung des Flugbetriebes in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens Münster-Osnabrück (FMO) im Segelflugsektor Greven.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Segelflugzeuge und Luftsportgeräte sind Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 4 und Nr.10 LuftVG und insoweit bei deren Betrieb den Bestimmungen dieses Gesetzes sowie den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften (z.B. LuftVO) unterworfen.

2.2 Luftfahrzeugführer von Segelflugzeugen und Luftsportgeräteführer (nachfolgend „Luftfahrzeugführer" genannt) sind gem. den vorgenannten gesetzlichen Regelungen Teilnehmer am Luftverkehr und haben sich mit den einschlägigen Vorschriften vertraut zu machen, sich ständig über den aktuellen Stand zu informieren sowie die für den Betrieb des jeweiligen Luftfahrtgerätes relevanten Vorschriften und Auflagen strikt einzuhalten.

2.3 Zuwiderhandlungen können gemäß § 58 LuftVG sowie § 44 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

2.4 Flüge in Kontrollzonen Luftraumklasse „D" CTR bedürfen einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

2.5 Flugverkehrskontrollfreigabe ist die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verfahren.

3. Allgemeines

3.1 Der Segelflugsektor Greven liegt innerhalb der Kontrollzone des Flugplatzes Münster-Osnabrück, nachfolgend CTR EDDG genannt. Diese Betriebsabsprache regelt die Durchführung des Flugbetriebes bei Aktivierung des Segelflugsektors Greven innerhalb dieses Sektors.
Nachfolgend wird der Ausdruck Flugplatzkontrolle (TWR) für die Flugplatzkontrolle der DFS verwandt.

3.2 Der Luftraumstatus der Kontrollzone (Klassifizierung gem. der Durchführungsverordnung (EU) VO Nr. 923/2012 SERA, Pkt. 6001) ändert sich bei Aktivierung des Segelflugsektors gemäß NfL 1-1245-18 wie folgt:

GND – 1000 ft AGL Luftraum G
1000 ft AGL – A 2500 ft Luftraum E

Anmerkung: Abweichend zu der Änderung des Luftraumstatus („Hintergrund-Luftraumstruktur") bei aktiviertem Segelflugsektor bleiben die Wetterbedingungen gemäß Punkt 4.9 dieser Betriebsabsprache weiterhin gültig.

3.3 Die Verantwortlichkeit für die Durchführung der Flugverkehrskontrolle verbleibt bei Aktivierung des Segelflugsektors bei der Flugplatzkontrolle (TWR). Anweisungen der Flugplatzkontrolle (TWR) ist - auch innerhalb des aktivierten Segelflugsektors – Folge zu leisten.

3.4 Beide Vertragspartner unterrichten sich gegenseitig über alle Ereignisse, Maßnahmen und Vorhaben, die erkennbar für die Betriebsdurchführung von gemeinsamem Interesse sind oder Auswirkungen im Bereich des jeweils anderen Vertragspartners zur Folge haben könnten.

3.5 Änderungen und Ergänzungen dieser Betriebsabsprache bedürfen der Schriftform und sind nur in beiderseitigem Einverständnis möglich.

3.6 Die Luftraumnutzer, die gemäß dieser Betriebsabsprache innerhalb des Segelflugsektors Greven fliegen, haben kein exklusives Nutzungsrecht für diesen Luftraum.

Anmerkung 1:
Die Flugplatzkontrolle (TWR) nutzt im Einzelfall weiterhin auch den Bereich des Segelflugsektors (z.B. für Einsatzflüge der Polizei, Ambulanzhubschrauber, Segelflugzeuge des Vereins Borghorst und Luftfahrzeuge, welche die Segelflugbetriebsfläche für Starts und Landungen nutzen möchten).

Anmerkung 2:
Obwohl der Segelflugsektor innerhalb der Kontrollzone liegt, für die Freigaben erforderlich sind, ist immer mit Durchflügen unbekannter Lfz., bzw. unvorhersehbaren Durchflügen kontrollierter Lfz. zu rechnen.

4. Geographische Beschreibung des Segelflugsektors Greven innerhalb der CTR EDDG

4.1 Horizontale Begrenzung

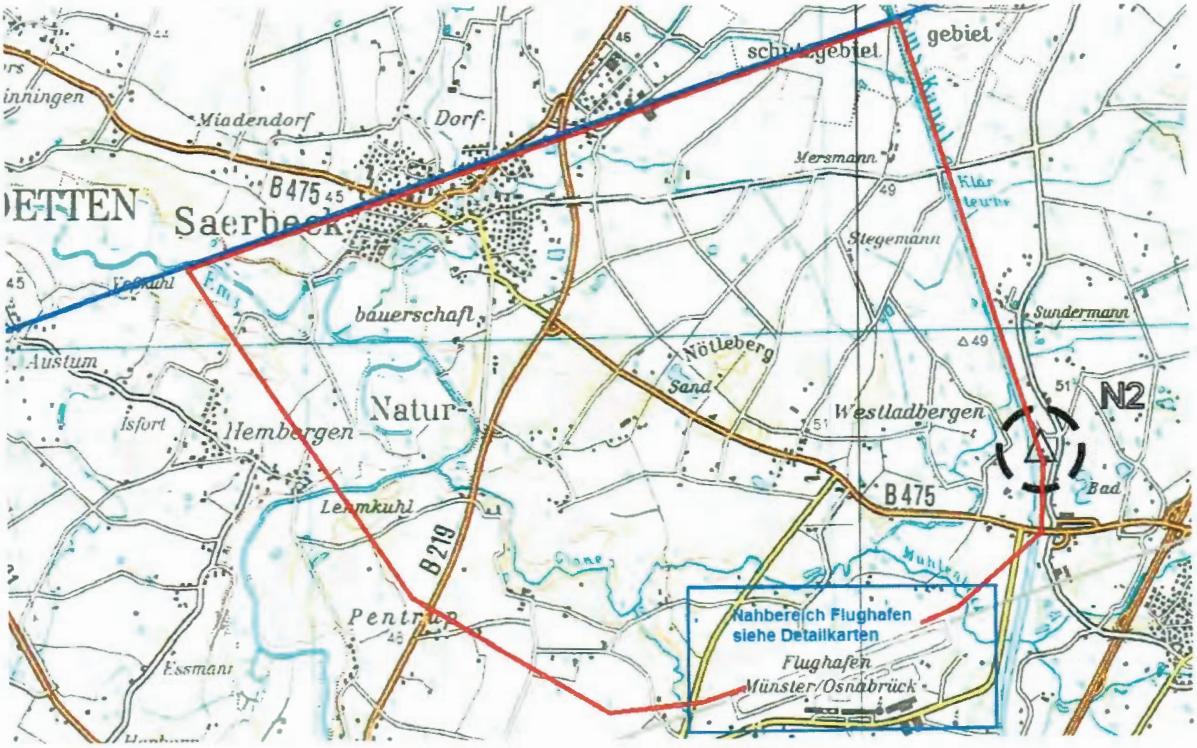
Die Luftraumgrenze folgt einer Linie beginnend am östlichen Eckpunkt (Punkt A, siehe Detailkarte) des Sicherheitszaunes, entlang dieses Zaunes bis zum Endpunkt des Sicherheitszaunes an der äußeren westlichen Flughafenumzäunung -; von dort in Richtung 257° (mag.) bis zur "Südecke" des ehemaligen kleinen Wäldchens jenseits der Kreisstraße K 9 (Hüttruper Straße) ; von dort in Richtung 303° (mag.) bis westlich der B219 Höhe Abzweig Pentruper Str.; von dort in Richtung 325° östlich der Ortschaft Hembergen vorbei bis zur Kontrollzonengrenze (Emsbogen)-.; von dort entlang der Kontrollzonengrenze in östlicher Richtung bis zum Dortmund-Ems-Kanal; von dort in südlicher Richtung der Kanalführung folgend bis zur Brücke der Bundesstraße B 475; von dort in Richtung 238° (mag.) bis zur nordöstlichen Ecke (Punkt B, siehe Detailkarte) der Flughafenbegrenzung; von dort in einer geraden Linie zum östlichen Eckpunkt des Sicherheitszaunes (Punkt A, siehe Detailkarte).

4.2 Vertikale Begrenzung

GND bis Obergrenze der CTR EDDG (2500 ft (MSL))

Anmerkung: Die Obergrenze kann durch die Flugplatzkontrolle (TWR) tiefer als die Obergrenze der CTR EDDG festgelegt werden.

4.3 Karte Segelflugsektor

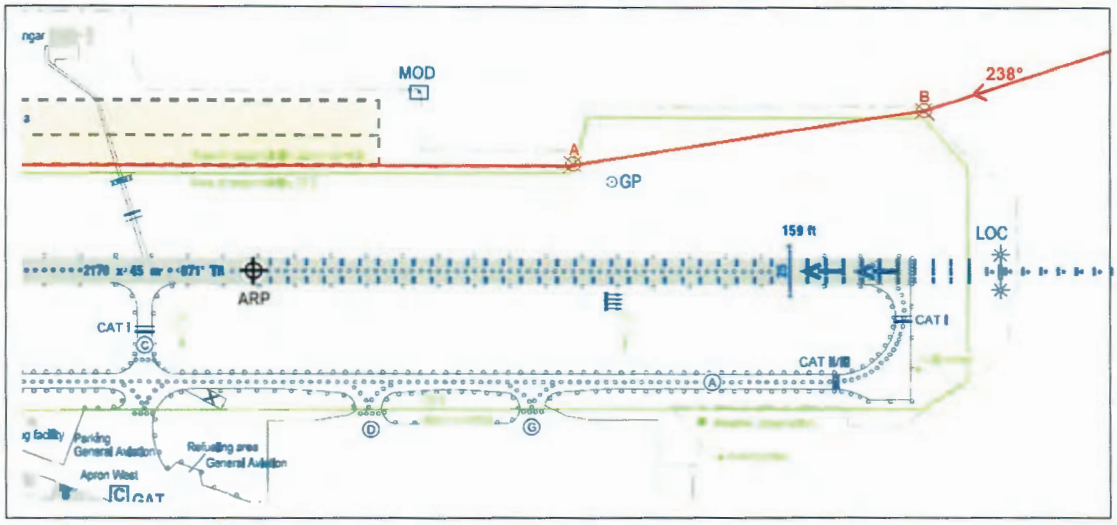


Koordinaten Sektor Greven Low

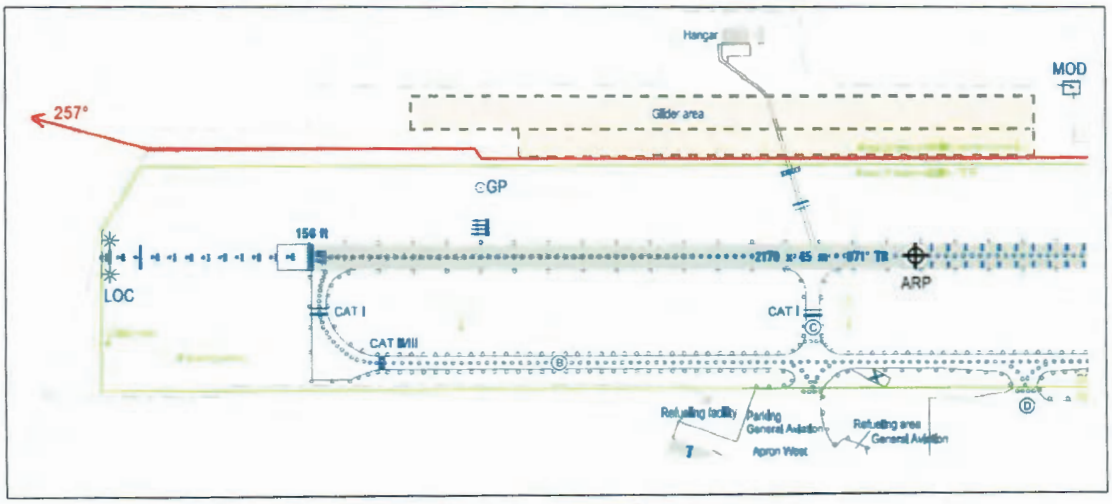
N	52:10:11.94	E	07:35:39.69
N	52:10:45.71	E	07:38:18.08
N	52:11:27.72	E	07:41:35.62
N	52:09:31.30	E	07:42:36.27 (Grenze Sektor High Ost)
N	52:09:03.00	E	07:42:51.00
N	52:08:44.76	E	07:42:47.66
N	52:08:26.00	E	07:41:59.00
N	52:08:15.46	E	07:41:28.75
N	52:08:02.02	E	07:40:24.19
N	52:08:02.30	E	07:40:23.22
N	52:07:56.42	E	07:39:54.85
N	52:07:50.39	E	07:39:11.38
N	52:08:27.99	E	07:37:36.78 (Grenze Sektor High West)
N	52:10:11.94	E	07:35:39.69

4.4 Detailkarten Segelflugsektor

Flugplatzbereich östlicher Teil



Flugplatzbereich westlicher Teil



4.5 Luftfahrzeugführer

Der Segelflugsektor darf nur von Luftfahrzeugführern genutzt werden, die mit dem Inhalt dieser Betriebsabsprache, den örtlichen Gegebenheiten, sowie den veröffentlichten Flugsicherungsverfahren für den Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück vertraut sind. Die Verpflichtung zur entsprechenden Einweisung obliegt der Luftfahrtvereinigung Greven e.V..

4.6 Luftfahrzeuge

Der Segelflugsektor darf grundsätzlich nur mit Segelflugzeugen, eigenstartfähigen Segelflugzeugen, Motorseglern, Luftsportgeräten (z.B. Ultraleicht) sowie Schleppflugzeugen beflogen werden.

4.7 Startleiter

Während der Aktivierung des Segelflugsektors ist ein Startleiter für die Durchführung des Flugbetriebes entsprechend dieser Betriebsabsprache verantwortlich. Der Startleiter muss für die Flugplatzkontrolle (TWR) ständig direkt, vorzugsweise mit Mobiltelefon, erreichbar sein.

4.8 Startleiter-Briefing

Alle Startleiter müssen an einem "Startleiter-Briefing" teilnehmen. Das „Startleiter-Briefing“ erfolgt grundsätzlich jeweils vor Beginn der Flugsaison. Das „Startleiter-Briefing“ wird von der Luftfahrtvereinigung Greven e.V. durchgeführt und dokumentiert. Eine Unterstützung durch die Flugplatzkontrolle (TWR) EDDG wird, soweit möglich, angeboten.

4.9 Wetterbedingungen

Flugbetrieb darf nur in Sichtwetterbedingungen (VMC) für Kontrollzonen (CTR, Klasse D CTR, gemäß Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 SERA.5001 Mindest-Sichtwetterbedingungen für Flugsicht und Abstand von Wolken) durchgeführt werden. Maßgeblich hierfür ist der Status des Platzwetters EDDG.

4.10 Betriebsrichtung

Die Festlegung der Betriebsrichtung im Segelflugsektor erfolgt auf Basis der Betriebsrichtung des Flugplatzes EDDG. Die jeweils aktuelle Betriebsrichtung des Flugplatzes EDDG wird telefonisch an den Startleiter übermittelt.

4.11 Kommunikation

4.11.1 Alle Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsbereiten Sende-/Empfangsgerät für Sprechfunk im VHF-Bereich ausgerüstet sein.

4.11.2 Alle Luftfahrzeugführer haben ständige Hörbereitschaft auf der Frequenz des Startleiters (123,1500 MHz; Kanal 123.155 – “GREVEN START“) zu halten.

4.11.3 Der Startleiter ist verpflichtet, ständigen Funkkontakt zu allen am Flugbetrieb beteiligten Luftfahrzeugen zu halten.

4.12 Notfälle

Im Falle einer Luftnotlage innerhalb des Segelflugsektors Greven informiert der Startleiter umgehend die Flugplatzkontrolle (TWR).

5 Betriebsverfahren

5.1 Anmeldung

Der geplante Beginn des Flugbetriebes ist der Flugplatzkontrolle (TWR) Münster-Osnabrück anzumelden. Die Flugplatzkontrolle (TWR) teilt dem Startleiter die Betriebsrichtung mit. Nach Anforderung durch den Startleiter und Zustimmung durch die Flugplatzkontrolle (TWR) wird der in Punkt 4 beschriebene Segelflugsektor Greven aktiviert und für die Durchführung des Flugbetriebes zugewiesen.

5.2 Flugverkehrskontrollfreigabe

Mit Aktivierung/Zuweisung des Segelflugsektors gilt die Flugverkehrskontrollfreigabe für den Flugbetrieb innerhalb des Segelflugsektors als erteilt. Weiterhin gilt die Flugverkehrskontrollfreigabe zum Ein-/Ausflug in die/aus der CTR EDDG als erteilt, sofern dieser von/nach Norden oder vertikal erfolgt

5.3 Windenstarts allgemein

Die Flugplatzkontrolle (TWR) teilt dem Startleiter mit, wenn die nördliche Querwindkomponente zur Piste 07/25 jeweils den Wert 10 kt erreicht bzw. wieder unterschreitet. Grundlage hierfür sind die DFS-internen Anzeigesysteme.

Der Startleiter hat der Flugplatzkontrolle (TWR) unverzüglich zu melden, wenn das Windenseil bzw. Teile davon über den Sicherheitszaun hinweg in den Bereich südlich des Zaunes fallen.

5.3.1 Windenstarts bei weniger als 10 kt nördlicher Querwindkomponente zur Piste

Bei abfliegenden Luftfahrzeugen von der Piste 07/25

Aufgrund der räumlichen Nähe der Segelflugpiste zur Piste 07/25 gilt:

Windenstarts müssen beendet sein, d. h. das Schleppseil muss wieder am Boden sein, bevor ein abfliegendes Lfz, ausgenommen einmotorige Propeller-Lfz, einen Rollhalt der Piste 07/25 erreicht.

Ausnahme:

Abflüge von Luftfahrzeugen aus TWY „C“ - ausgenommen einmotorige Propeller-Lfz - sind zuvor von der Flugplatzkontrolle (TWR) mit dem Startleiter zu koordinieren.

Bei anfliegenden Luftfahrzeugen auf die Piste 07/25

Aufgrund der räumlichen Nähe der Segelflugpiste zur Piste 07/25 gilt:

Windenstarts müssen beendet sein, d. h. das Schleppseil muss wieder am Boden sein, bevor ein zur Landung/zum Tiefanflug anfliegendes Luftfahrzeug, ausgenommen einmotorige Propeller-Lfz, die Flugplatzbegrenzung überfliegt.

Verdriften des Windenseils

Windenstarts sind so durchzuführen, dass das Windenseil oder auch Teile davon, auch im Falle eines Seilrisses, nicht auf die Piste 07/25 fallen (verdriften) können.

Bei einer nördlichen Querwindkomponente zur Piste 07/25 von weniger als 10 kt werden auf Grundlage der dem Startleiter fortlaufend übermittelten DWD-basierten Querwindwerte bezogen auf die Schwellen der jeweiligen Landerichtung die maximale Falldauer durch den Startleiter entsprechend der Tabelle im Anhang bestimmt.

Der Startleiter verantwortet die Einhaltung der durch Beschränkung der Windenstarthöhe sichergestellten maximalen Falldauer. Die Beschränkung der

Windenstarthöhe wird dem Segelflugzeugführer durch den Startleiter zur verpflichtenden Auflage gemacht.

5.3.2 Windenstarts bei 10 kt nördlicher Querwindkomponente oder mehr

Sobald die Flugplatzkontrolle (TWR) dem Startleiter mitteilt, dass die nördliche Querwindkomponente 10 kt zur Piste 07/25 erreicht oder überschreitet, werden Windenstarts nur nach vorheriger Einzelgenehmigung durch die Flugplatzkontrolle (TWR) in grundsätzlicher Anwendung der Regelungen der BA-FVD Nr. 251 (Vorrangbehandlung) nach dem Prinzip „first come first served" durchgeführt.
Windenstarts im Rahmen von Einzelgenehmigungen unterliegen keiner Beschränkung hinsichtlich maximaler Falldauer.

Anmerkung: Es besteht Einvernehmen, dass Abflüge von Verkehrsflugzeugennicht durch Windenstarts verzögert werden sollen.

5.3.3 Einzelgenehmigungen für Windenstarts auf Anfrage

Im Einzelfall erteilt die Flugplatzkontrolle (TWR) auf Anfrage des Startleiters, abweichend von den Regelungen in 5.3.1, Einzelgenehmigungen für Windenstarts in grundsätzlicher Anwendung der Regelungen der BA-FVD Nr. 251 (Vorrangbehandlung) nach dem Prinzip „first come first served".
Windenstarts im Rahmen von Einzelgenehmigungen unterliegen keiner Beschränkung hinsichtlich maximaler Falldauer.

Anmerkung: Es besteht Einvernehmen, dass Abflüge von Verkehrsflugzeugen nicht durch Windenstarts verzögert werden sollen.

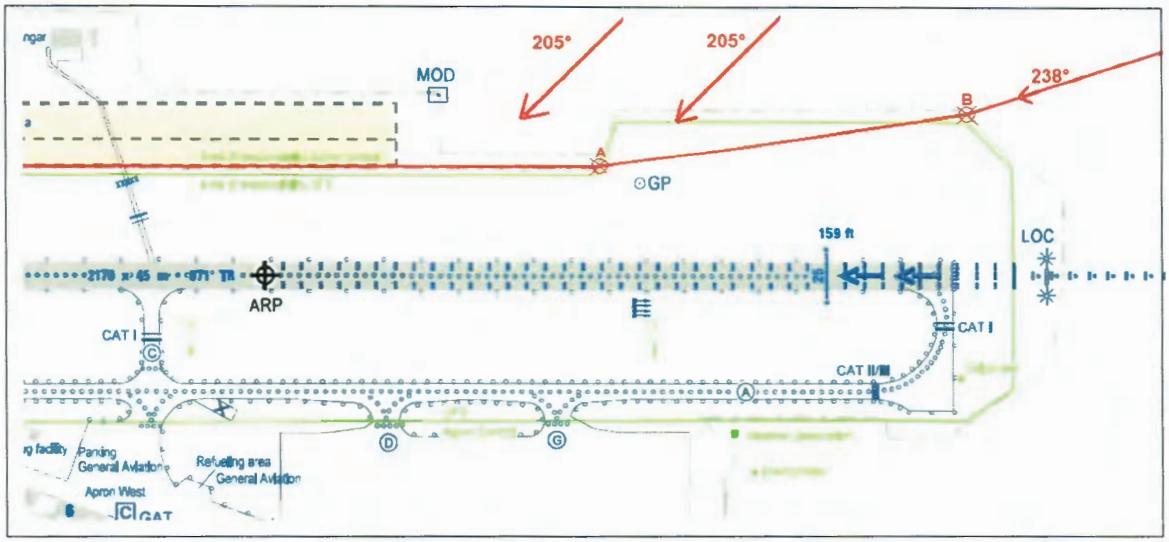
5.4 Segelflugalarm

Bei Auslösung des Segelflugalarms ist der Startbetrieb unverzüglich einzustellen. Der Startleiter meldet sich umgehend bei der Flugplatzkontrolle (TWR).

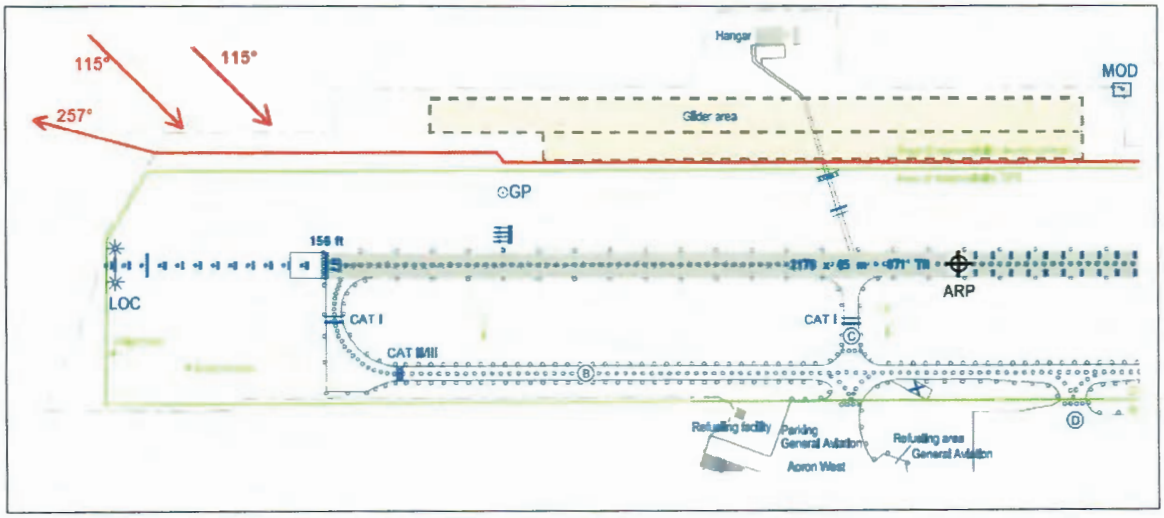
5.5 Abgewinkelter Endanflug

Befinden sich Lfz. im Endanflug auf die Hauptlandebahn, sollen Anflüge auf die Segelfluglandefläche zum Endanflug früh und hoch einkurven (abgewinkelter Endanflug), um eine frühzeitig wahrnehmbare räumliche Entzerrung von Anflügen auf das Segelfluggelände von Anflügen zur Hauptlandebahn zu erreichen.

Landerichtung 25



Landerichtung 07



5.6 An-/Abflüge und Tiefanflüge in Gegenrichtung

Anflüge, Abflüge sowie tiefe Überflüge (Tiefanflüge) in Gegenrichtung zur Betriebspiste des Flugplatzes EDDG sind nicht zulässig.

Tiefe Überflüge sind Flugbewegungen südlich der gelb gestrichelten Linie unterhalb einer Höhe von **150 m (500 ft) GND**.

5.7 Beendigung des Flugbetriebes im Segelflugsektor

5.7.1 Der Startleiter meldet der Flugplatzkontrolle (TWR) unverzüglich die Beendigung des Flugbetriebes im Segelflugsektor. Die Flugplatzkontrolle (TWR) deaktiviert daraufhin den Segelflugsektor.

5.7.2 Auf Anweisung der Flugplatzkontrolle (TWR) - z.B. bei Wechsel von VMC zu IMC oder aus Sicherheitsgründen - wird der Segelflugsektor EDDG deaktiviert, der Startleiter hat den Flugbetrieb einzustellen. Der Startleiter meldet der Flugplatzkontrolle (TWR), wenn alle Lfz. gelandet sind bzw. den Segelflugsektor verlassen haben.

Anmerkung: Eine Deaktivierung des Segelflugsektors durch die Flugplatzkontrolle (TWR) erfolgt mit 15 Minuten zeitlichem Vorlauf, um ein geregeltes Räumen des Segelflugsektors zu ermöglichen.

5.8 Verkehrsinformationen

Während der Aktivierung/Zuweisung des Segelflugsektors erteilt die Flugplatzkontrolle (TWR) keine individuellen Verkehrsinformationen an Lfz. die sich innerhalb des Segelflugsektors befinden.
In Ausnahmefällen (z.B. Durchflug Rettungshubschrauber, Durchflug unbekanntes Lfz., unvorhersehbarer Durchflug kontrolliertes Lfz.) gibt die Flugplatzkontrolle (TWR) Verkehrsinformationen an den Startleiter. Dieser ist verpflichtet, die Information an die Lfz. im Segelflugsektor unverzüglich weiterzugeben.
Bei Gefahr im Verzug nutzt die Flugplatzkontrolle (TWR) die Funkfrequenz "Greven Start" (123,1500 MHz ; Kanal 123.155), um rechtzeitig Informationen zu erteilen.

5.9 Informationen über Wirbelschleppen

Da die Flugplatzkontrolle (TWR) keinen Einfluss auf die Führung der Lfz. im Segelflugsektor nimmt, verbleibt die Verantwortung Wirbelschleppen zu vermeiden, beim Luftfahrzeugführer. (Siehe NfL I – 244/97 und NfL I 112/04).

Während der Aktivierung/Zuweisung des Segelflugsektors erteilt die Flugplatzkontrolle (TWR) keine individuellen Hinweise über Gefahren durch Wirbelschleppen an Lfz., die Flugbetrieb gemäß dieser Betriebsabsprache durchführen.

Wirbelschleppen sind grundsätzlich in gleicher Höhe bzw. bis zu 1000 Fuß unterhalb des Flugweges von größeren Luftfahrzeugen, die die Piste 07/25 nutzen bis zu einem Zeitpunkt von drei Minuten nach Vorbeiflug/Überflug des größeren Luftfahrzeuges zu erwarten.

Wirbelschleppen sind nach dem Abheben bzw. bis zum Aufsetzen sowie bei Durchstartanflügen von größeren Luftfahrzeugen auf der Piste 07/25 zu erwarten.

6. Inkrafttreten

Diese Betriebsabsprache trat nach der Unterzeichnung zum 25.05.2012 in Kraft. Die Änderungen vom 20.07.2019, Luftraumstatus, treten zum 01.09.2019 in Kraft

7. Laufzeit und Kündigung

(1) Die Betriebsabsprache hat eine unbestimmte Laufzeit und kann jederzeit mit einer Frist von 6 Monaten zum 31.12. eines Jahres, erstmalig zum 31.12.2013 schriftlich gekündigt werden.

(2) Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt hiervon unberührt. Ein wichtiger Grund für die DFS liegt vor, wenn dies zur Erhaltung der Flugsicherheit zwingend erforderlich ist. Ein wichtiger Grund für die LFV Greven e.V. liegt vor, wenn die Handhabung dieses Vertrages durch die DFS zu erheblichen Einschränkungen der Nutzung des Segelflugsektors führt. Bevor das Recht zur außerordentlichen Kündigung ausgeübt werden kann, suchen die Parteien eine gütliche Einigung in Form eines Gesprächs, es sei denn die Parteien verzichten hierauf einvernehmlich.

(3) Soweit dieser Vertrag im Widerspruch zu (künftigen) gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere den Vorschriften des LuftVG oder der LuftVO), Betriebsanweisungen nach § 25 FSDurchführungsVO oder einer rechtskräftigen behördlichen Verfügung steht, oder die Handhabung des Vertrages spürbar beienträchtigt, werden die Vertragspartner sich bemühen eine Anpassung vorzunehmen, die dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung trägt.

(4) Die Parteien sind darüber einig, dass einer Anpassung dieses Vertrages als weniger weitreichende Maßnahme gegenüber einer Kündigung der Vorzug zu geben ist.

8. Salvatorische Klausel

Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise als unwirksam oder undurchführbar erweisen oder infolge Änderungen der Gesetzgebung nach Vertragsabschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleiben die übrigen Vertragsbestimmungen und die Wirksamkeit des Vertrages im Ganzen hiervon unberührt.

An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll die wirksame und durchführbare Bestimmung treten, die dem Sinn und Zweck der nichtigen Bestimmung möglichst nahe kommt.

Erweist sich der Vertrag als lückenhaft, gelten die Bestimmungen als vereinbart, die dem Sinn und Zweck des Vertrages entsprechen und im Falle des Bedachtwerdens vereinbart worden wären.

9. Unterschriften

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.
Greven,

Thorsten Fracke / Vorsitzender

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.
Greven, 23.08.2019

Berthold Bredenbeck / Schriftführer

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Greven,

i.V. Joachim Heinz
TM FMO

Langen, 05.08.2019

i.V. Thorsten Wortmann
Leiter Tower Management Services

Anlagen: Tabelle Falldauer zu nördlicher Querwindkomponente (Anlage 1)
NfL I – 244/97
Flugsicherheitsmitteilung über Wirbelschleppen
NfL I – 112/04
Bekanntmachung über die reduzierte Wirbelschleppenstaffelung zu Lufträumen mit besonderen Aktivitäten

Vereinbarung
über die Zuständigkeiten / Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände der LFV Greven e.V. in der Kontrollzone (CTR) des internationalen Verkehrsflughafens EDDG

vom 01.04.2015

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH **Niederlassung TWR Münster-Osnabrück** **EDDG TWR**	**und**	**Luftfahrtvereinigung Greven e.V.**
DFS Deutsche Flugsicherung		**Logo Verein**

In Kraft: **01.04.2015**

Geändert:

1. Zweck

Diese Vereinbarung beschreibt die Zuständigkeiten bzw. Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V.

1.1. Nutzung

Der Segelflugsektor darf nur von Luftfahrzeugführern genutzt werden, die mit dem Inhalt der Betriebsabsprache zwischen der LFV Greven e.V. und der DFS , den örtlichen Gegebenheiten, sowie den veröffentlichten Flugsicherungsverfahren für den Verkehrsflughafen EDDG vertraut sind. Die Verpflichtung zur entsprechenden Einweisung obliegt dem Verein LFV Greven e.V.

1.2. Luftfahrzeuge

Der Segelflugsektor darf nur mit Segelflugzeugen, eigenstartfähigen Segelflugzeugen, Motorseglern, Luftsportgeräten (z.B. Ultraleicht) sowie Schleppflugzeugen beflogen werden.

Verfahrensweisen für das Rollen

1. Allgemein

Informationen über Fahrzeug –und Personenbewegungen sind an die Flugplatzkontrolle TWR EDDG zu melden (z. B. für Pflegearbeiten, Rasenmähen, Windenprüfungen etc.)

2. Verfahrensweise für das Rollen bei nicht aktiviertem Segelflugsektor

Überqueren des Segelfluggeländes (Start auf Asphaltbahn oder Rollen zum Tanken auf dem Vorfeld des Flughafen FMO etc.) sowie Rollen zum Start auf dem Segelfluggelände:

- **Vor dem Verlassen der Standfläche an der Halle immer bei der Rollkontrolle (Ground) TWR EDDG melden und das beabsichtigte Vorhaben mitteilen.**

TWR EDDG gibt die entsprechenden Informationen wo sich der LFZ-führer wieder melden soll

Sprechfunk vom Tower:	„Melden Sie abflugbereit am CAT I Rollhalt nördlich der Piste 07/25“
oder:	„Überqueren Sie das Segelfluggelände nach eigenem Ermessen und melden Sie (abflugbereit) am CAT I Rollhalt nördlich der Piste 07/25“

Anmerkung:

Bei CAT II / III-Wetterbedingungen oder auf Anforderung durch den TWR EDDG gelten nachfolgende Sprechfunkverfahren:

Sprechfunk vom Tower:	„Melden Sie abflugbereit am CAT II/III Rollhalt nördlich der Piste 07/25“
oder:	„Überqueren Sie das Segelfluggelände nach eigenem Ermessen und melden Sie (abflugbereit) am CAT II/III Rollhalt nördlich der Piste 07/25“

3. Verfahrensweise für das Rollen bei aktiviertem Segelflugsektor

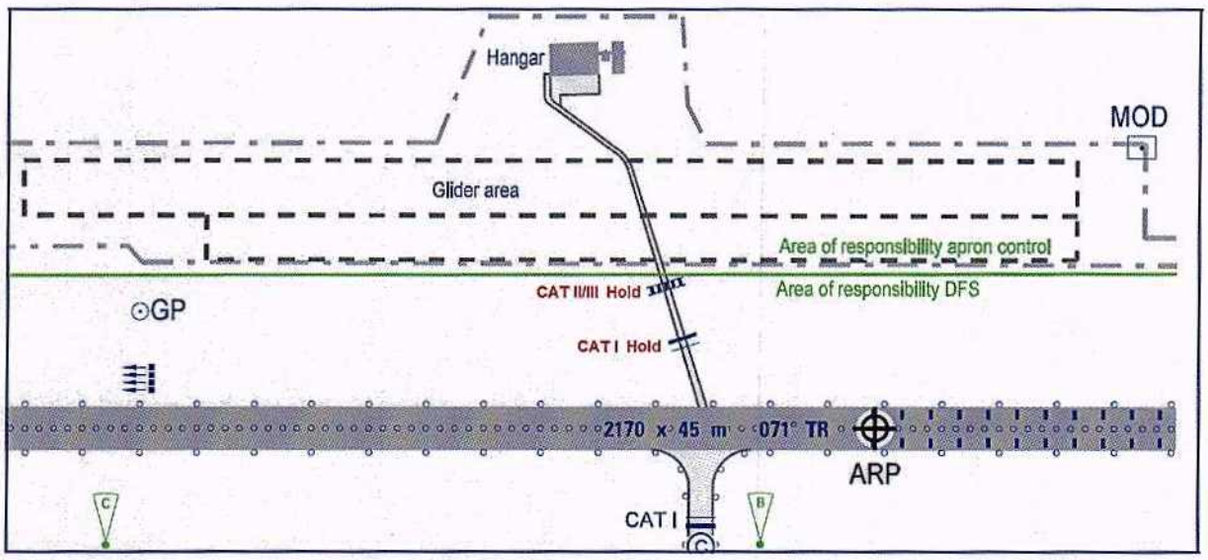
Überqueren des Segelfluggeländes (Start auf Asphaltbahn oder Rollen zum Tanken auf dem Vorfeld des Flughafen FMO etc.)

- **Vor dem Verlassen der Standfläche an der Halle immer bei der Rollkontrolle (Ground) TWR EDDG melden und das beabsichtigte Vorhaben mitteilen.**

2. Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten auf dem Segelfluggelände

2.1. Am Boden

> gemäß § 21a und § 23 LuftVO liegt die Zuständigkeit beim Flughafen FMO bzw. der Luftfahrtvereinigung als Nutzer entsprechend der Flughafenkarte in der AIP Deutschland



2.1.1. Freigaben: werden nicht bzw. können nicht von der Flugplatzkontrollstelle TWR EDDG erteilt werden, da außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der DFS

Anmerkung:

Wenn Funkkontakt mit der Rollkontrolle (Ground) TWR EDDG besteht und „Bewegungsinformationen" erteilt werden, erfolgen diese mit dem Zusatz **„Nach eigenem Ermessen"** bzw. **„own discretion";** diese „Bewegungsinformationen" sind rechtlich nicht verbindlich.
Alle Bewegungen (z.B. Roll –und Flugbewegungen, Fahrzeugbewegungen und Betreten des Betriebsgeländes) erfolgen immer auf eigene Verantwortung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers bzw. der betroffenen Person.

2.1.2. „normaler" Flugbetrieb — Platzverkehrsinformation erfolgt durch die Flugplatzkontrolle TWR EDDG

2.1.3. „aktivierter" Segelflugsektor — Fluginformationen und Verkehrsregelung erfolgen durch den Startleiter der LFV Greven e. V.

ACHTUNG:

Vor dem Rollen auf bzw. über das Segelfluggelände muss gemäß Anweisung des Flughafens FMO die Verkehrszentrale (VZ) des FMO informiert werden (Angabe Kennzeichen, Anzahl Crew / Paxe, Absicht etc.).
Auch die Toröffnung muss bei der VZ beantragt werden.

Diese Aufgabe wird **nicht** durch die Flugplatzkontrolle TWR EDDG übernommen!

Anmerkung:

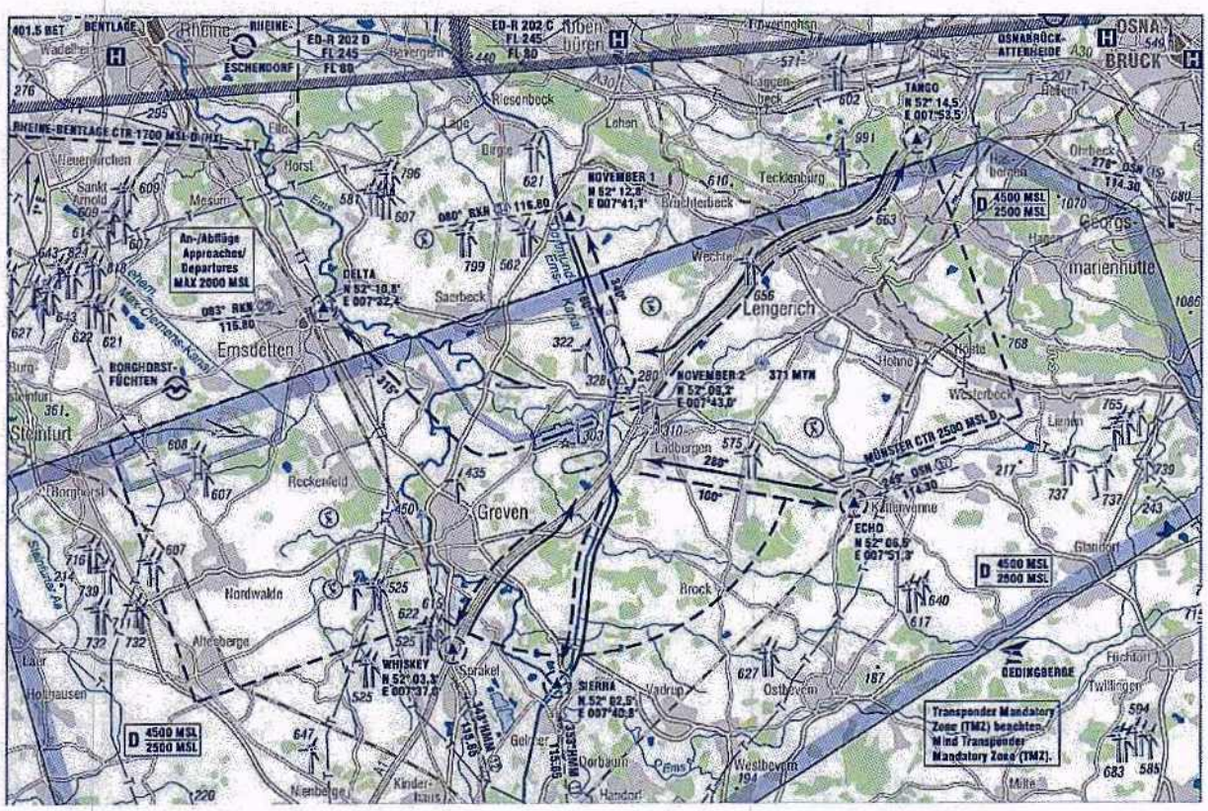
Bei reinem Flugbetrieb (Starts / Landungen auf dem Segelfluggelände) ist es nicht erforderlich die Verkehrszentrale (VZ) zu informieren.

2.2. In der Luft

> grundsätzlich die Flugplatzkontrollstelle TWR EDDG, da das Segelfluggelände innerhalb der Kontrollzone (CTR) EDDG liegt.

2.2.1.	Freigaben:	immer durch die Flugplatzkontrollstelle TWR EDDG
2.2.2.	„normaler" Flugbetrieb:	**Einzelfreigabe** durch Flugplatzkontrollstelle TWR EDDG
2.2.3.	„aktivierter" Segelflug-sektor	Pauschalfreigabe für den Flugbetrieb durch die Flugplatzkontrollstelle TWR EDDG entsprechend der gültigen Betriebsabsprache.

Karte CTR mit Segelflugsektor „Greven low" aus AIP Deutschland , Band VFR



TWR EDDG gibt die entsprechenden Informationen wo sich der LFZ-führer wieder melden soll.

Sprechfunk vom Tower:	„Melden Sie abflugbereit am CAT I (CAT II/III) Rollhalt nördlich der Piste 07/25, zum Überqueren des Segelfluggeländes rufen Sie Greven Start“
oder:	„Rollen Sie zum CAT I (CAT II/III) Rollhalt nördlich der Piste 07/25, melden Sie abflugbereit, zum Überqueren des Segelfluggeländes rufen Sie Greven Start“

Nach Erhalt der entsprechenden Informationen ist immer zur Überquerung des Segelfluggeländes „Greven Start“ zu rufen.

Die Luftfahrtvereinigung Greven e.V. verpflichtet sich, die vorgenannten Verfahren den aktiven Mitgliedern zur Kenntnis zu bringen.

Unterschriften:

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.
Greven,

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Greven,

---

i.V. Andrea Wächter
TM TWR FMO

Luftfahrtvereinigung Greven e.V.
Greven,

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Greven,

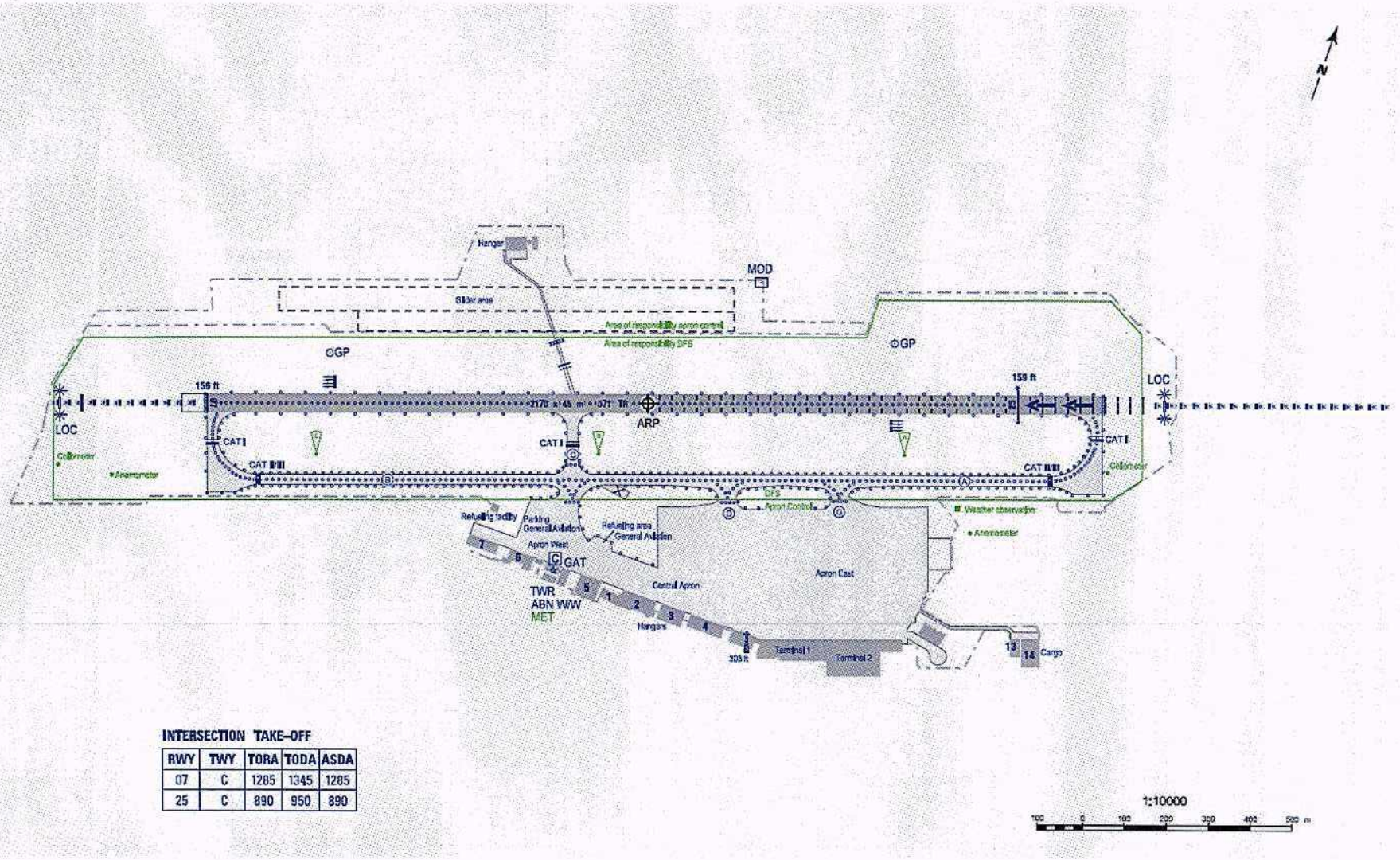
---

i.A. Detlef Tobergte
SV TWR FMO

Anlage:

Aktuelle Flugplatzkarte EDDG

Flugplatzkarte EDDG, AIP Deutschland AD 2 EDDG



INTERSECTION TAKE-OFF

RWY	TWY	TORA	TODA	ASDA
07	C	1285	1345	1285
25	C	890	950	890

Betriebsabsprache
für die Durchführung des Ballonfahrtbetriebes in der Kontrollzone Münster-Osnabrück

vom 01.04.2019

zwischen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Niederlassung FMO TWR
EDDG TWR

und

Münsterland Ballonfahrten
Schellhove

DFS Deutsche Flugsicherung

In Kraft: **01.04.2019**

Geändert:

Rechtsgrundlagen:
1) Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
2) Luftverkehrsordnung (LuftVO)
3) Nachrichten für Luftfahrer (NfL I 610/15)

1. Allgemeines

1.1 Diese Betriebsabsprache regelt die Betriebs- und Koordinationsverfahren für Starts von Freiluftballonen vom Startgelände bei der Gaststätte Wauligmann am Schiffahrter Damm, dem Startgelände am Campingplatz „Zum Eichengrund" nahe der Ortschaft Dörenthe sowie den Startplätzen auf dem Gelände der Luffahrtvereinigung Greven e.V. mit den „Münsterland Ballonfahrten Schellhove".

1.2 Gegebenenfalls notwendige Erlaubnisse für die Durchführung von Außenstarts, die durch die Bezirksregierung Münster zu erteilen sind, sowie weitere erforderliche Genehmigungen durch Behörden, Grundstückseigentümern etc. bleiben von diesen Regelungen unberührt und sind zu beachten.
Die Aufrüst– und Startplätze liegen innerhalb der Kontrollzone Münster/Osnabrück bzw. nahe der Kontrollzonengrenze (siehe Anlagen Karten).

1.3 Bedingt durch die besonderen Lagen innerhalb der CTR EDDG und der Nähe zum internationalen Verkehrsflughafen Münster-Osnabrück, insbesondere des durch die Bezirksregierung Münster genehmigten Daueraußenstartgeländes auf dem Segelfluggelände der Luftfahrtvereinigung Greven e.V., müssen sich alle Teilnehmer am Ballonfahrbetrieb mit dem Inhalt dieser Betriebsabsprache und den für den Flughafen Münster-Osnabrück veröffentlichten Verfahren vertraut machen.

1.4 Aufgrund der besonderen Lage nahe der Kontrollzone des Flughafens Münster-Osnabrück wird auch das Startgelände am Campingplatz „Zum Eichengrund“ in Dörenthe, ca. 9 km nördlich des Flugplatzes EDDG mit aufgenommen, da eine Einfahrt in die Kontrollzone bei vorherrschenden Winden aus nördlicher Richtung nicht auszuschließen ist.

1.5 Die „Münsterland Ballonfahrten Schellhove“ wird damit betraut, diese Betriebsabsprache allen Nutzern der o.g. Außenstartgelände bekannt zu machen und dies anhand einer Nachweisliste für jeden Nutzer zu dokumentieren.

1.6 Der Flugbetrieb wird nach den Vorschriften der LuftVO und des Luftfahrthandbuches Deutschland (AIP) durchgeführt.

2. Begriffsbestimmungen

2.1 Freiluft/-Heißluftballone sind Luftfahrzeuge im Sinne des § 1, Abs. 2, Nr. 6 LuftVG und insoweit bei deren Betrieb den Bestimmungen dieses Gesetzes sowie den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften (z.B. LuftVO) unterworfen.

2.2 Luftfahrzeugführer von Freiluftballonen sind gem. den vorgenannten gesetzlichen Regelungen Teilnehmer am Luftverkehr und haben sich mit den einschlägigen Vorschriften vertraut zu machen, sich ständig über den aktuellen Stand zu informieren und die für den Betrieb des jeweiligen Luftfahrtgerätes relevanten Vorschriften und Auflagen strikt einzuhalten.

2.3 Zuwiderhandlungen können gemäß § 58 LuftVG sowie § 43 LuftVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

2.4 Fahrten in Kontrollzonen (CTR, Luftraumklasse „D CTR“), also auch Aufstiege von Freiluftballonen, bedürfen einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

2.5 Flugverkehrskontrollfreigabe ist die für ein Luftfahrzeug erteilte Genehmigung, unter den von einer Flugverkehrskontrollstelle angegebenen Bedingungen zu verfahren.

3. Allgemeine Betriebs- und Koordinationsverfahren

3.1 Auf Grundlage der vorgenannten Rechtsvorschriften werden zwischen dem DFS-Tower EDDG als der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle und den „Münsterland Ballonfahrten Schellhove“ folgende Verfahren vereinbart.

3.1.1 Freiluftballonaufstiege innerhalb der Kontrollzone EDDG sind grundsätzlich nur unter Sichtwetterbedingungen (VMC) durchzuführen.
Ausschlaggebend für Fahrten in der Kontrollzone EDDG ist das Flugplatzwetter des Flughafens EDDG.

3.1.2 Die Luftfahrzeuge müssen mit einem betriebsbereiten UKW-Sende-/Empfangs- gerät gem. § 4 FSAV (AIP GEN 1.5-2) sowie mit einem geeigneten Sekundär-radar-Antwortgerät (Transponder) ausgerüstet sein.

Der Transponder ist während der Fahrt in der CTR EDDG auf den Code A7003 zu schalten, sofern kein anderer Transpondercode durch die Flugverkehrskontrollstelle zugeteilt wurde.

3.2 Vor Beginn der Startvorbereitung (Aufrüstphase) ist der Kontrollturm der DFS Niederlassung Münster-Osnabrück (TWR EDDG) unter der Telefonnummer 02571 / 939579 (bitte vertraulich behandeln) über den/die beabsichtigten Ballonstarts zu informieren.
TWR EDDG ist berechtigt Auflagen zu erteilen und bei entsprechenden Wetterbedingungen/Windrichtungen bzw. wenn abzusehen ist, dass der Flugverkehr auf dem Flughafen bzw. in der Kontrollzone behindert oder gefährdet wird, den Start zu untersagen.
Es ist Hörbereitschaft auf der Funkfrequenz 129,800 MHz des TWR EDDG herzustellen (nach der Umstellung auf das 8.33 KHz-Raster im Oktober 2019 auf Kanal 129.805).

3.3 Die erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe ist bei der Flugplatzkontrolle TWR EDDG auf der Frequenz 129,800 MHz bzw. Kanal 129.805 (ab Oktober 2019) oder vor dem Start über Telefon einzuholen.
Innerhalb der Kontrollzone EDDG ist Sprechfunkverbindung (Hörbereitschaft) mit der Flugplatzkontrolle TWR EDDG aufrechtzuhalten.

Für Freiballonfahrten mit darauffolgender Einfahrt in die Kontrollzone (Startgelände Campingplatz „Zum Eichengrund" nahe der Ortschaft Dörenthe) ist unmittelbar nach dem Start die erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe bei der Flugplatzkontrollstelle „TWR EDDG" auf der Frequenz 129,800 MHz bzw. Kanal 129.805 (ab Oktober 2019) einzuholen.

Anmerkung: Abhängig von der Verkehrslage ist bei der Erteilung der Freigabe mit Verzögerungen zu rechnen.

3.3.1 Bei Funkausfall der Sprechfunkverbindung innerhalb der Kontrollzone EDDG ist die Fahrt auf dem nächsten geeigneten Gelände zu beenden und TWR EDDG unverzüglich zu informieren.

3.3.2 Das Verlassen der Kontrollzone ist der Flugplatzkontrolle TWR EDDG zu melden.

4. Besonderheiten

4.1 Bei der Fahrtplanung ist zu berücksichtigen, dass Freigaben von der Flugplatzkontrolle TWR EDDG in oder durch den Segelflugsektor Greven sowie den Segelflugsektor Borghorst während der ausschließlichen Nutzung der Lufträume durch die Luftfahrtvereinigung Greven e.V. bzw. der Luftsportgemeinschaft Steinfurt e.V **nicht erteilt werden können.**

4.2. Absprachen zur Ein-/Durchfahrt in/durch aktivierte Segelfluggebiete sind **vor Einfahrt** in den Segelflugsektor vom Freiluftballonführer mit dem verantwortlichen Startleiter zu treffen.

4.3. Die Flugplatzkontrolle TWR EDDG ist vom Freiluftballonführer rechtzeitig über die Genehmigung zur Fahrt in den/die Segelflugsektor/en zu informieren. Wird die Genehmigung vom Startleiter nicht erteilt, darf in die entsprechenden Segelflugsektoren nicht eingefahren werden.

4.4. Die Flugplatzkontrolle TWR EDDG informiert den Freiluftballonführer, wenn eine Genehmigung zur Fahrt in/durch den/die Segelflugsektor/en nicht erforderlich ist (Deaktivierung des Gebietes/der Gebiete).

5. Inkrafttreten

Diese Betriebsabsprache tritt nach Unterzeichnung zum 01.04 2019 in Kraft.
Sie ersetzt die Betriebsabsprache vom 01.10.2012, in Kraft 01.10.2012.

6. Laufzeit und Kündigung

6.1. Die Betriebsabsprache hat eine unbefristete Laufzeit und kann jederzeit mit einer Frist von 6 Monaten zum Ende eines Monats, erstmalig zum 31.10. 2019, schriftlich gekündigt werden.

6.2. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt hiervon unberührt.

7. Salvatorische Klausel

7.1 Sollten sich einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise als unwirksam oder undurchführbar erweisen oder infolge Änderungen der Gesetzgebung nach Vertragsabschluss unwirksam oder undurchführbar werden, bleiben die übrigen Vertragsbestimmungen und die Wirksamkeit des Vertrages im Ganzen hiervon unberührt.

7.2 An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll die wirksame und durchführbare Bestimmung treten, die dem Sinn und Zweck der nichtigen Bestimmung möglichst nahe kommt.

7.3 Erweist sich der Vertrag als lückenhaft, gelten die Bestimmungen als vereinbart, die dem Sinn und Zweck des Vertrages entsprechen und im Falle des Bedachtwerdens vereinbart worden wären.

8. Unterschriften

Münsterland Ballonfahrten
Schellhove
Greven, 25/3/2019

Peter Schellhove
Münsterland Ballonfahrten

Greven, 25/3/2019

Münsterland Ballonfahrten

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Niederlassung Münster-Osnabrück
Langen, 06.03.2019

i.V. Thorsten Wortmann
Leiter Tower Management Services

Greven,

i.V. Joachim Heinz
Leiter Tower EDDG

Anlagen:
- Karte Ballonstartgelände
- Karte Segelfluggebiete Greven und Borghorst-Füchten
- NFL I 610/15 Bekanntmachung der besonderen Voraussetzungen für die Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben