

# Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen

(vom 20. April 2023)

Die nachfolgenden Gemeinsamen Grundsätze ersetzen die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen vom 01. März 1983 (NfL-I-72/83), geändert durch NfL-I-199/83 vom 11. Oktober 1983, zuletzt geändert durch NfL-I-792/16 vom 02. August 2016. Diese werden hiermit aufgehoben.

Bonn, 20.04 2023

LF15/6116.5/19

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Referat LF 15

Im Auftrag

Grote

Willers

## 1 Gegenstand und Anwendungsbereich

Die Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen (Gemeinsame Grundsätze) gelten für Verkehrs- und Sonderlandeplätze (§ 49 LuftVZO) sowie Segelfluggelände (§ 54 Abs. 2 LuftVZO), die nicht in den Anwendungsbereich der VO (EU) 139/2014 fallen.

Flugplätze, die ausschließlich für die Nutzung durch Hubschrauber vorgesehen sind, werden von diesen Gemeinsamen Grundsätzen nicht erfasst. Wenn regelmäßig ein kombinierter Flugbetrieb von Hubschraubern und Flugzeugen stattfindet, so finden diese Gemeinsamen Grundsätze Anwendung. Die Anforderungen an das Feuerlösch- und Rettungswesen für Hubschrauber sind in geeigneter Form zu berücksichtigen.

Der dem Flugplatzbetreiber gemäß §§ 45 und 53 LuftVZO obliegende ordnungsgemäße Betrieb eines Flugplatzes erfordert die Vorhaltung eines angemessenen Brandschutzes zur Hilfeleistung bei Luftfahrzeugunfällen. Anforderungen an die medizinische Rettung gehören nicht zu den originären Aufgaben des Flugplatzbrandschutzes und sind daher in diesen Gemeinsamen Grundsätzen nicht

geregelt. Die Vorhaltung von Feuerlöschpersonal und -geräten für Gebäude, Werkstätten, Tankstellen wird ebenfalls nicht erfasst.

Die im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) veröffentlichte Flugplatzkategorie muss auf Grundlage dieser Gemeinsamen Grundsätze festgelegt sein.

## 2 Abkürzungsverzeichnis und Begriffsdefinitionen

### Begriffsdefinitionen

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

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

Die Bereitstellung von „technischer Grundausstattung“ erfordert keine Bereitstellung von Personal für dessen Bedienung.

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

### Abkürzungen

AIP	Aeronautical Information Publication (Luftfahrthandbuch)
CAFS	Compressed Air Foam System (Druckluftschaumsystem)
CFK	Kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit)
GFK	Glasfaserverbundwerkstoff
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
LE	Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3
LFZ	Luftfahrzeug
MTOM	Maximum-Take-Off-Mass (Höchstzulässige Startmasse)
NfL	Nachrichten für Luftfahrer
NOTAM	Notice to Airmen (Bekanntmachungen für die Flugdurchführung)
O/R	On Request (auf Nachfrage)
OM	Operations Manual gem. VO(EU) 965/2012 (Betriebshandbuch)
PPR	Prior Permission Required (vorherige Zustimmung erforderlich)
RFFS	Rescue and Firefighting Services (Feuerlösch- und Rettungsdienste)
TRA	Task-and Ressource Analysis (Aufgaben- und Ressourcenanalyse)

## 3 Grundlegende Anforderungen

### 3.1 Hintergrund

#### Gewerblicher Luftverkehr

Sofern dem gewerblichen Luftverkehrsbetreiber keine abweichende Genehmigung durch die zuständige nationale Aufsichtsbehörde (für deutsche Betreiber zum Beispiel das Luftfahrt-Bundesamt) erteilt wurde, muss der Feuerlösch- und Rettungsdienst auf Flugplätzen den Mindestforderungen des Anhangs 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt genügen. Der Luftfahrzeugführer muss sich vergewissern, dass die für sein Flugvorhaben notwendigen

Feuerlösch- und Rettungsdienste bereitgestellt werden. Der Luftfahrzeugführer entscheidet auf der Grundlage des genehmigten Betriebshandbuchs (OM), ob der Betrieb des Luftfahrzeuges an dem jeweiligen Flugplatz zulässig ist<sup>1</sup>.

Nicht-gewerblicher Luftverkehr

Nicht-gewerblicher Luftverkehr oder Luftverkehr, welcher nach den Ausnahmebestimmungen für die allgemeine Luftfahrt nach Artikel 6 Absatz 4a der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 bzw. nach Artikel 3 Absatz 2 Satz 2 der Verordnungen (EU) Nr. 2018/395 und 2018/1976 stattfindet, kann ohne die Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten durchgeführt werden.

### 3.2 Konkrete Anforderungen

An

- nach § 49 LuftVZO zugelassenen Landeplätzen (Verkehrslandeplätze oder Sonderlandeplätze) oder
- nach § 54 LuftVZO zugelassenen Segelfluggeländen,

muss die technische Grundausstattung gemäß Nummer 4 dieser Gemeinsamen Grundsätze bereitgestellt werden. Anforderungen an die Bereitstellung von Personal für den Feuerlösch- und Rettungsdienst sind hiermit nicht verbunden.

An Flugplätzen, für die mindestens eines der folgenden Kriterien zutrifft, ist innerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten ein Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß Nummer 5 bereitzustellen:

- Flugplätze, an denen regelmäßig monatlich mehr als 60 Flugbewegungen mit Luftfahrzeugen stattfinden, deren MTOM mehr als 5.700 kg beträgt oder
- Flugplätze, an denen regelmäßig gewerblicher Luftverkehr mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen gemäß Artikel 3 Nr. 24 der Verordnung (EU) 2018/1139<sup>2</sup> stattfinden soll.

Als regelmäßiger Verkehr gilt solcher, der ohne vorherige Anmeldung, innerhalb der genehmigten Betriebsgrenzen des Flugplatzes und innerhalb der veröffentlichten Betriebszeiten des Flugplatzes durchgeführt werden kann

Findet nur zu festgelegten Zeiten oder nur vereinzelt gewerblicher Luftverkehr statt, der die Bereitstellung von Feuerlösch- und Rettungsdiensten erfordert und der einer Anmeldepflicht unterliegt (O/R oder PPR), ist zu diesen Zeiten ein ICAO konformer Feuerlösch- und Rettungsdienst gemäß Nummer 5 herzustellen.

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

Hat der Ausfall von Personal oder vorgehaltener Technik eine Reduktion der veröffentlichten Feuerlöschkategorie des Flugplatzes zur Folge, ist dies unverzüglich durch den Flugplatzbetreiber per NOTAM und soweit möglich per Flugfunk bekannt zu geben.

---

<sup>1</sup> Vgl. CAT.OP.MPA.107 der EU (VO) 965/2012

<sup>2</sup> zur Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Leistungen

## 4 Flugplätze mit technischer Grundausstattung

### 4.1 Allgemeines

Die in dieser Nummer genannte technische Grundausstattung dient der Unterstützung von Helfern im Falle eines Flugunfalls auf dem Flugplatzgelände und erfüllt nicht die Mindestanforderungen nach ICAO Anhang 14.

Die Grundausstattung muss wenigstens die folgenden Mindestanforderungen erfüllen und darf nicht unterschritten werden.

Die Ausrüstung kann auch mobil gelagert werden, wenn hierdurch die Verfügbarkeit erhöht wird und gleichzeitig die grundsätzlichen Anforderungen an die Zugänglichkeit nicht eingeschränkt werden.

### 4.2 Ausrüstung

#### 4.2.1 Löschmittel

An Flugplätzen an denen kein Flugbetrieb mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen (ausgenommen Flugmodelle) stattfindet, besteht keine Verpflichtung für die Bereitstellung von Löschmitteln, diese wird aber empfohlen.

An Flugplätzen, an denen regelmäßig motorgetriebene Luftfahrzeuge mit bis zu 2.000 kg MTOM verkehren (ausgenommen Modellflugzeuge), sind

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

An Flugplätzen, an denen regelmäßig Luftfahrzeuge mit mehr als 2000 kg MTOM verkehren, ist darüber hinaus

- ein 50 Liter Schaumlöschgerät oder
- ein 50 kg Pulverlöschgerät

für Betriebsangehörige (siehe Nummer 2) des Flugplatzes zugänglich bereitzustellen.

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

Hinweise zur Bestimmung der Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3 sind im Anhang 1 zu finden.

#### 4.2.2 Material für die Erste-Hilfe

Ein Verbandkasten VK DIN 14142 muss für Betriebsangehörige des Flugplatzes zugänglich bereitgestellt werden und dessen Inhalt regelmäßig auf Vollständigkeit überprüft werden.

#### 4.2.3 Zusätzliche Werkzeuge

Folgende Werkzeuge sind für Betriebsangehörige des Flugplatzes zugänglich bereitzustellen.

- ein Hebel- und Brechwerkzeug (z.B. „Halligan-Tool“)
- ein Gurttrennmesser

- eine Feuerwehrraxt (Funkenfrei nach DIN 14900)
- eine Handblechschere
- eine Handmetallsäge
- ein langhebeliger Bolzenschneider und ein Drahtseilschneider
- ein Einreißhaken mit Stiel (DIN 14851)
- 
- zwei Decken
- 2 Paar Schnittschutzhandschuhe DIN EN 388 Gr. 9 oder 10

### 4.3 Alarmplan

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

### 4.4 Personelle Anforderungen

Anforderungen an die Bereitstellung von Personal für den Feuerlösch- und Rettungsdienst bestehen nicht. Betriebsangehörige des Flugplatzes, sollten regelmäßig in die vorgehaltene Ausrüstung und in den Alarmplan eingewiesen werden.

### 4.5 AIP Veröffentlichungen

Die Veröffentlichung des Umfangs des bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsdienstes ist in der AIP bekanntzugeben. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass der bereitgestellte Brandschutz nicht den Standards der ICAO entspricht. Weitere Informationen werden in Nummer 6 gegeben.

## 5 Flugplätze mit Feuerlösch- und Rettungsdiensten nach ICAO

### Anhang 14

#### 5.1 Allgemeine Anmerkungen

Den Festlegungen für den Feuerlösch- und Rettungsdienst dieses Abschnitts liegen die Regeln und Empfehlungen des Abschnitts 9.2 des Anhangs 14, Band I der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO Anhang 14) in der jeweils gültigen Fassung sowie der dazugehörigen technischen Vorschriften zugrunde.

#### 5.2 Einsatzziel

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

#### 5.3 Festlegung der Flugplatzkategorie für den Feuerlösch- und Rettungsdienst

Das angebotene Schutzniveau wird durch die vorhandenen Lösch- und Rettungsmittel sowie der für die Vornahme der Lösch- und Rettungsmittel zur Verfügung stehenden Einsatzkräfte gebildet. Die Anforderungen an das Schutzniveau richten sich nach der maßgeblichen Flugplatzkategorie.

Die Flugplatzkategorie ist anhand von Tabelle 1 zu bestimmen und basiert auf den längsten Luftfahrzeugen die normalerweise den Flugplatz benutzen und ihrer Rumpfbreite. Falls die Flugplatzkategorie aufgrund der maximalen Rumpfbreite höher sein sollte als jene aufgrund der Länge des Luftfahrzeugs, ist die Rumpfbreite für die Festlegung der Kategorie maßgebend. Für gewerblichen Luftverkehr ohne Beförderung von Flugästen, kann die bereitzustellende Flugplatzkategorie gemäß der letzten Spalte der Tabelle 1 reduziert werden.

*Tabelle 1 Bestimmung der Flugplatzkategorie des Rettungs- und Brandbekämpfungsdienstes*

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

Die anhand Spalte 3 oder 4 der Tabelle 1 bestimmte Flugplatzkategorie kann um eine Flugplatzkategorie reduziert werden, wenn die maßgeblichen Luftfahrzeuge der höchsten Kategorie, die den Flugplatz normalerweise nutzen, in den drei verkehrsreichsten aufeinander folgenden Monaten weniger als 700 Flugbewegungen verursachen.

Das erforderliche Schutzniveau ist durch den Flugplatzbetreiber regelmäßig, mindestens alle 5 Jahre, oder anlassbezogen (z.B. bei Änderungen an der Flugplatzanlage inkl. neuer Hallen, neuer Kunden, neue stationierter Flugzeuge etc.) zu überprüfen.

Die Festlegung und die Änderung der Flugplatzkategorie fallen unter die Anzeigepflicht nach § 41 LuftVZO.

## 5.4 Fahrzeuge

### Allgemeine Anforderungen

Damit die, für die Flugplatzkategorie erforderlichen Löschmittel effektiv abgegeben werden können, muss die Mindestanzahl der Einsatzfahrzeuge auf dem Flugplatz der Tabelle 2 entsprechen.

*Tabelle 2 Erforderliche Anzahl Einsatzfahrzeuge*

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

Auf den Einsatzfahrzeugen ist eine dem Flugbetrieb entsprechende Rettungsausrüstung gemäß der Aufgaben- und Ressourcenanalyse (Task- and Resource Analysis, siehe Nummer 5.6) vorzuhalten.

Die Fahrzeuge müssen geeignet sein, alle relevanten Bereiche des Flugplatzes bei optimalen Sichtweiten und guten Oberflächeneigenschaften zu erreichen.

Feuerwehrfahrzeuge und deren Ausrüstung sind zur Sicherstellung ihrer Einsatzbereitschaft präventiv nach den Vorgaben der Hersteller zu warten.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorie 1:

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

## 5.5 Löschmittel

### Allgemeine Anforderungen

Es müssen geeignete und ausreichende Löschmittel auf dem Flugplatz bereitgestellt werden.

Das erforderliche Löschmittel setzt sich aus einem Haupt- und einem Zusatzlöschmittel zusammen. Die entsprechend der Flugplatzkategorie vorzuhaltenden Mengen und Ausstoßraten richten sich nach Tabelle 3.

Es sind jeweils ein Hauptlöschmittel und ein Zusatzlöschmittel gemäß Tabelle 3 vorzuhalten. Die Hauptlöschmittel können auch in Kombination in geeigneter Menge bereitgestellt werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass die Gesamtwassermengen, die für die Schaumerzeugung benötigt wird,

für jeden Schaumtyp einzeln bestimmt und die Verteilung dieser Mengen auf einzelne Fahrzeuge korrekt erfolgt.

Das Zusatzlöschmittel muss ein trockenes chemisches Pulver sein, welches zum Löschen von Kohlenwasserstoffbränden geeignet ist, oder ein anderes Löschmittel mit gleichwertigen Löschfähigkeiten. Bei der Auswahl von Trockenlöschpulvern zur Verwendung mit Schaum ist auf die Kompatibilität zu achten.

*Tabelle 3 Erforderliche Löschmittel und Ausstoßraten beim Löschangriff*

Flugplatz- kategorie	Hauptlöschmittel						Zusatzlöschmittel	
	Schaum der Leistungsklasse A		Schaum der Leistungsklasse B		Schaum der Leistungsklasse C		Pulver (kg)	Ausstoß- rate (kg/Sekun- de)
	Wasser (L)	Ausstoß- rate Schaum- lösung (L/min)	Wasser (L)	Ausstoß- rate Schaum- lösung (L/min)	Wasser (L)	Ausstoß- rate Schaum- lösung (L/min)		
1	350	350	230	230	160	160	45	2.25
2	1000	800	670	550	460	360	90	2.25
3	1800	1300	1200	900	820	630	135	2.25
4	3600	2600	2400	1800	1700	1100	135	2.25
5	8100	4500	5400	3000	3900	2200	180	2.25
6	11800	6000	7900	4000	5800	2900	225	2.25
7	18200	7900	12100	5300	8800	3800	225	2.25
8	27300	10800	18200	7200	12800	5100	450	4.5
9	36400	13500	24300	9000	17100	6300	450	4.5
10	48200	16600	32300	11200	22800	7900	450	4.5

Hinweise:

Mehrbereichsschaummittel werden mit Schaumrohren ausgebracht und sind in den Leistungsklassen A und B erhältlich. Wasserfilmbildende Schaummittel erfüllen in der Regel die Leistungsklasse B. Die Besonderheit gegenüber gebräuchlicheren Mehrbereichsschaummitteln ist die Fähigkeit der Ausbildung eines wasserhaltigen Filmes zwischen Schaum und brennbarer Flüssigkeit und die Ausbringung mit Strahlrohren, weswegen diese Schaummittel insbesondere für ausgedehnte Flüssigkeitsbrände geeignet sind.

Die Verwendung fluorhaltiger Schaummittel (z.B. Aqueous Film Forming Foam (AFFF), „Light Water“) sollte aus Gründen des Umweltschutzes vermieden werden.

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

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

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

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



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

- Hauptlöschmittel: mindestens 200 Prozent der Menge nach Tabelle 3,
- Zusatzlöschmittel: mindestens 100 Prozent der Menge nach Tabelle 3.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorien 1

Sofern noch Altgeräte in Gebrauch sind, kann an Flugplätzen der Flugplatzkategorie 1 das Hauptlöschmittel gemäß Tabelle 3 weiterhin durch 250 kg Pulverlöschmittel ersetzt werden.

## 5.6 Rettungsausrüstung

Allgemeine Anforderungen

Auf den Rettungs- und Löschfahrzeugen sollte eine dem Umfang des Flugbetriebs entsprechende Rettungsausrüstung vorhanden sein.

Hinweise zu der auf einem Flugplatz bereitzustellenden Rettungsausrüstung finden sich im ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 – Rescue and Firefighting.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorie 1 und 2

Die Anforderungen an die Rettungsausrüstung orientieren sich an denen der Nummer 4.2.3.

## 5.7 Reaktionszeit

Allgemeine Anforderungen

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

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

Weiteren Informationen zu diesem Thema sind im ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 - Rescue and Firefighting enthalten.

## 5.8 Persönliche Schutzausrüstung

Allgemeine Anforderungen

Persönliche Schutzausrüstung ermöglicht es den Einsatzkräften, sich der Gefahrenzone unter Gewährleistung der eigenen Sicherheit zu nähern, um Personen in Gefahr zu retten und den Brand zu bekämpfen. Die eigene Sicherheit muss gewährleistet sein und hat erste Priorität.

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

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

Detaillierte Informationen zur persönlichen Schutzausrüstung sind im Kapitel 6 des ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 – Rescue and Firefighting enthalten.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorien 1 bis 3

Der Einsatz von Atemschutzgeräten ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

## 5.9 Personal

### Allgemeine Anforderungen

Während des Flugbetriebs muss ausreichend geschultes und kompetentes Personal zur Verfügung stehen, um die Rettungs- und Löschfahrzeuge zu fahren und die Rettungsausrüstung mit maximaler Kapazität zu betreiben. Das vorgesehene Personal ist, auch wenn es zusätzliche Aufgaben auf dem Flugplatz wahrnimmt, so einzusetzen, dass die Anforderungen aus Abschnitt 5.7 – Reaktionszeit eingehalten werden können. Außerdem ist der Einsatz von anderen Ausrüstungsgegenständen in Betracht zu ziehen, welche in der Regel bei der Durchführung von Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen für Luftfahrzeuge benötigt werden.

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

- Flugplatzlayout
- Standort der Feuerwache
- Betriebszeiten des Flugplatzes
- Operierende Flugzeugtypen und Bewegungszahlen
- Organisatorische Struktur des Feuerwehr- und Rettungsdienstes
- Erforderliche Feuerwehrkategorie, inkl. erforderliche Anzahl Feuerlöschfahrzeuge und Mindestmengen an Löschmitteln
- Erforderliche Rettungsausrüstung und Spezialgeräte
- Erforderliche Reaktionszeiten (Response Time)
- Mögliche Unfallszenarien und Anzahl betroffener Personen
- Aufgabenabfolge und Auslastung des Personals während den verschiedenen Einsatzphasen
- Qualifikation und Ausbildung des Feuerwehrpersonals
- Notfallplan des Flugplatzes.

Eine ausführliche Beschreibung und Beispiele von TRAs sind im Kapitel 10.5 des ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 1 – Rescue and Firefighting enthalten.

Die TRA sowie deren Änderung sind der zuständigen Genehmigungsbehörde vorzulegen.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorien 1 bis 3

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

Tabelle 4 Erforderliches Personal pro Flugplatzkategorie

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

## 5.10 Ausbildung

### Allgemeine Anforderungen

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

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

- Flugplatzeinweisung
- Taktik bei Brandbekämpfungseinsätzen von Luftfahrzeugen
- Verwendung der Rettungs- und Feuerlöschrüstung, sowie Fahrzeuge und Spezialausrüstung
- Anwendung der Löschmittel
- Einweisung in die Luftfahrzeugtechnik, inkl. Umgang mit Faserverbundwerkstoffe und ballistischen Fallschirmrettungssystemen (BPS) sowie elektrisch angetriebene Luftfahrzeuge
- Umgang mit gefährlichen Gütern
- Evakuierung von Luftfahrzeugen
- Sofortmaßnahmen am Unfallort
- Selbstschutz für Rettungs- und Feuerwehrpersonal, inkl. Anwendung von Schutzkleidung und ggf. Atemschutz
- Kommunikationssysteme für Notfälle auf dem Flugplatz, einschließlich der Alarme durch Flugbesatzungen
- Aufgaben des Rettungs- und Feuerwehrpersonals im Rahmen des Flugplatznotfallplans
- Verfahren bei limitierter Sicht
- Menschliche Leistungsfähigkeit, einschließlich Teamkoordination.

Zu den oben genannten Themen muss jährlich eine Ausbildung bzw. eine Wiederholungsschulung durch eine ausgewiesene Fachperson durchgeführt werden. Dies können beispielsweise Mitarbeitende von Flughafenfeuerwehren oder andere Fachpersonen mit ausgewiesenen Fachkenntnissen sein.

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

- Zwei Übungen in Luftfahrzeugbrandbekämpfung inkl. Sanitätsdienst. Diese Übungen müssen den auf dem Flugplatz verkehrenden Luftfahrzeugtypen sowie der vorhandenen Rettungs-

und Feuerlösch- und Rettungsausrüstung entsprechen. Eine solche praktische Übung kann als Teilübung anerkannt werden;

- Für Atemschutzträger sind mindestens drei Atemschutzübungen durchzuführen (Übungen bei einer öffentlichen Feuerwehr etc. können angerechnet werden).

Das Aus- und Fortbildungsprogramm ist der zuständigen Genehmigungsbehörde vorzulegen.

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

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

Festlegungen für die Kategorie 1

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

Festlegungen für die Kategorie 2

An Flugplätzen der Flugplatzkategorie 2 ist die Ausbildung der für den Feuerlösch- und Rettungsdienst vorgesehenen Personen in angemessenem Umfang anhand der vor Ort bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsmittel durch eine fachkundige Person alle zwei Jahre durchzuführen. Die Bedienung der Feuerlösch- und Rettungsmittel soll regelmäßig geübt werden. Darüber hinaus soll eine einmalige Einweisung in die Luftfahrzeugbrandbekämpfung gemäß den Inhalten des Anhang 3 erfolgen.

Festlegungen für die Kategorie 3 bis 5 – ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr

An Flugplätzen der Flugplatzkategorien 3 bis 5, an denen kein Linien- und Pauschalflugreiseverkehr stattfindet, ist eine Grundausbildung der für den Feuerlösch- und Rettungsdienst vorgesehenen Personen gemäß den Inhalten des Anhang 4 durchzuführen. Alle zwei Jahre ist eine Wiederholungsschulung gemäß den Inhalten des Anhang 5 durchzuführen. Die Bedienung der Feuerlösch- und Rettungsmittel soll regelmäßig geübt werden.

Werden die Feuerlösch- und Rettungsdienste überwiegend durch externe Kräfte bereitgestellt, z.B. durch kommunale Ortskräfte in Verbindung mit PPR-Verfahren, sollten ortsbezogene Einweisungen unter Berücksichtigung der Inhalte des Anhangs 4 erfolgen.

## 5.11 Notfallplan

### Allgemeine Anforderungen

Flugplätze, welche den Anforderungen für den Feuerlösch- und Rettungsdienst nach Abschnitt 5 unterliegen, müssen einen Notfallplan aufstellen und aktuell halten.

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

Der Notfallplan sollte mindestens Folgendes enthalten:

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

Hilfestellung bei der Erstellung von Notfallplänen für Flugplätze bietet das ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 7 - Airport emergency planning.

Eine beispielhafte Vorlage für ein Notfalldokument wird mit Anhang 2 bereitgestellt.

Festlegungen für Flugplätze der Kategorie 1 und 2

Die Anforderungen für die Notfallplanung orientieren sich an den Vorgaben der Nummer 4.2.3.

## 5.12 Notfallübungen

### Allgemeine Anforderungen

Notfallübungen dienen dem Flugplatzbetreiber, um den Umfang, Inhalt und die Eignung seines Notfallplans zu überprüfen und entsprechende Verbesserungen bezüglich seiner Wirksamkeit einzuleiten.

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

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

Jeweils mindestens drei Monate vor der Durchführung einer vollständigen Notfallübung ist bei der zuständigen Genehmigungsbehörde ein Konzept zum Übungsablauf zur Stellungnahme einzureichen.

Die Beurteilung der vollständigen Notfallübungen hat durch fachlich ausgewiesene externe Schiedsrichter und / oder unter der Aufsicht der zuständigen Luftfahrtbehörde zu erfolgen. Im Anschluss an die Notfallübung soll eine gemeinsame Schlussbesprechung aller beteiligten Organisationen erfolgen, bei welcher die gemachten Erfahrungen, die erkannten Mängel und notwendige Verbesserungsmaßnahmen erörtert werden.

Ein Muster-Beurteilungsbogen zur Bewertung von vollständigen Notfallübungen wird mit Appendix 9 des ICAO Airport Service Manual (Doc 9137) Part 7 - Airport emergency planning bereitgestellt.

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

Festlegungen für Flugplätze der Kategorie 1 und 2

Mit der örtlichen Feuerwehr und den örtlichen medizinischen Rettungskräften sollte in Abständen von höchstens zwei Jahren eine Anfahrtsübung durchgeführt werden.

Die Durchführung von Notfallübungen ist nicht vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen. Die Einbindung der zuständigen Luftfahrtbehörde wird empfohlen.

## 6 Veröffentlichung in der AIP

Der Umfang der bereitgestellten Feuerlösch- und Rettungsdienste ist in der AIP IFR und VFR zu veröffentlichen. Die Bekanntgabe der verfügbaren Feuerlösch- und Rettungsdienste muss durch die zuständige Luftfahrtbehörde freigegeben werden.

Die folgenden Beispiele sollen der Standardisierung dienen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Beispiel 1: Flugplätze mit technischer Grundausstattung gem. Nummer 4	
RFFS	nicht verfügbar
Beispiel 2: Flugplätze mit technischer Grundausstattung gem. Nummer 4; RFFS CAT 1 auf Anforderung	
RFFS	nicht verfügbar, CAT 1 O/R (H24)
Beispiel 3: ICAO CAT 1 während der Betriebszeiten verfügbar	
RFFS	während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1
Beispiel 4: Beispiel 3 und Bereitstellung von RFFS CAT 1 außerhalb der Betriebszeiten möglich	
RFFS	während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1, andere Zeiten O/R (H24)
Beispiel 5: Beispiel 3 und Erhöhung der RFFS auf CAT 2 auf Anfrage möglich	
RFFS	während der Betriebszeiten (TIME): CAT 1, CAT 2 O/R (H24)

## 7 Übergangsregelungen und Inkrafttreten

### 7.1

Die Anforderungen dieser Gemeinsamen Grundsätze sind innerhalb von zwölf Monaten ab Inkrafttreten von den Landesluftfahrtbehörden umzusetzen. Auf Antrag kann das Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Einzelfällen Fristverlängerung gewähren.

## 7.2

Ist die zu veröffentlichende Flugplatzkategorie nicht innerhalb von zwölf Monaten ab Inkrafttreten dieser Gemeinsamen Grundsätze festgelegt, so wird seitens der Landesluftfahrtbehörde in der AIP VFR/IFR für den betreffenden Flugplatz der Feuerlösch- und Rettungsdienst als „nicht verfügbar“ gekennzeichnet veröffentlicht.

## 7.3

Diese Gemeinsamen Grundsätze treten am Tag nach ihrer Veröffentlichung in den Nachrichten für Luftfahrer in Kraft.

# Anhänge

## Anhang 1 - Bestimmung der Löschmitteleinheiten nach DIN EN 3

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

1. Die nachgewiesene Löscheinleistung gegenüber Feststoffbränden (Brandklasse A)
2. die nachgewiesene Löscheinleistung gegenüber Flüssigkeitsbränden (Brandklasse B)

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

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

Beispiel 1:

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

Beispiel 2:

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



## Anhang 2 – Vorlage für ein Notfalldokument

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

### Abschnitt 1 - Telefonnummern für Notfälle

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

- (a) Flugsicherungsdienststelle;
- (b) Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste (Feuerwehren);
- (c) Abteilung Flugplatzbetrieb;
- (d) Polizei und Sicherheit;
- (e) medizinische Dienstleistungen (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte)
- (f) Luftfahrzeugbetreiber;
- (g) Bodenabfertigungsdienste;
- (h) Luftfahrtbehörde;
- (i) Zivilschutz; und
- (j) andere.

### Abschnitt 2 - Unfall eines Luftfahrzeugs auf dem Flugplatz

- (a) Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle;
- (b) Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste;
- (c) Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten;
- (d) Maßnahmen des Flugplatzbetreiber (Begleitfahrzeuge, Instandhaltung)
- (e) Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte u. med. Personal);
- (f) Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers;
- (g) Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle;
- (h) Maßnahmen der staatlichen Behörden;
- (i) Kommunikationsnetz (Notfalleinsatzzentrale und Kommandoposten);
- (j) Maßnahmen von Stellen, die an Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind;
- (k) Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Land, See, Luft);
- (l) Maßnahmen des/der Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit;
- (m) Maßnahmen der örtlichen Feuerwehren (soweit diese organisatorisch eingebunden sind); und
- (n) Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

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

### Abschnitt 3 - Unfall eines Luftfahrzeugs außerhalb des Flugplatzes

- (a) Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle;
- (b) Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste;
- (c) Maßnahmen der örtlichen Feuerwehren;
- (d) Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten;

- (e) Maßnahmen des Flugplatzbetreibers;
- (f) Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte u. med. Personal);
- (g) Maßnahmen von Stellen, die an Vereinbarungen zur gegenseitigen Hilfe in Notfällen beteiligt sind;
- (h) Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers;
- (i) Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle;
- (j) Maßnahmen der staatlichen Behörden;
- (i) Kommunikationsnetz (Notfallzentrale und mobile Einsatzleitstelle);
- (k) Maßnahmen der Verkehrsbehörden (Land, See, Luft);
- (m) Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit; und
- (n) Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

#### Abschnitt 4 - Störung des Luftfahrzeugs während des Flugs (Full emergency or local standby)

- (a) Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle;
- (b) Maßnahmen der Flugplatzrettungs- und Feuerlöschdienste;
- (c) Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten;
- (d) Maßnahmen des Flugplatzbetreibers;
- (e) Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte u. med. Personal);
- (f) Maßnahmen des betroffenen Luftfahrzeugbetreibers;
- (g) Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle; und
- (h) Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

#### Abschnitt 5 - Gebäudebrände

- (a) Maßnahmen der Flugverkehrsdienststelle;
- (b) Maßnahmen der Rettungs- und Feuerwehrdienste (örtliche Feuerwehr);
- (c) Maßnahmen von Polizei und Sicherheitsdiensten;
- (d) Maßnahmen der Luftfahrtbehörde;
- (e) Evakuierung von Gebäuden;
- (f) Maßnahmen der medizinischen Dienste (Krankenhäuser, Krankenwagen, Ärzte u. med. Personal);
- (g) Maßnahmen der Notfallzentrale und der mobilen Einsatzleitstelle;
- (h) Maßnahmen des Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit; und
- (i) Maßnahmen aller sonstigen Stellen.

#### Abschnitt 6 – Verantwortliche Personen - Standortfunktionen

Dazu gehören entsprechend der Anforderungen vor Ort insbesondere:

- (a) Auf dem Flugplatz:
  - (1) Leiter der Flugplatzfeuerwehr;
  - (2) Luftfahrtbehörde;
  - (3) Polizei und Sicherheit - Einsatzleiter; und
  - (4) medizinischer Koordinator.
- (b) Außerhalb des Flugplatzes:
  - (1) Leiter der örtlichen Feuerwehr;
  - (2) Staatliche Behörden; und
  - (3) Polizei und Sicherheit - Einsatzleiter.

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

### Anhang 3 – Einweisung in die Flugzeugbrandbekämpfung

Thema	U/P*	Stunden
Begrüßung und Eröffnung	U	0,5
Gesetzliche Grundlagen	U	1
Einsatztaktik	U	1
Rettungssysteme Kleinflugzeuge	U	1
Gefahrenstoff CFK	U	1
Handhabung Feuerlöscher und Strahlrohrtraining	P	2
Menschenrettung aus einem LFZ	P	1
		<b>Summe 8h</b>
* U = theoretischer Unterricht / P = Praktische Ausbildung		

## Anhang 4 – Grundausbildung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3-5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr

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

## Anhang 5 – Wiederholungsschulung für den Feuerlösch- und Rettungsdienst an Flugplätzen der Kategorien 3-5 ohne Linien- und Pauschalflugreiseverkehr

<b>Tag 1</b>		
<b>Thema</b>	<b>U/P</b>	<b>Stunden</b>
Begrüßung und Eröffnung		
Einsatztaktik	U	1
Rettungs- und Angriffswege	U	1
Praktisches Einsatztraining	P	6
		<b>Summe 8h</b>
* U = theoretischer Unterricht / P = Praktische Ausbildung		