



AERODROME MANUAL

FLUGHAFEN LINZ

VERSION 11



GEMÄß VO (EU) 2018/1139 IVM. VO (EU) 139/2014
UND DEN STANDARDS DER ICAO

Vorwort

Für öffentliche Flugplätze, die für den internationalen Luftverkehr bestimmt sind und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügen, ist eine verpflichtende Zertifizierung vorgesehen. Sie hat dem Aspekt der Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt Rechnung zu tragen.

Ein zentrales Instrument der Zertifizierung und des operationellen Betriebes ist das Aerodrome Manual des Flughafens Linz.

Mit dem vorliegenden Manual soll eine einheitliche und vollständige Dokumentation aller den Bereich Safety betreffenden Vorgänge, Verfahren und Strukturen am Flughafen Linz erreicht werden. Das Handbuch entspricht damit den Forderungen der EASA, welche mit Wirkung vom 14. Dezember 2017 die Rechtsbasis für den Flughafen Linz darstellt. Dies insbesondere im Hinblick auf die Zusammenfassung aller benötigten Informationen des Flugplatzes, seiner Einrichtungen, Dienstleistungen, Ausrüstung, Betriebsprozesse, Organisations- und Managementstruktur, sowie des Safety Management Systems.

Die Themen Security sowie weitere Aspekte des Flughafenbetriebs wie Finanzen, Serviceabwicklung für Passagiere und Fracht, sofern diese nicht zwingend die safety-relevanten Prozesse tangieren, sind nicht Teil des Aerodrome Manuals.

Ein wichtiger Bestandteil des Handbuches ist das Safety Management System, das eine gesamtheitliche Unternehmenskultur zur Gewährleistung der Sicherheit am Flughafen Linz schafft. Ergänzend wird dies durch ein Compliance Monitoring System, welches die Konformität der Vorschriftenumsetzung in diesem Bereich gewährleistet.

Das Bewusstsein, durch sorgfältige Arbeit und Mitarbeit im Safety Management System das Sicherheitsniveau anheben zu können, ist Voraussetzung für einen störungsfreien Flugplatzbetrieb und ist besonders an die Eigenverantwortlichkeit der Beteiligten gebunden.

Unsere Mitarbeiter stehen durch ihr hohes Engagement im Mittelpunkt des sicheren Flugbetriebes, wofür wir ihnen an dieser Stelle unseren besonderen Dank aussprechen möchten.

Hörsching, 4. März 2025



Mag. Norbert Draskovits
General Manager



DI (FH) Markus Kugler
Accountable Manager

A.Allgemeines

0. Verwaltung und Kontrolle des Aerodrome Manuals

0.1. Einleitung

Das Aerodrome Manual der Flughafen Linz GesmbH beschreibt klar und deutlich die operationellen Vorgaben und Arbeitsweisen, die für einen sicheren und effizienten Flughafenbetrieb notwendig sind.

Es ist unverzichtbar, dass sich jeder Einzelne seiner Rolle, seiner Zuständigkeit und Verpflichtung, wie in diesem Handbuch angeführt, bewusst ist.

Der Inhalt des Aerodrome Manuals basiert auf den Zulassungsspezifikationen und Anleitungen für die Anlage von Flugplätzen, wie sie die EASA in Verordnung (EU) Nr.139/2014 vorgibt. Es enthält alle notwendigen Informationen für die sichere Flugplatzbenutzung, seinen reibungslosen Betrieb sowie seine Wartung und Ausstattung.

Der Aufbau dieses Aerodrome Manuals wurde gemäß EASA Zulassungsspezifikationen und Anleitungen für die Anlage von Flugplätzen, Teilabschnitt E, ADR.OR.E.005 vorgenommen. Um das Manual schlank zu halten und doppelte Information zu vermeiden wird, wo weiterführende Dokumente existieren, lediglich auf diese verwiesen.

0.1.1. Vom Accountable Manager unterzeichnete Erklärung, darüber dass das Aerodrome Manual alle gesetzlichen Anforderungen und die Anforderungen aus dem Zeugnis erfüllt

EINHALTUNGSERKLÄRUNG DES FLUGPLATZBETREIBERS DES LINZ AIRPORT / FLUGHAFEN LINZ GESMBH

in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 139/2014 der Kommission zur Auslegung und zum Betrieb von Flugplätzen

ERKLÄRUNGEN

Die Zertifizierungsgrundlage sowie die Infrastruktur und die operationellen Verfahren – gemeinsam mit den unter Punkt E angeführten Abweichungen - entsprechen den Anforderungen der Verordnungen (EU) 2018/1139 und (EU) 139/2014

Sämtliche Mitarbeiter sind entsprechend den einschlägigen Anforderungen qualifiziert, kompetent und geschult.

Die Dokumentation des Managementsystems, einschließlich dem Aerodrome Manual, erfüllt die einschlägigen Anforderungen gemäß Teil ADR.OR und ADR.OPS.

Der Betrieb und die Instandhaltung des Flugplatzes werden in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/1139 und deren Durchführungsbestimmungen,

den Bedingungen für das Zeugnis und den im Aerodrome Manual genannten Verfahren und Anweisungen sowie den Anforderungen der Flugsicherung Austro Control durchgeführt.

Der Flugplatzbetreiber bestätigt, dass die Angaben in dieser Erklärung richtig sind.

Hörsching, 24.04.2024



DI (FH) Markus Kugler, MBA
Accountable Manager Linz Airport

0.1.2. Vom Accountable Manager unterzeichnete Erklärung, darüber dass das Aerodrome Manual operative Maßnahmen enthält, die von den jeweils verantwortlichen Personen einzuhalten sind

**EINHALTUNGSERKLÄRUNG DES FLUGHPLATZBETREIBERS
DES LINZ AIRPORT / FLUGHAFEN LINZ GESMBH**

in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 139/2014 der Kommission zur Auslegung und zum Betrieb von Flugplätzen

ERKLÄRUNGEN

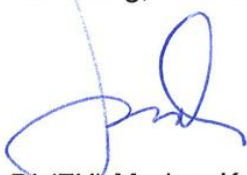
Das Aerodrome Manual enthält alle Anweisungen, Informationen und Leitlinien, die notwendig sind, um dem Flugplatzbetreiber und den Mitarbeitern die Einhaltung der gesetzlichen und der eigenen Anforderungen zu ermöglichen. Die im Aerodrome Manual enthaltenen Informationen können überdies belegen, dass der Flughafen Linz alle rechtlichen Anforderungen, die an die Errichtung und an seinen Betrieb zu stellen sind, entspricht.

Sämtliche Mitarbeiter sind entsprechend den einschlägigen Anforderungen qualifiziert, kompetent und geschult.

Das Aerodrome Manual hat für alle am Flughafen Linz tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, auch die der Konzessionäre, Gültigkeit.

Der Flugplatzbetreiber bestätigt, dass die Angaben in dieser Erklärung richtig sind.

Hörsching, 24.04.2024



DI (FH) Markus Kugler, MBA
Accountable Manager

0.1.3. Auflistung und kurze Beschreibung der Abschnitte, Inhalte, des Geltungsbereichs und der Anwendung

Der Inhalt des Airport Manuals basiert auf nationalen und internationalen Gesetzen, Verfahrensanweisungen und Bestimmungen im Interesse der Sicherheit und eines geordneten Flugplatzbetriebes.

Diese Vorgaben sind von allen Nutzern und allen Mitarbeiter-innen der Flughafen Linz GesmbH einzuhalten.

Das Aerodrome Manual ist wie folgt aufgebaut:

- A. Allgemeines
- B. Flugplatzmanagementsystem, Qualifizierungs- und Schulungsanforderungen
- C. Detail zum Flugplatz
- D. Details zum Flugplatz, die dem Flugberatungsdienst gemeldet werden müssen
- E. Details zu den Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und der Sicherheitsmaßnahmen

0.1.4. Für die Benutzung des Handbuchs benötigte Erklärungen, Abkürzungen, und Begriffsdefinitionen

Abkürzungen

ADQ	Aerodrome Data Quality
AM	Accountable Manager
ACN	Airport Classification Number / LFZ-Klassifikationszahl
ACG	Austro Control GmbH
ACL	Anti Collision Lights
ADM	Airside Duty Manager
AM	Aerodrome Manual
AMM	Airside Maintenance Manager
AIP	Aeronautical Information Publikation - Luftfahrthandbuch
AIS	Aeronautical Information Service
AOM	Airside Operations Manager
AÖV	Arbeitskreis österreichischer Verkehrsflughäfen
ATC	Air Traffic Control
BCMT	Begin of civil morning twilight - Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMLV	Bundesministerium für Landesverteidigung
BMLVS	Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CB	Certification Basis
CM	EASA Compliance Manager
CSA	Critical und Sensitive Areas

DAAD	Deviation Acceptance & Action Document
DGR	Dangerous Goods Regulations
DW	Durchwahl
EASA	European Aviation Safety Agency
ECET	End of civil evening twilight - Ende der bürgerlichen Abenddämmerung
ELOS	Equivalent Level of Safety
ECM	EASA Compliance Management
FLG	Flughafen Linz GesmbH
FOD	Foreign Object Debris
FW	Feuerwehr
GUND	Geoid Undulation
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILS	Instrumentenlandesystem
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologie
JIG	Joint Inspection Group
LFG	Luftfahrtgesetz
LFZ	Luftfahrzeug
LVP	Low Visibility Procedures
MEHT	Minimum eye height over threshold
MSE	Mobile Sanitätseinheit
NIL	No item listed, none
nM	nautische Meilen
NOTAM	Notice to Airmen - Nachrichten für Luftfahrer
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
OZB	Oberste Zivilluftfahrtbehörde
PCN	Klassifikationszahl für befestigte Bewegungsflächen (Lastklassifikationszahl)
RAG	Runway Arresting Gear
RCC	Rescue Coordination Center
RWY	Runway
SC	Special Condition
SM	Safety Manager
SMS	Safety Management System
StVO	Straßenverkehrsordnung
SMGCS	Surface Movement and Control System
SNOWTAM	Meldung über den Zustand der Bewegungsflächen während der Wintersaison

TWR	Tower - Flugplatzkontrollstelle
TWY	Taxiway - Rollbahn
VA	Verfahrensweisung
VFR	Sichtflugregeln
ZFBB	Zivilflugplatzbedingungen
ZFBO	Zivilflugplatzbetriebsordnung

Begriffsbestimmungen

Abstellfläche (apron)	Eine festgelegte Fläche auf einem Landflugplatz, die Zum Ein- und Aussteigen der Fluggäste, Ein- und Ausladen der Fracht, zum Auftanken, Abstellen oder zur Wartung der Luftfahrzeuge bestimmt ist
Bewegungsfläche (movement Area)	Derjenige Teil des Flughafens, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; er umfasst Rollfeld, Abstellfläche und Sicherheitszonen
Betriebsfläche (Airside)	Die nicht öffentliche Fläche innerhalb der Flughafenumzäunung ohne Gebäude
Geltungsbereich	Definiert die Organisationseinheiten, Drittfirmen und Behörden, bei denen das Dokument zur Anwendung kommt
Funkschutz	Vom Flugplatzhalter in den spezifischen Sprechfunk- und Lichtsignalen unterwiesene Person mit Funkfahrzeug und Kontakt zum TWR, welcher alle zugewiesenen Personen Folge zu leisten haben.
Kontrolle / Inspektion Luftfahrthandbuch / AIP	Geplante oder ungeplante Kontrolle eines Systems Ein standardisiertes Nachschlagewerk, mit dem luftfahrtrelevanten Informationen und Vorschriften eines Landes herausgegeben werden.
Piste (RWY, runway)	Festgelegte rechteckige Fläche auf einem Landeflugplatz für Landung und Start von Luftfahrzeugen
Prozesseigner	Person, die für die ihr zugewiesenen Prozesse verantwortlich ist und diese ständig verbessert. Hauptaufgaben sind: Prozesse beschreiben und anpassen, Beteiligte koordinieren, die Einhaltung von Prozessanforderungen und gesetzlichen Vorgaben gewährleisten
Rollfeld (manoeuvring area)	Derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist; Abstellflächen sind ausgenommen
Rollbahn (TWY, taxiway)	Festgelegter Weg auf einem Landflugplatz, der für das Rollen von Luftfahrzeugen bestimmt ist
Skiddometer BV 11	Produktname; Skiddometer BV 11 ist das am meisten verbreitete System für die Ermittlung und Dokumentation von Reibwerten der Start- und Landebahnen weltweit, das ganze Jahr und zu allen Witterungsverhältnissen. Das System ist im vollen Umfang von ICAO und FAA zugelassen

0.2. Änderungs- und Überprüfungsverfahren

0.2.1. Angaben zu der / den für die Erstellung und Einführung von Ergänzungen und Änderungen verantwortlichen Personen

Die jeweilig genannten Kapitelverantwortlichen sind für die Prozessbeschreibungen, die zeitgerechte Änderung, sowie die Einhaltung der EASA-Vorschriften verantwortlich.

Kapitel	Verantwortliche Stelle	Name	Telefonnummer	Email
0.				
0.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
0.2.	SM	Ofner Stefanie	07221 600 1605	s.ofner@linz-airport.com
1.				
1.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
1.2.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
1.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
1.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.				
2.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.2.	SM	Ofner Stefanie	07221 600 1605	s.ofner@linz-airport.com
2.3.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
2.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.5.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
2.7.	SM	Ofner Stefanie	07221 600 1605	s.ofner@linz-airport.com
2.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
3.				
3.1.	Schulungsbeauftragter	Schweiger Günther	07221 600 1160	g.schweiger@linz-airport.com
3.2.	Schulungsbeauftragter	Schweiger Günther	07221 600 1160	g.schweiger@linz-airport.com
4.				
4.1.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.2.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.3.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com
4.4.	CM	Kugler Petra	07221 600 2101	p.kugler@linz-airport.com

4.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
4.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.				
5.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.7.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
5.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.				
6.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.3.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.4.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.5.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.6.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.7.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.8.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.9.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.10.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.11.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
6.12.	Feuerwehr- kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
6.13.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
7.				
7.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
7.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
8.				
8.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com

8.2.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.				
9.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
9.3.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
10.				
10.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
10.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
11.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
12.				
12.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
12.2.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
13.				
13.1.	AMM	Schlager Benedikt	07221 600 1701	b.schlager@linz-airport.com
13.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.				
14.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.3.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
14.4.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.				
15.1.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
15.3.	FOD-Beauftragter	Steiner Manfred	0676 83722 1609	m.steiner@linz-airport.com
15.4.	SM	Ofner Stefanie	07221 600 1605	s.ofner@linz-airport.com
16.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
17.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
18.				
18.1.	AOM Militärflugleitung	Kugler Markus	07221 600 1601 07221 600 1900	m.kugler@linz-airport.com

				aim.loxl@bmlv.gv.at
18.2.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
19.				
19.1.	Feuerwehr-kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
19.2.	Feuerwehr-kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
19.3.	Feuerwehr-kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
20.	Feuerwehr-kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
21.	Bergebeauftragter	Kimeswenger Achim	07221 600 1170	a.kimeswenger@linz-airport.com
22.				
22.1.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
22.2.	SM	Ofner Stefanie	07221 600 1605	s.ofner@linz-airport.com
23.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
24.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
25.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
26.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
27.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
28.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
29.	Feuerwehr-kommandant	Göttfert Erwin	07221 600 1628	e.goettfert@linz-airport.com
30.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
31.	AOM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com
32.	AM	Kugler Markus	07221 600 1601	m.kugler@linz-airport.com

Die Aktualisierung des Aerodrome Manuals obliegt dem Compliance Manager.

Sollte es sich bei um genehmigungspflichtige Änderungen handeln, so gewährleistet der CM die fristgerechte Einholung der entsprechenden Genehmigung. Sämtliche anderen Änderungen werden dem BMK vom CM nachrichtlich übermittelt.

0.2.2. Aufzeichnung von Ergänzungen und Änderungen mit Angabe des jeweiligen Datums von Einfügung und Inkrafttreten

Version	Geänderte Seiten	Datum der Einfügung & des Inkrafttretens	Durchführungsvermerk
1	Neuerstellung	14.12.2017	Neuerstellung
2	8, 9, 21	1.2.2018	Änderung AMM
3	2, 20, 35, 48	13.8.2018	Änderung GF Änderung Email ADM
4	20, 23, 32, 45, 62	15.11.2018	SM/ECM – neue organisatorische Zuordnung Fallschirmsprunglandefläche und entsprechende Verweise gelöscht
5	70, 71	09.07.2019	Bergevertrag neu VIE
6	7-10, 18, 20, 21, 29, 32	01.10.2019	Änderung AMM, Änderung Telefonnummern, Einführung Intranet
7	26, 46, 65	10.08.2020	Änderung BMVIT in BMK, personelle Änderung, redaktionelle Änderung mitgeltendes Dokument
8	8, 10, 21, 22	10.01.2022	Änderung Zuständigkeiten
9	5, 10, 20, 22, 40, 44, 48, 49, 53, 58 - 60, 69, 71, 76	30.09.2022	Abkürzungen, Änderung Zuständigkeiten, Validierung Schulungsprogramm, Betriebseinschränkungen – Berichtigung, Global Reporting, Triebwerksprobeläufe, Betankung, FOD, Bergung von LFZ, neue Kapitel 30, 31 und 32, redaktionelle Änderungen
10	3 – 6, 8, 10 – 13, 8 – 20, 22 – 34, 36 – 51, 54, 57, 59, 63 – 68, 70, 75 -77	15.03.2024	Einhaltungserklärungen, Abkürzungen, Verantwortlichkeiten, Ergänzung EASA Zuständigkeiten, Ergänzungen zu SMS, Compliance, Data Quality, Datensicherung, Ergänzungen zu Ausbildungen, Neuerstellung Teil C und D, Ergänzung zu Instandhaltungsthemen, Betankung, Überwachung Einhaltung Sicherheitsverfahren, Begleitung von Pax, Fahrberechtigung, SMGCS, Grünlandbewirtschaftung, Fuel Quality, Betrieb bei ungünstigen Witterungsverhältnissen, Verfahren bei Nacht, Minimum Equipment List
11	8 – 11, 18, 21 – 23, 30, 28, 41, 44, 49 – 50, 68, 70	04.03.2025	Änderung Safety-Manager, Zuständigkeitsliste, externer Sharepoint Zugang, Meldungen, Cat IIIb → Cat III, Referenztemperatur, TL100 & Globe Air Apron, Ausgewiesene Strecken an Intersections, BMK → OZB, Verweis VO (EU) 139/2014,
12			
13			

0.2.3. Verbot handschriftlicher Anpassungen mit Ausnahme von Anpassungserfordernissen im Notfall

Es wird festgehalten, dass handschriftliche Ergänzungen und Änderungen ausschließlich in Situationen zulässig sind, die aus Sicherheitsgründen eine unverzügliche Ergänzung oder Änderung erfordern. Diese Ausnahmefälle erfordern eine vorherige Freigabe durch den AM. Der CM wird darüber informiert, um diese Ergänzungen nach eingehender Analyse und Freigabe entsprechend dem Change Prozess umgehend ins Aerodrome Manual zu übernehmen und die korrigierte Form zu veröffentlichen.

0.2.4. Beschreibung des Verfahrens zur Dokumentation der Ergänzungen und deren Inkrafttreten

Das Datum des Inkrafttretens wird unter 0.2.2 vermerkt.

Anmerkungen und Änderungen werden gem. 0.2.6 vermerkt.

0.2.5. Liste der gültigen Seiten bzw. Abschnitte

A. ALLGEMEINES	3
0. VERWALTUNG UND KONTROLLE DES AERODROME MANUALS	3
0.1. Einleitung.....	3
0.1.1. Vom Accountable Manager unterzeichnete Erklärung, darüber dass das Aerodrome Manual alle gesetzlichen Anforderungen und die Anforderungen aus dem Zeugnis erfüllt	3
0.1.2. Vom Accountable Manager unterzeichnete Erklärung, darüber dass das Aerodrome Manual operative Maßnahmen enthält, die von den jeweils verantwortlichen Personen einzuhalten sind	4
0.1.3. Auflistung und kurze Beschreibung der Abschnitte, Inhalte, des Geltungsbereichs und der Anwendung	5
0.1.4. Für die Benutzung des Handbuchs benötigte Erklärungen, Abkürzungen, und Begriffsdefinitionen	5
0.2. Änderungs- und Überprüfungsverfahren	8
0.2.1. Angaben zu der / den für die Erstellung und Einführung von Ergänzungen und Änderungen verantwortlichen Personen	8
0.2.2. Aufzeichnung von Ergänzungen und Änderungen mit Angabe des jeweiligen Datums von Einfügung und Inkrafttreten	12
0.2.3. Verbot handschriftlicher Anpassungen mit Ausnahme von Anpassungserfordernissen im Notfall	13
0.2.4. Beschreibung des Verfahrens zur Dokumentation der Ergänzungen und deren Inkrafttreten	13
0.2.5. Liste der gültigen Seiten bzw. Abschnitte.....	14
0.2.6. Bezeichnung der Änderungen	18
0.2.7. Vorübergehende Überarbeitungen	18
0.2.8. Beschreibung des Verteilersystems und eine Verteilerliste für das Aerodrome Manual und seine Ergänzungen bzw. Änderungen	18
1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN	19
1.1. Zweck und Geltungsbereich.....	19
1.2. Rechtsgrundlagen für die Zertifizierung und das Aerodrome Manual	20
1.3. Nutzungsbedingungen für die Flugplatznutzer /ZFBB).....	20
1.4. Pflichten des Flugplatzbetreibers, Rechte der zuständigen Behörde und Hinweise für die Mitarbeiter zur Vereinfachung der Audits bzw. Inspektion durch die Mitarbeiter der OZB	20
B. ANFORDERUNGEN AN DAS FLUGPLATZMANAGEMENT-SYSTEM, QUALIFIZIERUNG UND SCHULUNG	21
2. BESCHREIBUNG DES MANagementsYSTEMS	21
2.1. Flugplatzorganisation und Verantwortlichkeiten, einschließlich einer Beschreibung der Organisationsstruktur einschließlich des allgemeinen Organigramms und sonstiger Abteilungsorganigramme. Das Organigramm sollte die Beziehung zwischen den Abteilungen sowie die Hierarchien und Berichtslinien aller die Sicherheit betreffenden Ebenen der Organisationsstruktur (Abteilungen, Bereiche, etc.) abbilden.....	21
2.2. Beschreibung des SMS.....	24
2.2.1. Geltungsbereich des Sicherheitsmanagements	25
2.2.2. Sicherheitsrichtlinien und Ziele	25
2.2.3. Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung	25
2.2.4. Anforderungen an die Dokumentationskontrolle	26
2.2.5. Risikomanagement, mit Risikoeerkennung und Risikobewertung	26
2.2.6. Überwachung der Umsetzung und Effizienz von Sicherheits- und Risikominderungsmaßnahmen	26
2.2.7. Überwachung des Sicherheitsniveaus	26
2.2.8. Berichterstattung und Untersuchung.....	27
2.2.9. Notfallplanung.....	28
2.2.10. Änderungsverfahren.....	28
2.2.11. Förderung der Sicherheit.....	28
2.2.12. Ergebnisse des SMS	28
2.3. Beschreibung der Prozesse zur Konformitätskontrolle	28
2.4. Beschreibung des Qualitätsmanagementsystems für Luftfahrt Daten und das Verfahren zu deren Bereitstellung und alle damit in Zusammenhang stehenden Verfahren, insbesondere diejenigen zur Erreichung der relevanten Sicherheitsziele.....	30
2.5. Verfahren für Meldungen an die zuständige Behörde, insbesondere zu Umgang, Meldung und Bericht über Unfälle, schwere Störungen und Ereignisse	30
2.6. Verfahren betreffend das Verbot von Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten	31

2.7.	<i>Verfahren für:</i>	31
2.7.1.	Einhaltungen von Sicherheitsrichtlinien	31
2.7.2.	Reaktion auf Sicherheitsprobleme	31
2.7.3.	Umgang mit Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsbehörden	31
2.8.	<i>Beschreibung der Methoden und Verfahren für die Aufzeichnung von LFZ Bewegungen, einschließlich Bewegungs- und LFZ Muster Daten und Fluggastzahlen</i>	31
3.	ERFORDERLICHE QUALIFIKATION DER MITARBEITER UND QUALIFIZIERENDE VERFAHREN	32
3.1.	<i>Schulungsprogramm mit dem Mindestinhalt</i>	32
3.1.1.	Verantwortlichkeiten, Häufigkeiten, Lehrpläne, festgelegte Schulungsstandards	33
3.1.2.	Verfahren	33
3.1.3.	Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und entsprechende Aufbewahrungsfristen	33
3.2.	<i>Programm zur Befähigungsprüfung, einschließlich Verantwortlichkeit und Häufigkeit</i>	34
3.2.1.	Überprüfungsmethoden und -verfahren	34
3.2.2.	Verfahren, die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen.	34
3.2.3.	Evaluation der Effektivität	34
3.2.4.	Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und Aufbewahrungsfristen	34
C.	DETAILS ZUM FLUGPLATZ	35
4.	BESCHREIBUNG DES FLUGPLATZES, EINSCHLIEßLICH INSBESONDERE DER NACHSTEHENDEN INFORMATIONEN	35
4.1.	<i>Ein Plan, der die Entfernung des Flugplatzes zur nächsten Stadt, zum nächsten Ort oder zum nächstgelegenen bewohnten Gebiet ausweist</i>	35
4.2.	<i>Detaillierte Karten und Abbildungen des Flugplatzes, die den Standort des Flugplatzes (Breiten und Längengrad) und Grenzen, Haupteinrichtungen, Flugplatz-Referenzpunkt, Gestaltung von Pisten/Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfeldern, optische und nicht optische Hilfsmittel und Windrichtungsanzeiger zeigen</i>	36
4.3.	<i>Eine Karte, die sämtliche Einrichtungen des Flugplatzes außerhalb der Flugplatzgrenzen ausweist</i>	36
4.4.	<i>Beschreibung der physischen Eigenschaften des Flugplatzes, Ortshöhen, optischen und nicht optischen Hilfsmittel sowie der Angaben bezüglich der Flugplatz-Referenztemperatur, Tragfähigkeit der Fahrbahndecken, des Umfanges des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste, der Bodenhilfen und wichtigsten Hindernisse</i>	36
4.5.	<i>Beschreibung jeglicher Art von Ausnahmen oder Freistellungen, Equivalent Level of Safety, Special Conditions und betrieblicher Beschränkungen</i>	37
4.6.	<i>Beschreibung der Betriebsarten, deren Durchführung dem Flugplatz erlaubt ist</i>	38
D.	DETAILS ZUM FLUGPLATZ, DIE DEM FLUGBERATUNGSDIENST GEMELDET WERDEN MÜSSEN	39
5.	DIE VERFÜGBAREN FLUGBERATUNGSDIENSTE UND DIE VERFAHREN ZUR VERBREITUNG ALLGEMEINER INFORMATIONEN EINSCHLIEßLICH DES FOLGENDEN	39
5.1.	<i>Der Name des Flugplatzes</i>	39
5.2.	<i>Die Lage des Flugplatzes</i>	39
5.3.	<i>Die geografischen Koordinaten des Flugplatz-Referenzpunktes auf Referenzgrundlage des World Geodetic Systems - 1984 (WGS-84)</i>	39
5.4.	<i>Die Ortshöhe des Flugplatzes und Geoidundulation</i>	39
5.5.	<i>Die Ortshöhe jeder Schwelle und Geoidundulation, die Ortshöhe des Pistenendes und alle signifikanten Hoch und Tiefpunkte entlang der Piste/Start- und Landebahn und die höchste Erhebung der Aufsetzzone einer Präzisionsanflug-Landebahn</i>	40
5.6.	<i>Die Flugplatz-Referenztemperatur</i>	40
5.7.	<i>Details des Flugplatzleuchtfeuers</i>	40
5.8.	<i>Der Name des Flugplatzbetreibers und die Kontaktdaten (einschließlich Telefonnummern) des Flugplatzbetreibers, unter denen er jederzeit kontaktiert werden kann</i>	40
6.	MAßE DES FLUGPLATZES UND BEZUGHABENDE INFORMATIONEN EINSCHLIEßLICH DES FOLGENDEN	41
6.1.	<i>Piste/Start- und Landebahn - rechtweisende Peilung, Kennzeichnungsnummer, Länge, Breite, Lage versetzter Schwelle, Neigung, Oberflächenbeschaffenheit, Art der Piste/Start- und Landebahn und für eine Präzisionsanflug-Landebahn das Vorhandensein einer hindernisfreien Zone</i>	41

6.2.	Länge, Breite und Oberflächenbeschaffenheit des Pistenstreifens, der Sicherheitsflächen am Ende der Piste, Stoppflächen; Länge, Breite und Oberflächenbeschaffenheit der Rollbahnen; Oberflächenbeschaffenheit des Vorfeldes und der Luftfahrzeug-Standplätze; Länge der Freifläche und Bodenprofil	42
6.3.	Optische Hilfsmittel für Anflugverfahren, Anflugbefeuerungstyp und Gleitwinkelbefeuerungssystem; Markierung und Befeuerung von Pisten, Rollbahnen und Vorfeldern; andere optische Orientierungs- und Steuerungs-Hilfsmittel auf Rollbahnen und Vorfeldern, Position und Art des optischen Andockleitsystems; Verfügbarkeit einer Notstromversorgung für Befeuerung	45
6.4.	Die Lage und Funkfrequenz der VOR Flugplatz-Kontrollpunkte	47
6.5.	Die Lage und Bezeichnung der Standardrollrouten	47
6.6.	Die geografischen Koordinaten jeder Schwelle, geeigneter Rollbahnmittellinienpunkte und der Luftfahrzeug-Standplätze	47
6.7.	Die geografischen Koordinaten und die höchste Erhebung signifikanter Hindernisse in den An- und Abflugbereichen, im Bereich der Platzrunde und in der Umgebung des Flugplatzes (in Form von Karten) .	48
6.8.	Beschaffenheit der Fahrbahndecken und deren Tragfähigkeit anhand der Luftfahrzeugklassifikationszahl - Tragfähigkeitsklassifikationszahl/Tragfähigkeits-klassifikationsbewertung (ACN-PCN/PCR) Methode	48
6.9.	Lage und Ortshöhe der Höhenmesskontrollpunkte	49
6.10.	Ausgewiesene Strecken.....	49
6.11.	Kontaktaten (Telefon-/Telex-/Fax-Nummern und E-Mail-Adresse) des Flugplatzkoordinators für das Abschleppen fluguntüchtiger Luftfahrzeuge und Information zur Fähigkeit zum Abschleppen eines fluguntüchtigen Luftfahrzeuges, ausgedrückt im Hinblick auf die größte Luftfahrzeugtype	50
6.12.	Umfang des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste; Typen und Menge der Feuerlöschmittel, die regelmäßig am Flugplatz zur Verfügung stehen.....	51
6.13.	Ausnahmen oder Freistellungen von den einschlägigen Anforderungen, Fälle von Equivalent Level of Safety, Special Conditions und betrieblichen Beschränkungen	51
E.	DETAILS ZU DEN BETRIEBSVERFAHREN DES FLUGPLATZES, SEINER AUSRÜSTUNG UND DER SICHERHEITSMÄßNAHMEN	52
7.	FLUGPLATZ MELDESYSTEM	52
7.1.	Vereinbarungen und Verfahren für die Meldung von Änderungen der in der AIP enthaltenen Flugplatzinformationen und die Aufgabe von NOTAMs, einschließlich der Meldung von Änderungen an die OZB und der Aufzeichnung der Berichterstattung von Changes	52
7.1.1.	NOTAM-Ausgabe	52
7.1.2.	SNOWTAM-Ausgabe.....	52
7.2.	Verfahren und Häufigkeiten von Vermessungen für Luftfahrtdaten, einschließlich der zu vermessenden Bereiche.....	53
8.	VERFAHREN FÜR DEN ZUGANG ZU DEN FLUGPLATZ BEWEGUNGSFLÄCHEN	53
8.1.	Koordinierung mit den Sicherheitsbehörden (Security)	53
8.2.	Verhinderung des unerlaubten Zugangs zu den Bewegungsflächen.....	53
9.	VERFAHREN ZUR INSPEKTION, BEWERTUNG UND BERICHTERSTATTUNG ÜBER DEN ZUSTAND DER BEWEGUNGSFLÄCHEN UND DER ÜBRIGEN BETRIEBSFLÄCHEN UND EINRICHTUNGEN (EINSCHLIEßLICH DER BEWERTUNG DER REIBUNGSEIGENSCHAFTEN DER PISTE UND WASSERTIEFENMESSUNG)	54
9.1.	Verfahren und Kommunikationswege mit den zuständigen Flugverkehrsdiensten während einer Inspektion	54
9.2.	Inspektions-Checkliste, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen.....	55
9.3.	Inspektionsabstände und -zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen	55
10.	INSPEKTIONSVERFAHREN FÜR ROUTINE- UND NOTFALLINSTANDHALTUNG OPTISCHER UND NICHT OPTISCHER HILFEN NACH BEDARF UND DER ELEKTRISCHEN ANLAGEN AUF DEM FLUGPLATZ	56
10.1.	Inspektions – Checklisten, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen.....	56
10.2.	Inspektionsabstände und -zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen	56
11.	BETRIEBS-, INSTANDHALTUNGS- UND REPARATURANLEITUNGEN, WARTUNGSANWEISUNGEN, FEHLERDIAGNOSE- UND INSPEKTIONSVERFAHREN FÜR DIE FLUGPLATZAUSRÜSTUNG	57
12.	VERFAHREN FÜR.....	57

12.1.	<i>die Instandhaltung der Bewegungsflächen einschließlich der befestigten Flächen, unbefestigten Pisten und Rollbahnen, Pisten und Pistenstreifen und die Drainage</i>	57
12.2.	<i>Überlastbetrieb</i>	58
13.	VERFAHREN FÜR ARBEITEN AUF DEM FLUGPLATZ	59
13.1.	<i>Koordinierung, Planung und Durchführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten</i>	59
13.2.	<i>Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC während der Durchführung der Arbeiten</i>	59
14.	VERFAHREN FÜR DAS VORFELD MANAGEMENT	60
14.1.	<i>Übergabe von Luftfahrzeugen zwischen Flugverkehrsdiensten und Vorfeld Management</i>	60
14.2.	<i>Zuweisung von Parkpositionen für Luftfahrzeuge</i>	60
14.3.	<i>Triebwerksstart und Bewegungen von Luftfahrzeugen durch Schlepper (Push – Back)</i>	61
14.3.1.	<i>Schleppen von LFZ</i>	61
14.3.2.	<i>Triebwerksprobeläufe</i>	61
14.4.	<i>Einwinken und „Follow Me“ - Dienst</i>	62
15.	VERFAHREN FÜR DAS AIRSIDE SAFETY MANAGEMENT	62
15.1.	<i>Schutz vor Abgasstrahl und Downwash</i>	62
15.2.	<i>Durchsetzung von Sicherheitsmaßnahmen bei der Betankung von LFZ</i>	63
15.3.	<i>Vermeidung von FOD und Vorfeldreinigung</i>	64
15.4.	<i>Begleitung, Kontrolle und Schutz von Fluggästen auf dem Vorfeld, dem Fahrzeugverkehr und dem Betrieb von Luftfahrzeugen, Verwendung von festgelegten Wegen und Vermeidung der Beeinträchtigung der LFZ-Abfertigung</i>	65
15.4.1.	<i>Schutz von Passagieren</i>	65
15.4.2.	<i>Passagierwege bei De-/Boarding ohne Transportmittel</i>	65
16.	VERFAHREN FÜR DIE STEUERUNG DES FAHRZEUGBETRIEBES AUF ODER IN DER NÄHE DER BEWEGUNGSFLÄCHEN EINSCHLIEßLICH VERKEHRSVORSCHRIFTEN, VORRANGREGELN, GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNGEN UND METHODE FÜR DIE ERTEILUNG DER FAHRERLAUBNIS SAMT GEEIGNETER DURCHSETZUNGSMITTEL	65
16.1.1.	<i>Verkehrsregeln auf den Bewegungsflächen</i>	66
16.1.2.	<i>Interne Fahrberechtigungen</i>	66
16.1.3.	<i>Befahren/Betreten der Pisten, Rollbahnen und Abstellflächen inkl. Sicherheitszonen</i>	66
16.1.4.	<i>SMGCS</i>	67
17.	VERFAHREN FÜR DAS WILDTIERGEFAHRENMANAGEMENT EINSCHLIEßLICH DER BEURTEILUNG DER GEFÄHRDUNG DURCH WILDTIERE UND VEREINBARUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG VON WILDTIERÜBERWACHUNGSPROGRAMMEN UND VERBREITUNG DER ENTSPRECHENDEN INFORMATIONEN IN DEN AIS, WILDUNFÄLLE	67
18.	LUFTFAHRTHINDERNISSE UND FLÄCHENNUTZUNG	68
18.1.	<i>Hinderniskontrolle und Überwachung innerhalb und außerhalb der Flugplatzgrenzen, sowie Benachrichtigung der zuständigen Behörde über Art und Standort der Hindernisse, jegliche Erhöhung oder Abbau und die erforderlichen Maßnahmen, wie die Veröffentlichung beim AIS</i>	68
18.2.	<i>Überwachung und Eindämmung von Gefährdungen im Zusammenhang mit Tätigkeiten von Menschen und mit der Flächennutzung auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung</i>	69
19.	FLUGPLATZ – NOTFALLPLAN	70
19.1.	<i>Behandlung von Notfällen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung</i>	70
19.2.	<i>Tests der im Notfall einzusetzenden Flugplatzeinrichtungen und –ausrüstung unter Berücksichtigung der Häufigkeit</i>	71
19.3.	<i>Übung für den Test der Notfallpläne unter Berücksichtigung der Häufigkeit</i>	71
20.	RETTUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG EINSCHLIEßLICH BESCHREIBUNG VON EINRICHTUNGEN, AUSRÜSTUNG PERSONAL UND VERFAHREN ZUR EINHALTUNG DER ANFORDERUNGEN AN DIE BRANDBEKÄMPFUNG	72
21.	PLAN FÜR DAS ABSCHLEPPEN FLUGUNTÜCHTIGER LFZ, EINSCHLIEßLICH DER ENTSPRECHENDEN VEREINBARUNGEN, AUSRÜSTUNG UND VERFAHREN FÜR DESSEN UMSETZUNG	73
21.1.1.	<i>Sicherstellung der Beweise</i>	73
21.1.2.	<i>Bergung von bewegungsunfähigen LFZ</i>	73
22.	VERFAHREN ZUR SICHERSTELLUNG DES SICHEREN UMGANGES UND LAGERUNG VON TREIBSTOFF UND GEFÄHRGUT AUF DEM FLUGPLATZ	73
22.1.	<i>Ausrüstung, Lagerbereiche, Lieferung, Ausgabe, Handhabung und Sicherheitsmaßnahmen</i>	74
22.2.	<i>Qualität und korrekte Bezeichnung des Flugzeugkraftstoffes, Audit und Inspektionsintervalle, Checklisten, Stichprobenahme und Dokumentation</i>	75
23.	BETRIEB BEI SCHLECHTER SICHT	75

24.	VERFAHREN FÜR DEN WINTERDIENST	76
25.	BETRIEB BEI UNGÜNSTIGEN WITTERUNGSVERHÄLTNISSEN.....	76
26.	VERFAHREN FÜR BETRIEB BEI NACHT	77
27.	SCHUTZ VON RADARSYSTEMEN UND SONSTIGEN NAVIGATIONSHILFEN (INNERHALB DES FLUGHAFENS); SENDER SCHUTZZONEN	77
28.	BETRIEB VON LFZ MIT HÖHEREN CODELETTERN	78
29.	VERFAHREN UND MAßNAHMEN FÜR DEN BRANDSCHUTZ	78
30.	KOMMUNIKATIONSVERFAHREN, EINSCHLIEßLICH FREQUENZEN, SPRACHE, PHRASEOLOGIE, FAHRZEUG-RUFNAMEN, KOMMUNIKATIONSSIGNALE IM FALLE EINES FUNKAUSFALLS, WEITERGABE VON INFORMATIONEN	79
31.	VERFAHREN ZUM SCHLEPPEN VON LFZ, EINSCHLIEßLICH FESTGELEGTE STRECKEN, BELEUCHTUNG VON LFZ, KOMMUNIKATIONSVERFAHREN UND VERFAHREN BEI AUßERGEWÖHNLICHEN WETTERBEDINGUNGEN, BEI DENEN DAS SCHLEPPEN VON LFZ ERLAUBT ODER NICHT ERLAUBT IST.....	79
32.	VERFAHREN FÜR DIE ÜBERGABE VON TÄTIGKEITEN UND ÜBERMITTLUNG BETRIEBLICHER INFORMATIONEN.....	79

ANHANG 1: AERODROME CHART

ANHANG 2: LAGEPLAN 1:5.000

ANHANG 3: FLUGPLATZHINDERNISKARTE TYP A

0.2.6. Bezeichnung der Änderungen

Änderungen gegenüber der vorher gültigen Version werden mit blauer Schrift gekennzeichnet und darüber hinaus unter Punkt 0.2.2 vermerkt.

0.2.7. Vorübergehende Überarbeitungen

Vorübergehende Änderungen werden in Form von Aktennotizen oder Safety Infos ausgegeben. Die Änderungen werden ehest möglich dem EASA Compliance Manager bekannt gegeben. Sie werden nicht ins Handbuch aufgenommen.

0.2.8. Beschreibung des Verteilersystems und eine Verteilerliste für das Aerodrome Manual und seine Ergänzungen bzw. Änderungen

Das Aerodrome Manual mit allen mitgeltenden Dokumenten ist für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am SharePoint unter Safety Management System ersichtlich. Nur die dort abgelegten und verknüpften Dokumente sind gültig und verbindlich. Für externe Airsidenutzer ist das Aerordrome Manual und die Airsideordnung ebenso wie die ZFBB in der jeweils aktuellen Fassung auf der Homepage abrufbar. Ergänzende mitgeltende Dokumente zum Aerodrome Manual, welche für einzelne Airsidenutzer von Bedeutung sein könnten, werden den jeweiligen Airsidenutzern per Email [oder über einen LINK auf den SharePoint des Flugplatzhalters](#) durch den CM zur Kenntnis gebracht. Airsidenutzer können bei begründetem Interesse beim ADM Einsicht in das Aerodrome Manual und dessen mitgeltende Dokumente nehmen.

Die Aktualisierungen werden der Aufsichtsbehörde entsprechend deren Vorgaben übermittelt.

Aktualisierungen und Änderungen des Aerodrome Manuals werden vom CM durchgeführt. Ebenfalls werden die von der Änderung betroffenen externen Nutzer mittels E-Mail vom CM über die Änderungen informiert.

Neben dem Aerodrome Manual und den dazugehörigen Dokumenten sind keine weiteren Dokumente für den sicheren Betrieb gemäß EU Verordnung 139/2014 notwendig.

1. Allgemeine Informationen

Der Flughafen ist ein Militärflughafen mit ziviler Mitbenutzung. Die EASA-Zuständigkeit ist im untenstehenden Plan dargestellt. Die militärische Emergency Landing Site unterliegt nicht der EASA-Zuständigkeit.



Abbildung 1 EASA Zuständigkeit

1.1. Zweck und Geltungsbereich

Die Zertifizierung von Zivilflughäfen dient dazu, europaweit einheitliche Standards bei der Gestaltung von Zivilflugplätzen umzusetzen. Gleichzeitig soll die betriebliche Sicherheit der Zivilluftfahrt z.B. durch ein detailliertes SMS gestärkt werden, um Unfälle noch effektiver vermeiden zu können und Sicherheitsmängel zu reduzieren bzw. gänzlich zu eliminieren. Dazu soll das Aerodrome Manual den systematischen Ansatz der betrieblichen Organisation und effiziente Managementstrukturen transparent abbilden. Die FLG weist dadurch nach, wie sie der Verantwortung zur Herstellung des geforderten Sicherheitsniveaus nachkommt. Schließlich soll dadurch der OZB ein jederzeit aktueller und umfassender Überblick über den Flughafen Linz verschafft werden, um die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen dauerhaft überwachen und sicherstellen zu können. Das Aerodrome Manual ist ein Schlüsselinstrument zur Erreichung dieser Ziele.

Das Aerodrome Manual erfüllt dabei im Wesentlichen zwei Funktionen: Es soll dem Flughafen Linz als zentrales Steuerungsdokument und damit auch als Führungsinstrument dienen. Gleichzeitig kann der Flughafen Linz damit gegenüber den Aufsichtsbehörden jederzeit den Nachweis der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erbringen.

Mit der Verpflichtung zur Erstellung und zur ständigen Weiterentwicklung eines Aerodrome Manuals stellt der Flughafen Linz konkret dar, wie er die betriebliche Sicherheit herstellt. Es enthält dazu alle Anweisungen, Informationen und Leitlinien, die notwendig sind, um dem Flugplatzmanagement und den Mitarbeitern die Einhaltung der gesetzlichen und der eigenen Anforderungen zu ermöglichen. Die im Aerodrome Manual enthaltenen Informationen können überdies belegen, dass der Flughafen Linz allen rechtlichen Anforderungen, die an die Errichtung und an seinen Betrieb zu stellen sind, entspricht.

Insoweit wird nachgewiesen, dass es keine offenkundigen Defizite gibt, die die Sicherheit des Betriebes gefährden könnten. Diese Funktion kann nur durch die stetige Aktualisierung und Weiterentwicklung des Aerodrome Manuals erreicht werden und somit wird es als lebendes Dokument behandelt.

Das Aerodrome Manual hat für alle Mitarbeiter und Nutzer des Flughafen Linz Gültigkeit.

Gültigkeit des Zeugnisses [ADR.OR.B.035]

Das Zeugnis wurde am 14. Dezember 2017 von der OZB ausgestellt und bleibt gültig solange

- die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erfüllt und die Zertifizierungsgrundlage eingehalten werden und mit Findings gemäß ADR.OR.C.020 umgegangen wird.
- der OZB im Rahmen der Aufsichtstätigkeit Zugang zur Organisation gewährt wird, damit diese sicherstellen kann, dass die einschlägigen Bestimmungen eingehalten werden.
- das Zeugnis nicht zurückgegeben oder widerrufen wird. In diesen Fällen ist das Zeugnis der OZB unverzüglich zurückzugeben.

1.2. Rechtsgrundlagen für die Zertifizierung und das Aerodrome Manual

Verordnung VO (EU) 2018/1139, Verordnung VO (EU) 139/2014

1.3. Nutzungsbedingungen für die Flugplatznutzer /ZFBB)

Mitgeltendes Dokument:

- Zivilflugplatz Benützungsbedingungen

1.4. Pflichten des Flugplatzbetreibers, Rechte der zuständigen Behörde und Hinweise für die Mitarbeiter zur Vereinfachung der Audits bzw. Inspektion durch die Mitarbeiter der OZB

Die Aufsichtstätigkeit der OZB ist aufgrund der EU Verordnung 139/2014 und der folgenden Teilabschnitte:

- Teilabschnitt A (Allgemeine Anforderungen ADR.AR.A)
- Teilabschnitt B (Managementsystem ADR.AR.B)
- Teilabschnitt C (Aufsicht, Zulassung und Durchsetzung ADR.AR.C)

geregelt.

Nach erstmaliger Erteilung des Zertifikates im Jahr 2017 unterliegt der Flughafen Linz, dessen Aerodrome Manual und die Zulassungsgrundlagen, die Bedingungen und Auflagen des Zertifikates sowie Betriebsvorschriften aus nationalen Genehmigungsverfahren der ständigen Aufsicht durch die OZB. Diese Aufsicht wird durch Dokumentenkontrolle sowie durch geplante „Audits“ und nicht geplante „Inspektionen“ (Vor–Ort Kontrollen) durchgeführt.

Bei Audits bzw. Inspektionen durch die OZB werden seitens des Flughafen Linz, falls erforderlich, Personal und Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt.

Es wird gewährleistet, dass die OZB Einblick nehmen kann in alle Einrichtungen, Dokumente, Aufzeichnungen, Daten, Verfahren und etwaige andere Materialien, welche mit der Zertifizierung in Zusammenhang stehen, unabhängig davon, ob sie von der Flughafen Linz GesmbH zur Verfügung gestellt werden können oder von einem dritten Unternehmen.

Mitgeltende Dokumente

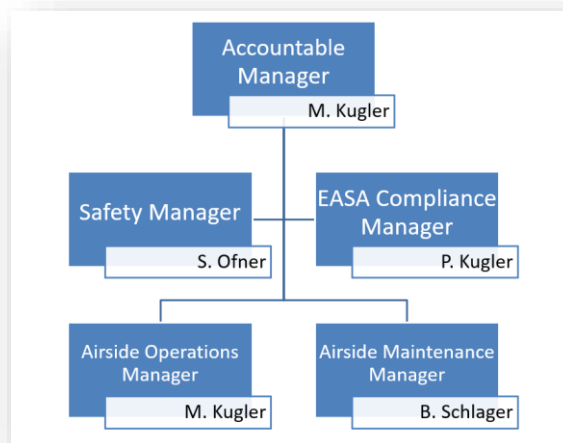
- FL 804034 VA Behebung von Feststellungen
- FL 804037 VA Termination of operation and termination of the provision of apron management service

B. Anforderungen an das Flugplatzmanagement-system, Qualifizierung und Schulung

2. Beschreibung des Managementsystems

2.1. Flugplatzorganisation und Verantwortlichkeiten, einschließlich einer Beschreibung der Organisationsstruktur einschließlich des allgemeinen Organigramms und sonstiger Abteilungsorganigramme. Das Organigramm sollte die Beziehung zwischen den Abteilungen sowie die Hierarchien und Berichtslinien aller die Sicherheit betreffenden Ebenen der Organisationsstruktur (Abteilungen, Bereiche, etc.) abbilden

Die Organisationsstruktur zu den EASA Vorgaben ist am Flughafen Linz wie im Diagramm unten ersichtlich dargestellt. Die Verantwortlichkeit der Airside Maintenance ist in einem anderen Bereich angesiedelt. Die endgültige Verantwortung für diesen Bereich liegt stets beim AM und es wird mittels Leistungsvereinbarung, sowie entsprechender Anweisungsbefugnis sichergestellt, dass entsprechend den EASA-Vorgaben gehandelt wird.



Mitgeltende Dokument:

- EASA Management Manual

Accountable Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015 (a)

Stelleninhaber

- Markus Kugler

Stellvertreter

- Airside Maintenance Manager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Weisungsbefugt gegenüber allen nachfolgend angeführten Stellen
- Sicherstellung, dass die nötigen Mittel verfügbar sind, um den Flugplatz gem. diesem Aerodrome Manual betreiben zu können. Dafür sind entsprechende Befugnisse innerhalb der Organisation festgelegt, dass alle dafür erforderlichen Tätigkeiten entsprechend den gegebenen Standards finanziert und durchgeführt werden können, insbesondere durch qualifiziertes Personal.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Schulungsinstruktion / -nachweis
Stelleninhaber: Günther Schweiger
- Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste
Stelleninhaber: Erwin Göttfert
- Luftfahrzeug-Bergeorganisation
Stelleninhaber: Achim Kimeswenger
- Flugplatzplanung
Stelleninhaber: Markus Kugler

Airside Maintenance Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015 (b)

Stelleninhaber

- Benedikt Schlager

Stellvertreter

- Airside Operations Manager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Als Leiter des Bereiches Technik obliegt dem Stelleninhaber die Verantwortung für die Durchführung der erforderlichen Instandhaltungstätigkeiten gem. diesem Aerodrome Manual.
- Zum Zweck der abteilungsübergreifenden Regelung der Kompetenzen sind diese mittels Anweisungsbefugnis und Leistungsvereinbarung geregelt.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Optische und elektrische Verkehrsleittechnik
Stelleninhaber: Maximilian Habringer
- [Kontrolle der visuellen Hilfsmittel durch Befliegungen](#)

Airside Operations Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015 (b)

Stelleninhaber:

- Markus Kugler

Stellvertreter

- Airside Duty Manager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Diese Stelle wird aufgrund der überschaubaren Größe der Organisation des Flughafen Linz vom Stelleninhaber des AM in Personalunion wahrgenommen.
- Dem Stelleninhaber kommt die Verantwortung über die alltäglichen Aufgaben des Flugbetriebes zu.
- Vorfeldkontrolldienste
- Winterdienst

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Verwaltung von Luftfahrttechnischen Vermessungsdaten

Safety Manager

gem. AMC1.ADR.OR.D.015(c)

Stelleninhaber:

- Stefanie Ofner

Stellvertreter

- EASA Compliance Manager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Zentrale Anlaufstelle im Unternehmen, die für die Entwicklung, Verwaltung und Aufrechterhaltung eines effektiven Safety Management System verantwortlich ist.

Aktivitäten im Kompetenzbereich, wie insbesondere:

- Safety Committees
- Safety Dokumente
- Tierwelt Gefahrenmanagement

Compliance Monitoring

gem. AMC1.ADR.OR.D.005(b)(11)

Stelleninhaber:

- Petra Kugler

Stellvertreter

- Safety Manager

Befugnisse und Verantwortlichkeiten:

- Prozess zur Überwachung der Einhaltung entsprechender Anforderungen gemäß diesem Aerodrome Manual.
- Betreiben eines Feedback-Systems, um dem AM die Einleitung der effektiven Abhilfemaßnahmen zu ermöglichen.
-

Der Prozess für die Erstellung, Prüfung und Freigabe von Dokumenten ist im EASA Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokument:

- EASA Management Manual

Extern vergebene Tätigkeiten

Extern vergebene Tätigkeiten sind alle im Zulassungsumfang des Flugplatzbetreibers erfassten Tätigkeiten gemäß den Zeugnisbedingungen, die von anderen Organisationen durchgeführt werden, die entweder selbst eine Zulassung für die Durchführung dieser Tätigkeiten besitzen oder, falls sie keine Zulassung besitzen, mit einer Genehmigung des Flugplatzbetreibers arbeiten.

Im Rahmen des Compliance Management wird sichergestellt, dass, wenn Tätigkeiten extern vergeben werden, diese die einschlägigen Anforderungen erfüllen.

Die beauftragten Unternehmen bestätigen schriftlich die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften. Sollte es sich hierbei um dauerhafte Tätigkeiten handeln, werden die beauftragten Unternehmen auditiert.

Die Verantwortung für diese Tätigkeiten oder daraus resultierenden Nachweisen verbleibt beim Flughafen.

2.2. Beschreibung des SMS

Das Safety Management System am Flughafen Linz basiert im Wesentlichen auf:

- Überwachung der im Aerodrome Manual festgelegten SMS-Grundsätze und Aufgaben
- Überwachen der geforderten Korrekturmaßnahmen
- Kontinuierliche Verbesserung des Safety Management
- Überwachen der Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen aus internen oder externen Untersuchungsberichten
- Ansprechpartner Airlines/Behörden im Nachgang zu Ereignissen
- Aufarbeitung von safety-relevanten Vorkommnissen
- Durchführen von internen Safety Audits
- Regelmäßige Information des AM
- Unterhalt und Weiterentwickeln des SMS
- Überprüfung von Prozessen und Verfahren des Aerodrome Manual in sicherheitsrelevanter Form
- Leitung von sämtlichen erforderlichen Safety Committees; dabei bilden die Mitglieder des Runway Safety Committees das [Local](#) Runway Safety Team
- Beraten von internen und externen Stellen in Safety Fragen
- Regelmäßige Information aller Bediensteten über sicherheitsrelevante Prozesse
- Einbeziehung in die Erstellung und Überarbeitung der Notfallpläne und –verfahren

Die Details zum Kapitel 2.2 sind dem Safety Management Manual zu entnehmen.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.2.1. Geltungsbereich des Sicherheitsmanagements

Gemäß ICAO Doc. 9774 (Manual on Certification of Aerodromes) ist der Umfang und die Ausdehnung eines Safety Management Systems folgendermaßen festgelegt:

Der Umfang des SMS ist auf die Gebiete Flugplatzeinrichtungen und -ausstattungen sowie Flugplatzservice und operationelle Prozeduren beschränkt. Unter Flugplatzeinrichtung und -ausstattung versteht man die Anlagen, die innerhalb oder außerhalb des Flugplatzgeländes installiert und betrieben werden, um das Landen, Starten und Bewegen von Luftfahrzeugen auf den Flächen des Flugplatzes zu ermöglichen.

Nach dieser Basis - Definition der ICAO beschränkt sich das SMS auf einen baulichen bzw. anlagenmäßigen Bereich, welcher direkt mit der Bewegung von Luftfahrzeugen zu tun hat. Die Flugplatzhalter sind gefordert, durch ein SMS eine insgesamt „sichere Umgebung“ für den Betrieb von Luftfahrzeugen zu schaffen, welcher es nötig macht, auch andere Bereiche in das SMS einzubeziehen. Der Gesamtumfang ist durch die Prozesse und Verfahren für einen sicheren und reibungslosen Flugplatzbetrieb festgelegt.

Wegen der ständig auf einem Flughafen stattfindenden Veränderungen muss das SMS anpassungsfähig sein und auch angepasst werden.

Ausgeschlossen werden die folgenden Bereiche, für welche andere Regularien existieren:

- Security mit Ausnahme von Information Security
- Flugsicherungsanlagen (außer sie stehen im Einflussbereich des Flughafens)
- Flugführung (ATS)
- Luftfahrtinformationssystem (AIS)
- Luftfahrtmeteorologie (MET)
- Qualitätsmanagement
- Umweltmanagement
- Luftfahrzeuge betreffende operationelle Belange
- Arbeitnehmerschutz, soweit diese nicht direkt mit Einrichtungen, Ausstattungen oder Verfahren in Zusammenhang stehen, welche das Landen, Starten und Bewegen auf den Flächen des Flugplatzes ermöglichen
- Generelle bzw. allgemeine Gefahren und Risiken, die nicht im Regulierungsrahmen der Luftfahrt- und Flugplatzindustrie erfasst sind

Nicht ausgeschlossen ist jedoch, dass einzelne Bereiche dabei das AM tangieren bzw. Überschneidungsbereiche existieren.

2.2.2. Sicherheitsrichtlinien und Ziele

Die Angaben zu den Sicherheitsrichtlinien und den Zielen sind im Safety Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.2.3. Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung

Die Angaben zu den Sicherheitsverantwortlichkeiten der Sicherheitsmitarbeiter mit Führungsverantwortung sind im Safety Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.2.4. Anforderungen an die Dokumentationskontrolle

Die Vernetzung der Dokumentation aus Prozesswesen, Berichtswesen, Auditierung und der Gefahren- und Risikobewertung ist von großer Bedeutung.

Dadurch wird für die vier Bestandteile des SMS folgendes sichergestellt:

- Die für jeden Prozess durchgeführte Gefahrenidentifizierung und Risikobewertung, die daraus resultierenden Folgerungen und Abwehrmaßnahmen und die assoziierten Auditierungen sind zusammengefasst.
- Die durchlaufenden Auditierungen, ihre Ergebnisse und Anweisungen mit den dazugehörigen Prozessen und den Abteilungen bzw. Unternehmen sind zusammengefasst.
- Zusammenfassung aller Informationen aus Sicherheitsmeldungen, nachfolgender Untersuchung, Umsetzungsmeldung und der involvierten Personen und Unternehmen
- Auswertung von Unfall- und Vorfalursachen nach Art, Ursache und Folgen

Durch eine Sammlung und klare Strukturierung der Informationen wird eine ständige Auskunft über mögliche Problembereiche oder aber die Verbesserung der Sicherheit gegeben.

Die Dokumentation sämtlicher behandelten Themen erfolgt im Safety Büro. Es kann jederzeit in Rücksprache mit dem SM darauf Einsicht genommen werden.

Des Weiteren erfolgt eine Veröffentlichung folgender Dokumente im für jeden Mitarbeiter zugänglichen Share Point unter Safety Management System.

- Safety Report
- Protokolle der Safety Committees
- Safety Info
- Safety Reminder

2.2.5. Risikomanagement, mit Risikoerkennung und Risikobewertung

Die Angaben zum Risikomanagement sind im Safety Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Safety Management Manual

2.2.6. Überwachung der Umsetzung und Effizienz von Sicherheits- und Risikominderungsmaßnahmen

Mitigationsmaßnahmen aus Safety Assessments, Safety Untersuchungen, Safety Audits oder aufgrund von Sicherheitshinweisen werden durch das SMS überwacht. Zusätzlich wird überprüft, ob die beschlossenen Maßnahmen einen Safety Gewinn ergeben haben und ob die Maßnahmen umgesetzt wurden.

2.2.7. Überwachung des Sicherheitsniveaus

Mittels interner und externer Audits werden die sicherheitsbezogenen Leistungen überwacht.

Im Rahmen der Audit werden

- die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben und Safety Standards und der sicherheitsbezogenen Leistungen,

- Korrekturmaßnahmen zu im Berichtswesen gemeldeten Vorfällen und Sicherheitshinweisen und
- die Erreichung der Sicherheitszielstellungen

kontrollieren und bewerten.

Im Rahmen des SMS werden alle am Flughafen tätigen Unternehmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausüben, welche in die Zuständigkeit des SMS fallen, auditiert.

2.2.8. Berichterstattung und Untersuchung

Unfallmeldung

Die Mitarbeiter der Flughafen Linz GesmbH, sowie die Mitarbeiter aller am Flughafen Linz tätigen Unternehmen müssen Unfälle im Airsidebereich an die Flugplatzbetriebsleitung melden und bis zur endgültigen Unfallaufnahme durch den ADM oder dessen Vertreter vor Ort bleiben. Die Unfallendlage muss beibehalten werden. Die Beschreibung des Unfallherganges aus der Sicht des Beteiligten (schriftlich) kann vom SMS verlangt werden.

Safety Meldung

Die Mitarbeiter der Flughafen Linz GesmbH, sowie die Mitarbeiter aller am Flughafen Linz tätigen Unternehmen können und sollen Vorschläge die der Erhöhung der Sicherheit am Vorfeld dienen können, sowie Vorfälle und Gefahrensituationen mittels einer Safety-Meldung direkt an das Safety Management System melden. Meldungen können per Email an safety@linz-airport.com, telefonisch 07221 600 1605 abgegeben werden. Diese Meldungen können auch anonym erfolgen. Eingehende Meldungen werden im Sinne einer Just Culture nicht zum Nachteil für den Mitarbeiter verwendet. Sie dienen einzig der Erhöhung der flugplatzbetrieblichen Sicherheit.

Mitgeltendes Dokument:

- Safety Management Manual
- FL 804022 VA Meldung

Untersuchung von Unfällen und Safety-Meldungen

Nach Eingehen einer Meldung über einen Unfall, Vorfall bzw. eines Sicherheitshinweises beim SM werden diese auf Echtheit und Relevanz geprüft und entschieden, ob eine interne Untersuchung durchgeführt wird.

Sich aus der Untersuchung ergebende nötige Verfahrensänderungen und Sicherheitsanweisungen werden im Untersuchungsbericht dokumentiert und an die betroffenen Stellen und Unternehmen ausgegeben.

Umsetzung

Eventuell im Untersuchungsbericht geforderte Verfahrensänderungen bzw. Maßnahmen müssen von den betroffenen Stellen umgesetzt werden. Falls vom SM eine Umsetzungsfrist gesetzt wurde, muss dem SMS die Durchführung gemeldet werden.

Wenn die Überprüfung der Umsetzung durch das SMS negativ ausfällt, müssen erneut Maßnahmen vom SM beschlossen werden bzw. weitere Fristen gesetzt werden.

Mit einer für den SM zufriedenstellenden Umsetzung ist eine Untersuchung abgeschlossen.

2.2.9. Notfallplanung

Um eine fortlaufende Verbesserung der im Notfallplan enthaltenen Systeme und Verfahren zu gewährleisten, ist der SM in dessen Erstellung miteingebunden.

Darüber hinaus tritt das Emergency Committee im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Flugnotfallübungen und auch anlassbezogen zusammen, um an der ständigen Verbesserung der Notfallplanung aktiv mitzuwirken

2.2.10. Änderungsverfahren

Besteht die Notwendigkeit zur Veränderung bzw. Anpassung eines bereits bestehenden Prozesses mit möglichen Auswirkungen auf die flugplatzbetriebliche Sicherheit, so muss dies dem Safety Management System des Flughafens Linz rechtzeitig gemeldet werden.

Die möglichen Auswirkungen dieser Veränderungen werden durch den ECM und/oder SM in Zusammenarbeit mit den Prozessverantwortlichen und Prozessbeteiligten geprüft. Der veränderte Prozess darf erst nach der Prüfung und positiven Bewertung durch das EASA Compliance Management und ggf. das SMS und nach erfolgter Anzeige bei der OZB bzw. deren Genehmigung angewandt werden. Diese Bewertung umfasst auch die Einholung einer etwaigen behördlichen Genehmigung.

Die Prüfung im Rahmen eines Change Management umfasst mindestens:

- Feststellung der Abweichung von bestehenden Verfahren / Prozessen
- Feststellung von möglichen Auswirkungen und Gefahren
- Durchführung einer Gefahren- und Risikobeurteilung
- Prüfung der geltenden gesetzlichen Regelungen und Standards
- Setzen von Maßnahmen zur Gefahrenverringerung
- Wahrnehmung von Genehmigungs- bzw. Bekanntmachungspflichten

Mitgeltendes Dokument

- FL804032 VA Change Management

2.2.11. Förderung der Sicherheit

Die Angaben zur Sicherheitsförderung sind im Safety Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.2.12. Ergebnisse des SMS

Die Angaben zu den Ergebnissen des SMS sind im Safety Management Manual geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- Safety Management Manual

2.3. Beschreibung der Prozesse zur Konformitätskontrolle

Unter dem Begriff „Compliance“ ist die Einhaltung von Gesetzen und internen Regeln zu verstehen. Die Aufgabe des EASA Compliance Monitoring (ECM) ist es, durch die Überwachung von Verfahren und Prozessen, die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen der ADR.OPS, sonstiger einschlägiger, regulatorischer Anforderungen sowie interner Verfahren sicherzustellen, Risiken zu erkennen und zu verhindern.

Dennoch auftretende Verstöße sollen zeitnah erkannt werden, damit angemessene Reaktionen auf den Verstoß ergriffen werden können.

Das ECM betrifft ausschließlich die Anforderungen der VO (EU) 139/2014, nicht jedoch andere Compliance-Bereiche des Unternehmens, wie zB. Antikorruption oder Kartellrecht.

Zur Einhaltung der entsprechenden Anforderungen der Standards dieses Aerodrome Manuals, als Basiswerkzeug zur Umsetzung der Vorgaben der VO (EU) 139/2014, wurden nachfolgende Grundstruktur der Konformitätsüberwachung festgelegt. Diese wird vom CM fortlaufend überprüft und gegebenenfalls verbessert.

Die Konformitätsüberwachung enthält ein Feedbacksystem für Verstöße an den AM, um bei Bedarf eine effektive Durchführung der Abhilfemaßnahmen sicherzustellen.

Der Flugplatzhalter überwacht die Einhaltung der Verfahren, die er entwickelt hat, um zu gewährleisten, dass die Tätigkeiten sicher sind.

Das Compliance Management ist verantwortlich für:

- Überwachung und Weiterentwicklung aller Verfahren und Prozesse im Flugplatzhandbuch
- Überwachung der Einhaltung der Zertifizierungsbasis
- Sicherstellung der Compliance bei neuen Certification Specification Issues
- Sicherstellung der Compliance bei Amendments zu den ADR.OR. und ADR.OPS Regularien
- Überwachung der Schulungsstandards und -programme
- Aufsicht über operationelle Einheiten, Durchführung von Audits
- Überprüfung und Freigabe von Verfahren und Prozessen im Flugplatzhandbuch
- Ansprechpartner für Airlines, Behörden, Dritte
- Überwachung der Managementsystemverfahren
- Change Management: Überwachung von Veränderungen am Flughafen
- Beurteilung von baulichen Änderungen im Zuge von Errichtungs- und Benützungsbewilligungen
- Kontrolle der Daten für Luftfahrtpublikationen (eTod / ADQ)
- Überwachung der Abarbeitung der durch die OZB festgestellten Auditmängel
- Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung von Auditmängeln
- Überwachung der Compliance Checkliste der OZB und stetiger Abgleich dieser mit internen Verfahren und Prozessen

Die Stelle des EASA Compliance Managers untersteht fachlich dem AM.

Die Unabhängigkeit der Konformitätsüberwachung wird sichergestellt. Der Zugang des CM zu allen für die Konformitätsüberwachung relevanten Teilen der Flugplatzorganisation wird gewährleistet.

Mitgeltendes Dokument

- FL 804031 VA EASA Compliance Monitoring
- FL 804032 VA Change Management

2.4. Beschreibung des Qualitätsmanagementsystems für Luftfahrt Daten und das Verfahren zu deren Bereitstellung und alle damit in Zusammenhang stehenden Verfahren, insbesondere diejenigen zur Erreichung der relevanten Sicherheitsziele

Die Anforderungen an Datenqualität (DQRs) bzgl. Luftfahrt Daten, die zu verwendenden Referenzsysteme sowie die entsprechenden Auflieferungsprozesse werden im Data Provision Agreement zwischen der Austro Control GmbH (ACG) und der Flughafen Linz GesmbH (FLG) geregelt.

Der Flughafen Linz nutzt zur Auflieferung von Luftfahrtinformationen die im Data Provision Agreement festgelegten Webplattformen. Hierbei wird unterschieden zwischen der Auflieferung von AIP-Daten und der Auflieferung von NOTAM / SNOWTAM. Beide Webplattformen sind nur mit spezifischem Benutzer und Passwort zugänglich. Die aufliefernden Stellen (Personen) sowohl für AIP-relevante Luftfahrtinformationen als auch für NOTAMs / SNOWTAMs werden im Anhang zum Data Provision Agreement geführt.

Räumliche Flugplatzinformationen für die AIP werden im Datenaustauschformat „GeoPackage“ aufgeliefert. Diese Daten werden vom Flughafen Linz in Zusammenarbeit mit einem Ziviltechniker generiert. Eine formale Vereinbarung der FLG mit dem beauftragten Ziviltechniker soll sicherstellen, dass die geforderten Qualitätsstandards bei Generierung und Auflieferung der Daten eingehalten werden.

Mitgeltende Dokumente:

- Data Provision Agreement ACG-FLG
- FL804001 VA AIP, Notam, Snowtam Prozess

2.5. Verfahren für Meldungen an die zuständige Behörde, insbesondere zu Umgang, Meldung und Bericht über Unfälle, schwere Störungen und Ereignisse

a) Definition von Unfall, schwerer Störung und Ereignis sowie der entsprechenden Verantwortlichkeiten aller damit befasster Personen

Die Definitionen für Unfall, schwere Störung und Ereignis werden gemäß ICAO Annex 13 gehandhabt. Meldungen werden gemäß Verordnung (EU) 376/2014, bzw. nach Verfahrensanweisung FL804022 Meldungen abgearbeitet.

b) Abbildungen von zu verwendenden Vordrucken

Meldungen zu Störungen der Luftfahrt werden gem VO (EU) 376/2014 im ECCAIRS2 (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) erfasst. Die gemäß Verordnung (EU) 376/2014 Artikel 4, Punkt (7) und (8) festgelegten Übermittlungszeiten werden dabei eingehalten.

Die Meldungen werden durch das SMS gesichtet und fließen in das Risikomanagement ein.

c) Verfahren und Vereinbarungen für die Aufbewahrung von Nachweisen

Die im ECCAIRS2 gemeldeten Vorfälle sind jederzeit abrufbar.

d) Ereignisse von medialer Aufmerksamkeit

Ereignisse, die zur medialer Aufmerksamkeit führen, sind oft Gegenstand zeitnaher Anfragen an die OZB. Deshalb ist ein zeitnaher Informationsfluss an bzw. Austausch

mit der Sektion IV – Verkehr Gruppe Luft / Abteilung L3 - Luftfahrt-Infrastruktur notwendig.

Mitgeltendes Dokument:

- FL 804022 VA Meldungen

2.6. Verfahren betreffend das Verbot von Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten

Am Flughafen Linz ist ein Verfahren installiert, welches unter Beteiligung der Belegschaftsvertreter ein Stufenmodell vorsieht, wie ein sicherer und gleichzeitig präventiver Umgang mit Alkohol, psychoaktiven Substanzen und Medikamenten gewährleistet wird. Arbeiten unter Alkoholeinfluss oder Einfluss von psychoaktiven Substanzen und Medikamenten ist untersagt. Für den Airsidebereich wurde dies in den ZFBB geregelt.

Mitgeltendes Dokument:

- ZFBB
- Betriebsvereinbarung Umgang mit Alkohol und Drogen am Arbeitsplatz

2.7. Verfahren für:

2.7.1. Einhaltung von Sicherheitsrichtlinien

Sicherheitsanweisungen der OZB/EASA werden seitens des SMS am Flughafen Linz an alle betroffenen Stellen verteilt.

2.7.2. Reaktion auf Sicherheitsprobleme

Bei Sicherheitsproblemen wird im Rahmen der bestehenden Prozesse sofort reagiert und Korrekturmaßnahmen in die Wege geleitet. Sicherheitsinformationen werden anhand der SMS-Prozesse abgehandelt.

2.7.3. Umgang mit Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsbehörden

Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsbehörden werden im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems erfasst und analysiert. Verantwortlich für die Bearbeitung von Sicherheitsempfehlungen und ggf. die Identifikation geeigneter Maßnahmen ist der Safety Manager. Unabhängig vom Ergebnis der Analyse und Bewertung der Sicherheitsempfehlung wird der Sachverhalt durch das SMS dokumentiert.

2.8. Beschreibung der Methoden und Verfahren für die Aufzeichnung von LFZ Bewegungen, einschließlich Bewegungs- und LFZ Muster Daten und Fluggastzahlen

Am Flughafen Linz steht für die Aufzeichnung der Luftfahrzeugbewegungen samt dem nachfolgend gelisteten Daten ein computerunterstütztes Verwaltungs- und Abrechnungsprogramm zur Verfügung.

- Anzahl der Bewegungen für jeden Luftfahrzeugmuster, der den Flugplatz benutzen
- Art der einzelnen Luftfahrzeugbewegungen (gewerblicher Luftverkehr, Frachtverkehr, etc.)
- Datum jeder Bewegung

- Anzahl der Fluggäste

Die Aufzeichnungen werden in elektronischer Form geführt und bleiben während der gesamten Aufbewahrungsfrist lesbar. Das verwendete Computersystem ist das Sky Port der Fa. ISO.

Alle Computereinrichtungen sind redundant in zwei Rechenzentren vorhanden, Firewall geschützt und verfügen über ein Backup-System, welches die Daten täglich während der Nachtstunden sichert. Das Computersystem ist gegen den Zugriff und die Änderung der Daten von nicht autorisierten Personen durch entsprechende Zugangssperren und Sicherheitssysteme geschützt.

Die Computereinrichtungen, die für die Sicherstellung des Daten-Backups verwendet werden, befinden sich an einem anderen Ort als jene, welche die Operativ-Daten enthalten. Dies ist durch bauliche Trennung gewährleistet, da sich Rechenzentren und Backupräume in unabhängigen Gebäudeteilen / Brandabschnitten befinden.

Gemäß den internen Standards der IKT werden diese Daten für einen Zeitraum von mind. 7 Jahren aufbewahrt.

Aufzeichnungen in Papierform werden in den Büroräumlichkeiten der einzelnen Stellen bzw. im Archiv im Keller des Abfertigungsgebäudes ebenfalls mind. 5 Jahre aufbewahrt.

Die hier beschriebene Aufbewahrungsmethodik gilt analog für alle das Aerodrome Manual betreffenden Aufzeichnungen.

Abweichungen zur 5-jährigen Aufbewahrungsfrist gibt es für nachfolgende Bereiche.

- Zertifizierungsbasis, AMC, aktuelles Zertifikat während der Gültigkeit des Zertifikats
- Vereinbarungen mit Dritten, solange sie in Kraft sind
- Handbücher für Flugplatzausrüstungen oder auf dem Flugplatz verwendete Systeme so lange, wie sie auf dem Flugplatz verwendet werden
- Safety Assessments für die Dauer des Bestehens des Systems, Verfahrens bzw. der Tätigkeit.
- Aufzeichnung über Schulung und Qualifikationen von Personal und medizinische Unterlagen, sowie die Befähigungsüberprüfung von Personal für mind. 4 Jahre nach dessen Ausscheiden oder bis dessen Tätigkeitsbereich von der zuständigen Behörde überprüft wurde
- Aktuelle Version des Gefahrenregisters

3. Erforderliche Qualifikation der Mitarbeiter und qualifizierende Verfahren

[Siehe GM1 ADR.OR.D.015(d)]

Der Flugplatzbetreiber hat für die zu erfüllenden Aufgaben qualifiziertes, d.h. für den jeweiligen Zweck geeignetes Personal zu bestimmen. In Übereinstimmung mit den einschlägigen Anforderungen sind die erforderlichen Qualifikationen festzulegen.

Am Flughafen Linz regeln Schulungsprogramme die Anforderungen an das Personal.

Mitgeltendes Dokument:

- FL804080 VA Schulung von Airsidepersonal

3.1. Schulungsprogramm mit dem Mindestinhalt

Die Schulungsprogramme werden von den einzelnen Bereichen festgelegt und sind bei folgenden Mitarbeitern anzuwenden.

- Mitarbeiter, die mit dem Betrieb, der Instandhaltung und dem Management des Flugplatzes befasst sind
- Mitarbeiter, die unbegleitet auf der Bewegungsfläche und sonstigen Betriebsflächen des Flugplatzes tätig sind
- Mitarbeiter, die mit dem Flugplatzbetreiber oder sonstigen Organisationen verbunden sind oder Dienstleistungen auf dem Flugplatz erbringen, unabhängig von ihrer Ebene innerhalb der Organisation

3.1.1. Verantwortlichkeiten, Häufigkeiten, Lehrpläne, festgelegte Schulungsstandards

Die festgelegten Schulungsstandards, Lehrpläne, Inhalte sowie die Häufigkeit der Schulungen sind in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

Die einzelnen Schulungsprogramme haben zumindest folgende Punkte zu enthalten:

- erforderliche Qualifikationen und Voraussetzungen
- Angaben zu Schulungsinhalten (Theorie und Praxis)
- Häufigkeit der Schulungen und Befähigungsüberprüfungen
- Zeitintervall der wiederkehrenden Schulung
- Angaben zum Ausbilder und Prüfer
- zu erreichender Schulungsstandard und Vorgehensweise bei Nichterreichen dessen
- Aufbewahrungsfristen
- Verantwortlichkeiten

Mitgeltendes Dokument:

- FL804080 VA Schulung von Airsidepersonal
- Lehrpläne

3.1.2. Verfahren

3.1.2.1. für die Schulung und Überprüfung der auszubildenden Mitarbeiter

Diese sind in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

3.1.2.2. die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen

Diese sind in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

3.1.3. Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und entsprechende Aufbewahrungsfristen

Personalakten

Personalakten werden in der Personalabteilung verwaltet.

Die Dokumentation umfasst folgende Punkte:

- Beginn/Ende (falls zutreffend) des Beschäftigungsverhältnisses
- Tätigkeitsbereich
- frühere Berufserfahrung
- Qualifikationen
- Ausbildung (vor Eintritt und im Betrieb erworbene Kenntnisse)
- Befähigungsüberprüfungen, einschließlich Sprachkenntnisse

Schulungsaufzeichnungen

Aufzeichnungen über die durchgeführten Schulungen werden von der Personalabteilung bzw. vom Schulungsverantwortlichen geführt.

Die Schulungsnachweise haben folgende Punkte zu enthalten:

- Name des Schulungsteilnehmers
- Datum der Schulung
- Name der Abteilung/Organisation
- Inhalte und Unterrichtsmethoden
- etwaige Bemerkungen des Ausbildners
- Leistungsbewertung des Schulungsteilnehmers, falls zutreffend
- Name der Organisation, die die Schulung durchgeführt hat
- Name und Unterschrift des Ausbildners

3.2. Programm zur Befähigungsprüfung, einschließlich Verantwortlichkeit und Häufigkeit

Befähigungsüberprüfungen sind für die entsprechenden Tätigkeiten erforderlich und werden in den einzelnen Schulungsprogrammen geregelt.

Mitgeltendes Dokument:

- FL804080 VA Schulung von Airsidepersonal
- Lehrpläne

3.2.1. Überprüfungsmethoden und -verfahren

Diese sind im Ausbildungsprogramm geregelt.

3.2.2. Verfahren, die zur Anwendung kommen, wenn Mitarbeiter die geforderten Standards nicht erreichen.

Bei Nichterreichen der Standards ist die Eignung des Mitarbeiters erneut durch den jeweiligen Schulungsbeauftragten zu prüfen und zu beurteilen. Falls eine nochmalige Eignung besteht und der Schulungsbeauftragte der Meinung ist, dass die grundsätzliche Eignung vorhanden ist, wird der Mitarbeiter erneut geschult und geprüft.

Sollten die Standards bei der zweiten Überprüfung nicht erreicht werden, wird nach Führung eines aufklärenden Mitarbeitergesprächs durch den Vorgesetzten ggf. von einer weiteren Überprüfung abgesehen und der Mitarbeiter darf in dem betreffenden Bereich nicht eingesetzt werden.

3.2.3. Evaluation der Effektivität

Die Evaluierung des Ausbildungsprogramm ist in der VA Schulung von Airsidepersonal geregelt.

3.2.4. Beschreibung der aufzubewahrenden Unterlagen und Aufbewahrungsfristen

Die Schulungsunterlagen und Nachweise werden mindestens für die Dauer des Beschäftigungsverhältnisses und danach mindestens 4 Jahre aufbewahrt.

C.Details zum Flugplatz

4. Beschreibung des Flugplatzes, einschließlich insbesondere der nachstehenden Informationen

Flughafen Linz GesmbH

Flughafenstraße

4063 Hörsching

1

T: +43 (0) 7221 600 – 0

F: + 43 (0) 7221 600 – 100

E-Mail: info@linz-airport.com

www.linz-airport.com

ICAO Code: LOWL

IATA Code: LNZ

Der Flughafen Linz ist als Flugplatzhalter im Besitz einer Mitbenutzungsbewilligung für die Flächen des Militärflugplatzes LOXL. Die Einrichtungen für die Luftfahrt werden zum Teil gemeinsam mit dem österreichischen Bundesheer genutzt, zum Teil – für Einrichtungen nördlich der Start- und Landebahn 08/26 ausschließlich durch den Zivilflugplatzhalter.

4.1. Ein Plan, der die Entfernung des Flugplatzes zur nächsten Stadt, zum nächsten Ort oder zum nächstgelegenen bewohnten Gebiet ausweist



4.2. Detaillierte Karten und Abbildungen des Flugplatzes, die den Standort des Flugplatzes (Breiten und Längengrad) und Grenzen, Haupteinrichtungen, Flugplatz-Referenzpunkt, Gestaltung von Pisten/Start- und Landebahnen, Rollbahnen und Vorfeldern, optische und nicht optische Hilfsmittel und Windrichtungsanzeiger zeigen

Die Daten sind in der Aerodrome Chart / Flugplatzkarte enthalten, welche als Anhang 1 dem Aerodrome Manual beigelegt ist.

Die Karten werden jährlich vom AOM überprüft und anlassbezogen in Abstimmung mit dem AMM aktualisiert.

4.3. Eine Karte, die sämtliche Einrichtungen des Flugplatzes außerhalb der Flugplatzgrenzen ausweist

Die Anflugblitzbefeuerung der Piste 08 und der Wolkenhöhenmesser 27 befindet sich außerhalb der Flugplatzgrenzen.



Abbildung 2 Ausschnitt aus Lageplan 1:5.000 (siehe Anhang 2)

4.4. Beschreibung der physischen Eigenschaften des Flugplatzes, Ortshöhen, optischen und nicht optischen Hilfsmittel sowie der Angaben bezüglich der Flugplatz-Referenztemperatur, Tragfähigkeit der Fahrbahndecken, des Umfanges des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste, der Bodenhilfen und wichtigsten Hindernisse

Siehe dazu Teil D Punkt 5 „Die verfügbaren Flugberatungsdienste und die Verfahren zur Verbreitung allgemeiner Informationen einschließlich des Folgenden“ und Pkt. 6 „Maße des Flugplatzes und bezug habende Informationen einschließlich des Folgenden“.

4.5. Beschreibung jeglicher Art von Ausnahmen oder Freistellungen, Equivalent Level of Safety, Special Conditions und betrieblicher Beschränkungen

Special Conditions:

Art der Abweichung	Nummer	Titel	Abweichung	Frist	AIP	Text AIP
SC	CS ADR-DSN.M.630 (b)	Precision Approach Cat I lighting system	Abstand 300 m Balken zur Schwelle beträgt 308 m; symmetrischer 30m Intervall nicht durchgehend		LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG - REMARKS 08	Unwesentliche Abweichung der Verteilung der Anflugfeuer aufgrund Querung Eisenbahn und Straße
SC	CS ADR-DSN.M.630 (c)(6)	Precision Approach Cat I lighting system	Blitz nur bis zum 300 m Balken vorhanden		LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG - REMARKS 08 bzw. REMARKS 26	Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer nur zwischen 250 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 08 vorhanden und zugeschaltet. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 vorhanden und zugeschaltet
SC	CS ADR-DSN.M.635 (a)	Precision Approach Cat II and III lighting system	Abstand zwischen zwei Querbalken 28 m		LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG - REMARKS 26	Abstand zwischen zwei Querbalken 28 M.
SC	CS ADR-DSN.M.690 (e)	RWY centre Line lights	Distanz Balken zur Piste 28m Balken - THR 32m		LOWL AD 2.14 ANFLUG- UND PISTENBEFEUERUNG - REMARKS 26	Abstand zwischen zwei Querbalken 28 M

Genehmigungs- und Maßnahmendokumente (DAAD):

Art der Abweichung	Nummer	Titel	Abweichung	Frist	AIP	Text AIP
DAAD	CS ADR-DSN.B.130 (b)	Slopes on RWY shoulders	im Bereich der Einmündung in den TWY Z sind kurze Wechsel der Gefällsneigung erkennbar	Pisten-sanierung	keine Verlautbarung erforderlich	
DAAD	CS ADR-DSN.B.165 (c)	Objects on RWY strips	neg. Hindernisse	Pisten-sanierung	LOWL AD 2.12 ÄUSSERE PISTENMERKMALE - REMARKS	Negative Hindernisse nicht angerampelt.
DAAD	CS ADR-DSN.L.545 (c)(2)	Touchdown Zone Marking	unterschiedlicher Lateralabstand von Aimingpoint-Markierung und Touchdown Zone Marking	Pisten-sanierung	LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN - ANMERKUNGEN	Aimingpointmarkierung gegenüber der Aufsetzzonenmarkierung um 4,5 M nach außen versetzt
DAAD	CS ADR-DSN.L.555 (b)(3)	Taxiway centre line marking	Abstand Rollbahnmittellinie zu Pistenmittellinie größer als 0,9 m	Pisten-sanierung	LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN - 5 ANMERKUNGEN	Entfernung der verlängerten Markierung der TL CL über eine Entfernung von 60 M parallel zur RWY CL Markierung 1,5 M
DAAD	CS ADR-DSN.L.610 (b)	Information Marking	Die Höhe des Buchstabes "V" der Positionsmarkierung am TWY V beträgt nur 2 m	Rollbahn-sanierung	(LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN - REMARKS)	2 M hohe Buchstaben der Information Markierung TWY V
DAAD	CS ADR-DSN.M.730 (c)	Stop Bar	unregelmäßiger Feuerabstand TWY Z	Rollbahn-sanierung	LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN - 3 HALTEBALKEN UND "RUNWAY GUARD LIGHTS"	TWY Z: unregelmäßige Anordnung der Haltebalken-Feuer
DAAD	CS ADR-DSN.M.770	Road-holding position light	nicht vorhanden	nach positiven Abschluss der Porbestellung; bei negativem Abschluss bis zur Pistenanierung	LOWL AD 2.9 ROLLHILFEN UND KONTROLLSYSTEME UND MARKIERUNGEN - 4 ANDERE PISTENSCHUTZMASSNAHMEN	Haltepunkte auf Zufahrtsstraßen zur Piste, weiße Markierung, optische Barriere, Beschilderung, keine Befeuerung
DAAD	CS ADR-DSN.S.875 (d)	Electrical power supply for air navigation facilities	Switch-over time RWY 08 meant for take-off in RWY visual range condition less than a value of 800 m weicht mit + 0,3 sec von der max. zulässigen Switch-over time ab. RWY 26 Abweichung von + 0,3 Sec zur Switch-over time bei Precision Approach Cat II/III und bei RWY meant for take-off in RWY visual range condition less than a value of 800 m . Gemessener Wert 1,3 Sec. gem. GM1 ADR-DSN.S.875 (c)	Pisten-sanierung	LOWL AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOTSTROMVERSORGUNG - 4 NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	CAT III mit 1.3 Sekunden Umschaltzeit
DAAD	CS ADR-DSN.S.880(a)(b)	Electrical power supply systems	Switch-over time RWY 08 meant for take-off in RWY visual range condition less than a value of 800 m weicht mit + 0,3 sec von der max. zulässigen Switch-over time ab. RWY 26 Abweichung von + 0,3 Sec zur Switch-over time bei Precision Approach Cat II/III und bei RWY meant for take-off in RWY visual range condition less than a value of 800 m . Gemessener Wert 1,3 Sec. gem. GM1 ADR-DSN.S.875 (c)	Pisten-sanierung	LOWL AD 2.15 SONSTIGE BEFEUERUNG, NOTSTROMVERSORGUNG - 4 NOTSTROMVERSORGUNG/UMSCHALTZEITEN	CAT III mit 1.3 Sekunden Umschaltzeit

Abhilfe für die Beseitigung von Verstößen (CAP)

Art der Abweichung	Nummer	Titel	Abweichung	Frist	AIP	Text AIP
CAP	CS HFP-DSN.F.610 (c)	Helicopter stand markings	Markierung rechteckig ausgeführt	Abstellflächen-sanierung	LOWL AD 2.8 ABSTELLFLÄCHEN, ROLLBAHNEN UND HÖHENMESSER-KONTROLLPOSITION(EN) - 6 ANMERKUNGEN	Markierung Hubschrauber-Abstellflächen H1 weißer Rand 15x15M, weißer Buchstabe H1 H2 weißer Rand 20x13M, weißer Buchstabe H2 H3 weißer Rand 15x13M, weißer Buchstabe H3 H4 weißer Rand 30x13M, weißer Buchstabe H4

4.6. Beschreibung der Betriebsarten, deren Durchführung dem Flugplatz erlaubt ist

Der Flughafen Linz ist generell für den Betrieb von Luftfahrzeugen bis EASA Codeletter E ausgelegt. Auf Anforderung können auch die Voraussetzungen für den Betrieb bis Codeletter F hergestellt werden.

Es findet IFR bis [Cat III](#) sowie VFR Verkehr statt.

D.Details zum Flugplatz, die dem Flugberatungsdienst gemeldet werden müssen

Navigationseinrichtungen werden nicht durch den Flugplatzhalter gestellt und werden daher nicht betrachtet. Die Zuständigkeit liegt entsprechend der nationalen Rechtslage bei der Austro Control GesmbH.

5. Die verfügbaren Flugberatungsdienste und die Verfahren zur Verbreitung allgemeiner Informationen einschließlich des Folgenden

Die Flugberatungsdienste obliegen in Österreich der Austro Control GmbH, welche unter anderem folgende Services bzw. Verlautbarungen zur Verfügung stellt.

- AIS
- Aeronautical Information Publication (AIP)
- Aeronautical Information Circulars (AIC)
- NOTAM
- Pre-flight Information Bulletins (PIB)
- Homebriefing-Möglichkeiten

Die Auflieferung der relevanten Daten wurde bilateral zwischen dem Flughafen Linz und der Austro Control GmbH im Data Provision Agreement geregelt.

Mitgeltendes Dokument

- Data Provision Agreement

5.1. Der Name des Flugplatzes

LOWL – Linz Airport

5.2. Die Lage des Flugplatzes

5.7 nm südwestlich von Linz

5.3. Die geografischen Koordinaten des Flugplatz-Referenzpunktes auf Referenzgrundlage des World Geodetic Systems - 1984 (WGS-84)

48 14 07N 014 11 17E

5.4. Die Ortshöhe des Flugplatzes und Geoidundulation

Höhe: 299 m (980 ft)

Geoidundulation: 45 m (148 ft)

5.5. Die Ortshöhe jeder Schwelle und Geoidundulation, die Ortshöhe des Pistenendes und alle signifikanten Hoch und Tiefpunkte entlang der Piste/Start- und Landebahn und die höchste Erhebung der Aufsetzzone einer Präzisionsanflug-Landebahn

	RWY 08	RWY 26
<i>Höhe der Schwelle</i>	298,2 m	293,6 m
<i>Geoidundulation</i>	45 m (148 ft)	45 m (148 ft)
<i>Höhe des Pistenendes</i>	292,5 m	298,78 m
<i>Signifikante Hoch- und Tiefpunkte entlang der Piste</i>	Keine	Keine
<i>Höchste Erhebung der Touchdown Zone</i>	298,2 m	295,4 m

Ergänzende Daten sind der Flugplatzhinderniskarte Typ A im Anhang zu entnehmen.

5.6. Die Flugplatz-Referenztemperatur

Referenztemperatur über Meeresspiegel 299 M (980 FT)	
Maximum	26,0°C
Minimum	-2,7°C

5.7. Details des Flugplatzleuchtfeuers

NIL

5.8. Der Name des Flugplatzbetreibers und die Kontaktdaten (einschließlich Telefonnummern) des Flugplatzbetreibers, unter denen er jederzeit kontaktiert werden kann

Flughafen Linz GesmbH
Flughafenstraße 1
4063 Hörsching
AUSTRIA

TEL: +43 7221 600-0
FAX: +43 7221 600-100
SITA: LNZZZXH
AFS: LOWLYDYX
EMAIL: info@linz-airport.com
WWW: <http://www.linz-airport.com>

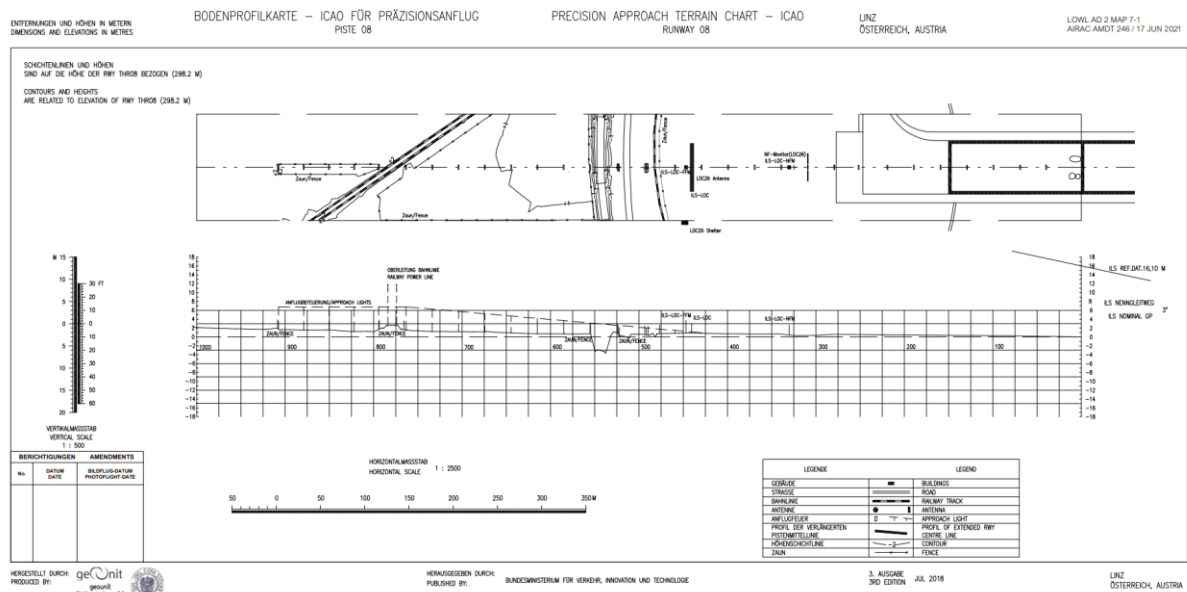
6. Maße des Flugplatzes und bezughabende Informationen einschließlich des Folgenden

6.1. Piste/Start- und Landebahn - rechtweisende Peilung, Kennzeichnungsnummer, Länge, Breite, Lage versetzter Schwelle, Neigung, Oberflächenbeschaffenheit, Art der Piste/Start- und Landebahn und für eine Präzisionsanflug-Landebahn das Vorhandensein einer hindernisfreien Zone

	RWY 08	RWY 26
<i>Pistenrichtung</i>	087.03	267.05
<i>Länge</i>	3.000 m	3.000 m
<i>Breite</i>	60 m	60 m
<i>Lage der versetzten Schwelle</i>	250 m	150 m
<i>Neigung</i>	0,1°	0,1°
<i>Oberflächenart</i>	Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction	Rutschfeste Gemischtbauweise / Anti-skid composite construction
<i>Art der Start-/Landebahn</i>	CAT I	CAT III
<i>Sicherheitsstreifen</i>	3.120 x 300	3.120 x 300
<i>Obstacle Free Zone</i>	Ja	Ja

Hubschrauberlandefläche 05/27

<i>Koordinaten TLOF oder Schwelle der FATO</i>	48 14 08.47N 014 11 32.86E
<i>TLOF und/oder FATO Höhe über MSL M/FT</i>	294 M / 965 FT
<i>TLOF und FATO Bereich</i> <i>Oberfläche</i> <i>Tragfähigkeit</i> <i>Markierungen</i>	15 x 15 M, Asphalt PCN 51/F/C/W/T weiße Ränder und weißer Buchstabe 'H' Air-TWY 'Y'
<i>True bearing der FATO</i>	84.2° / 264.2° - Richtung der TKOF Zonen 07/25
<i>Verfügbare Strecken</i>	NIL
<i>APP und FATO Befeuerung</i>	NIL
<i>Anmerkungen</i>	Längsneigung 1,5%



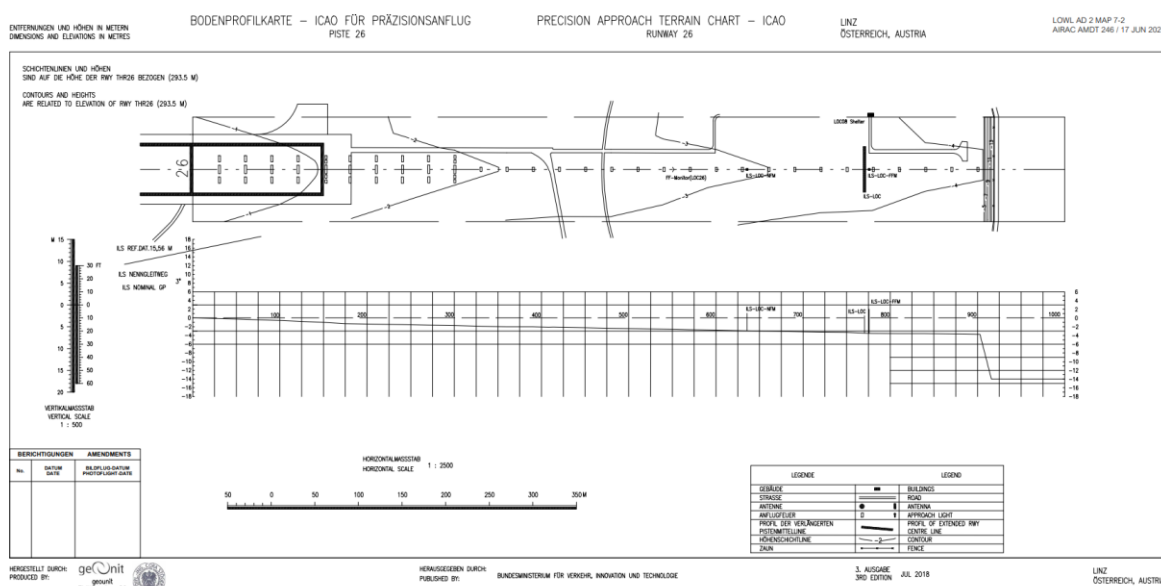


Abbildung 4 Bodenprofilkarte Piste 26

Rollbahnen	Breite	Oberfläche	Tragfähigkeit	Schultern	Bemerkung
TWY F	23 m befestigt	Bitumen	PCN 45/F/A/W/T	4,5 m befestigt	
TWY G	23 m befestigt	Bitumen	PCN 59/F/A/W/T	4,5 m befestigt	
TWY V	23 m befestigt	Bitumen	PCN 52/F/A/W/T		LFZ mit max. Wingspan von mehr als 41,1 m müssen über ATC zum sicheren Rollen einen Marshaller
TWY Z	10,5 m befestigt	Bitumen	PCN 51/F/C/W/T		
Air-TWY Y	15 m unbefestigt	Gras (mit befestigter Betriebsstraße)			

Die Länge der Rollbahnen ist der Aerodrome Chart im Anhang zu entnehmen.

Taxilanes

TL 10	Beton	PCN 56/R/C/W/T
TL 20	Beton	PCN 56/R/C/W/T
TL 30	Beton	PCN 68/R/A/W/T
TL 40	Beton	PCN 53/R/A/W/T
TL 50	Beton	PCN 53/R/A/W/T
TL 60	Beton	PCN 53/R/A/W/T
TL 70	Beton	PCN 53/R/A/W/T
TL 100	Bitumen	PCN 25/F/A/X/T

Abstellflächen

GAC	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 11	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 12	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 13	Beton	PCN 74/F/C/W/T
PRKG PSN 21	Beton	PCN 57/R/C/W/T
PRKG PSN 22	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 23	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
PRKG PSN 31	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 32	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 33	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
PRKG PSN 41	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 42	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PRKG PSN 43	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
Globe Air	Bitumen	PCN 25/F/A/X/T

6.3. Optische Hilfsmittel für Anflugverfahren, Anflugbefeuerungstyp und Gleitwinkelbefeuerungssystem; Markierung und Befeuerung von Pisten, Rollbahnen und Vorfeldern; andere optische Orientierungs- und Steuerungshilfsmittel auf Rollbahnen und Vorfeldern, Position und Art des optischen Andockleitsystems; Verfügbarkeit einer Notstromversorgung für Befeuerung

Anflugverfahren für Start- und Landebahn

RWY 08

Art, Länge und Stärke der Anflugbefeuerung	PALS (ICAO-Standard, CAT I), 900 M, mit Blitzfeuern von 900 M bis 300 M vor versetzter Schwelle Piste 08 und Schwellenkennfeuern; in 5 Stufen regelbar.
Befeuerung der Pistenschwelle, Farbe und Außenbalken	grün (Unterflurfeuer)
Art des Gleitwinkelbefeuerungssystems	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 50.8 FT
Art und Länge der Pistenaufsetzzonenbefeuerung	NIL
Länge, Abstand, Farbe und Stärke der Pistenmittellinienbefeuerung	weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M der Piste, Hochleistungsfeuer
Pistenrandbefeuerung	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 08 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste)
Farbe der Pistenendbefeuerung u. Außenbalken	Rot, Hochleistungsfeuer
Anmerkung	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer nur zwischen 250 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 08 vorhanden und zugeschaltet.

RWY 26

Art und Stärke der Anflugbefeuerung	Präzisionsanflugbefeuerung (ICAO Standard, Kategorie III) in 5 Stufen regelbar, mit Blitzfeuern auf den äußeren 600 m, die ab CAT II Betrieb auf den letzten 300 m vor der Schwelle Piste 26 nicht zugeschaltet sind.
Befeuerung der Pistenschwelle	grüne Unterflurfeuer
Art des Gleitwinkelbefeuerungssystems	PAPI, Helligkeit in 5 Stufen regelbar. Gleitwinkel: 3.0° MEHT: 54.2 FT
Art, Abstand, Farbe und Stärke	weiß (Unterflurfeuer, 900M)
Länge, Abstand, Farbe und Stärke der Pistenmittellinienbefeuerung	3000 M, 15 M, weiß bis 900 M vor Pistenende; weiß/rot von 900 M bis 300 M vor Pistenende; rot auf den letzten 300 M d
Pistenrandbefeuerung	3000 M, 60 M, weiß, Hochleistungsfeuer (von versetzter Schwelle Piste 26 pistenauswärts rot - pisteneinwärts weiß bis 600 M vor Pistenende, gelb auf den letzten 600 M der Piste)
Farbe der Pistenendbefeuerung u. Außenbalken	rot, Hochleistungsfeuer
Anmerkung	Pistenbefeuerung: gerichtete Hochleistungsfeuer in 5 Stufen regelbar. Bei Anflügen nach CAT I sind die Blitzfeuer zwischen 150 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 vorhanden und zugeschaltet; bei Anflügen nach CAT II/III sind nur die Blitzfeuer zwischen 300 M und 900 M vor der versetzten Schwelle Piste 26 zugeschaltet.

Rollbahnen

	TWY F	TWY G	TWY V
<i>Rollbahnrand</i>	blaue Niederleistungsfeuer zwischen Rollhalt und Piste; blau reflektierende Marker entlang der Rollbahn	blaue Niederleistungsfeuer zwischen Rollhalt und Piste; blau reflektierende Marker entlang der Rollbahn	Nördlich angrenzend an Apron, südlich blaue Hochleistungsfeuer
<i>Rollbahnmittellinie</i>	grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer.	grün bis Rollhalt, grün/gelb von Rollhalt bis Pistenmittellinie, Hochleistungsfeuer; Rollhalt: rot, Hochleistungsfeuer	NIL

An den Außen-Rollgassen des Apron (TL 10 – östlich und TL 70 – westlich) ist eine Randbefeuerung mit blauen Niederleistungsfeuern installiert. An der Rollgasse TL 100 sind blauen Niederleistungsfeuern installiert, welche in die Randbefeuerung (Pisteneinmündung) der Rollbahn Golf eingebunden sind.

Der Wind Direction Indicator ist befeuert.

Vorfeld

Die Vorfelder sind mit Flutlicht ausgeleuchtet.

Markierungen

Pisten- und Rollbahnmarkierungen

- Pistenkennzahlen
- Versetzte Schwellen Piste 08 und Piste 26
- Pistenmittellinie
- Pistenrand
- Aufsetzzone Piste 26
- Festabstand Piste 08 und Piste 26
- Rollbahnmittellinien
- Rollhaltpunkte
- Rollbahnrand
- Air-Taxiway Y
- Zwischenhalteposition Z: Markierung gelb

Hubschrauberlandefläche 07/25

- weiße Ränder
- weißer Buchstabe 'H'

Vorfeld

- Abgrenzung Abstellpositionen – weiß
- Geräteabstellpositionen – roter Rand
- Rollleitlinien – gelb

Hinweisschilder

Mandatory instruction signs und information signs sind verfügbar.

Notstromaggregat

Notstromaggregat mit 1 Sekunde Schwungradbetrieb vorhanden

6.4. Die Lage und Funkfrequenz der VOR Flugplatz-Kontrollpunkte

n.a.

6.5. Die Lage und Bezeichnung der Standardrollrouten

NIL

6.6. Die geografischen Koordinaten jeder Schwelle, geeigneter Rollbahnmittellinienpunkte und der Luftfahrzeug-Standplätze

Schwelle 08	48 13 58 N	014 10 15 E	GUND 45
Schwelle 26	48 14 02 N	014 12 20E	GUND 45

Rollbahnmittellinienpunkte

Die Rollbahnmittellinienpunkte sind der Aerodrome Chart im Anhang zu entnehmen.

Vorfeldpositionen

Die Koordinaten der Abstellpositionen sind der Aerodrome Chart im Anhang zu entnehmen.

6.7. Die geografischen Koordinaten und die höchste Erhebung signifikanter Hindernisse in den An- und Abflugbereichen, im Bereich der Platzrunde und in der Umgebung des Flugplatzes (in Form von Karten)

Die Daten sind der Hinderniskarte Typ A im Anhang zu entnehmen.

6.8. Beschaffenheit der Fahrbahndecken und deren Tragfähigkeit anhand der Luftfahrzeugklassifikationszahl - Tragfähigkeitsklassifikationszahl/Tragfähigkeitsklassifikationsbewertung (ACN-PCN/PCR) Methode

Start-/Landebahn

08/26	Bitumen	PCN 57/F/A/W/T
-------	---------	----------------

Hubschrauberlandefläche

07/25	Asphalt	PCN 51/F/C/W/T
-------	---------	----------------

Rollbahnen

TWY F	Bitumen	PCN 45/F/A/W/T
TWY G	Bitumen	PCN 59/F/A/W/T
TWY V	Bitumen	PCN 52/F/A/W/.
TWY Z	Bitumen	PCN 51/F/C/W/T
Air Taxiway Y	Gras	

Abstellpositionen

GAC	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 11	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 12	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 13	Beton	PCN 74/F/C/W/T
PSN 21	Beton	PCN 57/R/C/W/T
PSN 22	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 23	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
PSN 31	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 32	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 33	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
PSN 41	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 42	Beton	PCN 53/R/A/W/T
PSN 43	Bitumen	PCN 74/F/C/W/T
Globe Air	Bitumen	PCN 25/F/A/X/T

6.9. Lage und Ortshöhe der Höhenmesskontrollpunkte

Exemplarischen Höhenreferenzpunkte (Adria)

Pos 13C 293,75 m

Pos 41 294,23 m

6.10. Ausgewiesene Strecken

	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	3000	3060	3000	2750
TWY G	2160	2220	2160	NIL
TWY Z	1140	1500	1440	NIL
26	3000	3000	3000	2850
TWY F	2300	2300	2300	NIL
TWY Z	1560	1560	1560	NIL

Der Bezugspunkt für die Berechnung der verkürzten Startbahnstrecke ist durch den Schnittpunkt des „Downwind“-Randes der betreffenden Rollbahn mit dem Pistenrand festgelegt, siehe untenstehende Abbildung. Der Verlust an Pistenlänge, verursacht durch das Ausrichten des Flugzeuges vor dem Start, muss von den Betreibern in die Berechnung für die Kalkulation des Startgewichtes des betroffenen Flugzeuges miteinbezogen werden. (ICAO Annex 6, Part 1, Paragraph 5.2.8)

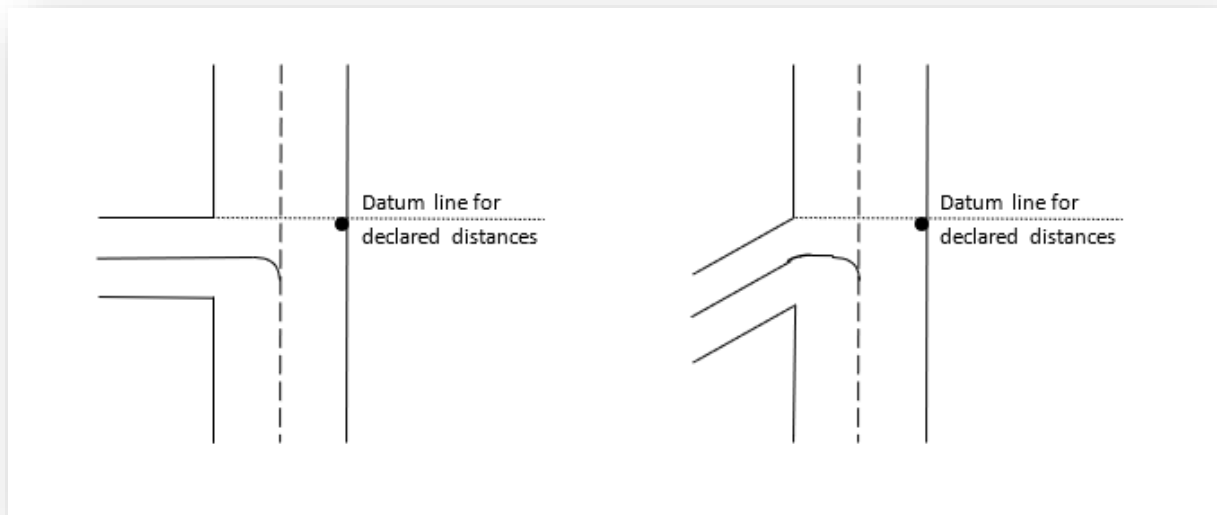


Abbildung 5 Ermittlung Declared Distances

6.11. Kontaktdaten (Telefon-/Telex-/Fax-Nummern und E-Mail-Adresse) des Flugplatzkoordinators für das Abschleppen fluguntüchtiger Luftfahrzeuge und Information zur Fähigkeit zum Abschleppen eines fluguntüchtigen Luftfahrzeuges, ausgedrückt im Hinblick auf die größte Luftfahrzeugtype

Am Flughafen Linz ist Bergeequipment für LFZ mit einem Gewicht von 20 t (zB. DH8-300) vorrätig. Für die Bergung von größeren LFZ sind Vereinbarungen mit anderen Großflughäfen getroffen.

Im Falle des Bedarfes einer Bergung eines LFZ ist der ADM zu kontaktieren.

Kontaktdaten ADM

T: +43 (0) 7221 600 1160
F: +43 (0) 7221 600 1199
E-Mail: airsideops@linz-airport.com
Funk: Frequenz 121,9 MHz

6.12. Umfang des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste; Typen und Menge der Feuerlöschmittel, die regelmäßig am Flugplatz zur Verfügung stehen

Die Feuerbekämpfungskategorie ist Kategorie 7 mit der Möglichkeit auf Höherstufung auf Kat. 9 auf Anfrage. Informationen zu Equipment, Löschmittelmengen und Verfahren sind im Betriebshandbuch Feuerwehr geregelt.

6.13. Ausnahmen oder Freistellungen von den einschlägigen Anforderungen, Fälle von Equivalent Level of Safety, Special Conditions und betrieblichen Beschränkungen

Siehe dazu Teil C Punkt 4.5 „Beschreibung jeglicher Art von Ausnahmen oder Freistellungen, Equivalent Level of Safety, Special Conditions und betrieblichen Beschränkungen“

E. Details zu den Betriebsverfahren des Flugplatzes, seiner Ausrüstung und der Sicherheitsmaßnahmen

7. Flugplatz Meldesystem

Die zeitgerechte Verbreitung von Informationen, welche den Flugbetrieb betreffen, ist von größter Wichtigkeit für die Sicherheit aller Luftfahrtteilnehmer. Basierend auf internationalen Standards wurden dazu die Prozesse AIP- und NOTAM-Verlautbarung implementiert.

7.1. Vereinbarungen und Verfahren für die Meldung von Änderungen der in der AIP enthaltenen Flugplatzinformationen und die Aufgabe von NOTAMs, einschließlich der Meldung von Änderungen an die OZB und der Aufzeichnung der Berichterstattung von Changes

7.1.1. NOTAM-Ausgabe

NOTAMs enthalten Anordnungen und Informationen über temporäre Änderungen, die für einen geordneten, sicheren und flüssigen Flugverkehr wichtig sind.

Durch deren Verlautbarung wird die rechtzeitige Verbreitung von zeitkritischen und flugoperationell relevanten Daten an alle Luftfahrtteilnehmer sichergestellt. Ein Prozess, wie die NOTAM-Publikationen und die Überprüfung deren Gültigkeit innerhalb der FLG ablaufen, wurde festgelegt.

Die autorisierten Personen für die Erstellung von NOTAM-Publikationen innerhalb der FLG sind der AOM, dessen Stellvertreter, sowie der SM.

Exemplarisch einige Themen, welche die Verlautbarung erfordern:

- Herabstufung der FW-Kategorie
- Bau- und Instandhaltungsarbeiten
- Ausfall einer oder aller optischer Hilfen
- Ausfall der normalen Stromversorgung oder der Notstromversorgung

Mitgeltende Dokumente

- FL 804001 VA AIP / NOTAM / SNOWTAM Prozess
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen
- Austro Control GmbH Data Provision Agreement

7.1.2. SNOWTAM-Ausgabe

Meldungen über Schnee, Eis und Matsch auf den Bewegungsflächen sowie die aktuellen Zustandsbewertungen werden der Flugplatzkontrollstelle unverzüglich mittels SNOWTAM übermittelt. Der Zeitpunkt der Herausgabe eines SNOWTAM wird durch eine negative Veränderung des Pistenzustandes über den festgelegten Grenzwert hinaus bestimmt.

Die Herausgabe von SNOWTAMs am Flughafen Linz obliegt ausschließlich dem AOM, bzw. dem ADM in dessen Vertretung. Die SNOWTAM-Formulare werden im Airside Operations Büro für mindestens 12 Monate archiviert.

7.2. Verfahren und Häufigkeiten von Vermessungen für Luftfahrt Daten, einschließlich der zu vermessenden Bereiche

Die elektronischen Geländedaten innerhalb der Flugplatzgrenzen werden in einem 3-Jahres-Zyklus mittels Befliegung bzw. unmittelbar nach Änderungen im Gelände ermittelt.

Der Flughafen Linz zeigt jede Änderung des Geländes entsprechend den nationalen Vorschriften an.

Die elektronischen Hindernisdaten innerhalb der Flugplatzgrenzen werden unmittelbar nach deren Errichtung ermittelt.

Der Flughafen Linz zeigt diese entsprechend den nationalen Vorschriften an.

8. Verfahren für den Zugang zu den Flugplatz Bewegungsflächen

Flugplatzbewegungsflächen sind nur jenen Personen zugänglich, welche eine dafür spezielle Unterweisung erhalten haben. Für jene Bewegungsflächen, welche unter der Aufsicht der ATC-Platzkontrolle liegen, ist eine gesonderte Funkschulung nötig.

Mitgeltendes Dokument

- FL 804080 VA Schulung und Prüfung von Airsidepersonal

8.1. Koordinierung mit den Sicherheitsbehörden (Security)

Durch das AM bleibt die auf Basis internationaler Security-Vorschriften umzusetzenden Maßnahmen unbeschadet.

Weitere Beteiligte zur Sicherstellung dieser Aufgaben sind im allgemeinen Airlines sowie deren Piloten, der ADM, das BMI, die OZB sowie die Flughafen Security-Einheit und deren beauftragtes Unternehmen.

Die Vorschriften betreffend Security sind dem Flughafensicherheitsprogramm und dessen mitgeltenden Dokumenten (eingeschränkte Dokumente) zu entnehmen.

8.2. Verhinderung des unerlaubten Zugangs zu den Bewegungsflächen

Der allgemeine Zutritt in das nicht öffentliche Flughafenareal wird über den Flughafenausweis und definierte Zugangskontrollstellen sichergestellt, wobei nur unterwiesene und legitimierte Personen diese Areale betreten oder befahren dürfen. Die Ausweise müssen im Airsidebereich jederzeit sichtbar getragen werden.

Zur Sicherstellung dieser Auflagen bestehen unter anderem spezielle Ausbildungsvorgaben. Die FLG als Flugplatzhalter trägt für die Regelung des Zutrittes auf die Bewegungsflächen eine besondere Verantwortung und stellt sicher, dass sich auch Drittfirmen an diese Auflagen halten.

9. Verfahren zur Inspektion, Bewertung und Berichterstattung über den Zustand der Bewegungsflächen und der übrigen Betriebsflächen und Einrichtungen (einschließlich der Bewertung der Reibungseigenschaften der Piste und Wassertiefenmessung)

Um die dauernde und risikofreie Verfügbarkeit der Bewegungsflächen sicherstellen zu können, werden diese Flächen regelmäßig durch den ADM auf ihre Benutzbarkeit hin kontrolliert. Vor Betriebsbeginn wird die Benutzbarkeit der betreffenden Flächen der lokalen ATC über Funk gemeldet. Jede Veränderung während der Betriebszeit wird ebenfalls sofort gemeldet.

Während der Kontrollfahrten wird die Sicherheitszone auf mögliche, nicht gemeldete spontane Hindernisse überprüft. Weiters wird kontrolliert, ob keine Objekte wie zum Beispiel abgestellte LFZ oder Fahrzeuge die definierten Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen.

Bei Bekanntwerden von Umständen, welche eine Störung der Luftfahrt verursachen können, ist vom ADM eine sofortige Einschränkung bzw. Sperre des betroffenen Bereiches zu veranlassen.

Die Kontrolle wird mind. 4 x pro Tag durchgeführt. (Frühmorgens-, Vormittags-, Nachmittags- und Abendinspektion)

Vgl dazu Pkt. 18.1

Auch wird bei diesen Kontrollen auf einen einwandfreien Betrieb der auf den Flächen verbauten Befeuerungsanlagen geachtet. Bei Auffinden von FOD werden diese vom ADM umgehend entfernt.

In der Wintersaison, bei entsprechenden Wetterbedingungen oder zu Instandhaltungszwecken wird zusätzlich der Pistenreibwert ermittelt.

Mitgeltende Dokumente

- FL804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL804006 VA Ermittlung des Oberflächenzustandes und Reibwerts der Bewegungsflächen

9.1. Verfahren und Kommunikationswege mit den zuständigen Flugverkehrsdiensten während einer Inspektion

Die Kommunikation erfolgt mit der lokalen ATC via Funk über die Frequenz 121,900 MHz. Darüber hinaus telefonisch über die Standleitung am ADM-Arbeitspult oder telefonisch über DW 1910. Die Zusammenarbeit mit der Austro Control wird in der Betriebsvereinbarung ACG-FLG geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG-FLG

9.2. Inspektions-Checkliste, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen

Der ADM führt seine Aufzeichnungen in Form von Tagesberichten.

Folgende Punkte sind darin erfasst:

- Datum
- Name des diensthabenden ADM
- Kontrolle der Bewegungsflächen inkl. Uhrzeit
- Wetterbedingungen
- Arbeiten auf Bewegungsflächen
- Vorfälle im Bereich des Tierweltgefahrenmanagement
- Winterdienst
- Kontrolle des Setzens von LFZ-Keilen
- Betriebszeiterweiterungen
- Sonstige Vorkommnisse

Die Dokumentation der Messung der Reibwerte ist in der einschlägigen Verfahrensanweisung geregelt.

Mitgeltendes Dokument:

- FL804406 VA Ermittlung des Oberflächenzustandes und Reibwerts der Bewegungsflächen

9.3. Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen

Die Bewegungsflächen werden mind. 4-mal täglich kontrolliert und es findet mindestens einmal täglich eine Zaunkontrolle statt. Die Dokumentation erfolgt im ADM-Tagesbericht.

Unbefestigte Bewegungsflächen werden nur kontrolliert, wenn die Wetterbedingungen eine Benutzung zulassen.

Werden bei den Kontrollen Punkte festgestellt, die behoben werden müssen, dann leitet der ADM die Meldung an die entsprechend zuständige Abteilung zur Behebung weiter.

Wenn der Schaden nach der Einschätzung des ADM eine unmittelbare Gefahr für den Flugbetrieb darstellt, dann wird der betreffende Bereich gesperrt und eine sofortige Reparatur veranlasst. Ist die Betriebsbereitschaft einzelner Bewegungsflächen nicht gegeben, leitet der ADM umgehend die entsprechenden Maßnahmen ein.

Zum Beispiel: Löcher in der Piste durch einen Blitzschlag, sofortige Sperre Piste und umgehende Einleitung der Reparatur. Nach erfolgter Reparatur, Kontrolle und Freigabe der Piste.

Werden Vorfälle auf den Pisten oder sonstigen Bewegungsflächen gemeldet, wird umgehend eine Kontrolle dieser Bewegungsfläche durch den ADM durchgeführt, dieser leitet falls erforderlich entsprechende Korrekturmaßnahmen ein.

Mitgeltende Dokumente:

- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen

10. Inspektionsverfahren für Routine- und Notfallinstandhaltung optischer und nicht optischer Hilfen nach Bedarf und der elektrischen Anlagen auf dem Flugplatz

Für die Inspektions- und Instandhaltungsverfahren von luftfahrttechnischen Licht- und Signaleinrichtungen sowie den elektrotechnischen Anlagen der luftfahrtrelevanten Einrichtungen wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Kontrollen, deren Intervall und die zur Verfügung Stellung zugehöriger Checklisten
- Führung von Aufzeichnungen und die Folgeaktivitäten zur Beseitigung von Mängeln
- Standard-Instandhaltungsverfahren
- Benennung von Personen, welche für die Inspektions- und Instandhaltungsdurchführung dieser elektrischen Anlagen verantwortlich sind, sowie deren Telefonnummern unter welcher Sie während und außerhalb der Betriebszeiten erreichbar sind.

Mitgeltende Dokumente:

- Handbuch Wartung und Instandhaltung
- Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

10.1. Inspektions – Checklisten, Logbuch und das Führen von Aufzeichnungen

Die Inspektion und Instandhaltung der elektrischen Systeme (Energieversorgung und Führungshilfen) und der optischen Hilfen (Markierungen & Signaleinrichtungen) wird durch den Bereich Technik wahrgenommen. Die Verantwortung liegt dabei beim AMM. Die Anlagen sind an eine Protokollieranlage angeschlossen. Damit werden sie überwacht und der Anlagenzustand wird festgehalten und ist nachweislich dokumentiert. Die Systeme werden regelmäßig überprüft und gewartet. Die optischen Hilfen werden gemäß dem Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside kontrolliert.

Mitgeltende Dokumente

- Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

10.2. Inspektionsabstände und –zeiten, Berichtsergebnisse und Nachverfolgungsmaßnahmen

Mitgeltendes Dokument

- Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

11. Betriebs-, Instandhaltungs- und Reparaturanleitungen, Wartungsanweisungen, Fehlerdiagnose- und Inspektionsverfahren für die Flugplatzausrüstung

Für die Inspektionen und Instandhaltungen der Flugsicherungsanlagen (ILS, LLZ, GLZ, ...) ist die ACG zuständig.

Die Verantwortung für die Befeuerungs- und Stromversorgungsanlagen liegt bei der Abteilung Airside Maintenance. Die Überprüfungen finden in definierten Zeitabständen statt.

Mitgeltendes Dokument

- Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside

12. Verfahren für

12.1. die Instandhaltung der Bewegungsflächen einschließlich der befestigten Flächen, unbefestigten Pisten und Rollbahnen, Pisten und Pistenstreifen und die Drainage

Die Verfahren zu den oben angeführten Punkten werden im Handbuch Wartung und Instandhaltung beschrieben.

Mitgeltendes Dokument:

- Handbuch Wartung und Instandhaltung

Instandhaltung befestigter Oberflächen

Die befestigte Oberfläche (Belags- und Betonflächen etc.) der Bewegungsflächen wird regelmäßig visuell überprüft und bei Bedarf instandgesetzt. Die Griffigkeit der Pisten, mit Hauptaugenmerk auf die Aufsetzzonen, wird am Flugplatz Linz gemäß der durchschnittlichen Anzahl von LFZ-Bewegungen mind. 1 mal pro Jahr mittels eines Pistenreibwert-Messgerätes (Skiddometer BV 11) gemessen, ausgewertet und protokolliert. Gummireste werden nach Bedarf von den Pisten entfernt.

Instandhaltung unbefestigter Oberflächen

Die unbefestigte Oberfläche (z. B. Sicherheitszonen) auf dem Flughafen unterliegt einer gezielten Bewirtschaftung wie z.B. gezielter Grasschnitt, Befestigungsmaßnahmen und Kennzeichnung.

Werden im Zuge der Kontrollfahrten auf den Bewegungsflächen Unregelmäßigkeiten in der Oberfläche festgestellt (z.B. aufgefrorener Boden, Maulwurfshügel, ...), so werden diese umgehend mit geeigneten Mitteln eliminiert.

Instandhaltung der Pisten- und Rollbahnschultern

Zur Sicherstellung der zweckkonformen Benutzbarkeit von Pisten- und Rollbahnschultern ist eine periodische Überprüfung dieser Flächen durchzuführen. Es ist dabei insbesondere auf die Faktoren Tragfähigkeit, Bewuchs, Entwässerungsfähigkeit und homogener Übergang zum Umfeld Rücksicht zu nehmen.

Instandhaltung der Entwässerungsanlagen

Der Bereich Technik stellt einen lückenlosen, umwelt- und gesetzeskonformen Unterhalt sowie die Reinigung der Kanalisation und der dazugehörigen Spezialbauwerke sicher. Die Entsorgung der Abwässer im Besonderen des Enteisungsabwassers, wird umwelt- und gesetzeskonform sichergestellt.

Zur temporären Rückhaltung von Oberflächengewässern bzw. Umleitung in Richtung Kläranlage Asten steht am Flugplatz Linz ein Retentionsbecken südöstlich des Flughafens zur Verfügung. Die Veranlassung der Umleitung der Oberflächengewässer obliegt der Heeresgebäudeverwaltung und wird in deren Auftrag von der Militär-Feuerwehr auf Anforderung durch den ADM durchgeführt.

12.2. Überlastbetrieb

Die Überlastung der Deckschichten der flugbetrieblichen Bewegungsflächen kann von zu hohen Lasten, von einer deutlich erhöhten Nutzungsrate oder von beiden Faktoren gemeinsam verursacht werden. Belastungen oberhalb der festgelegten Belastungswerte (Planung oder Bewertung) verkürzen die Lebensdauer, während geringere Belastungen diese verlängern. Mit Ausnahme massiver Überlastung gibt es für Deckschichten und deren bauliche Eigenschaften keine speziellen Lastgrenzwerte, bei deren Überschreitung sie plötzlich oder in katastrophalem Ausmaß ausfallen. Die Eigenschaften sind so, dass eine Fahrbahndecke einer definierbaren Last für eine vorhersehbare Anzahl von Wiederholungen während ihrer Lebensdauer standhält. Daher ist eine gelegentliche Überlastung zulässig, wenn es zweckdienlich ist

Für einen Betrieb, bei dem das Ausmaß bzw. die Häufigkeit der Überlastung eine genaue Analyse nicht rechtfertigt, werden nachstehenden Kriterien herangezogen.

- bei flexiblen Fahrbahndecken ist bei gelegentlicher Benutzung durch Luftfahrzeuge mit einem ACN von nicht mehr als 10% über dem gemeldeten PCN nicht mit negativen Auswirkungen auf die Fahrdecke zu rechnen
- bei starren Fahrbahndecken oder solchen aus Verbundmaterial, bei denen die starre Belagsschicht ein wesentlicher Bestandteil der Struktur darstellt, ist bei gelegentlicher Benutzung durch Luftfahrzeuge mit einem ACN von nicht mehr als 5% über dem gemeldeten PCN nicht mit negativen Auswirkungen auf die Fahrdecke zu rechnen
- ist der Aufbau der Fahrbahndecke nicht bekannt, sollte die 5%-Begrenzung zur Anwendung kommen
- die Anzahl der Bewegungen mit Überlastung darf etwa 5% der Gesamtzahl der jährlichen Luftfahrzeugbewegungen nicht überschreiten.

Solche Überlastungsbewegungen dürfen für Fahrbahndecken mit Anzeichen von Mängeln oder Schäden nicht genehmigt werden. Darüber hinaus sollten sie bei etwaigen Tauwetterperioden nach einer Frosteinwirkung genauso vermieden werden, wie wenn die Tragfähigkeit der Fahrbahndecke oder ihres Unterbaus durch Wasser reduziert sein könnte. Wenn Überlastbetrieb durchgeführt wird, wird vom Flugplatzhalter der jeweilige Zustand der Fahrbahndecke regelmäßig überprüft. Darüber hinaus werden die Kriterien für den Überlastbetrieb regelmäßig überprüft, da zu häufige Überlastungen eine beträchtliche Reduzierung der Lebensdauer der Fahrbahndecken nach sich ziehen bzw. größere Wiederherstellungsmaßnahmen erforderlich machen können.

13. Verfahren für Arbeiten auf dem Flugplatz

[ADR.OPS.B.070]

Sichere Verfahren für die Planung und Ausführung von Bauarbeiten auf oder in der Nähe von den Flugplatz-Bewegungsflächen sind für den Flugbetrieb von zentraler Bedeutung. Neben der Vermeidung von Schäden durch FOD stehen dabei der sichere Rollverkehr und das Vermeiden von Hindernissen in den Sicherheitsbereichen im Vordergrund. Fremdfirmen, welche für den Flughafen Linz im Auftrag arbeiten, werden vom Flughafen Linz beaufsichtigt bzw. entsprechend geschult.

13.1. Koordinierung, Planung und Durchführung von Bau- und Instandhaltungsarbeiten

Die Planung von Bauarbeiten, die Festlegung von Bauverfahren und Zeitpunkt der Ausführung (Tag/Nacht) erfolgt durch den Bereich Technik in Zusammenarbeit mit den Fachstellen (AM, AOM und AMM, CM und SM), gemäß den geltenden Vorschriften und Normen.

Bauliche Änderungen werden vom Bereich Technik und der OZB abgeklärt und abgestimmt. Die aufgrund operationeller Einschränkungen notwendigen NOTAMs werden durch den AOM veranlasst.

Bei baulichen Neuerungen/Änderungen die Airside oder den Flugbetrieb betreffend ist vor der Antragstellung bei der OZB ein Safety Assessment durch den SM abzuhalten.

Mitgeltendes Dokument

- Handbuch Wartung und Instandhaltung

13.2. Vereinbarungen und Kommunikationsmittel mit der lokalen ATC während der Durchführung der Arbeiten

Die Kommunikation erfolgt via Funk über die Frequenz 121,900 MHz. Darüber hinaus telefonisch über die Standleitung am ADM-Arbeitspult, sowie telefonisch über DW 1910. Die Zusammenarbeit mit der lokalen ATC wird in der Betriebsvereinbarung ACG-FLG geregelt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG-FLG

14. Verfahren für das Vorfeld Management

Der ADM sorgt gemeinsam mit der Vorfeldaufsicht für einen sicheren, geordneten und effizienten Verkehr von Luftfahrzeugen, Geräten sowie Personen und ist für deren Positionierung verantwortlich. Zur Regelung des reibungsfreien Ablaufs der Vorfeldprozesse sind folgende Schwerpunkte im Detail zu beachten.

- Vereinbarung zwischen ATC und dem Abstellflächen-Managements
- Beschreibung der Dienstleistung „Marshalling“
- Vereinbarung über die Vergabe von LFZ-Parkpositionen
- Vereinbarungen über Triebwerksstandläufe und Push-Back Verfahren
- Sicherstellung der geeigneten Ausbildung der Follow-Me Fahrer

Mitgeltende Dokumente

- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz
- Positionierungsindex
- Follow Me Handbuch
- Handbuch Schleppen und Hangarieren
- Betriebsvereinbarung ACG-FLG

14.1. Übergabe von Luftfahrzeugen zwischen Flugverkehrsdiensten und Vorfeld Management

Der ADM stellt im Auftrag des AOM im eigenen Zuständigkeitsbereich und in Zusammenarbeit mit der lokalen ATC einen sicheren und effizienten Rollbetrieb sicher. Die Zuständigkeitsgrenzen und die Zusammenarbeit sind in einer Vereinbarung zwischen lokaler ATC und der FLG geregelt. Die Zuständigkeitsgrenze (boundary of responsibility line) ist durch eine 0,3 Meter breite rote Linie an der südlichen Grenze der Abstellfläche gekennzeichnet. Bei guten Sichtbedingungen werden die ankommenden LFZ vom Follow Me an der Zuständigkeitsgrenze abgeholt und zu den Parkpositionen geleitet. Bei LVP Sichtbedingungen wird die Lotsung bereits ab der Rollbahnmündung durchgeführt.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG - FLG
- FL802017 Follow Me Handbuch
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz

14.2. Zuweisung von Parkpositionen für Luftfahrzeuge

Für eine sichere und optimale Vergabe der Standplätze ist die Vorfeldaufsicht (Follow Me Dienst) im Auftrag des ADMs verantwortlich. Zur Hilfestellung sind die Areale der Abstellpositionen und Rollgassen mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Die Vorfeldaufsicht weist die LFZ-Standplätze entsprechend ihrer Codeletter Klassifizierung zu. Dabei werden auch Parameter wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, LFZ-Typ, Schengen/Non Schengen-Trennung der Passagiere und Apron Logistik mitbetrachtet.

Besonderes Augenmerk wird dabei auch auf die Abstellung von Helikopter (Downwash Problematik) sowie die Entstehung von Jetblast insbesondere bei Großraum-LFZ gelegt.

Für am Flugplatz Linz ansässige Luftfahrzeughalter wurden z.T. Einzelvereinbarungen abgeschlossen, um ein effizientes und dennoch sicheres Apron Management gewährleisten zu können. Diese liegen im Airside Operations Büro auf und stehen dem ADM und Follow Me Dienst jederzeit zur Verfügung.

Mitgeltende Dokumente

- FL802017 Follow Me Handbuch
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz

14.3. Triebwerksstart und Bewegungen von Luftfahrzeugen durch Schlepper (Push – Back)

14.3.1. Schleppen von LFZ

Die Vorfeldaufsicht bewilligt und koordiniert im eigenen Zuständigkeitsbereich die Durchführung von Luftfahrzeugschleppvorgängen bzw. führt diese bei Klein LFZ selbst durch.

Personen, welche mit dem Schleppen von LFZ betraut werden, sind über die besonderen Gefahren dieses Vorganges sowie die unterschiedlichen Verfahren für die einzelnen Luftfahrzeugmuster unterrichtet worden.

Um während des Schleppvorganges Zusammenstöße mit anderen LFZ, Fahrzeugen oder Gebäudeteilen zu verhindern, ist zu jeder Zeit auf die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände (Wing Tip Clearance) Rücksicht zu nehmen. Um sicherzustellen, dass ein größtmögliches Maß an Sicherheit gegeben ist, unterstützt eine ausreichende Anzahl an Einweisern den Schleppvorgang. Rollende oder geschleppte Luftfahrzeuge einschließlich ihrer Schlepp- und Leitfahrzeuge (Follow Me) mit eingeschaltetem Rundum-Licht haben immer Vorrang.

Vor jedem Schleppvorgang ist die Freigabe durch den Luftfahrzeughalter oder einen verantwortlichen Vertreter einzuholen bzw. ein Schleppauftrag entgegenzunehmen. Dies erfolgt in der Regel schriftlich, im Zweifelsfall jedoch auch mündlich. In der Praxis werden Schlepp- und Hangarierungsaufträge für dauerhaft stationierte LFZ im Vorhinein abgeschlossen.

Sämtliche Abstellpositionen sind zum selbständigen Zu- und Abrollen geeignet (self manoeuvring positions), daher wird in der Regel kein Push-Back-Verfahren angewandt.

Mitgeltende Dokumente

- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz
- Positionierungsindex
- FL802021 Handbuch Schleppen und Hangarieren

14.3.2. Triebwerksprobeläufe

Für Triebwerksprobeläufe muss der Bereich des Abgasstrahls der Triebwerke frei von Hindernissen (Geräten) und Personen sein.

Die lokale ATC ist vom ADM oder der Vorfeldaufsicht über beabsichtigte Absicherungen oder Absperrungen von Rollgassen wegen Triebwerksläufen und deren Beendigung zu informieren.

Der ADM ist jedenfalls für die Absicherung des gefährdeten Bereiches verantwortlich. Sollte ein Pilot ein besonderes Anlassverfahren mit erhöhter Leistung der lokalen ATC bekannt geben (z.B. cross bleed start), so wird dies erst nach Zustimmung des ADM genehmigt.

Mit einzelnen Wartungsbetrieben wurden Vereinbarungen zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen getroffen.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebsvereinbarung ACG – FLG

14.4. Einwinken und „Follow Me“ - Dienst

Mitgeltendes Dokument

- FL802017 Follow Me Handbuch

15. Verfahren für das Airside Safety Management

Die Arbeitsweise des Bereiches Airside Management erfolgt unter größtmöglicher Berücksichtigung von Sicherheit, Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Das Safety Management als zentraler Bestandteil zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs nimmt im Bereich Vorfeld einen besonderen Stellenwert ein, da von folgenden Vorgängen erhöhte Gefahren ausgehen können.

- Jet blast, Propellerstrahl oder Sog
- Be- und Enttanking von LFZ
- FODs
- Rückstände von Öl, Fett und Gummi
- fehlendes Wissen über Safety und LFZ-Handling

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung
- FL 80102010 LNZ Ground Operations Manual
- FL 804039 VA Befahren von Rollgassen im Rahmen von Abfertigungsbetrieb

15.1. Schutz vor Abgasstrahl und Downwash

Bei stehenden LFZ ist vor laufenden Propeller-Triebwerken ein Sicherheitsabstand von mindestens 5 m und bei Luftfahrzeugen mit Strahl-Triebwerken von mindestens 7,5 m einzuhalten.

Hinter stehenden Luftfahrzeugen mit laufenden Propeller-Triebwerken ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 20 m, bei Luftfahrzeugen mit Strahl-Triebwerken von mindestens 50 m, bei Großraumflugzeugen von mindestens 75 m einzuhalten. Hinter aus Eigenkraft rollenden oder anrollenden Luftfahrzeugen mit Propeller-Triebwerken ist ein Sicherheitsabstand von 50 m, bei Luftfahrzeugen mit Strahl- Triebwerken von 125 m einzuhalten (diese Werte beziehen sich auf den Bereich hinter dem Luftfahrzeug, die Breite entspricht dabei mindestens der Spannweite des Luftfahrzeugs).

Der Drehbereich von Propellern darf zu keiner Zeit betreten oder durchfahren werden. Triebwerke dürfen nicht in Hallen und Werkstätten laufen.

Gefahren beim Anlassvorgang

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

Zur Warnung vor Gefahren durch laufende Triebwerke sind die ACL der Luftfahrzeuge unmittelbar vor dem Anlassen der Strahltriebwerke einzuschalten. Das Verfahren ist bei Tag und Nacht durchzuführen.

Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur dann angelassen oder laufengelassen werden, wenn das Cockpit des LFZ mit einem Piloten oder einem fachkundigen Mechaniker besetzt ist.

Wer Triebwerke von LFZ anlässt oder während ihres Laufens 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.

Auf dem Vorfeld dürfen Triebwerke von LFZ nicht auf höhere Drehzahlen gebracht werden, als dies die Umstände erfordern.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung
- Betriebsvereinbarung ACG - FLG

15.2. Durchsetzung von Sicherheitsmaßnahmen bei der Betankung von LFZ

Während der Betankung von LFZ sind die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen einzuhalten. Während des Betankens und Enttankens von Luftfahrzeugen dürfen in explosionsgefährdeten Bereichen (4 m Radius um die Tankentlüftungsöffnungen) Fahrzeuge nur verkehren, soweit dies zur Versorgung der Luftfahrzeuge unbedingt erforderlich ist.

Der Aufenthalt von Personen und das Abstellen von Fracht, Fahrzeugen und Fahrrädern sind in explosionsgefährdeten Bereichen nicht erlaubt. Desgleichen sind Tätigkeiten, bei denen Funken entstehen können, untersagt. Ein Fluchtweg für das Tankfahrzeug ist unbedingt freizuhalten.

Bei Austritt von Kraftstoff ist ein Sicherheitsabstand von 15 m zu beachten und die Betriebsfeuerwehr (DW 1170) unverzüglich zu benachrichtigen.

Für das Betanken mit Passagieren an Bord sind die speziellen Auflagen der Behörde bzw. der Luftfahrzeugbetreiber zu beachten.

Die Betankung von Luftfahrzeugen am Flughafen Linz wird durch eine Dritte durchgeführt. Die FLG überwacht mit Inspektionen und Safety Audits, ob die allgemeinen Vorschriften des Betankungsprozesses, eingehalten werden.

Für AVGAS befindet sich eine mobile Selbstbedienungstankstelle am Apron.

Für die am Vorfeld positionierten Selbstbetankungsanlagen von LFZ der Fliegerclubs wurden eigene Selbstbetankungsvereinbarungen abgeschlossen.

Mitgeltende Dokumente

- ZFBB Teil 1

15.3. Vermeidung von FOD und Vorfeldreinigung

Auf der Airside insbesondere auf den Bewegungsflächen sind Unrat und Abfall in den dafür vorgehaltenen Müllbehältern zu deponieren. Verunreinigungen von Flughafenanlagen und verkehrsbehinderte Zustände sind von den Verursachern unverzüglich zu beseitigen oder beseitigen zu lassen. Ist dies nicht sofort möglich, so sind Absicherungsmaßnahmen zu ergreifen und der ADM zu verständigen.

Auf den Bewegungsflächen dürfen zudem keine Fremdkörper (FOD) liegen, da sie eine Gefahr für Personen und Luftfahrzeuge darstellen und zu erheblichen Schäden führen können. Der Verursacher ist zur Beseitigung verpflichtet. Unabhängig davon sind alle Verkehrsteilnehmer auf den Bewegungsflächen zur Beseitigung verpflichtet.

Die befestigten Bewegungsflächen werden regelmäßig mittels Kehrteppich gereinigt. Darüber hinaus wird auch ein spezieller Magnetbalken zum Aufsammeln metallischer Kleinteile verwendet.

Alle Vorfeldnutzer sind angehalten, FOD umgehend zu entfernen. Schulungen zur Thematik FOD finden im Rahmen der Sicherheitsschulung zur Erlangung einer Flughafen-Erlaubniskarte, Ausgewiesene Strecken

Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsverfahren durch das Personal auf dem Vorfeld

Der ADM überprüft im Zuge seiner Kontrolltätigkeit am Vorfeld auch die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften.

Der Ramp Agent führt **mindestens** einmal wöchentlich eine interne Kontrolle (Audit) des Abfertigungsprozess durch. Diese dient der Feststellung des Wissens über publizierte Verfahren, die von den jeweiligen Personen befolgt werden müssen. Diese werden anhand einer Checkliste so durchgeführt, dass die eigentliche Arbeit der Personen nicht beeinträchtigt wird.

Die Auswertung erfolgt durch den SM. Diese Form des Audits ermöglicht dem SM die Feststellung von eventuellen Defiziten und verkürzt die Auditierung. Wenn bei diesen Kontrolle Abweichungen festgestellt werden, werden nötigen Schritte in die Wege geleitet, um diese Abweichungen zu beseitigen.

Ergänzend sind alle Vorgesetzten angehalten die Einhaltung der Verfahren, Prozesse und Regelungen im Zuge der Dienstaufsicht regelmäßig zu überprüfen.

Des Weiteren steht es allen Mitarbeitern die Möglichkeit einer Safety-Meldung offen, in denen Probleme und Abweichungen von bestehenden Verfahren gemeldet werden können.

15.4. Begleitung, Kontrolle und Schutz von Fluggästen auf dem Vorfeld, dem Fahrzeugverkehr und dem Betrieb von Luftfahrzeugen, Verwendung von festgelegten Wegen und Vermeidung der Beeinträchtigung der LFZ-Abfertigung

Die Begleitung von Passagieren erfolgt durch das Pax-Handling. Die Verantwortung zur Einhaltung der einschlägigen Prozesse obliegt dem Ramp-Agent.

Passagiere dürfen sich grundsätzlich nur zum Zweck des Ein- und Aussteigens von LFZ am Vorfeld befinden.

15.4.1. Schutz von Passagieren

Beim Ein- und Aussteigen von Passagieren muss auf dem Vorfeld sichergestellt werden, dass

- Passagiere nicht unter LFZ-Tragflächen oder Tanks durchgehen bzw. den Drehbereich von Propellern keinesfalls betreten
- Passagiere nicht durch Fahrzeugverkehr (Anhalten der Fahrzeuge auf der Betriebsstraße), Kabel- und Schlauchverbindungen sowie anderes Equipment behindert werden bzw. auch umgekehrt die Abfertigungsarbeiten nicht behindern
- Passagiere nicht durch Jet Blast und/oder Downwash gefährdet werden

Jeder beim De-/Boarding anwesender Mitarbeiter (Pax Handling, Ramp Handling, LFZ-Abfertiger etc.) ist angehalten, diese Punkte zu beachten und ggf. Missstände an den Ramp Agent bzw. dem ADM zu melden.

15.4.2. Passagierwege bei De-/Boarding ohne Transportmittel

Das Boarding bzw. Deboarding zu Fuß ist nur unter Begleitung des Pax Handling auf definierten Routen zu/von den gebäudenahen Abstellpositionen 11 und 21 und im GA-Bereich zulässig. Dabei ist die Betriebsstraße an den Gehwegen zu überqueren.

Im Bereich der General Aviation werden Passagiere von der Crew begleitet. Eine erweiterte Aufsicht über dem Pax-Verkehr obliegt der Vorfeldaufsicht.

16. Verfahren für die Steuerung des Fahrzeugbetriebes auf oder in der Nähe der Bewegungsflächen einschließlich Verkehrsvorschriften, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Methode für die Erteilung der Fahrerlaubnis samt geeigneter Durchsetzungsmittel

Teile der Betriebsfläche werden parallel von Fahrzeugen, Gerätschaften, Personen und Luftfahrzeugen benutzt. Die gleichzeitige Nutzung stellt ein Risiko für Unfälle und unerwünschte Vorfälle dar. In diesem Kapitel sind die Prozesse beschrieben, welche die Sicherheit auf der Betriebsfläche auch bei mehreren gleichzeitigen Nutzern gewährleisten.

16.1.1. Verkehrsregeln auf den Bewegungsflächen

Die Verkehrsregeln des Flughafens Linz lehnen sich an die Straßenverkehrsordnung (StVO) an. Die Airside Ordnung regelt darüber hinaus speziell die besonderen Situationen, die sich aus dem Verkehr mit Luftfahrzeugen ergeben können. Weiters sind darin alle für einen sicheren Bodenverkehr relevanten Aspekte festgelegt.

Im gesamten Airside Areal gilt im Allgemeinen die 30 km/h Beschränkung.

Die Airside Operations. Diese ist für die Überwachung der Einhaltung der Airside Ordnung verantwortlich. Zur disziplinären Ahndung von Übertretungen sind die dienstrechtlichen Vorgesetzten verpflichtet. Der ADM kann bei wiederholtem Vergehen gegen die Airsideordnung den Flughafenausweis oder die Fahrberechtigung entziehen.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802007 Airsideordnung

16.1.2. Interne Fahrberechtigungen

Personen, die auf den Betriebsflächen ein Motorfahrzeug führen, müssen nachweislich ausgebildet sein und brauchen eine entsprechende Fahrberechtigung. Alle Mitarbeiter, welche die Fahrausbildung erfolgreich abschließen, erhalten eine zeitlich beschränkte, spezifische Fahrberechtigung. Die Auffrischung erfolgt vor Ablauf der Gültigkeit.

Eine gerätespezifische Ausbildung auf Spezialgeräte (Treppen, Kehrblasgeräte, ...) wird vom Schulungsbeauftragten oder einer durch ihn ermächtigten Person durchgeführt.

Vgl. dazu Kapitel 3. Erforderliche Qualifikationen des Flugplatzpersonals

Fahrzeuglenker von Drittfirmen, welche keine Fahrberechtigung haben, werden durch den Flughafenbegleitsdienst (Follow Me, FW-Kommandant) gelotst.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804080 VA Schulung und Prüfung von Airsidepersonal

16.1.3. Befahren/Betreten der Pisten, Rollbahnen und Abstellflächen inkl. Sicherheitszonen

Mitarbeitende, die auf den Pisten und Rollbahnen ein Motorfahrzeug führen, müssen nachweislich ausgebildet sein und brauchen eine entsprechende Fahrberechtigung. Für das Befahren oder Betreten der Pisten, Rollbahnen und Sicherheitszonen während des Flugbetriebes muss eine entsprechende Freigabe der lokalen ATC eingeholt werden und es muss die ununterbrochene Verbindung mit der Flugsicherungsstelle (TWR) sichergestellt sein.

Mitgeltende Dokumente

- FL 804016 VA Preventing Runway Incursions

16.1.4. SMGCS

Das Surface Movement Guidance and Control System dient zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrs von Luftfahrzeugen, Bodenfahrzeugen und Personal sowie der Wechselwirkung untereinander durch entsprechende Vorgaben und Verfahren auf den Bewegungsflächen des Flugplatzes geregelt werden. Weiters stehen technische Hilfsmittel wie beispielsweise Hinweisschilder, Markierungen, Stopbar zur Leitung zur Verfügung

Zur Planung erforderlicher technischer Hilfsmittel und erforderliche Verfahren wie beispielsweise Lotsung durch Follow Me findet einmal jährlich bzw. im Rahmen von Neuerrichtungen oder Entfernung technischer Hilfsmittel eine Abstimmung zwischen AOM und Manager ATM Linz bezüglich SMGCS statt.

17. Verfahren für das Wildtiergefahrenmanagement einschließlich der Beurteilung der Gefährdung durch Wildtiere und Vereinbarungen für die Umsetzung von Wildtierüberwachungsprogrammen und Verbreitung der entsprechenden Informationen in den AIS, Wildunfälle

Nicht nur Vögel, sondern auch übrige Wildtiere können für den Flugbetrieb gefährlich sein. Wildtierbestände müssen im Flughafenareal auf einem tragbaren Niveau gehalten werden, um Kollisionen mit Luftfahrzeugen auf Pisten, Rollbahnen und auf dem Apron zu verhindern.

Folgende Verfahren hält der Flughafen Linz für die Abwehr der Gefahr für Luftfahrzeuge durch Vögel und Säugetiere im Bereich der Bewegungsflächen und des Anflugs bereit:

- Beobachtung und Analyse der am Flughafen vorkommenden Lebewesen
- Ein implementiertes Wildlifeprogramm
- Eine dem Flugbetrieb angepasste Grünlandbewirtschaftung
- Aktive mehrstufige Vogelvergrämung
- Großwild, das sich am Flughafengelände befindet, wird durch gezielte Vergrämung über eines der Tore in die Bereiche außerhalb des Flughafens vertrieben.

Mitgeltende Dokumente

- Wildlife Control Programm

18. Luftfahrthindernisse und Flächennutzung

18.1. Hinderniskontrolle und Überwachung innerhalb und außerhalb der Flugplatzgrenzen, sowie Benachrichtigung der zuständigen Behörde über Art und Standort der Hindernisse, jegliche Erhöhung oder Abbau und die erforderlichen Maßnahmen, wie die Veröffentlichung beim AIS

Zum Schutz der An- und Abflugrouten vor Hindernissen (Bauten, Bäume etc.) hat der Flugplatzhalter gemäß LFG einen Sicherheitszonenplan zu erstellen. Im Sicherheitszonenplan ist der Bauschutzbereich nach Fläche und Höhe ersichtlich.

Da der Flughafen ein Militärflugplatz mit ziviler Mitbenützung ist, wurde der Sicherheitszonenplan vom BMLVS erstellt. Die Erfassung, Dokumentation und Aktualisierung der Luftfahrthindernisse obliegen dem BMLV in Zusammenarbeit mit dem BMK.

Temporäre Hindernisse werden durch [die OZB](#) genehmigt und sind von der Militärflugleitung mittels NOTAM den Luftfahrtteilnehmern bekanntzugeben.

Darüber hinaus kontrolliert der ADM periodisch im Zuge der Kontrolle der Bewegungsflächen das Flughafengelände, sowie die im Blickfeld befindlichen Teile der Sicherheitszone auf augenscheinliche Hindernisse. Werden dabei temporäre Hindernisse (Kräne) in der Sicherheitszone gesichtet, wird umgehend geprüft, ob ein Bescheid dafür vorliegt. Dies erfolgt in Abstimmung mit der militärischen Flugleitung. Liegt kein Bescheid vor, wird, in Abstimmung mit der Militärflugleitung, die jeweils zuständige Polizeistation verständigt, welche zum erkannten Hindernis fährt und überprüft, ob ein Bescheid verfügbar ist. Andernfalls werden Maßnahmen zur Beseitigung des Hindernisses ergriffen.

Weiters wird kontrolliert, ob keine Objekte wie zum Beispiel abgestellte LFZ oder Fahrzeuge die definierten Hindernisbegrenzungsflächen durchdringen.

Die FLG ist verpflichtet Meldungen über wahrgenommenen, nicht genehmigten Luftfahrthindernisse an das BMK vorzunehmen und die lokale ATC zu informieren. Die Erstellung oder Änderung von Bauten, Anlagen und Bepflanzungen ist meldepflichtig, wenn das Objekt die in der Verordnung festgehaltenen Höhen übersteigt. Die Militärflugleitung nimmt die Aufgabe als Meldestelle für das ganze Gebiet gemäß dem militärischen Sicherheitszonenplan wahr. In Zeiten zivilen Flugbetriebes ohne Anwesenheit der MIL-Flugleitung werden diese Aufgaben in deren Vertretung vom ADM übernommen.

Mitgeltende Dokumente

- Sicherheitszonenplan
- Sicherheitszonenverordnung
- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen
- Vereinbarung MIL - FLG

Mitgeltende Dokumente

- FL 804005 VA Kontrolle der Bewegungsflächen
- FL 804022 Meldungen
- Vereinbarung MIL – FLG
- FL804042 VA Kranarbeiten am Flughafengelände

18.2. Überwachung und Eindämmung von Gefährdungen im Zusammenhang mit Tätigkeiten von Menschen und mit der Flächennutzung auf dem Flugplatz und in dessen Umgebung

Arbeitssicherheit

Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz liegen in der Verantwortung jeder einzelnen, dauernd oder temporär, am Flughafen tätigen Firma. Die FLG trägt die Verantwortung für die eigenen Mitarbeiter nimmt die Aufsichtspflicht im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wahr.

Betreffend Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird die FLG von folgenden behördlichen Stellen überprüft:

- Arbeitnehmerschutz: Verkehrsarbeitsinspektorat und AUVA
- Einhaltung Arbeitszeit: Verkehrsarbeitsinspektorat

Arbeiten auf dem Flughafen

Sichere Verfahren für die Planung und Ausführung von Arbeiten auf oder in der Nähe von Bewegungsflächen sind für den Flugbetrieb von hoher Bedeutung. Neben der Vermeidung von FODs stehen dabei der sichere Rollverkehr, das Vermeiden von Hindernissen in den Hindernisbegrenzungsflächen, sowie die Verhinderung von Runway Incursions im Zentrum der Sicherheitsbetrachtung.

Mindestanforderungen an die Luftfahrtsicherheit sind dabei

- die Festlegung der verwendeten Kommunikationseinrichtungen und –Phraseologie zur Kontaktierung der lokalen ATC
- das Namensverzeichnis der für die Planung und Ausführung verantwortlichen Personen mit Angabe von Telefonnummern und deren „rund um die Uhr Erreichbarkeit“ sowie die Beschreibung deren Rolle im Gewerk,
- das Namensverzeichnis mit Telefonnummern des ADMs sowie des Handling Agents und Verantwortlichen der Luftfahrzeuggesellschaften, welche über die Arbeiten während und außerhalb der Betriebszeiten informiert werden sollten
- ein Informationsverteiler für die nachweisliche Weiterleitung wichtiger Projektinformationen

Planung von Bauarbeiten

Die Planung der Bauverfahren und der Ausführungszeiten geschieht durch die Projektverantwortlichen des Bereichs Technik unter Berücksichtigung der relevanten EASA-Dokumente. Die Planung ist so festzulegen, dass die durch Betrieb und Technik definierten Anforderungen entsprechend umgesetzt werden. Aufgrund von operationellen Einschränkungen notwendige NOTAMs werden durch Betrieb und Technik initiiert und durch den AOM publiziert.

Bei Bautätigkeiten ist der SM zwecks Gefahren- und Risikobeurteilung und ggf. Durchführung eines Safety Risk Assessments hinzuzuziehen.

Durchführung von Bauarbeiten

Die Sicherstellung des operationellen Flugbetriebes, sowie das Errichten von Bauabschränkungen und Straßenumleitungen werden gemeinsam durch Betrieb und Projektleitung geplant und festgelegt. Bautätigkeiten auf der Bewegungsfläche und in der Sicherheitszone müssen je nach Örtlichkeit durch die ÖBA beaufsichtigt werden. Vor Wiederinbetriebnahme werden die operationellen Flächen durch den ADM geprüft und bei positiver Beurteilung der Flächen frei gegeben.

Mitgeltende Dokumente

- Handbuch Wartung und Instandhaltung
- FL 804024 VA Betriebseinschränkungen

Grünlandbewirtschaftung

Um einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten zu können, ist es notwendig eine gepflegte und kurz gehaltene Grasnarbe, speziell im Bereich des Sicherheitsstreifens im Hinblick auf ein erfolgreiches Tierweltgefahrenmanagement, sowie auf eine gute Sichtbarkeit der Beschilderung und der Befeuerung, vorzuhalten.

Die Grünlandbewirtschaftung liegt im Verantwortungsbereich des Österreichischen Bundesheeres und wird von diesem [im Sinne der VO \(EU\) 139/2014](#) wahrgenommen.

19. Flugplatz – Notfallplan

19.1. Behandlung von Notfällen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung

Die FLG hält Notfallpläne für Notlagen am und in der Nähe des Flugplatzes für folgende Szenarien bereit:

- Fehlfunktionen von Luftfahrzeugen in der Luft (Flugnot)
- Verhinderung und Abwehr von Gebäudebrand
- Flugzeugentführung (eingeschränktes Dokument)
- Sabotage und Bombendrohung
- Umgang mit Zwischenfällen während und kurz nach aufgetretenen Notlagen

Diese beinhalten aktuelle Listen zu den wichtigsten internen und externen Stellen, welche an der Abwendung der Notlagen mitwirken, sowie die Beschreibung der Rolle jeder einzelnen Einheit. Angeführt werden Büroanschrift, Telefon- und ggf. Faxnummer, Email- und SITA-Adresse sowie ggf. Funkfrequenz, unter der die jeweilige Stelle im Notfall erreicht werden kann. Die Alarmierung und die Einsatzleitung erfolgen gemäß den Beschreibungen in den einzelnen Einsatzplänen und den vorliegenden Checklisten.

Im Zuge des SMS-Prozesses wurde am Flughafen Linz ein Emergency-Committee eingerichtet, welches im Rahmen der umfassenden Einsatzübungen und anlassfallbezogen zusammentrifft.

Für die Erstellung und Aktualisierung der Notfallpläne wurde ein übergeordneter Einsatzleiter bestellt. Um im Einsatzfall die Lageführung vor Ort sicherzustellen ist in den Einsatzplänen ein Einsatzleiter vor Ort vorgesehen. Dieser führt so lange die Lage, bis der sichere Flugbetrieb wieder uneingeschränkt fortgeführt werden kann und übergibt die Lageführung nach Eintreffen der externen Rettungskräfte und der Vertreter der Sicherheitsbehörde an den externen Einsatzleiterstab.

Mitgeltende Dokumente

- FL 802005 Einsatzplan Flugnot
- Betriebshandbuch Feuerwehr
- Einsatzplan Gebäudebrand
- Einsatzplan Unlawful Act (Eingeschränktes Dokument)
- Einsatzplan Pandemie

19.2. Tests der im Notfall einzusetzenden Flugplatzeinrichtungen und –ausrüstung unter Berücksichtigung der Häufigkeit

Um die Wirksamkeit dieser Notfallpläne und des vorhandenen Equipments sicherstellen und überprüfen zu können, werden in den dafür vorgesehenen Intervallen entsprechende Übungen in Abstimmung mit allen Betroffenen internen und externen Stellen durchgeführt.

Überprüfungsintervalle:

- Kommunikations- und Alarmeinrichtungen – täglich vor Beginn des Flugbetriebs
- Einsatzfahrzeugfunktionen – 1 bis 2 mal pro Tag
- Test der Eingreifzeiten der Feuerwehrfahrzeuge – 1 mal pro Jahr

19.3. Übung für den Test der Notfallpläne unter Berücksichtigung der Häufigkeit

Eine umfassende Einsatzübung zur Überprüfung des Einsatzplanes, aller Einrichtungen und des Zusammenwirkens aller Stellen, die Such- und/oder Rettungs- bzw. Notarztdienst durchführen bzw. an deren Durchführung mitwirken, wird alle zwei Jahre vom Flugplatzhalter durchgeführt.

Die ausführliche Analyse dieser umfassenden Einsatzübung wird unter Beiziehung aller an der Übung beteiligten Stellen durchgeführt.

Nach einer erfolgten umfassenden Einsatzübung wird der Obersten Zivilluftfahrt Behörde (OZB) binnen drei Monaten ein schriftlicher Bericht vorgelegt.

Eine Teil- Einsatzübung zur Überprüfung der Behebung von Unzulänglichkeiten, die bei der Durchführung einer umfassenden Einsatzübung aufgetreten sind, wird zwischen zwei umfassenden Einsatzübungen vom Flugplatzhalter durchgeführt.

Nach einer erfolgten Teil- Einsatzübung wird die OZB binnen drei Monaten ein schriftlicher Bericht vorgelegt.

Für die Evakuierung der Gebäude bei Brand oder ähnlichen Situationen liegen entsprechende Evakuierungspläne vor.

Die Berichte werden im Safety Büro bzw. im Feuerwehr-Büro archiviert und mindestens sieben Jahre aufgehoben.

Übungsintervalle:

- Jährliche Evakuierungsübungen
- Flugnotfallübung – alle 2 Jahre als „Full Scale Exercise“ dazwischen als Teileinsatzübungen
- Übung „Unlawful Act“ – in Absprache mit der Exekutive

Mitgeltende Dokumente

- Betriebshandbuch Feuerwehr

20. Rettung und Brandbekämpfung einschließlich Beschreibung von Einrichtungen, Ausrüstung Personal und Verfahren zur Einhaltung der Anforderungen an die Brandbekämpfung

Zur Beschreibung der Details, welche zum Erreichen der Brandbekämpfungs- und Sanitätserfordernisse unbedingt nötig sind, wurden die Dokumente Betriebshandbuch-Feuerwehr und Betriebshandbuch-Sanitätsstelle erstellt, welche zumindest folgende Angaben enthalten:

- Verzeichnis aller Einrichtungen
- Beschreibung des vorhandenen Equipments
- Benennung und zur Verfügung Stellung des Rettungspersonals sowie deren Rolle und Verantwortung im Einsatzfall
- Beschreibung der Notfallverfahren bzw. Verweis zu den vorliegenden Notfallplänen

Hauptaufgaben der Feuerwehr:

- Sicherstellung des Flugbetriebes und der Ereignisbewältigung auf den Bewegungsflächen des Flugplatzes gemäß den EASA Standards sowie der EASA FW Kategorie 7
- Unterstützung bzw. Lageführung bei Luftfahrzeugereignissen außerhalb des nahen Flughafenumfelds gemäß „Flugplatzrettungsbereich“ (in Zusammenarbeit mit der örtlich zuständigen Abschnitts- und Bezirksfeuerwehr)
- Erkundung, Nachalarmierung, Brandbekämpfung und Evakuierung von Teilen des Flughafengebäudes bei Gebäudebrand innerhalb der Betriebszeiten bis zum Eintreffen der externen Unterstützungskräfte. Außerhalb der Betriebszeiten wird der Gebäudebrand über eine direkte Alarmierung der externen Einsatzkräfte über das Landesfeuerwehrkommando sichergestellt.
- Präventiver Brandschutz durch Standby-Haltung eines Löschtrupps bei der LFZ-Betankung mit Passagieren an Bord, Begehung von Baustellen und Freigabe von Heißenarbeiten sowie monatliche Gebäudebegehungen durch den Brandschutzbeauftragten.
- Personalschulung und Weiterbildung gem. den EASA Standards und den Regeln des Landesfeuerwehrkommandos Oberösterreich

Das Erfordernis zur Einrichtung und Ausstattung einer Betriebsfeuerwehr am Flugplatz Linz ist bescheidmäßig geregelt. Zur Erreichung der gemäß EASA FW-Kategorie 7, luftfahrttechnisch verlaubarten Fire-Fighting-Kategorie wurde eine Unterstützungsvereinbarung mit der militärischen LFZ-Rettungseinheit abgeschlossen. Die Einbindung der externen Abschnitts- und Bezirksfeuerwehren erfolgt über gemeinsame Übungen und Nachbesprechungen.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebshandbuch Feuerwehr
- FL 802002 Brandschutzordnung
- FL 802004 Evakuierungsplan Abfertigungsgebäude
- Evakuierungsplan Frachtgebäude
- Betriebshandbuch Sanität

21. Plan für das Abschleppen fluguntüchtiger LFZ, einschließlich der entsprechenden Vereinbarungen, Ausrüstung und Verfahren für dessen Umsetzung

Es ist wichtig, bewegungsunfähige Luftfahrzeuge möglichst schnell und effizient zu bergen, damit die Beeinträchtigung für den Flugbetrieb so gering als möglich gehalten wird. Der Flughafen verfügt über die notwendigen Mittel und Möglichkeiten, um solche Bergungen vornehmen zu können. Bevor eine Bergung erfolgen kann, muss zuvor ein entsprechender Bergungsvertrag mit dem Eigentümer des verunglückten LFZ abgeschlossen werden.

Der Flughafen Linz hält in seinen Bergeunterlagen folgende Informationen und Maßnahmen bereit:

- Die Rolle des ADMs und des Luftfahrzeughalters im Bergeprozess
- Vorkehrungen zur Benachrichtigung des LFZ-Halters
- Vorkehrungen, um das nötige Personal und Equipment bereitstellen zu können.

21.1.1. Sicherstellung der Beweise

Die Airside Operations stellt im Rahmen ihrer Aufgaben wichtige Beweise sicher. Beweise sind nicht ausschließlich physischer Natur, sondern es können auch Befragungen durchgeführt werden.

Solche Aktionen erfolgen nur in Abstimmung mit der Exekutive und den Behörden. Erst nach Freigabe des verunfallten LFZ durch die Flugunfallkommission, die RCC oder eines entsprechenden Sachverständigen kann mit der Bergung begonnen werden.

21.1.2. Bergung von bewegungsunfähigen LFZ

Für die Bergung von verunfallten Luftfahrzeugen unterhält die Flughafenfeuerwehr mit dem Flughafen Wien und verschiedenen Partnerfirmen Vereinbarungen, welche bei Bedarf zusätzliches Equipment zum Einsatz bringen.

Mitgeltende Dokumente

- Betriebshandbuch Feuerwehr

22. Verfahren zur Sicherstellung des sicheren Umganges und Lagerung von Treibstoff und Gefahrgut auf dem Flugplatz

Betankung von Airside-Fahrzeugen und Geräten

Das Tanklager zur Betankung von Airside-Fahrzeugen befindet sich nördlich der Betriebsstraße zwischen dem Hauptgebäude und dem Hangar 1. Die Betankungsfläche wurde mit einem Gefälle errichtet, um die Oberflächengewässer in den Mineralölabscheider mit Restölabscheider einzuleiten.

Die Tankstelle ist mit einem deutlich gekennzeichneten Notausschalter ausgerüstet, der diese allpolig abschaltet. In unmittelbarer Nähe zum Tanklager steht ein Behälter für auslaufenden Treibstoff mit Ölbindemittel bereit.

Die Betankung der Geräte erfolgt durch unterwiesenes Personal. Die Freigabe zur Betankung erfolgt mittels Identifizierung mit Magnetkarte.

Für Geräte, welche mit Ottokraftstoffen versorgt werden, erfolgt die Betankung über 20 l Kanister, welche im Öllager explosionsgeschützt und auslaufsicher gelagert werden. Die Anzahl dieser Geräte wird auf das betrieblich erforderliche Mindestmaß beschränkt.

Stöfallsicherheit und Umgang mit gefährlichen Materialien und Gütern

Der Umgang bzw. die Aufbewahrung gefährlicher Materialien und Güter am Flughafen Linz beinhaltet folgende Vorkehrungen:

- Voraussetzung für die Lagerung von entflammbaren Flüssigkeiten (z. B. Kerosin, ...) und anderen gefährlichen Materialien auf speziellen Arealen.
- Verfahren zur Anlieferung, Aufbewahrung, Ausgabe und Bedienung der gefährlichen Materialien.
- Des Weiteren obliegt die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften jeder einzelnen am Flughafen Linz ansässigen Firma.

Da der Umgang mit gefährlichen Materialien und Gütern in der Verantwortung jeder einzelnen Firma liegt, haben diese im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und Auflagen dafür zu sorgen, dass

- sie im Besitz der für die Ausführung dieser Tätigkeiten notwendigen Lizenzen und/oder Bewilligungen sind,
- ihre Mitarbeitenden (FLG und Drittfirmen), die mit gefährlichen Materialien und Gütern in Kontakt kommen oder mit solchen arbeiten müssen, entsprechend ausgebildet sind und weitergebildet werden und
- darüber eine schriftliche Dokumentation geführt wird.

Das Beladen von Luftfahrzeugen mit gefährlichen Gütern erfolgt durch gemäß IATA-Vorschriften. Der FLG obliegt die Koordination der Maßnahmen mit den Drittfirmen zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben.

Alle mit der Abfertigung von LFZ betrauten Personen sind in den DGR geschult.

22.1. Ausrüstung, Lagerbereiche, Lieferung, Ausgabe, Handhabung und Sicherheitsmaßnahmen

Die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung, Chemikaliengesetzgebung und Strahlenschutzgesetzgebung sind unbedingt einzuhalten.

Vorgaben der FLG:

- Betanker müssen im Besitz der für die Ausführung dieser Tätigkeiten notwendigen Lizenzen und/oder Bewilligungen sein
- Mitarbeiter, welche Gefahrgüter befördern oder mit Gefahrstoff umgehen, müssen entsprechend ausgebildet und regelmäßig weitergebildet werden
- sämtliche hierfür benötigten Einrichtungen und Fahrzeuge müssen in einem einwandfreien Zustand sein und regelmäßig geprüft werden,
- Darüber ist eine schriftliche Dokumentation zu führen
- Meldepflichtige Ereignisse müssen auch an den ADM gemeldet werden

Das Beladen von Flugzeugen mit Gefahrgut erfolgt durch den Ramp Dienst, welcher entsprechend der IATA DGR-Vorschriften geschult ist.

22.2. Qualität und korrekte Bezeichnung des Flugzeugkraftstoffes, Audit und Inspektionsintervalle, Checklisten, Stichprobenahme und Dokumentation

Die Lagerung und Beförderung von Luftfahrzeugtreibstoffen (Jet – A1 und AVGAS 100LL) sowie die Betankung wurde von der FLG an OMV Aviation delegiert. Die Rechte und Pflichten sind vertraglich zwischen der OMV Aviation und der FLG, geregelt.

Inspektionen

Der Standort des von OMV beauftragten Into-Plane Service-Unternehmens AFS am Flughafen Linz wird regelmäßig überprüft. Ebenfalls werden von AFS jährlich Audits in Anlehnung an die JIG-Standards durchgeführt.

Es erfolgen Audits seitens des Safety und Compliance Managements insbesondere auch in Hinblick auf Fuel Quality gem. dem jeweils gültigen Audtiplanes.

Treibstoffqualität

Der Treibstoff wird mittels Zertifikats der OMV, mit einem Tankwagen angeliefert. Bevor der Tankwagen entleeren darf, wird die Treibstoffqualität seitens AFS überprüft. Diese Überprüfung wird anhand des „AFS-Form“ abgearbeitet. Ebenfalls wird eine Probe des Treibstoffes entnommen und überprüft. Erst wenn die Checkliste abgearbeitet wurde und die Treibstoffprobe in Ordnung ist, wird der Treibstoff für die Einlagerung ins Tanklager freigegeben. Im gleichen Umfang erfolgt eine Überprüfung bei der Umfüllung vom Tanklager in den Into-Plane-Tankkraftwagen. Die Vorgaben der EU/EASA ADR.OPS.B.055 sind dabei einzuhalten.

Mobile Betankungseinrichtungen

Für die Betankung mit Ottokraftstoff bzw. Kerosin werden von einigen Nutzern des Flughafen Linz mobile Betankungseinrichtungen betrieben. Diese sind für die Luftfahrt zugelassen und entsprechen den VEXAT-Vorschriften. Zwischen der FLG und den Nutzern wurden Selbstbetankungsvereinbarungen geschlossen.

Aufgrund der EASA Vorschriften und der Verfahrensanweisung „Betrieb von mobilen Abfüllanlagen“ ist der AOM verantwortlich für die Aufsicht des Betriebes und die Kontrolle der Treibstoffanlagen auf dem Flughafen Linz. Dabei sind die Vorgaben der EASA ADR.OPS.B.055 zu beachten.

23. Betrieb bei schlechter Sicht

Der Flughafen Linz ist grundsätzlich allwettertauglich. Der operationelle Flugbetrieb stellt bei schlechtem Wetter, speziell bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und im Winter, besondere Anforderungen an die Mitarbeiter. Davon betroffen sind nicht nur die Mitarbeitenden im Freien, sondern auch Organisationseinheiten, welche den Flugbetrieb unter solchen Verhältnissen steuern müssen. Mit der Festlegung von safety-relevanten Auflagen, Verfahren und Entscheidungskompetenzen wird ein sicherer Betrieb gewährleistet.

Low Visibility Procedure

Bei schlechter werdenden Sichtbedingungen und bei zu erwartendem Flugbetrieb (insbesondere CAT II und CAT III – Betrieb) werden vom Flughafen Linz geeignete Vorkehrungen getroffen. Geschwindigkeit und Fahrweise sind den Bedingungen anzupassen. Weiters ist das Befahren der Rollgassen so weit als möglich zu vermeiden.

Die Messungen der Sichtweite erfolgt über technische Einrichtungen der lokalen ATC in den 3 Teilbereichen des Pistensystems. Für das Auftreten von Störungen dieser technischen Einrichtungen sind Techniker der ATC vor Ort stationiert, bzw. ein technischer Journaldienst 24 Stunden rund um die Uhr erreichbar.

Mitgeltende Dokumente

- [FL 804015 VA Low Visibility Procedure](#)

24. Verfahren für den Winterdienst

Der Flughafen Linz ist verpflichtet, die Betriebsbereitschaft und Sicherheit des Flughafens jederzeit zu gewährleisten. Um Starts und Landungen zu ermöglichen, wird während der Wintermonate bei entsprechender Witterung die Betriebssicherheit des Flughafens mittels geeigneter Winterdienstmaßnahmen aufrechterhalten.

Die Arbeiten unter widrigen Umständen erfordern insbesondere eine gute Ausbildung und dauernde Konzentration der Mitarbeiter. Das Snow & Bad Weather Committee ist das Gremium, um den verschiedenen Beteiligten für eine erfolgreiche Zusammenarbeit, ein Feedback und ein Verbesserungssystem zu bieten. Dieses tagt mindestens einmal jährlich.

Mitgeltende Dokumente

- Winterdiensthandbuch

25. Betrieb bei ungünstigen Witterungsverhältnissen

Vom Begriff ungünstigen Witterungsverhältnissen sind Starkwind, Gewitter, Starkregen und hohe Temperaturen umfasst. Gewitter und meist einhergehende starke Winde sind eine ernstzunehmende Gefahr, weil sie in der Intensität und im zeitlichen Auftreten unberechenbar sind. Die Luftfahrzeugabfertigung kann dadurch eingeschränkt oder muss ganz eingestellt werden. Die Sicherheit der Mitarbeitenden und der Passagiere hat oberste Priorität.

Bei starken Winden werden bestimmte Luftfahrzeugtypen speziell aufgestellt und die LFZ am Boden regelmäßig auf Beschädigungen und Verschiebungen überprüft. Der ADM, welcher die Luftfahrzeugabfertigung einschränken oder einstellen lassen kann, gibt die entsprechende Warnung an die Vorfeldaufsicht, sowie alle am Flugbetrieb beteiligten Stellen weiter.

Dabei werden bei Erreichung einer Windstärke von 40 kt (HIGH / **STRONG**) entsprechende Aktivitäten gesetzt.

Mitgeltende Dokumente

- [FL 804009 VA Betrieb bei ungünstigen Wetterbedingungen](#)

26. Verfahren für Betrieb bei Nacht

Für den Nachtbetrieb sind folgende optische Hilfen installiert.

- Piste
 - o Mittellinienbefeuerung
 - o Pistenrandbefeuerung
 - o Pistenendbefeuerung
 - o Anflugbefeuerung inkl. Anflugblitz (08 Cat I / 26 Cat II/III)
 - o Aufsetzzonenbefeuerung
- Rollbahnen F und G
 - o Mittellinienbefeuerung
 - o Reflektierende Randmarkierer
 - o Beleuchtete Hinweisschilder
- Rollbahn V und Apron
 - o LED Gesamtbeleuchtungskonzept
 - o Apron-/Rollbahnrandfeuer
- Rollbahn Z
 - o Kein Nachtbetrieb
- Hindernisbefeuerung

Die Steuerung erfolgt durch den TWR in Abhängigkeit von ECET und BCMT.

Bei Ausfall von Flugplatzeinrichtungen, welche für den Betrieb bei Nacht oder bei schlechter Sicht relevant sind, ist anhand der Minimum Equipment Liste die noch vorhandene Betriebsbereitschaft zu erheben. Bei Überschreiten der Richtwerte sind die angegebenen Maßnahmen zu treffen, damit weiterhin ein sicherer Flugbetrieb möglich ist.

Die Fluglichtanlagen im Airsidebereich sind mit einer Dämmerungsautomatik ausgestattet. Bei Ausfall der Dämmerungsautomatik wird diese vom ADM rechtzeitig eingeschaltet, insbesondere damit auf Abstellpositionen mit Abfertigungsbetrieb die entsprechenden Helligkeitswerte gewährleistet sind (20 Lux Arbeitsplatzbeleuchtung).

Mitgeltendes Dokument

- FL 802015 Handbuch der visuellen Hilfsmittel und elektrischen Anlagen Airside
- FL804041 Minimum Equipment List

27. Schutz von Radarsystemen und sonstigen Navigationshilfen (innerhalb des Flughafens); Sender Schutzzonen

Die Verantwortung für den Unterhalt der Flächen im Nahbereich der Navigationsanlagen liegt beim Kasernenkommandanten im Auftrag des Militärkommandos für Oberösterreich. Arbeiten auf den „critical areas“ finden nur nach Rücksprache mit der lokalen ATC (Technik) und der Airside Operations statt.

Um die Sicherheit der am Flughafen Linz stationierten Navigationsanlagen zu gewährleisten, wurden folgende Vorkehrungen getroffen:

- Kontrolle der Arbeiten im Nahbereich der Navigationsanlagen
- Regelung für Wartungsarbeiten im Bereich dieser Anlagen
- Vorabklärung mit der ACG bei Aufstellung von metallischen Zäunen und der Lagerung von Baustoffen und Erdmaterialien im Zuge von Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe der CSA, eine unbedingte Vorabklärung mit der ACG Technik ist erforderlich

- Beschilderung bei Gefahr durch elektromagnetische Wellen

Mitgeltende Dokumente

- Handbuch Wartung und Instandhaltung
- FATO Critical & Sensitive Area M 1:5.000

28. Betrieb von LFZ mit höheren Codelettern

Die Verfahren und Einrichtungen am Flughafen Linz sind grundsätzlich für einen Regelbetrieb von LFZ bis Codeletter E ausgelegt. Für den Betrieb von LFZ mit Codeletter F gibt es ein spezielles Verfahren, welches auf Basis des Safety Assessments für den EASA Code F Betrieb vom 18.7.2014 ausgearbeitet wurde. Diese wurden auch in der AIP unter LOWL AD 2.20. Besondere lokale Verfahren verlautbart. Dieses Verfahren ist auch auf das Luftfahrzeugmuster A340-600 in Bezug auf die Rollrelationen in den Einmündungen der Rollbahn F in die Start- und Landebahn und der Rollbahn V anzuwenden.

Seitens der Luftfahrzeugindustrie werden ständig neue Luftfahrzeuge geplant und bestehende Luftfahrzeugmuster in ihren bekannten Ausmaßen (Spannweite, Länge, Fahrwerksgeometrie, etc.) verändert.

Zur Beurteilung der Möglichkeit des Betriebs eines neuen Luftfahrzeugs, dessen Code-Buchstabe höher als der Referenzcode des Flugplatzes ist, werden die Einrichtungen, Ausrüstungen in Hinblick auf den Betrieb des Luftfahrzeuges am Flughafen Linz durch den Airside Operations Manager in Zusammenarbeit mit dem Safety Manager mittels Safety Assessment analysiert und bewertet.

Als Bewertungsgrundlagen fließen hierbei insbesondere folgende Daten ein.

- Rumpflänge
- Rumpfbreite
- Rumpfhöhe
- Heckhöhe
- Spannweite
- vertikale Höhe der Flügelspitze
- Cockpitsicht
- Abstand der Augenposition des Luftfahrzeugführers zu Bugfahrwerk und Hauptfahrwerk
- äußerer Radabstand Hauptfahrwerk
- Radstand
- Steuersystem Hauptfahrwerk
- Fahrwerksgeometrie
- Triebwerksdaten
- Flugleistung
- technologische Entwicklung

Mitgeltende Dokumente:

- FL804013 VA Codeletter F Operation

29. Verfahren und Maßnahmen für den Brandschutz

Basierend auf den aktuellen Brandschutzvorschriften/Richtlinien sowie EASA ADR.OR.C.040 ist der vorbeugende Brandschutz wichtiger Bestandteil der Infrastruktur. Regelmäßige Prüfungen und Tests sorgen für eine stetige Verfügbarkeit von Löschgeräten und technischen Auflagen wie z. B. Rauchabzugsanlagen, Brandmeldeanlagen etc. Basierend

auf den behördlichen Vorgaben werden die Gebäude der FLG hinsichtlich des vorbeugenden Brandschutzes kontinuierlich inspiziert.

Mitgeltende Dokumente:

- Brandschutzordnung

30. Kommunikationsverfahren, einschließlich Frequenzen, Sprache, Phraseologie, Fahrzeug-Rufnamen, Kommunikationssignale im Falle eines Funkausfalls, Weitergabe von Informationen

Die Kommunikation von Bodenfahrzeugen mit der Flugsicherungsstelle erfolgt über Funk (Frequenz 121,900) in der Sprache Deutsch. Entsprechende Verfahren sind im Handbuch Sprechfunkverfahren geregelt. Die Schulung erfolgt entsprechend des Lehrplanes Fahrberechtigung.

Mitgeltende Dokumente:

- FL 804083 Lehrplan Fahrberechtigung
- Betriebsvereinbarung ACG – FLG

31. Verfahren zum Schleppen von LFZ, einschließlich festgelegte Strecken, Beleuchtung von LFZ, Kommunikationsverfahren und Verfahren bei außergewöhnlichen Wetterbedingungen, bei denen das Schleppen von LFZ erlaubt oder nicht erlaubt ist

Das Schleppen von Luftfahrzeugen ist im Handbuch Schleppen und Hangarieren geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

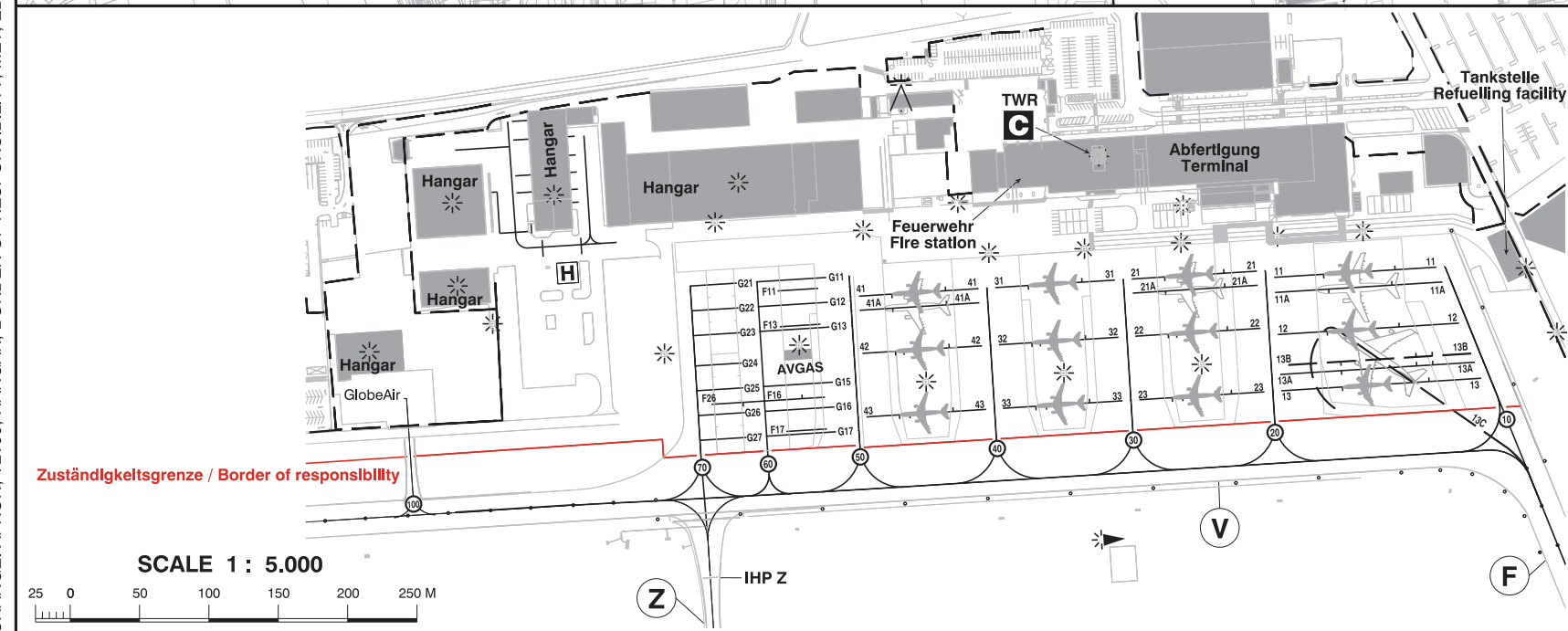
- Handbuch Schleppen und Hangarieren
- Positionierungsindex
- Plan Vorfeldpositionen am Flughafen Linz

32. Verfahren für die Übergabe von Tätigkeiten und Übermittlung betrieblicher Informationen

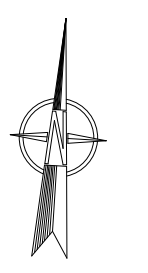
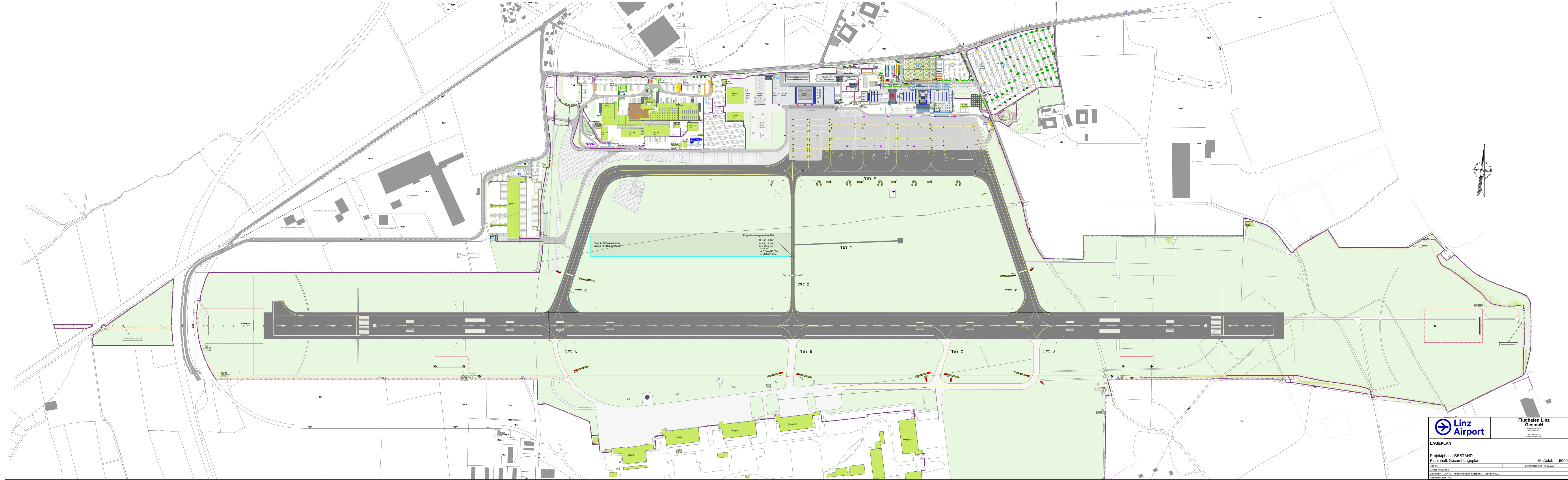
Das Verfahren für die Übergabe von Tätigkeiten und Übermittlung betrieblicher Informationen ist in der Verfahrensanweisung geregelt.

Mitgeltende Dokumente:

- FL804038 VA Weitergabe betrieblicher Informationen bei Schichtwechsel



Use of TL100 and PSN GlobeAir with special local procedures only.



LAGEPLAN

Projektphase: BESTAND

Planinhalt: Gesamt Lageplan

Plan Nr. 970296.5

Datum: 02.07.2024

Planautor: KOL

Flughafen Linz
GesmbH
Flughafenstraße 1
4020 Hainburg
Tel. 07321 600-0
www.linz-airport.com

Maßstab: 1:5000

Erstellungsdatum: 11.03.2024

FLUGPLATZHINDERNISKARTE - ICAO
TYP A (BETRIEBLICHE BEGRENZUNGEN)

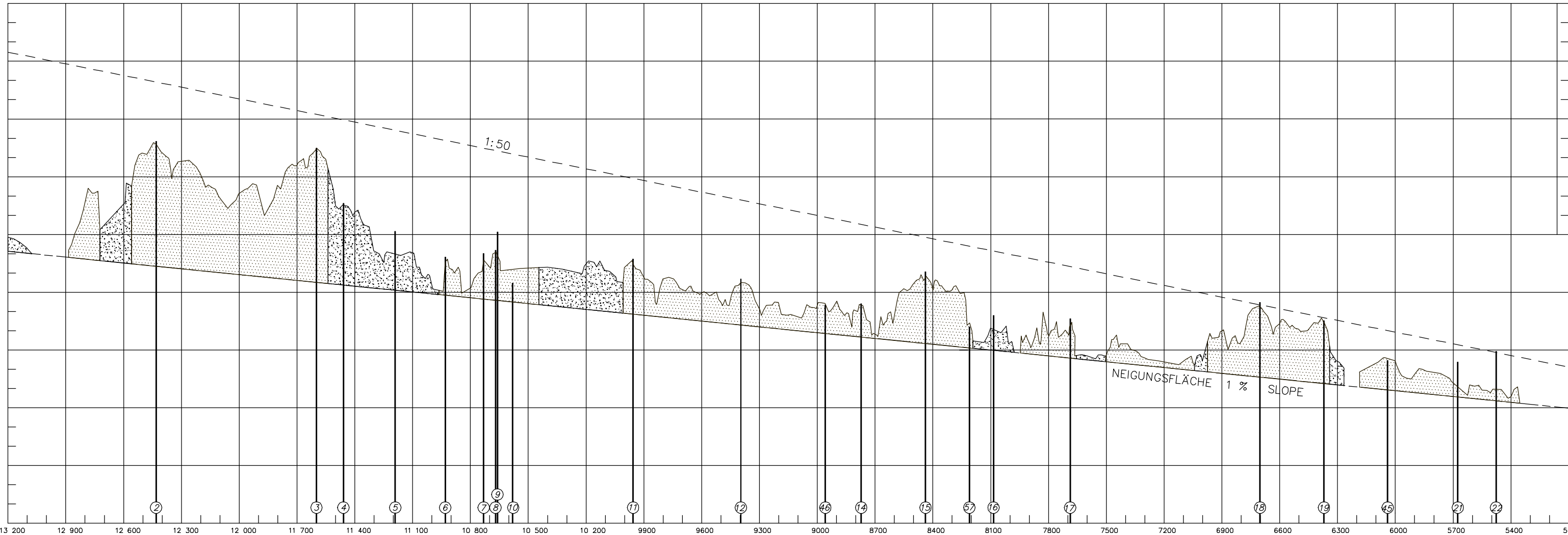
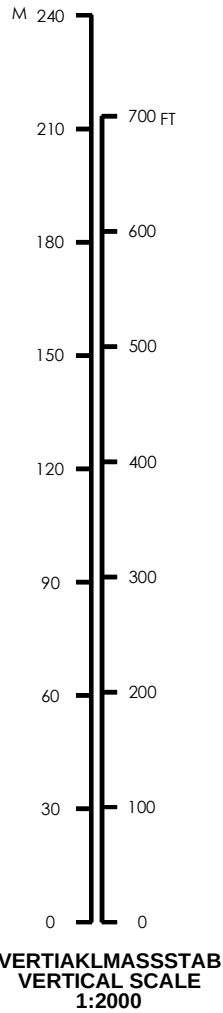
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

LINZ
ÖSTERREICH, AUSTRIA

LOWL AD 2 MAP 4-1
AIRAC AMDT 246 / 17 JUN 2021

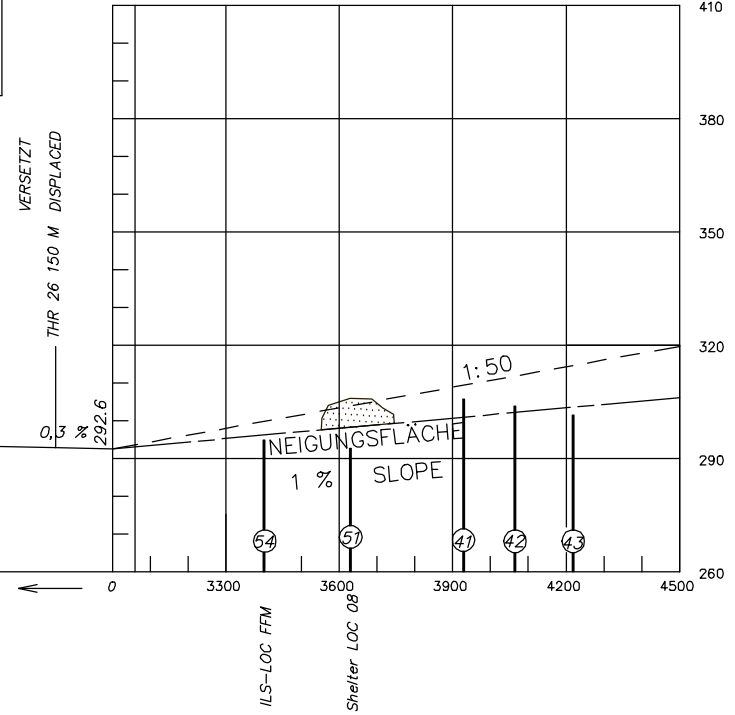
HÖHENBEZUG AUF DEN NATIONALEN HÖHENBEZUG:
MEERESSPIEGEL ADRIATRIEST
ENTFERNUNGEN UND HÖHEN IN METERN
ELEVATIONS BASED ON NATIONAL HEIGHT DATUM:
MEAN SEA LEVEL ADRIATIC SEATRIEST
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

ORTSMISSWEISUNG
MAGNETIC VARIATION 4° E JAN 2018



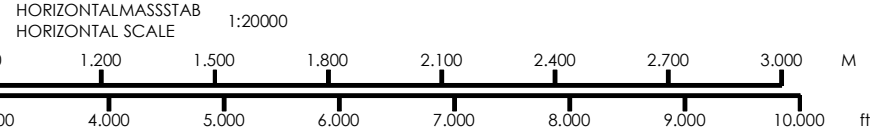
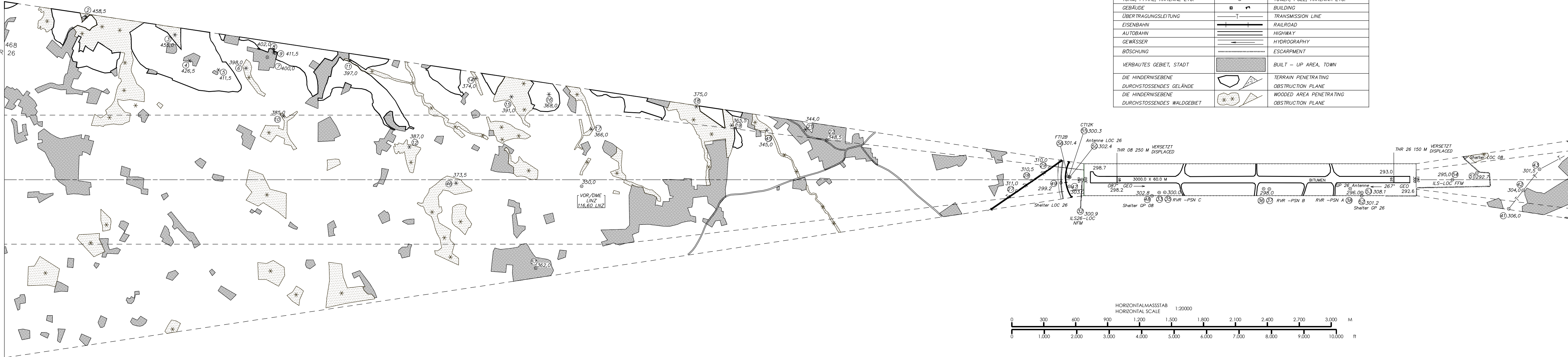
PISTE 08-26
RUNWAY

VERFÜGBARE STRECKEN	DECLARED DISTANCES
RWY 08	RWY 26
3000 VERFÜGBARE STARTLAUFSTRECKE	TAKE - OFF RUN AVAILABLE 3000
3060 VERFÜGBARE STARTSTRECKE	TAKE - OFF DISTANCE AVAILABLE 3000
3000 VERFÜGBARE STARTLAUFABBRUCHSTRECKE	ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE 3000
2750 VERFÜGBARE LANDESTRECKE	LANDING DISTANCE AVAILABLE 2850



LEGENDE	IDENTIFICATION NUMBER
KENNNUMMER	⑬
BAUM ODER BUSCH	*
TURM, PFÄHL, ANTENNE ETC.	⊙
GEBÄUDE	■
ÜBERTRAGUNGSLEITUNG	—T—
EISENBAHN	—+—
AUTOBAHN	—H—
GEWÄSSER	—W—
BÖSCHUNG	—B—
VERBAUTES GEBIET, STADT	■
DIE HINDERNISEBENE DURCHSTOßENDES GELÄNDE	○
DIE HINDERNISEBENE DURCHSTOßENDES WALDGEBIET	○*
LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	⑬
TREE OR SHRUB	*
TOWER, POLE, ANTENNA ETC.	⊙
BUILDING	■
TRANSMISSION LINE	—T—
RAILROAD	—+—
HIGHWAY	—H—
HYDROGRAPHY	—W—
ESCARPMENT	—B—
BUILT - UP AREA, TOWN	■
TERRAIN PENETRATING OBSTRUCTION PLANE	○
WOODED AREA PENETRATING OBSTRUCTION PLANE	○*

ANHÖHE BEI SOMMERFELD
14 626 M 276° GEO



BERICHTIGUNGEN	AMENDMENTS
No.	DATUM DATE
	BILDFLUG-DATUM PHOTOFLIGHT-DATE

HERGESTELLT DURCH:
PRODUCED BY:
geonit
geonit
Ziviltechniker OG

HERAUSGEGEBEN DURCH:
PUBLISHED BY:
BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE

10. AUSGABE
10TH ISSUE
JUL 2018

LINZ
ÖSTERREICH, AUSTRIA