

EDNU	Fliegen ohne Betriebsleiter	Stand:	11.03.2026
	Betriebskonzept zum Fliegen ohne Betriebsleiter für den Sonderlandeplatz EDNU	Revision:	1

Gültigkeit: 01.04.2026

Bezug: Betriebsordnung Sonderlandeplatz EDNU



Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorwort**
- 2 Änderung der Flugplatzgenehmigung**
- 3 Schaffung der technischen Voraussetzungen gem. NfL 2023-1-2792**
- 4 Betriebskonzept**

1 Vorwort

Beim Sonderlandeplatz EDNU, ist durch seine vorhandene Genehmigung zum FOBL für Vereinsmitglieder und Piloten mit Ortskenntnis, bereits die Grundvoraussetzungen geschaffen dies auch künftig diesen auch für den Misch- und Schulungsbetrieb durchzuführen.

Zur Realisation sind nach jetzigem Stand folgende Dinge erforderlich:

1. Änderung der Flugplatzgenehmigung
2. Schaffung der technischen Voraussetzungen gem. NfL 2023-1-2792 wurden bereits umgesetzt
3. Erstellung eines Betriebskonzeptes
4. Schulung der Pilotinnen und Piloten

Diese Dinge sollen im nachfolgenden Dokument beschrieben werden.

2. Änderung der Flugplatzgenehmigung

Für die Einführung des Fliegens ohne Betriebsleiter sind einige nachfolgend beschriebene Änderung an der Benutzungsordnung erforderlich.

2.1 Benutzungsordnung

Die hier angeregten Änderungspunkte beziehen sich auf die durch das Luftamt Süd am 1. März 1964 erteilte Flugplatzgenehmigung.

2.2 Änderungen der Benutzungsordnung

Absatz I. 2. - Missweisende Richtung der Landebahn für Motorflugzeuge entspricht 070°/250°

Absatz II. 1. – streiche verantwortlicher Flugleiter, oder dessen Stellvertreter und setze Platzhalter

Absatz B.1.b) – streiche mit einem besonderen Ausweis versehenen Personal (Flugleiter), ersetze Platzhalter

Absatz B.5.a) – streiche 80 Oktan

Absatz B.7. – ersetzt durch: Für die ordnungsgemäße Abfertigung des startenden oder landenden Luftfahrzeugs ist gem. Betriebskonzept, der jeweilige Pilot/Flugzeugführer verantwortlich

Absatz C.1. – streiche Krumbach

Absatz C.3. - streiche Flugleiters und ersetze Platzhalter

Absatz III.2. streiche Punkt 2. –

Absatz III.7. streiche nicht

Absatz III.10. streiche Punkt a) und b)

2.2.3 Führung des Hauptflugbuch

Der Punkt wird im Betriebskonzept neu geregelt und soll folgendermaßen durchgeführt werden: "Der Platzhaltende hat ein Hauptflugbuch gem. §70 LuftVG in seiner jeweils aktuellen Fassung zu führen. Er legt hierzu Verfahren fest, wie die Flugplatznutzerinnen und -nutzer die notwendigen Daten zu übermitteln haben."

Wer ohne Betriebsleiter bei uns fliegen will, muss bereits im Vorfeld zwei Bedingungen erfüllen: Er oder sie muss einen Account in der App *V-Tower* haben, um PPR zu beantragen und seine Start- und Landezeiten erfassen zu können. Außerdem müsst Ihr – sofern ihr nicht Rechnungskunde bei uns seid – Landegebühen per *aerops* oder *V-Tower* bezahlen können!

Piloten mit Vereinsflieger-Account können sich mit ihrem Vereinsflieger-Zugang in *V-Tower* einloggen. Andere können sich direkt in *V-Tower* anmelden und mit ihren Daten einen Zugang einrichten: <https://v-tower.vereinsflieger.de/>. Hier findet ihr eine kurze Anleitung zu *V-Tower*: [v-tower.pdf](#).

3. Schaffung der technischen Voraussetzungen gem. NfL 2023-1-2792

Die technischen Voraussetzungen gem. NfL 2023-1-2792 wurden bereits geschaffen.

3.1 Prüfung gewerblicher Verkehr

Ein gewerblicher Verkehr ist für den Sonderlandeplatz EDNU nicht vorgesehen.

4. Betriebskonzept

Beim Betriebskonzept geht es darum, sicherzustellen, dass die bisher vom Betriebsleiter / Flugleiter übernommenen Aufgaben und Pflichten auch in Zukunft ohne Betriebsleiter erfüllt werden.

4.1 Übergang zwischen dem Betrieb mit und ohne Betriebsleiter

Der Betriebsleiter gibt den Beginn und das Ende des Betriebes mit Betriebsleiter per Funk auf der Platzfrequenz bekannt.

4.2 Übermittlung von Lande- und Startmeldungen

Da die Verpflichtung zur Führung eines Hauptflugbuches bisher noch besteht, müssen in Zukunft die jeweiligen Piloten ihre Flugdaten an die Flugplatzhalter zurückmelden.

4.2.1 Vereinsinterne Flugbewegungen

Bei vereinseigenen Luftfahrzeugen soll dies im Rahmen der sowieso verpflichtenden Eingabe der Flugzeiten in das System "Vereinsflieger" geschehen.

4.2.1.1 Mischbetrieb

Beim Mischbetrieb wird START (Startleiter Segelflug) mit Flugfunk ausgerüstet. START meldet dann jeweils den Segelflug am Abflugpunkt vor dem Aufrollen des Segelfliefers und meldet dem anfliegenden Verkehr den aktuellen Status am Boden.

4.2.2 Externe Flugbewegungen

Dies erfolgt entsprechend dem Punkt 2.2.3 Führung des Hauptflugbuch

4.3 Integration Windenbetrieb

Während eines Windenstarts, wird eine gelbe Blinkleuchte aktiviert. Diese informiert alle am Flugbetrieb teilnehmenden Personen, dass ein Windenstart kurz bevorsteht oder gerade stattfindet. Während der aktivierten Blinkleuchte ist ein Anflug oder Abflug strengstens untersagt.

Die Windenfahrerin bzw. der Windenfahrer stellen vor Beginn des Flugbetriebes sicher, dass die Startstrecke frei von Hindernissen ist und die Schranken an der Nord- und Südseite in der Bahnmitte geschlossen ist.

4.4 Integration F-Schlepp-Betrieb

Bei Flugbetrieb auf der Piste stellt der Schleppilot den ordnungsgemäßen Zustand der Startstrecke in geeigneter Weise fest.

4.5 Integration Fallschirmsprungbetrieb

Die Absetzpilotin bzw. der Absetzpilot melden eine Minute vor Beginn des Absetzvorganges und den Beginn des Absetzvorganges auf der Platzfrequenz. Spätestens bei Beginn des Absetzvorganges sind dann alle Motoren von noch am Boden befindlichen Flugzeugen abzustellen. Entweder der Absetzpilot oder ein Verantwortlicher der Fallschirmsprunggruppe meldet auf der Platzfrequenz anschließend die vollständige Landung aller Fallschirmspringer.

4.6 Integration Modellflugbetrieb

Findet nicht auf dem Sonderlandplatz EDNU statt.

4.7 Integration Fremdnutzung

Bei der Nutzung des Flugplatzes zu nicht flugbetrieblichen Zwecken (z. B. Mäharbeiten) ist ein entsprechendes NOTAM zu veröffentlichen

Bei kurzfristigen Sperrungen zur Fremdnutzung ist die Sperrung auf der Platzfrequenz bekannt zu geben und Hörbereitschaft aufrecht zu erhalten.

4.8 Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht

Die Platzhalterin sorgt in angemessenen Abständen für eine Kontrolle der Betriebsflächen. Hierzu wird folgender Plan festgelegt.

4.8.1 Kontrolle vor dem ersten Start des Tages und Grünmeldung.

Die verantwortlichen Luftfahrzeugführenden am ersten Start des Tages sind verpflichtet, die Start- und Landebahn einmal in ganzer Länge zu mit dem Rettungsfahrzeug abzufahren und dabei auf auffällige Beschädigungen oder Beeinträchtigungen anderer Art zu achten. Und auf Fremdkörper zu kontrollieren. Mit der zu übermittelnden Startmeldung bestätigt

sie bzw. er die Durchführung dieser Kontrolle. Diese soll durch eine Ampel auf der Homepage signalisiert werden.

4.8.2 Kontrollfahrten der Platzhalterin

Auf Grund der Beschränkung des Flugbetriebes auf VFR-Flüge ergibt sich eine sehr stark schwankende Nutzung des Flugplatzes. Die Platzhalterin veranlasst daher in dementsprechend angemessenen Abständen Kontrollfahrten des Geländes, bei denen der Zustand der Betriebsflächen, der Beschilderung und der Einfriedung kontrolliert wird. Das Datum der durchgeführten Kontrollfahrten wird von der Platzhalterin dokumentiert.

4.8.3 Veröffentlichung Kontakte für Sicherheitsmeldungen

In der AIP, auf der Homepage und als Aushang an geeigneter Stelle veröffentlicht der Platzhaltende Kontaktdaten für die Abgabe von Meldungen zum Zustand des Flugplatzes. Weiterhin werden Anweisungen für den Fall eines erkannten offensichtlich gefährlichen

Platzzustandes veröffentlicht (Direktinformation an zuständige Vorstandsmitglieder, Auslegen des Sperrzeichens im Signalgarten, Zuständigkeiten für Veröffentlichung eines entsprechenden NOTAM).

4.9 Veröffentlichung von Betriebszeiten

Während der Einführungsphase werden die jetzt veröffentlichten Betriebszeiten (PPR) beibehalten. Im Rahmen der Ausweitung des Fliegens ohne Betriebsleiter ist dann eine Veröffentlichung als durchgehend nicht besetzter (unattended airfield) und ohne PPR anzufliegender Flugplatz angestrebt.