
Nutzungsordnung des Forschungsfreigeländes „August-Euler-Flugplatz“ der TU Darmstadt

Stand: 08. Juni 2009



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DARMSTADT

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	II
1 Einleitung.....	1
2 Buchung.....	2
3 Flugbetrieb.....	3
3.1. Hintergrund.....	3
3.2. Flugzeuglandungen.....	3
3.3. Flugzeugstarts.....	4
4 Versuchsbetrieb.....	5
5 Durchführung von Fahrversuchen.....	5
5.1. Allgemeines Verhalten.....	6
5.2. Versuchsfahrer.....	6
5.3. Betreten und Verlassen des Geländes und des Towergebäudes.....	7
5.4. Pausen.....	7
5.5. Absicherung von Fahrversuchen gegen Störungen.....	7
6 Naturschutz.....	7
7 Towergebäude.....	8
8 Notsituationen.....	8
9 Parken.....	9
10 Zuwiderhandlungen.....	9

1 Einleitung

Sehr geehrter Benutzer des August-Euler-Flugplatzes,

der Flugplatz in Griesheim wird von einer ganzen Reihe von Fachgebieten der TUD genutzt, was den Wert des Geländes für die TUD in erfreulicher Weise unterstreicht. Die Versuche der meisten Fachgebiete beschränken sich dabei auf die Benutzung der Start/Landebahn und Rollwege des Flugplatzes sowie auf das Hallenvorfeld.

Das Hallenvorfeld befindet sich außerhalb des Naturschutzgebietes. Die Landebahn und die Rollwege befinden sich innerhalb des Naturschutzgebietes. Innerhalb des Naturschutzgebietes dürfen nur die in der Naturschutzverordnung genehmigten Aktivitäten stattfinden. Zusätzliche Nutzungen bedürfen der Genehmigung durch die Obere Naturschutzbehörde und sind daher immer mit der Universitätsverwaltung (Dezernat IV) abzustimmen.

Der Flugplatz ist für Flugzeugführer von ortsfremden Flugzeugen aus der Luft gut als solcher zu erkennen. Unter Umständen wird ein Flugzeugführer den August-Euler-Flugplatz als Ausweichflugplatz oder Notlandeplatz verwenden. Auch ist denkbar, dass Ortsfremde den Flugplatz für Notlandeübungen im Rahmen der Pilotenausbildung benutzen. In diesem Fall wird nicht wirklich gelandet, aber der Platz wird bis kurz vor dem Aufsetzen angefliegen.

Deshalb ist auf dem Flugplatz jederzeit mit Flugbetrieb zu rechnen!

Es sind daher auch einige Verhaltensmaßregeln zu beachten, die auf Grund dieser Besonderheiten des Flugbetriebes notwendig sind. Sie dienen zum einen der Sicherheit der Piloten und zum anderen den Personen, die sich auf dem Flugplatz befinden. Näheres dazu finden Sie unter der Rubrik Flugbetrieb.

Diese Nutzungsordnung fasst die wichtigsten Punkte zusammen, die bei Versuchen auf dem Gelände zu beachten sind. Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich bitte an Ihren zuständigen Ansprechpartner

2 Buchung

Die buchbaren Außenbereiche sind in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt. Buchungen sind nur über den jeweiligen Ansprechpartner der TU Darmstadt möglich.

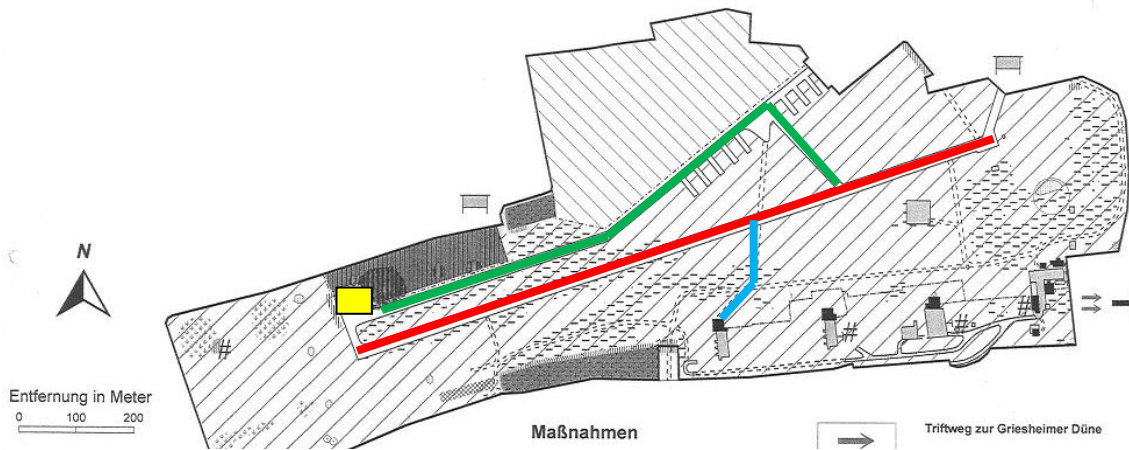


Abbildung 1: Lage der Bereiche. Rot: Startbahn. Grün: Taxiway. Gelb: Kreisplatte. Blau: Zufahrt zum Fahrzeughangar.

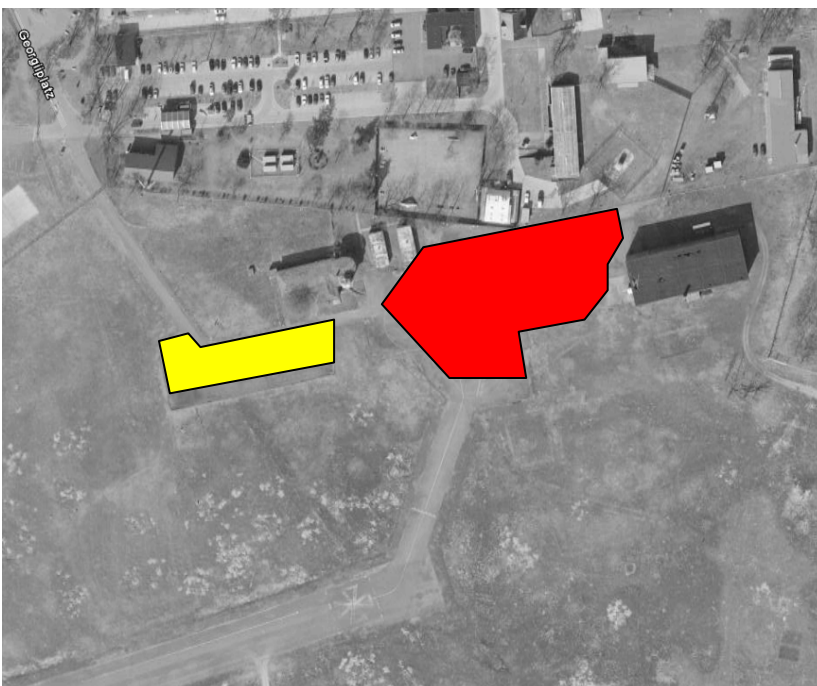


Abbildung 2: Lage der Bereiche (2). Rot: Vorfeld / Vorbereitungsfläche. Gelb: Parkplatz Towergebäude. Besucher: bitte nur hier parken!

3 Flugbetrieb

3.1. Hintergrund

Das Fachgebiet Strömungslehre und Aerodynamik der TUD führt auf dem Flugplatz in Griesheim Messbetriebe mit zwei Motorseglern durch. Für den Laien ist diese Nutzung nicht unbedingt erkennbar, da die Flugzeuge auch von außerhalb kommen können, ohne unmittelbar zuvor auf dem Platz gestartet zu sein. Wie eingangs schon erwähnt, kann der Flugplatz unter Umständen, trotz Absprache mit uns, auch von anderen Luftfahrzeugen zum Zwecke der Notlandung, Sicherheitslandung oder der Ausbildung angefliegen werden. In den ersten beiden Fällen haben die Luftfahrzeuge unbedingtes Vorrecht vor allen anderen Aktivitäten. Im Letzteren wird das Luftfahrzeug nicht aufsetzen, sondern vor dem Aufsetzten durchstarten. Für den Laien sind die Fälle nicht auseinander zu halten und es ist daher der Notfall anzunehmen. Verlassen Sie in einem solchen Fall zu Ihrer eigenen Sicherheit so schnell wie möglich die Bahn.

In der Regel befindet sich während unseres Flugbetriebes eine Person am Boden, die den Flugbetrieb überwacht. Da das Flugplatzgelände allerdings sehr groß ist und wir nicht über einen benutzbaren Tower verfügen, ist eine Überwachung des Geländes nicht komplett möglich. Die Piloten des Fachgebietes sind allerdings mit den Besonderheiten vertraut und werden vor der Landung durch Überflüge auf sich aufmerksam machen. Bislang hat das immer sehr gut funktioniert. Trotzdem möchten wir Sie durch die unten aufgeführten Punkte für die besonderen Sicherheitsbedürfnisse des Flugbetriebes sensibilisieren und um Beachtung folgender Punkte bitten:

3.2. Flugzeuglandungen

- Luftfahrzeuge sind im Landeanflug relativ leise und werden akustisch schlecht wahrgenommen. Deshalb sollte sich jeder vor dem Befahren oder Betreten der Landebahn durch einen Blick nach links und rechts davon überzeugen, dass sich kein Luftfahrzeug im Endteil des Landeanfluges befindet.
- Ein landendes Flugzeug wird immer möglichst am Anfang der Bahn aufsetzen, um genügend Bahn für ein eventuell notwendiges Durchstarten zu haben. Deshalb ständige Aufbauten möglichst am Westende der Bahn aufbauen; dies ist auch im Sinne des Naturschutzes (siehe weiter unten).
- Nachdem sich ein Flugzeug zum Zwecke der Landung bemerkbar gemacht hat, sind Versuchsaufbauten (z.B. Verkehrsleitkegel u.ä.) und Fahrzeuge von der Landebahn zu entfernen und so weit außer Reichweite zu bringen, dass keine Gefahr für das landende Flugzeug bestehen kann (man beachte die Sogwirkung durch den Propeller!)
 - für Verkehrsleitkegel bedeutet dies:
 - neben der Landebahn in der Wiese umlegen
 - keine „Türme“ aufbauen und stehen lassen!
 - für andere Aufbauten (z.B. Markierungen mit Trassierband u.ä.)

-
- komplett entfernen und sicher verstauen
 - siehe auch unten
- Personen sollen sich auf den Vorplatz (Abstellplatz der Flugzeuge) oder auf den parallelen Rollweg begeben und dort die Landung abwarten (Mindestabstand zur Bahn 50 m).
 - Nach der Landung abwarten, bis das Flugzeug das Rollfeld verlassen hat (auch hier Vorsicht beim Rollbetrieb des Flugzeugs: Ausreichend Abstand halten!). Danach kann der Versuchsbetrieb wieder aufgenommen werden.
 - Da der Flugplatz an einer stark beflogenen Einflugroute zum Flugplatz Egelsbach liegt kommt es auch immer wieder vor, dass fremde Flugzeuge aus technischen oder Wettergründen die Landebahn in Griesheim für Not- bzw. Sicherheitslandungen nutzen. Aus diesem Grund sollten Sie, bevor Sie die Landebahn betreten oder befahren, unbedingt den Landeanflugsektor beobachten. Schauen Sie öfter in die Anflugsektoren und verlassen Sie mit Ihrem Fahrzeug möglichst schnell die Bahn, wenn sich ein Flugzeug im Endteil des Landeanfluges befindet, besonders dann, wenn dieses als ortsfremd am Typ zu erkennen ist.
 - Es dürfen keine Fahrzeuge unbeaufsichtigt auf/oder neben der Landebahn geparkt werden. Dies gilt auch für Fahrräder, da diese von dem landenden Flugzeug aus besonders schlecht zu sehen sind.

3.3. Flugzeugstarts

Prinzipiell analog Flugzeuglandungen. Starts sind jedoch wesentlich unproblematischer, da diese mit den am Versuchsbetrieb beteiligten Personen abgesprochen werden und nicht unverhofft stattfinden.

4 Versuchsbetrieb

- Versuchsaufbauten dürfen nicht unbeaufsichtigt stehen gelassen werden.
- Zu beachten ist, dass nach dem Abbau keine Reste (z.B. altes Trassierband, Schrauben, Nägel o.ä.) liegen bleiben. Dies kann zu teuren Beschädigungen am Flugzeug und auch an Versuchsfahrzeugen führen.
- Feste Installationen (auch permanente Farbmarkierungen) müssen mit der Hochschulverwaltung abgesprochen werden. Farbmarkierungen der Fahrbahn sind problematisch, da die unterschiedliche Aufheizung des abgedeckten Asphaltes zum schwarzen Asphalt zu Wärmespannungen und damit zu Rissen führt, die später auffrieren und zu großen Löchern werden.
- Aufbauten (Zäune, etc.) in der Wiese (durch Biologie und Schäfer) müssen mit einem nötigen Sicherheitsabstand von der Bahn erfolgen. Im Bereich vor und nach der Landebahn sollte möglichst nichts aufgebaut werden. Seitlich im Bereich der Landebahn sollte ein Sicherheitsabstand von 20 m eingehalten werden. Höhere Aufbauten, auch in weiterer Entfernung, müssen mit der Hochschulverwaltung abgesprochen werden.
- Zum Verständnis dazu wäre zu sagen, dass das Rollen mit den Flugzeugen extrem schwierig ist, da diese von Natur aus instabil sind. Bei Seitenwind oder ungleicher Bremswirkung können diese zur Seite ausbrechen. Da der seitliche Abstand der Flügelenden zur Bahnkante nur etwas mehr als einen Meter beträgt, wird der Bahnrand von den Flügeln recht schnell überragt. Durch den Sicherheitsabstand soll gewährleistet werden, dass so lange das Flugzeug noch auf der Bahn rollt, es unter keinen Umständen mit den Flügelenden in einem Aufbau hängen bleibt. Es würde selbst durch geringfügige Haltekräfte am Flügelende sofort herumgewirbelt. Dies führt in den meisten Fällen zu großen Schäden am Flugzeug.
- Lärm ist - so gut es geht - zu vermeiden. Versuche, die ein erhöhtes Maß an Lärm unumgänglich machen, sollten im Osten der Bahn durchgeführt werden, da sich dort die Anwohner nicht in unmittelbarer Nachbarschaft befinden. In der Nacht sind lärmende Versuche nicht gestattet.

5 Durchführung von Fahrversuchen

Im Gegensatz zu kommerziell genutzten Versuchsgeländen der Automobilindustrie (z.B. Papenburg, Boxberg) gibt es in Griesheim keine ständige Aufsicht. Grundsätzlich gilt daher für den Versuchsbetrieb das Prinzip der Kooperation zwischen allen Beteiligten.

5.1. Allgemeines Verhalten

Auf dem Versuchsgelände gilt §1 der StVO:

- Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.
- Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.
- Für alle Fahrten gilt die **Anschnallpflicht**. Im Interesse der Sicherheit werden alle Versuchsteilnehmer aufgefordert der Anschnallpflicht nachzukommen!
- Richtungswechsel sind deutlich anzuzeigen, z.B. durch Setzen des Blinkers, sofern am Fahrzeug vorhanden.
- Grundsätzlich wird mit **Licht** (Abblendlicht beziehungsweise Tagfahrlicht, sofern vorhanden) gefahren.
- Bei Bewegungsfahrten wird eine Geschwindigkeit von **50 km/h** nicht überschritten.
- Überholt wird nur links, und ebenfalls nur nach Anzeigen des Fahrspurwechsels (z.B. durch setzen des Blinkers).
- Unmotivierte, nicht der Verkehrssicherheit oder Fahrversuchen dienende (Voll-)bremsungen sind verboten.
- Bei Bremsversuchen muss die **Warnblinkanlage** des Fahrzeugs eingeschaltet sein. Ein ausreichender Sicherheitsabstand ist zu gewährleisten und einzuhalten.
- Unnötige Geräusch- und Schadstoffemissionen müssen vermieden werden, schon alleine zur Schonung der Anwohner. Das Versuchsgelände ist kein (Automobil-)Spielplatz, sondern eben ein Versuchsgelände.

5.2. Versuchsfahrer

Aus Sicherheitsgründen sind für Fahrversuche mindestens **zwei Personen** erforderlich. **Zwei Mobiltelefone** müssen mitgeführt werden. Eine Person alleine wäre bei Unglücken aufgrund der Abgeschiedenheit des Geländes eventuell nicht in der Lage, Hilfe zu holen.

Fahrtberechtigt ist nur, wer eine aktuell in Deutschland gültige Fahrerlaubnis besitzt. Es ist eine Fahrerfahrung von mindestens 30.000 km erforderlich. Für die Einhaltung dieser Kriterien ist der jeweilige Versuchsbetreuer verantwortlich.

Sind für bestimmte Fahrten Versuchsteilnehmer ohne gültige Fahrerlaubnis erforderlich, ist dies vom Fachgebietsleiter freizugeben und zu verantworten.

5.3. Betreten und Verlassen des Geländes und des Towergebäudes

Das Haupttor ist immer geschlossen zu halten. Wer als letzter das Gelände verlässt hat, dafür zu sorgen, dass das Schloss am Tor zugesperrt wird. Für die Feuerwehr befindet sich am Haupteingang ein Schlüsseltresor, in ihm befindet sich ein Zugangstransponder, der es Ihnen ermöglicht jederzeit das Gelände zu betreten.

5.4. Pausen

Um die Nutzung nicht zu behindern, ist ein Pausieren und Rasten nur auf der Rüstfläche (vor dem Towergebäude, bis zur Einfahrt auf den Runway) und am westlichen Ende des Runways, in der nördlichsten Ecke der Kreisplatte erlaubt.

5.5. Absicherung von Fahrversuchen gegen Störungen

Um ein unbeabsichtigtes Stören von Fahrversuchen zu vermeiden, ist eine Schranke an der Zufahrt zum Versuchsgelände angebracht. Für Versuche, bei denen eine unangemeldete Störung kritisch ist, muss die Telefonnummer des Versuchsbetreuers gut sichtbar an der Schranke angebracht sein. Ist eine Telefonnummer zu sehen, dann MUSS diese Nummer vor Betreten oder Befahren des Versuchsgeländes angerufen werden.

6 Naturschutz

In der Naturschutzverordnung für das Gelände ist die Nutzung der Flächen im Naturschutzgebiet für Versuchszwecke der Universität genehmigt. Das bedeutet jedoch nicht, dass diese ohne Einschränkung durchgeführt werden können. Es ist auch in Sinne der Nutzer, sich so zu verhalten, dass der Naturschutz optimal gewährleistet bleibt. Zu den wesentlichen Randbedingungen des Naturschutzes gehören:

- Das Betreten der Flächen außerhalb der Landebahn und der Rollbahnen ist nicht gestattet. Sollte dies notwendig werden, so ist eine Genehmigung der oberen Naturschutzbehörde (RP- Darmstadt) erforderlich.
- Versuche, bei denen sich Personen und Aufbauten ständig an einem Ort auf der Fahrbahn oder Rollbahn aufhalten, sind so anzulegen, dass die Personen oder Aufbauten sich am Westende des Geländes befinden. Dies gilt insbesondere während der Brutzeit der Vögel vom 15.03. bis zum 15.07.
- Fahrten entlang der Bahn sind dagegen weniger störend.
- Versuche, die den rechtlichen Voraussetzungen der Naturschutzverordnung nicht entsprechen, müssen von der oberen Naturschutzbehörde genehmigt werden. Die Genehmigung ist über die

Verwaltung der TU zu beantragen. Bei einer eventuell notwendigen Verträglichkeitsprüfung sind die Botaniker des Fachgebiets Biologie behilflich.

- Das große Tor ist zur Vermeidung von unbefugtem Betreten anderer Personen stets geschlossen zu halten.
- Eine Zufahrt zu den Hangars im Süden ist über den kürzesten Weg durchzuführen (siehe Geländebeschreibung).

7 Towergebäude

Die offizielle Adresse des Towergebäudes lautet:

TU-Darmstadt
Tower Gebäude
August Euler Flugplatz 7
64295 Darmstadt

Das Towergebäude steht allen auf dem Gelände tätigen Gruppen zur Verfügung. Neben den Büros der Fachgebiete gibt es gemeinsam nutzbare Räume.

- Die beiden vorhandenen Besprechungsräume können über das Raumbuchungssystem reserviert werden.
- Die Teeküche steht der Allgemeinheit zur Verfügung. Nach der Nutzung muss diese aufgeräumt werden und alle Speise und Getränkereste entfernt werden.
- Im Towergebäude befinden sich Damen und Herrentoiletten, eine Behindertentoilette und eine Dusche zur allgemeinen Nutzung.
- Das Gebäude wird durch eine Reinigungsfirma regelmäßig gereinigt
- Zur Müllentsorgung befindet sich hinter dem Towergebäude eine Mülltonne.

8 Notsituationen

Sie befinden sich in einem abgesperrten Areal, in dem Sie unter Umständen sehr lange Zeit alleine sind. Falls Ihnen etwas zustößt, ist deshalb nicht sicher gestellt, dass rechtzeitig ein Notruf erfolgt. Im Sinne eines ausreichenden Arbeitsschutzes sollten Sie deshalb Versuchsfahrten nicht alleine durchführen und es sollten immer zwei Handys mitgeführt werden.

9 Parken

Der allgemeine Parkplatz des Versuchsgeländes befindet sich direkt am Towergebäude. Über die Rampe zum Flugplatzvorfeld und zur Landebahn dürfen nur Fahrzeuge fahren, die am Forschungs- und Flugbetrieb beteiligt sind.

10 Zuwiderhandlungen

Wer die Regeln dieser Nutzungsordnung mutwillig oder grob fahrlässig verletzt, muss mit disziplinarischen Maßnahmen rechnen.

Technische Universität Darmstadt

Dezernat IV

Nachhaltiger Betrieb- Arbeitssicherheit, Umweltschutz, Technik

Fachbereich 16

Fachgebiet Fahrzeugtechnik

Fachgebiet Strömungslehre und Aerodynamik